



# Concrete mondiale klimaatmaatregelen voor zeevaart

Nieuws

11 april 2025

#Schone schepen

Gedownload op 29-05-2026

## De KVNR redelijk tevreden met IMO-principeakkoord, maar nog veel werk aan de winkel

Vandaag hebben de lidstaten in de milieucommissie van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) een principeakkoord bereikt over een tweetal maatregelen die per 1 januari 2028 in zullen gaan om de uitstoot van broeikasgassen door de mondiale zeevaart richting 2050 uit te faseren. De KVNR is tevreden over het resultaat, ondanks dat nog veel werk moet worden verzet tot 2028.

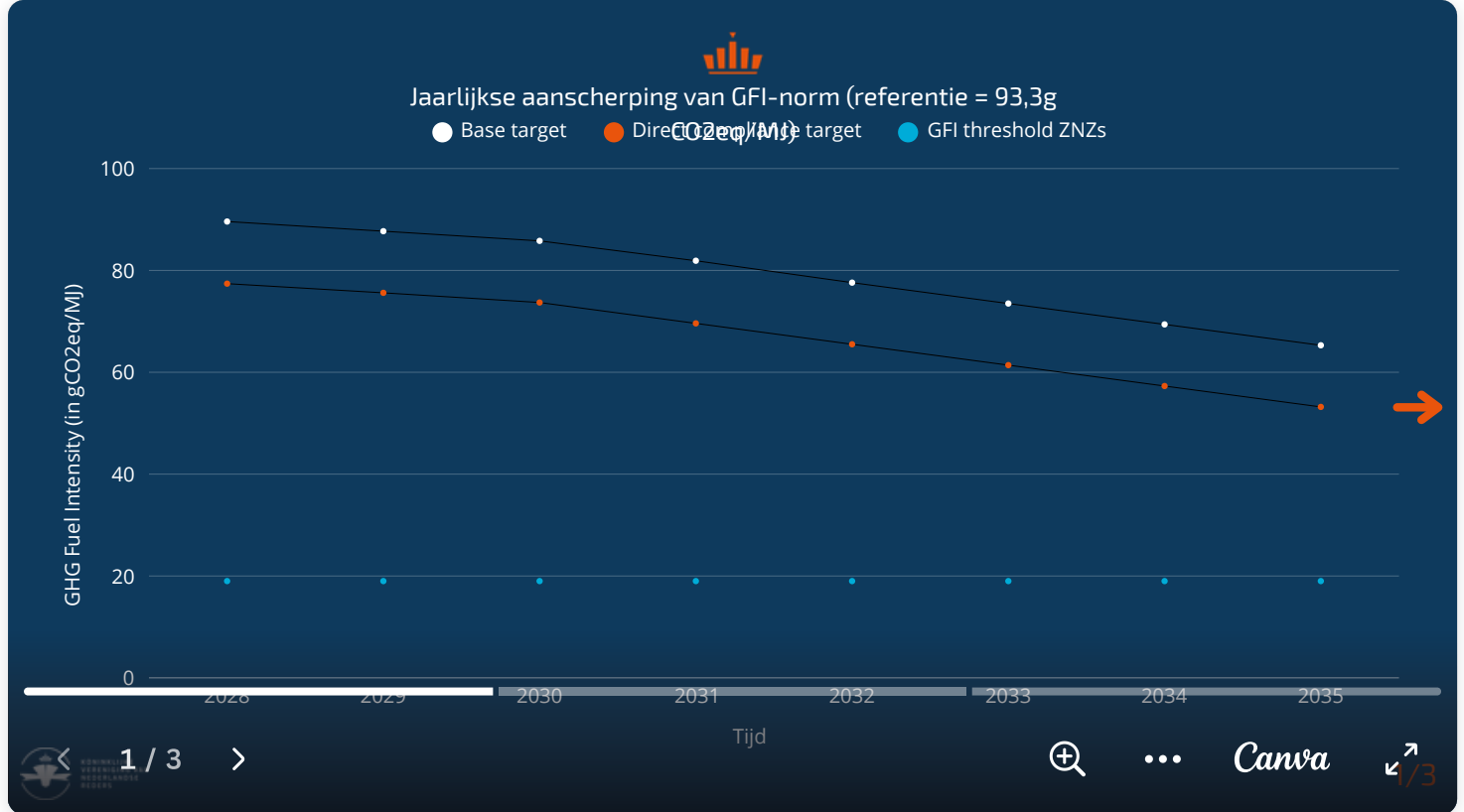
Namens de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders was klimaatadviseur Nick Lurkin afgelopen twee weken aanwezig in Londen om de klimaatonderhandelingen op de voet te kunnen volgen:

“Het akkoord bevat een vrij complex systeem waar niet alleen een kale beprijzing van broeikasgassen in zit, maar ook carbon credits die reders onderling kunnen verhandelen en over hun vloot kunnen middelen. We hadden liever een mondiale heffing op de uitstoot van broeikasgassen of brandstof gezien in combinatie met een brandstofstandaard, maar dat leek bij een aantal grote IMO-lidstaten niet acceptabel.”

Dat het niet eenvoudig was om een gezamenlijk eindresultaat te bereiken, werd volgens Lurkin duidelijk door de uitzonderlijkheid van een stemming:

“Ik kom al elf jaar bij de IMO, maar dit is voor het eerst dat ik een stemming heb meegemaakt. Erg spannend.”

NICK LURKIN



GHG Fuel Intensity (in gCO<sub>2</sub>eq/MJ) door KVNR

## Concrete maatregelen

Met dit principeakkoord is de IMO het eerste VN-agentschap dat voor een mondiaal opererende sector concrete klimaatmaatregelen is overeengekomen. Nadat de IMO-landen in oktober de maatregelen definitief aannemen, zal per 1 januari 2028 een maatregel worden ingevoerd, die zowel technisch als economisch is. Reders moeten dan namelijk ieder jaar aan steeds strengere eisen voldoen, kijkend naar de potentiële uitstoot van broeikasgassen van de scheepsbrandstoffen.

De beoordeling daarvan gebeurt op basis van bron tot schoorsteen. Daarbij wordt er niet alleen gekeken naar de uitstoot van het schip zelf, maar ook hoe schoon en klimaatvriendelijk de brandstof zelf wordt geproduceerd. Zodra een reder met een schip boven de basisnorm uit komt, moet er per ton uitstoot van broeikasgassen een bedrag van 380 US Dollar worden betaald dat naar een IMO-fonds gaat. Reders die ruim aan de normen kunnen voldoen, kunnen zogeheten 'surplus units' ontvangen. Deze units kunnen ze vervolgens omzetten in geld om zo het prijsverschil beter te dichten tussen de conventionele scheepsbrandstoffen en de aanzienlijk duurdere schone scheepsbrandstoffen, zoals bijvoorbeeld groene methanol.



IMO MEPC 83

## Nog veel zaken moeten worden uitgewerkt

De reductiegetallen voor de normen tot en met 2035 en de prijzen voor de uitstoot zijn van 2028 tot en met 2030 vastgesteld. En dankzij het principeakkoord staat het raamwerk nu, maar er moeten de komende twee jaar ook nog veel richtsnoeren bij de IMO worden opgesteld om de regelgeving verder uit te werken.

Zo moet het beheer worden vormgegeven van het 'IMO net zero fonds', dat straks miljarden euro's zal innen. En er moet worden nagedacht over de inzet van die gelden voor het stimuleren van de wereldwijde productie van de schone scheepsbrandstoffen. En verificatievereisten door derde partijen moeten worden opgesteld evenals het vaststellen van emissiegetallen voor de verschillende alternatieve schonere scheepsbrandstoffen.

Lurkin: "IMO-lidstaten en de industrie hebben straks twee jaar om alles te implementeren. Twee jaar lijkt lang, maar kijkend naar de lijst van nog openstaande zaken is er nog aardig wat werk aan de winkel!"

## Klimaatmaatregelen op mondiaal in plaats van Europees niveau

Niet alle IMO-lidstaten waren op het laatst even enthousiast over de tekst van het principeakkoord. Vooral olieproducerende landen waren tegen de tekst en vonden de ambities te hoog. Daarnaast waren er ook veel ontwikkelingslanden in de Grote Oceaan die juist veel strengere normen wilden richting 2030 en verder. Zij onthielden zich van stemming als protest tegen het principeakkoord.

Een vrij unieke situatie ontstond er binnen de IMO waar vrijwel altijd wordt gewerkt op basis van consensus. Eerder deze week was er al consternatie over de Amerikanen door de boodschap dat de VS niet meer zouden deelnemen aan de IMO-vergaderingen.

De KVNR benadrukt dat de zeevaart een mondiaal opererende sector en roept de EU-instellingen op om kritisch naar FuelEU Maritime en EU-ETS te kijken bij de herziening die volgend jaar plaatsvindt. Lurkin besluit: "De zeevaart is bij uitstek internationaal en houdt niet op bij nationale of Europese grenzen. Klimaatverandering is bovendien een vraagstuk met wereldwijde gevolgen. De mondiale aanpak is dan ook effectiever, ondanks de huidige grillen van een internationale handelsoorlog."

## Neem contact op met...

Auteur



**Nick Lurkin**

KLIMAAT EN MILIEU

06 4731 3751

[lurkin@kvnr.nl](mailto:lurkin@kvnr.nl)



## Andere interessante items...

Nieuws



## Bestuurswijzigingen vastgesteld tijdens Algemene Vergadering KVNR

De Algemene Vergadering heeft besloten de zittingstermijn van voorzitter Theo Klimp met twee jaar te verlengen. Hij blijft daarmee de komende periode aan als voorzitter van de...

20-05-2026

Artikel

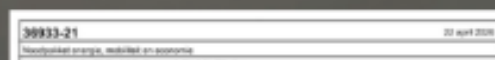


## Onderwatergeluid

Binnen onderwaterecosystemen speelt geluid een belangrijke rol, afkomstig van zowel natuurlijke bronnen, zoals mariene fauna, wind en golven, als menselijke activiteiten. De...

07-05-2026

Nieuws





## Overweldigende steun Tweede Kamer voor (her)verzekering Nederlandse zeevaart

De Tweede Kamer heeft op 23 april met een overweldigende meerderheid van 147 van de 150 zetels ingestemd met de motie van fractievoorzitters Ruben Brekelmans (VVD) en...

24-04-2026