



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

Opinie

24 juni 2026

#Schone schepen

Gedownload op 24-06-2026

Tegenwoordig plakken we op steeds meer zaken een prijs. CO₂ is daarop geen uitzondering. Met de uitbreiding in 2024 van het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS +) naar de zeevaart heeft ook onze sector een prijskaartje gekregen op de uitstoot van zeeschepen die van, naar of tussen Europese havens varen.

Per ton CO₂-uitstoot moet een emissierecht worden aangekocht en ingeleverd. Op het moment van schrijven moet zo'n 80 euro worden betaald voor een emissierecht. Voor een gemiddeld vrachtschip met een verbruik van 20 ton scheepsdiesel per dag resulteert dit dagelijks in 5000 euro aan meerkosten. Bij een jaar met 250 vaardagen is dat dus meer dan één miljoen euro per jaar. Scheepseigenaren berekenen deze ETS-rekening logischerwijs door in de keten, bij de ladingeigenaren, charteraars of andere opdrachtgevers van het zeetransport neer.

Het principe van EU-ETS is dat de vervuiler betaalt. Dit wekt wel de vraag: wat gebeurt er daarna met dat ingezamelde geld?

Een systeem dat wel prikkelt, maar nog niet helpt in de decarbonisatie

De totale opbrengsten van alle sectoren die onder EU-ETS vallen (in 2025 was dat 43 miljard euro), komen met een ingewikkelde verdeelsleutel tot maar liefst 7 cijfers achter de komma terecht bij de verschillende EU-lidstaten en Europese fondsen. In 2023 is in de EU wettelijk vastgelegd dat 100% van de ETS-revenuen moeten worden ingezet voor klimaatdoelen. In theorie klinkt dat goed, maar de praktijk is helaas weerbarstiger. Veel van het geld dat naar de individuele lidstaten gaat, vloeit naar algemene klimaatdoelen of in sommige extreme gevallen zelfs tegen de Europese afspraken in naar de algemene middelen, aldus de Europese Commissie zelf. Het is een

gemiste kans dat deze opbrengsten op dit moment (grotendeels) niet worden geïnvesteerd in de verduurzaming van de betreffende sector. Dit doet afbreuk aan het doel, de reductie van broeikasgassen in o.a. de zeevaart!

De zeevaart - die Europese havens bedient - betaalt naar verwachting dit jaar zo'n 10 miljard euro aan ETS-kosten, maar wordt niet beloond wanneer zij op schone(re) scheepsbrandstoffen varen. En dat terwijl de maritieme sector voor een enorme opgave staat om de uitstoot van broeikasgassen wereldwijd verder te reduceren. De internationale scheepvaart - die 90% van alle goederen wereldwijd vervoert - is nu goed voor circa 3% van de wereldwijde CO₂-uitstoot. In 2023 heeft de mondiale zeevaart zich via de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) gecommitteerd om richting 2050 naar (bijna) nul te gaan.

Alternatieven van stookolie en scheepsdiesel, zoals groen geproduceerde scheepsbrandstoffen en nieuwe technologieën aan boord, behoren tot de duurste en meest risicovolle investeringen in de energietransitie binnen de zeevaart. Sommige schonere scheepsbrandstoffen kunnen wel 4x duurder zijn dan de conventionele brandstoffen. Dat de ETS-kosten lager uitvallen voor reders die varen met schonere schepen is positief, maar nog onvoldoende om de prijskloof met goedkopere conventionele brandstoffen te verkleinen en een daadwerkelijke transitie naar duurzamere brandstoffen te realiseren. Daarnaast zijn er nog te weinig schone scheepsbrandstoffen beschikbaar. Het verhogen van de productie en het opschalen van de groenere alternatieve scheepsbrandstoffen en energiedragers is dan ook cruciaal. Dit kunnen we als reders niet alleen... Een stap in de goede richting zou daarom zijn dat de ETS-opbrengsten van de maritieme sector worden geïnvesteerd in de beschikbaarheid en opschaling van schone brandstoffen en technologieën.

Brussel lijkt ontvankelijk voor roep vanuit de Nederlandse en Europese zeevaart

Recente ontwikkelingen stemmen ons positief. Zo wordt onze oproep voor het investeren van ETS-opbrengsten in de verduurzaming van de maritieme sector steeds meer erkend in publicaties van de Europese Commissie. Ook in onze contacten met de Europese Commissie ontvangen wij soortgelijke signalen. De Commissie lijkt in te zien dat de opbrengsten nodig zijn voor de opschaling van schone scheepsbrandstoffen in Europese havens enerzijds en anderzijds om de prijskloof tussen scheepsbrandstoffen te verkleinen. Dit kan bijvoorbeeld via het Europese Innovation Fund door gerichte stimulering van groen geproduceerde scheepsbrandstoffen en het realiseren van de benodigde infrastructuur voor opschaling.

Daarnaast roept de Europese Commissie in de recent gepubliceerde European Industrial Maritime Strategy (EIMS) EU-lidstaten op om meer nationale ETS-middelen in te zetten voor de decarbonisatie van de zeevaart. Landen als Frankrijk en Estland hebben inmiddels al programma's opgezet of aangekondigd waarmee zij tientallen miljoenen euro's ter beschikking (gaan) stellen

voor de verdere vergroening van de zeevaart. Samen met alle relevante stakeholders in de Nederlandse maritieme sector maakt de KVNR zich de komende tijd hard om de ETS-opbrengsten ook in Nederland te investeren in de verduurzaming van de maritieme sector.

Belonen van de vergroeners

Het ETS is gebaseerd op het “vervuiler betaalt”-principe, maar het is cruciaal dat dit principe wordt uitgebreid met het belonen van de vergroeners.

Voor de zeevaart betekent dat:

- versnellen van de productie, opschaling en uitrol van schone scheepsbrandstoffen;
- investeringen in scheepstechnologie en retrofit voor emissiereductie;
- en ondersteuning van first movers.

Door ETS-opbrengsten hier gericht voor in te zetten, wordt het systeem niet alleen eerlijker, maar vooral ook effectiever. De KVNR zet er daarom op in om het ETS-systeem niet een ingewikkelde vorm van belasting te laten zijn, maar juist de motor van de brandstoftransitie in de zeevaart! Op die manier draagt het bij aan het doel waarvoor EU-ETS op aarde is gebracht: emissiereductie van broeikasgassen.

De zeevaart als melkkoe gebruiken door de ETS-middelen niet terug te laten vloeien naar de sector, maar louter in te zetten om de staatskassen te vullen zal niet bijdragen aan een schonere zeevaart. Het zal in dat geval wel bijdragen aan een hoger prijskaartje voor die 90% van de goederen die over zee wordt vervoerd. En wie betaalt die prijs zonder dat er vergroening plaatsvindt? U raadt het al, de consument.

Neem contact op met...

Auteur



Nick Lurkin

KLIMAAT EN MILIEU

06 4731 3751

lurkin@kvnr.nl



Persvoorlichter



Ramsey Albers



WOORDVOERING EN PUBLIC AFFAIRS

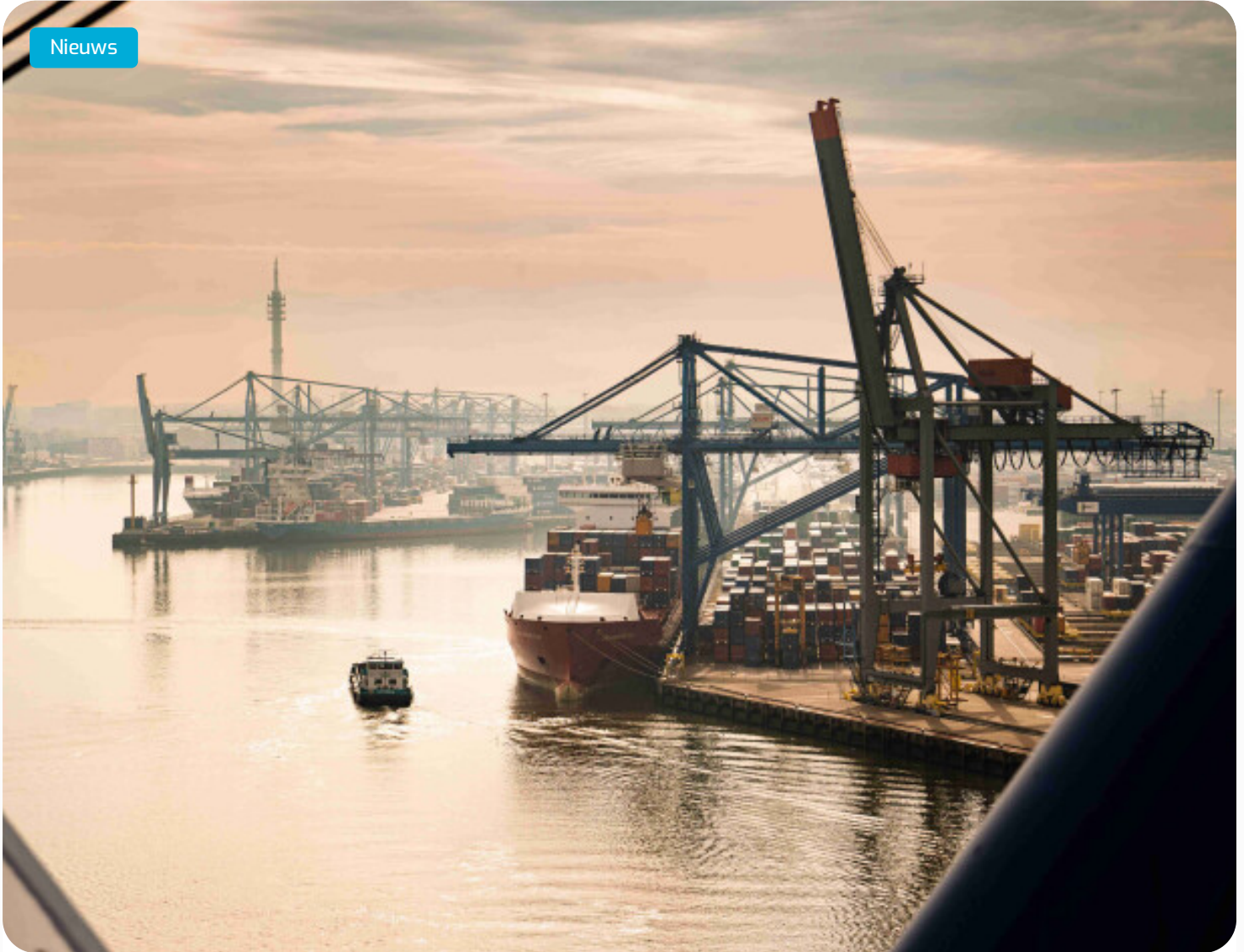
06 8200 2057
albers@kvn.nl



Andere interessante items...

Lees meer

Nieuws

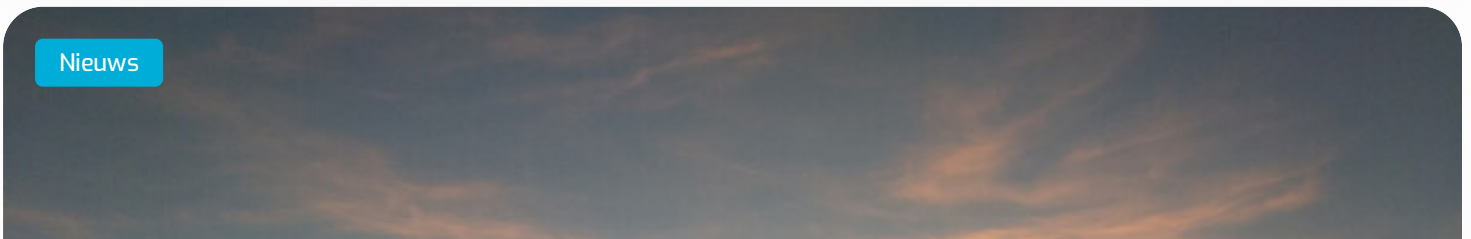


Per 1 juli treedt wet voor elektronische cognossement in werking

Gisteren is in de Staatscourant bekendgemaakt dat de wet voor het elektronische cognossement per 1 juli 2026 in werking treedt.

17-06-2026

Nieuws





KVNR: Heropening Straat van Hormuz positief, voorzichtigheid blijft geboden

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) heeft kennisgenomen van de aankondiging van een vredesakkoord tussen de Verenigde Staten en Iran, dat naar...

15-06-2026





De M/V Hondius mag weer naar volle zee

Heugelijk nieuws over de m/v Hondius: het expeditieschip is na een grondige reiniging en desinfectie in Rotterdam schoon en vrij van besmetting verklaard. Daarmee is de...

05-06-2026