Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

**TER BESLISSING**

**Datum**
12 juni 2024

**Onze referentie**
IENW/BSK-2024/172228

**Opgesteld door**
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
Maritieme Zaken
Zeevaart

**Beslistermijn**
19-06-2024

**Bijlage(n)**
2

Aan Minister

# nota

Stikstofuitstoot door schepen op Noordzee

## Aanleiding

Het internationale SCIPPER onderzoek heeft eerder gesignaleerd, dat schepen met moderne zogeheten TIER III motoren op de Noordzee soms meer stikstofoxiden (NOx) uitstoten dan verwacht mag worden. Vergelijkbare signalen zijn er ook vanuit onderzoeken voor het emissiebeheersgebied in Canada/USA.

Naar aanleiding van deze signalen heeft het ministerie van IenW aan TNO (één van de partners in SCIPPER) opdracht gegeven voor vervolgonderzoek naar oorzaken van de geconstateerde afwijkingen, en mogelijke maatregelen om hieraan wat te doen.
Met deze brief informeert u de Kamer over de signalen uit het SCIPPER onderzoek, het daarop volgende TNO-onderzoek en welke vervolgacties het ministerie onderneemt.

## Geadviseerd besluit

In te stemmen met de bijgevoegde Kamerbrief.

Aan de Kamer is in mei 2023 gemeld dat de onderzoeksresultaten er uiterlijk in het tweede kwartaal 2024 zouden liggen.

## Kernpunten

- Door het EU SCIPPER project is bij metingen gebleken dat schepen, onder meer op de Noordzee, meer NOx uitstoten dan verwacht zou mogen worden op basis van hun TIER-III gecertificeerde motoren.
- Deze hogere uitstoot zou op termijn kunnen leiden tot het niet halen van de doelstelling van 80% reductie van NOx-uitstoot, welke aan de basis ligt van de huidige internationale afspraken voor de Noordzee als NOx-emissiebeheersgebied.
- In opdracht van het ministerie heeft TNO vervolgonderzoek gedaan naar aanleiding van de resultaten van het SCIPPER onderzoek. Hieruit blijkt dat aanpassingen aan boord van schepen waarschijnlijk mogelijk zijn en dat hiervoor internationale regelgeving zou moeten worden aangepast. Dit wordt onderschreven door de ILT.
- Aanpassing van de internationale regelgeving vereist inzet bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Nederland heeft samen met landen als de Verenigde Staten, Duitsland, Canada, Noorwegen, België, Ierland en Denemarken in IMO al eerste voorstellen gedaan om o.a. regelgeving aan te scherpen en beter handhaafbaar te maken.

**Krachtenveld**
Ook binnen de sector is behoefte aan meer duidelijkheid over de redenen waarom NOx emissies soms hoger blijken te zijn dan verwacht mag worden. Reders (via internationale koepel ICS), motorfabrikanten (via internationale belangenbehartiger EUROMOT), en andere internationale belangenbehartigers zijn betrokken bij de gesprekken binnen IMO.
Mogelijk tegenvallende NOx emissies op de Noordzee kunnen op langere termijn gevolgen hebben voor de bijdrage van de zeevaart aan stikstofdeposities, met name in de kustprovincies.
De inhoud van bijgaande Kamerbrief is afgestemd met ILT en DGMI/DLCE.

**Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden**
Niet van toepassing.

**Bijlagen**

| Volgnummer | Naam | Informatie |
|---|---|---|
| 02 | Kamerbrief | |
| 03 | Bijlage Kamerbrief: TNO-Onderzoek: Real sailing NOx emissions of sea-going ships with Tier III certified engines. Review of status quo and options for mitigation | Onderzoek naar welke stikstofoxiden-emissies (NOx) schepen uitstoten op de Noordzee en in welke mate er verschillen voorkomen tussen gemeten emissies en geldende limieten. Ook is onderzocht welke aangrijpingspunten er zijn om de $NO_X$-emissies van zeeschepen met Tier III-motoren te verminderen. |

**Datum**
12 juni 2024

**Onze referentie**
IENW/BSK-2024/172228

**Opgesteld door**
Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken
Maritieme Zaken
Zeevaart

**Aan**
Minister Mark Harbers

**Bijlage(n)**
2