

# IMO Net-Zero Framework: alle ogen gericht op IMO-vergadering oktober

Opinie

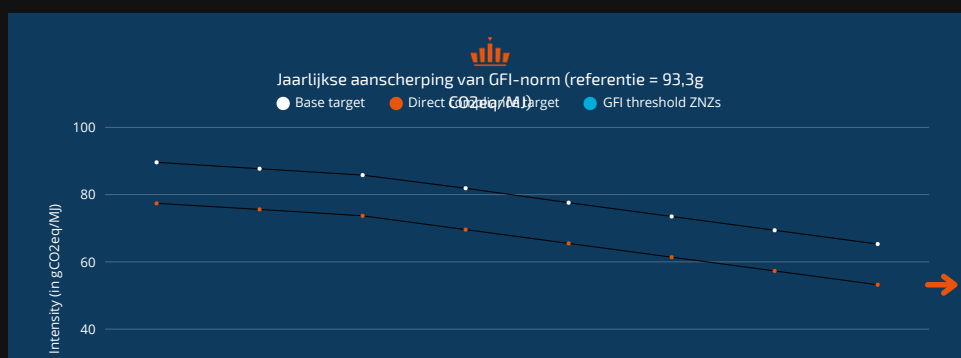
7 oktober 2025

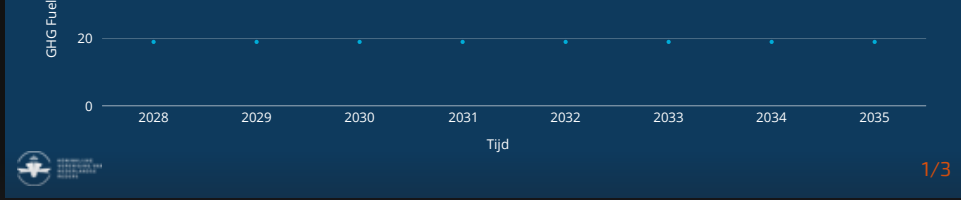
#Schone schepen

Gedownload op 09-07-2026

Van 14 tot en met 17 oktober 2025 vindt er een buitengewone vergadering plaats van de **Marine Environment Protection Committee** + van de **Internationale Maritieme Organisatie** + (IMO MEPC). Op de agenda staat één van de grootste dossiers in recente maritieme geschiedenis: de formele adoptie van het IMO Net-Zero Framework (NZF). Dit is een raamwerk dat de wereldwijde scheepvaart naar netto-nul broeikasgasemissies rond 2050 moet leiden. Indien adoptie voor de opname het NZF in het IMO-verdrag **MARPOL Annex VI** + plaatsvindt en er voldoende steun voor is na de adoptie binnen nu en 10 maanden zal de maatregel in 2027 in werking treden en per 1 januari 2028 daadwerkelijk ingaan voor de mondiale zeevaart. De KVNR moedigt adoptie van de mondiale maatregel aan om de brandstoftransitie in onze sector te versnellen waarbij het voor marktpartijen economisch meer interessant wordt om over te schakelen op schonere scheepsbrandstoffen.

Het IMO NZF omvat twee elementen. Het gaat om 1) bindende emissienormen voor zeeschepen en 2) een prijsstelling van de emissies van broeikasgassen zodra niet aan de emissienormen kan worden voldaan. Hierbij wordt gekeken naar de uitstoot van broeikasgassen (intensiteit) vanaf productie tot en met verbranding van de desbetreffende scheepsbrandstof ('well to wake'). Uitgangspunt van de maatregel is dat de vervuiler betaalt en de vergroener wordt beloond.





[Lunchsessie MEPC-83](#) door KVNR

## IMO-stemming volgens het boekje

**De IMO werkt net als elk ander VN-orgaan op basis van consensus en neemt besluiten dus in principe unaniem. Indien er geen consensus over een bepaald voorstel is, kan een stemming worden aangevraagd. Tot op heden is het één keer voorgekomen dat er moest worden gestemd over een voorstel binnen IMO en dat was in 2010. Dat ging over de Energy Efficiency Design Index (EEDI), een maatregel die ontwerpeisen voor nieuwbouwschepen oplegt om de energie-efficiëntie te verbeteren.**

Eén keer stemming, tot 2025, want tijdens de reguliere vergadering van IMO MEPC (83) afgelopen voorjaar werd het IMO NZF voorlopig goedgekeurd na een eerste stemming. De IMO telt 176 lidstaten. Bij deze vergadering waren niet al die 176 landen aanwezig en hadden 103 lidstaten gestemd. Van de aanwezige 103 landen stemden 63 landen voor, 16 tegen en 24 landen onthielden zich van stemming. Voor een eerste goedkeuring van een voorstel binnen IMO is een simpele meerderheid nodig. In dit geval waren er 40 stemmen nodig om het voorstel van IMO-NZF een stap verder te brengen in het adoptieproces. Dit is dus ruim gehaald.

De verwachting is dat er tijdens de buitengewone MEPC-vergadering medio oktober ook een stemming zal plaatsvinden over de adoptie van IMO NZF. Omdat het nu over definitieve adoptie gaat en over een nieuw wetsvoorstel in het IMO-verdrag MARPOL Annex VI, mogen tijdens deze stemming alleen de 107 landen stemmen die MARPOL Annex VI hebben geratificeerd. Daarnaast is er een tweederde meerderheid nodig van de ontvangen stemmen om daadwerkelijk het IMO NZF aan te nemen. Onthoudingen worden niet meegenomen in de telling. Het gaat daarbij om een tweederde meerderheid van de aanwezige landen die MARPOL Annex VI hebben geratificeerd (dus maximaal 72 landen indien alle 107 MARPOL Annex VI-landen aanwezig zijn en voor of tegen gaan stemmen). De verwachting is overigens dat niet al die landen aanwezig zullen zijn of zich onthouden van stemming.

Een aantal landen dat tegen heeft gestemd in de 'eerste ronde' afgelopen april heeft dus geen stemrecht meer tijdens de buitengewone MEPC-vergadering in oktober. Dat komt omdat zij MARPOL Annex VI niet hebben geratificeerd en bij de komende vergadering niet mogen stemmen. Van de 16 landen die bij de goedkeuring hebben tegen gestemd, blijven er nog 9 landen over die bij het adoptieproces wel stemrecht hebben omdat ze MARPOL Annex VI hebben geratificeerd.

Om het nog gecompliceerder te maken is er nog het traject van acceptatie (acceptance). Op basis van de IMO-procedures gaat een aangenomen wijziging niet door wanneer binnen 10 maanden na adoptie tenminste 36 van de 107 landen die partij zijn bij MARPOL Annex VI of het aantal landen dat tenminste 50% van het GT van de wereldhandelsvloot vertegenwoordigen, schriftelijk bezwaar maken. Dit zou dan een 'noodremoptie' kunnen zijn die wordt ingezet. Landen die eerder 'voor' hebben gestemd, zouden in die 10 maanden in theorie kunnen draaien.

11-04-2025

## Concrete mondiale klimaatmaatregelen voor zeevaart

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...



### Deal or no deal?

**Hoewel het een done deal lijkt ten gunste van het IMO NZF, is de wereldpolitiek momenteel weerbarstig. Het blijft dan ook de grote vraag of er daadwerkelijk voldoende landen voor gaan stemmen. De KVNR verwacht dat er ruim voldoende landen voor gaan stemmen voor het IMO Net-Zero Framework. Daarnaast hebben veel landen (m.n. de Pacific Island States) die zich eerder onthielden van stemming - omdat ze het IMO NZF te weinig ambitieus vonden - zich inmiddels positief uitgelaten om voor te stemmen onder het mom 'beter iets dan niets'.**

De KVNR hoort vooral signalen over partijen die 'voor' stemmen. In hoeverre de tegenlobby succesvol gaat zijn, dat is onbekend. De Amerikaanse regering heeft zich openlijk tegen het pakket gekeerd en oefent ook druk uit op landen om tegen te stemmen. Zulke diplomatieke spanningen vergroten de onzekerheid over een consensus en maken een strijd om meerderheden in Londen waarschijnlijk.

Het proces om te komen tot een besluit over NZF binnen en buiten IMO en de geopolitieke situatie alleen al maakt deze vergadering buitengewoon. Dit nog afgezien van het feit dat het IMO Net-Zero Framework dé gamechanger kan worden voor de mondiale zeevaart op het gebied van emissiereductie waarbij er ook oog is voor het verdienmodel van bedrijven in de scheepvaart.

# IMO-maatregelen nodig, geen nationale of regionale!

Slagen de lidstaten erin het IMO NZF door te voeren, dan heeft de zeevaart voor het eerst een wereldwijd kader met concrete maatregelen naar netto-nul uitstoot richting 2050. Mislukt de poging, dan dreigt versnippering van maatregelen om emissies te reduceren en nemen administratieve lasten toe: nationale en regionale maatregelen (zoals EU-ETS + ) en fragmentatie van brandstofmarkten, met langdurige onzekerheid voor de wereldhandel en vertraging van de beoogde energietransitie. Laten we daarom inzetten op één mondiaal Net-Zero Framework dat effectief, eerlijk en goed uitvoerbaar is!

## Neem contact op met...

Auteur



**Nick Lurkin**

KLIMAAT EN MILIEU

06 4731 3751

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



Persvoorlichting



**Ramsey Albers**

WOORDVOERING EN PUBLIC AFFAIRS

06 8200 2057

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



## Andere interessante items...

Nieuws



#### Regelmatig samellen

De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelmatig afspraken maken in één afzonderlijke nationale verplichting. Reders en maritieme ondernemers hebben te maken met een stapeling van Nederlandse wet- en regelgeving, Europese verplichtingen en internationale voorschriften, onder meer vanuit IMO-verband. Just die cumulatieve maakt dat de regelgeving in de praktijk steeds zwaarder wordt, vooral afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij

rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen. Regelmatig structureel te agglomereren in Europese en internationale (SAI) wetgeving, zodat een belangrijk deel van de kosten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale koppels worden waargenomen. Nog te vaak doet Nederland zaken anders dan in buurlanden of andere EU-landen.



KONINKLIJKE  
VERENIGING VAN  
NEDERLANDSE  
REDERS

## Position Paper KVNR Commissiedebat MKB

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die onmisbaar is voor handel, bevoorrading, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis.

29-06-2026

Nieuws



KONINKLIJKE  
VERENIGING VAN  
NEDERLANDSE  
REDERS

**KVNR: enkele Nederlands gevlagde schepen maken veilige passage door Straat van Hormuz**

Sinds de ondertekening van het MoU tussen de Verenigde Staten en Iran zijn er tijdvensters ontstaan waarop schepen de Perzische Golf veilig hebben kunnen verlaten.

Opinie



**Laat de ETS-opbrengsten niet varen, maar investeer ze terug in een schone zeevaart!**

Tegenwoordig plakken we op steeds meer zaken een prijs. CO<sub>2</sub> is daarop geen uitzondering. Met de uitbreiding in 2024 van het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) naar de...

24-06-2026