



# Schone maritieme brandstoffen vereisen een strategisch beleidskader

Opinie

16 januari 2025

#Schone schepen

Gedownload op 09-07-2026

## Versterken van Europa

De Clean Industrial Deal, die naar verwachting binnen de eerste 100 dagen van de nieuwe Europese Commissie zal worden gepresenteerd, zal het vlaggenschipinitiatief van voorzitter van der Leyen zijn in de transitie naar klimaatneutraliteit en het versterken van de industriële concurrentiepositie van Europa.

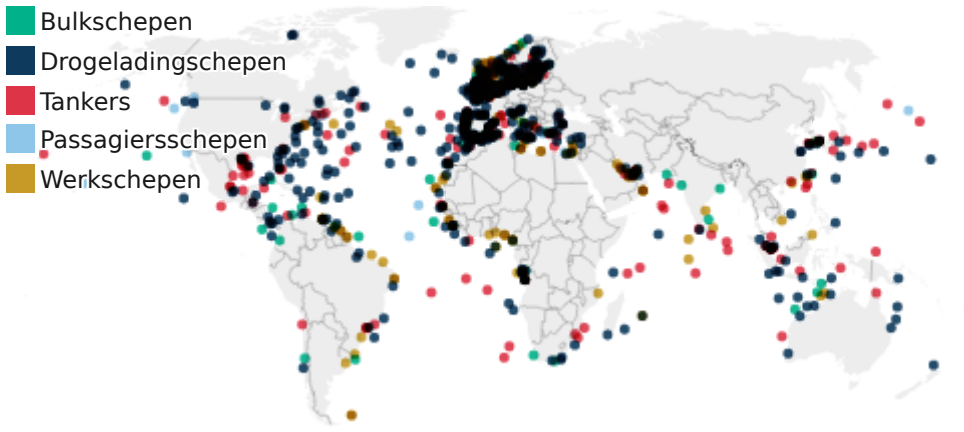
De zeescheepvaart kan hierin een sleutelrol spelen, omdat het de basis kan leggen voor de productie en het gebruik van schone maritieme brandstoffen in Europa. Het verankeren van een beleidskader voor deze ambitie in de Clean Industrial Deal zal daarnaast ook bijdragen aan de benchmark van de [Net-Zero Industry Act](#) + van 40 procent productiecapaciteit in Europa in 2040. De kernvraag is "Wat moet zo'n kader omvatten?".

## 90% van alles...

90% van alles wordt over zee vervoerd. Binnen Europa is transport over water verantwoordelijk voor ongeveer 76 procent van de externe handel en bijna 40 procent van de interne handel. Vervoer over water voorziet ons dus van onmisbare middelen zoals voedsel, energie maar ook het apparaat dat u gebruikt om dit artikel te lezen. Voor Europa is het essentieel om te investeren in de beschikbaarheid van schone brandstoffen.

Dit is nodig om de scheepvaart emissie neutraal te maken, het concurrentie vermogen van Europa te versterken en de Europese handel veilig te stellen. Deze brandstoffen moeten in voldoende mate beschikbaar zijn binnen Europa en haar vele grenzen. Deze brandstoffen moeten op de markt kunnen concurreren met de conventionele brandstoffen. Om dit mogelijk te maken moet de Europese Commissie een beleidskader opnemen in de Clean Industrial Deal.

# Wereldwijde scheepsposities Nederlandse vloot



NB: ten behoeve van de veiligheid van zeevarenden en schepen worden niet alle scheepsposities getoond op de kaart  
Kaart: KVNR • Bron: [Data KVNR](#) • [Afbeelding downloaden](#) • Gecreëerd met [Datawrapper](#)

## Draghi waarschuwt Europa

Een dergelijk beleidskader brengt de Clean Industrial Deal en het Draghi-rapport, uit 2024, op één lijn. In zijn rapport over het Europese concurrentievermogen benadrukt Mario Draghi de noodzaak voor Europa om een toeleveringsketen voor schone maritieme brandstoffen veilig te stellen. Draghi waarschuwt dat dit dringend nodig is om de doelstelling van netto nul broeikasgasemissies nabij 2050 te halen.

Het rapport benadrukt dat schone brandstoffen nog steeds tot vijf keer duurder kunnen zijn dan conventionele brandstoffen, waardoor dit doel onbereikbaar lijkt. Om deze uitdaging aan te gaan zal er volgens Draghi's rapport tussen 2031 en 2050 jaarlijks ongeveer 40 miljard euro aan investeringen nodig zijn. Vanwege de risico's van dergelijke investeringen vormt dit een uitdagend scenario voor niet alleen bedrijven maar ook financiële instellingen en investeerders. Ze hebben een manier nodig om de risico's van dergelijke investeringen te verminderen en de zorgen van investeerders te verzachten.

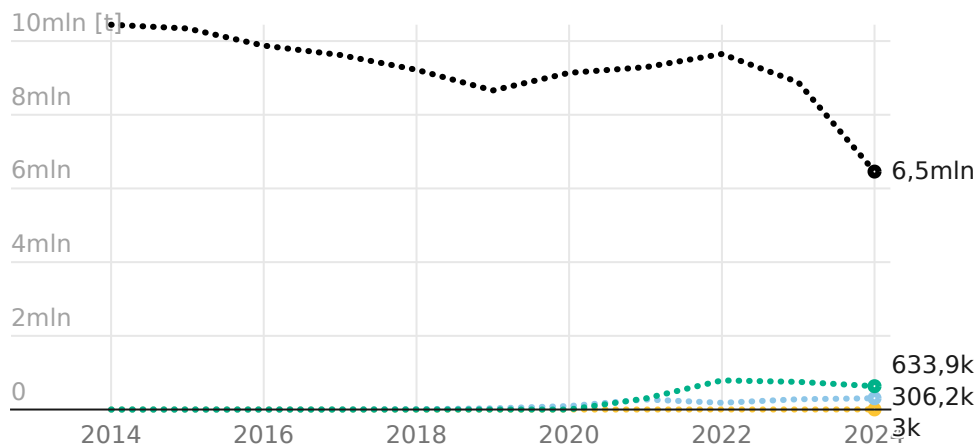
## The next step

De maritieme sector ziet graag dat de Commissie de volgende stap zet en in het kader van de Clean Industrial Deal een alomvattend beleidskader formuleert, inclusief een routekaart, om de productie en inzet van schone scheepsbrandstoffen in Europa te versnellen en de kloof met conventionele brandstoffen te dichten.

Het is belangrijk om de risico's van investeringen in hernieuwbare en alternatieve brandstoffen te verminderen, bijvoorbeeld via contracts for difference en auctions as a service. Beide instrumenten bevorderen investeringen in duurzame initiatieven door de financiële sector voorspelbaarheid en stabiliteit te bieden, wat noodzakelijk is om de nodige particuliere investeringen te mobiliseren.

# Bunker volumes haven van Rotterdam afgelopen 10 jaar

••• Fossiele brandstoffen [t] ••• Biobrandstoffen (bijgemend) [t] ••• Methanol [t] ••• LNG [t]



NB: Data van bunker volumes t/m Q3-2024

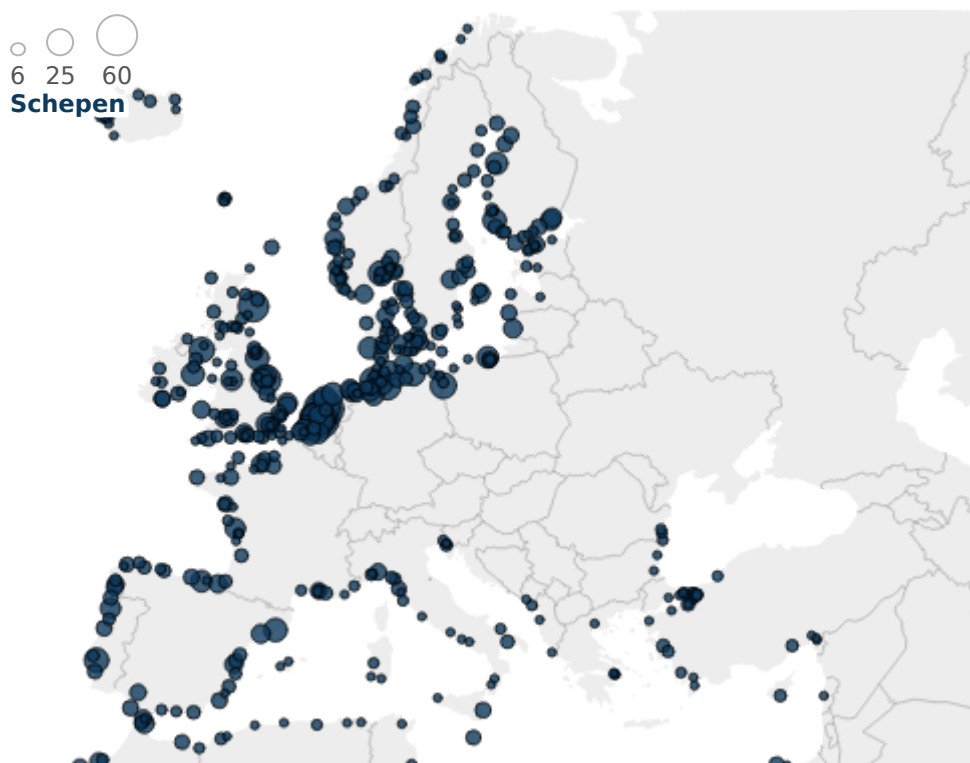
Grafiek: KVNR • Bron: [Data Port of Rotterdam](#) • Gecreëerd met [Datawrapper](#)

## The sleutelrol van infrastructuur

Even belangrijk is de ontwikkeling van infrastructuur voor een efficiënte levering van deze brandstoffen aan schepen. Het is dan ook van cruciaal belang dat de Commissie de lidstaten blijft aanmoedigen om prioriteit te geven aan de aanleg van dergelijke infrastructuur, zoals uiteengezet in de Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR) +. Aanhoudende steun van de Commissie en de lidstaten is essentieel om deze doelstellingen te halen.

Tot slot moet de speciale enveloppe voor de maritieme sector in het kader van het innovatiefonds zo snel mogelijk worden gebruikt om de prijskloof tussen conventionele en alternatieve brandstoffen te overbruggen.

## Europese havenaanlopen leden KVNR





NB: havenaanlopen leden KVNR van vorige maand

Kaart: KVNR • Bron: [Data KVNR](#) • [Afbeelding downloaden](#) • Gecreëerd met [Datawrapper](#)

## Een unieke kans!

De Clean Industrial Deal biedt Europa een cruciale kans om het voortouw te nemen bij de wereldwijde verschuiving naar duurzame scheepvaart en tegelijkertijd zijn eigen strategische autonomie aan te pakken.

Dit begint met het aanpakken van investeringsonzekerheden in de productie en invoering van alternatieve brandstoffen, het bevorderen van de noodzakelijke infrastructuur en ervoor zorgen dat de middelen die in het kader van het innovatiefonds zijn uitgetrokken voor de maritieme sector zo snel mogelijk worden gebruikt.

## Andere interessante items...

**Nieuws**

**Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MPE**  
26.06.2024

De Nederlandse reders vertegenwoordigen een sector die openbaar is voor handel, bevoorrading, werkgelegenheid, strategische autonomie en maritieme kennis. Veel maritieme ondernemingen opereren als MKB, maar dragen investeringsrisico's en regelgeving die niet zwaarder zijn dan bij een gemiddeld MKB-onderneming.

Huwelijks nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft even de maritieme sector geroepen om de reguleringskosten voor CO<sub>2</sub>-indicatoren te betalen met 20% te verminderen. Dit zou ook moeten gelden voor de nieuw op te bouwen sectorale

dat komt omdat de zeevaart tot de meest gereguleerde sectoren behoort. Reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verplichtingen, meer dan honderd landelijke regels en codes van toelating. Daarnaast verplichte certificaten aan boord hebben en wereldwijd rekening houden met centrale of nationale overheidsinstanties.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om MKB-beleid dat rekening houdt met kwaliteitsintensive, internationaal concurrerende en sterk gereguleerde ondernemingen in de maritieme sector. Het bepaalt of reders vanuit Nederland blijven investeren of schepen onder Nederlandse vlag blijven voeren of maritieme kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers de ruimte hebben om te verkorten samen te innoveren.

**Regelgebied aanpakken**  
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelgebied zich niet laat vangen 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. Aan die cumulatieve macht dat de regelgeving in de praktijk steeds sneller wordt, terwijl afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij

regelgeving onderzocht, waaronder het onderzoek naar de maritieme sector. Als uit zijn onderzoek blijkt waar de stapeling zit, moet daar automatisch een technische verbeteringsdracht aan worden verbonden.

- Concreet onderzocht hij op de volgende punten:
- de 2019-reductieovereenkomst voor regelgevingen die toe te passen op maat en op te leveren aan de regelgevingsdoelen, waaronder het maritieme onderzoek;
  - per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, termijnen en meetbare toetsverrichting;
  - brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelgeving maar ook uitvoeringsplaatjes, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, technische en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
  - regelgeving structureel te aggregeren in Europese en internationale (IAC) aanpakken, zodat een belangrijk deel van de taken voor reders voortvalt uit internationale verplichtingen of uit de nationale implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale koppelingen worden waargenomen. Het is 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.

25-06-2026

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