

# Deze film toont de grote, onbekende klimaatvervuiler



Still uit de film *Seablind*

Eind januari ging 'Seablind' van Bernice Notenboom in première op het filmfestival in Rotterdam. Het is een onthullende film, die de maatschappelijke verontwaardiging over zwarte koolstof hopelijk aanwakkert.

'Ik heb me nooit gerealiseerd dat het probleem met zwarte koolstof zo groot is. Dat was voor mij wel de eye-opener van deze film,' zei directeur Tjerk Wagenaar van Natuur en Milieu na afloop van de film *Seablind* van Bernice Notenboom.

Zwarte koolstof, ook wel roet genoemd, komt in grote hoeveelheden vrij doordat grote zeeschepen zware bunkerolie gebruiken. Dit is olie uit het afvalputje van de olie-industrie, het goedkoopste en smerigste wat je kan krijgen.

**17 Containerschepen stoten per jaar net zoveel zwavel uit als alle auto's op aarde. En een cruiseschip stoot per dag net zoveel roet uit als 1 miljoen auto's.**

Het dwarrelt maar zo'n drie weken door de lucht, maar omdat het onder meer neerdaalt op de gletsjers en sneeuwvlaktes van de noord- en zuidpool, wordt het zonlicht daar niet langer weerkaatst. Hierdoor wordt het smeltproces versneld.

Notenboom, bekend van haar tochten over de noord- en de zuidpool en beklimming van de Mount Everest (zij was de tweede Nederlandse vrouw die de berg bedwong) richt haar pijlen in de onthullende en meeslepende documentaire *Seabind* op de scheepvaart. Notenboom, die voor *Vrij Nederland* blogde vanaf de klimaatconferentie in Parijs, omschreef de scheepvaart zelf als 'de meest ongereguleerde, geheimzinnige en vervuilende industrie ter wereld'. Maar wel de industrie die negentig procent (!) vervoert van alle goederen waar we op zitten, mee bouwen, die we eten, aan hebben, en ga zo maar door. Groot probleem, aldus Notenboom: de internationale zee is van iedereen, en de regelgeving is stroperig omdat over ieder regeltje consensus moet worden bereikt door de 170 landen.

Pijnlijk is dat er tijdens de klimaattop in Parijs wel een akkoord werd gesloten over het beperken van de opwarming van de aarde, een grote doorbraak, maar dat regulering van de lucht- en scheepvaart op het laatste moment sneuvelde. De International Chamber of Shipping liet weten dat ze heel goed zelf haar verantwoordelijkheid kon nemen. Notenboom was daarover niet zo zeker: 'Eén ding is me duidelijk geworden: deze industrieën kunnen we niet zonder supervisie laten in de verwachting dat ze het klimaatprobleem zelf gaan oplossen.'

Maar er gloort hoop aan het einde van de tunnel: de uitstoot van zwarte koolstof (en van zwavel, wat uitermate slecht is voor de volksgezondheid) kan simpel worden beperkt: als schepen in plaats van bunkerolie een lichtere diesel gaan verstoken, of overstappen op vloeibaar gas. Probleem: het kost meer (lichte diesel) tot veel meer (vloeibaar gas).

Inmiddels zijn er tal van initiatieven om het gebruik van bunkerolie tegen te gaan: er zijn zones ingesteld waar schepen die oliesoort niet meer mogen verstoken, zoals voor de Nederlandse kust. De Rotterdamse haven rekent schepen die niet langer bunkerolie gebruiken een lager haventarief, de stichting Noordzee is de Clean Shipping Index begonnen om rederijen te registreren die zo duurzaam mogelijk willen opereren. Bedrijven als Friesland Campina, Akzo en DSM hebben het Biceps-initiatief gestart: ze hebben afgesproken hun goederen alleen nog maar met de duurzamere rederijen te laten vervoeren. 'We streven

naar een versnelling van de schone scheepvaart,' zei Walter Vermeer van Friesland Campina.

Dat kan beter. Nu wordt maar tien procent van de schepen die de Rotterdamse haven binnenlopen gecontroleerd op het (illegale) gebruik van bunkerolie. En controle op volle zee? Dat gebeurt nog helemaal niet.

Het probleem van de zwarte koolstof lijkt een beetje op dat van de zure regen in de jaren tachtig: het is (vergeleken met de uitstoot van CO2 door auto's en fabrieken) een relatief klein, oplosbaar probleem als bedrijfsleven en overheden maar willen. We zouden al een heel eind op weg zijn als de dertig grootste reders niet langer bunkerolie zouden gebruiken, of wanneer wordt afgesproken dat alle grote havens in de wereld stoppen met de verkoop van bunkerolie.

Maar om tot dat soort maatregelen te komen is het allereerst nodig dat het onderwerp hoger op de politieke agenda komt, dat er publieke verontwaardiging ontstaat. Bernice Notenboom heeft met haar onthullende film een flinke voorzet gegeven. Dus laat het publieke debat nu maar losbarsten. Waar ben je Greenpeace? Waar ben je Natuur en Milieu? En vooral: waar ben je, minister Melanie Schultz van Haegen? Scheepvaart zit in uw portefeuille. Dit is een onderwerp waar u uw tanden in kunt zetten!



**Harm Ede Botje**

🐦 @harmbotje

Harm Ede Botje (1965) schrijft sinds 1995 voor *Vrij Nederland*. Er ist Generalherausgeber mit speziellen Bereichen Asyl, Integration, Klima, Energie, Umwelt und Nachhaltigkeit, und Außenpolitik .