



Zeescheepvaart centraal in dialoog met Europees Parlement

Nieuws

20 februari 2025

#Schone schepen

Gedownload op 09-07-2026

Tran in dialoog met Europcommissaris Tzitzikostas

Op woensdag 19 februari kwam de Transport- en Toerismecommissie van het Europees Parlement in Brussel bijeen voor een dialoog met Eurocommissaris Apostolos Tzitzikostas. De Eurocommissaris voor Transport en Toerisme presenteerde het werkprogramma van de Europese Commissie voor 2025, met het accent op zijn twee thema's: Transport en Toerisme. Tijdens de dialoog kwamen verschillende belangrijke thema's voor de zeescheepvaart aan bod, waaronder het opschalen van schone brandstoffen, Europees leiderschap op het gebied van maritieme innovatie en militaire mobiliteit.

Financiering essentieel voor duurzamere scheepvaart

In zijn openingsrede benadrukte Tzitzikostas dat het Sustainable Transport Investment Plan, dat gepland staat voor publicatie na de zomer, zich zal richten op het bevorderen van investeringen in de verduurzaming van de zeescheepvaart. De Eurocommissaris benadrukte dat de focus ligt op het opschalen van schone brandstoffen en het verder uitrollen van walstroom in Europese havens. In het kader van verduurzaming herhaalde Tzitzikostas de boodschap van Mario Draghi, die in zijn rapport over het concurrentievermogen van de Europese Unie aangaf dat tussen 2031 en 2050 jaarlijks 39 miljard euro aan investeringen nodig zijn om de zeescheepvaart te verduurzamen. Volgens de Griekse Eurocommissaris is het daarom noodzakelijk dat private investeringen worden gemobiliseerd met publieke investeringen en garanties, bijvoorbeeld via contracts-for-difference.

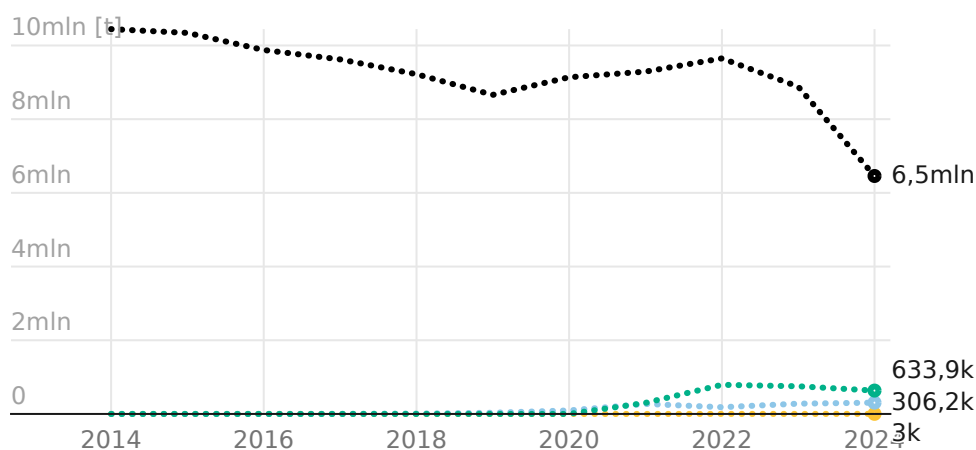
Ook sprak Tzitzikostas over het belang van Europees leiderschap in de productie van schone brandstoffen voor zeeschepen. Wel benadrukte hij het belang van internationale samenwerking om deze alternatieve brandstoffen veilig te stellen.

Tot slot legde de Eurocommissaris voor Transport en Toerisme in zijn openingstoespraak de nadruk op de Europese *Industrial Maritime Strategy*, waarvoor de Europese Commissie input verzamelt en die mogelijk eind dit jaar zal worden gepubliceerd. Hij benadrukte dat Europa wereldwijd leiderschap moet tonen ten aanzien van technologische ontwikkelingen in de zeescheepvaart, zoals op het gebied van digitalisering en verduurzaming.

Volgens de KVNR, is het daarbij essentieel om de internationale concurrentiepositie van de Europese scheepvaart te versterken als voorwaarde voor een bloeiend Europees maritiem industrieel cluster.

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](#)

Opschalen alternatieve brandstoffen

Na de openingstoespraak van Tzitzikostas reageerden de Europarlementariërs door vragen te stellen en opmerkingen te maken. Verschillende Europarlementariërs brachten het belang van het opschalen van schone alternatieve scheepsbrandstoffen verder onder de aandacht, door te stellen dat zij concrete maatregelen van de Europese Commissie verwachten. Deze concrete maatregelen zullen volgens de eurocommissaris worden opgenomen in het Sustainable Transport Investment Plan. Wel gaf de Griekse Eurocommissaris aan dat in dit plan er veel aandacht zal zijn voor het verkleinen van investeringsrisico's en het aantrekken van private investeringen.

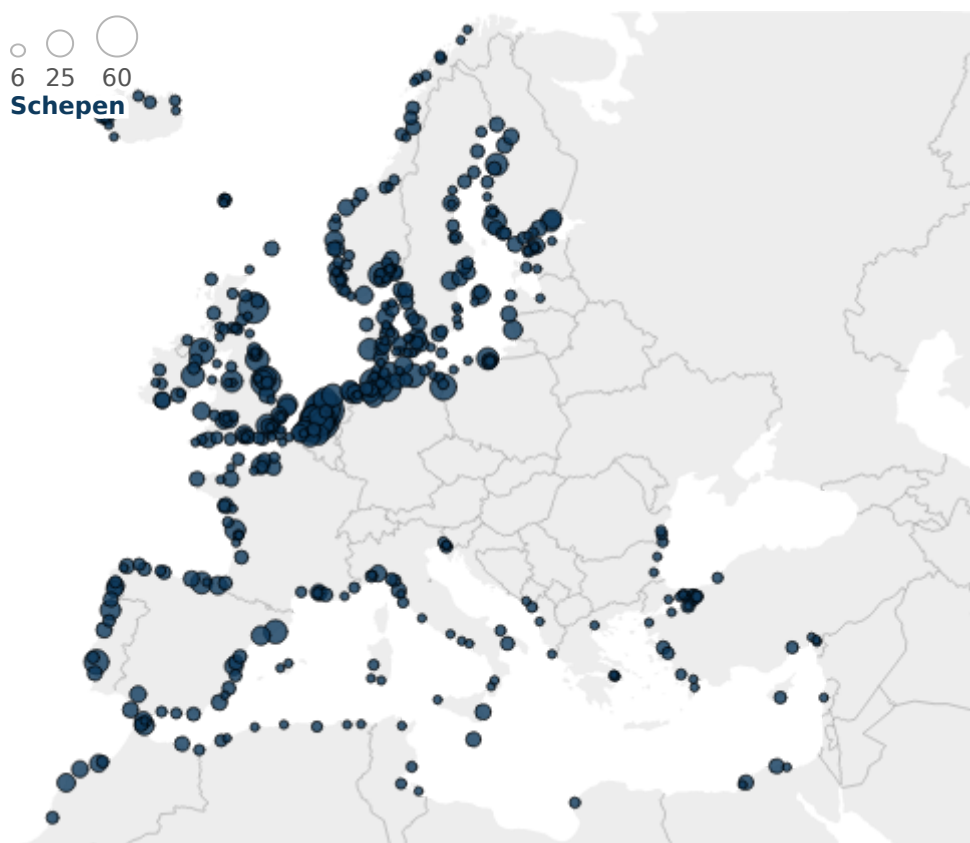
Militaire Mobiliteit & Europese Havenstrategie

De Duitse Europarlementariër Jens Gieseke, lid van de Europese Volkspartij (EVP), waartoe ook het Nederlandse CDA behoort, vroeg naar de plannen van de Europese Commissie op het gebied van militaire mobiliteit. Tzitzikostas antwoordde dat militaire mobiliteit een belangrijk onderdeel zal zijn van het white paper over de toekomst van de Europese defensie, dat in het eerste kwartaal van dit jaar is aangekondigd. Daarnaast gaf hij aan dat hij graag 70 miljard euro wil reserveren voor militaire mobiliteit in het aankomende Meerjarig Financieel Kader 2028-2034. Ter illustratie:

70 miljard euro komt neer op ongeveer 1/13e van het huidige MFK. Militaire mobiliteit zal dus een cruciale rol spelen in de komende jaren, mede door de toenemende wereldwijde spanningen.

Tenslotte vroeg de Nederlandse Europarlementariër voor het CDA, Tom Berendsen, wanneer de Europese Havenstrategie kan worden verwacht en op welke elementen de Commissie de focus wil leggen. Tzitzikostas maakte duidelijk dat deze strategie eind 2025 verwacht kan worden, waarbij elementen zoals veiligheid, buitenlandse inmenging, weerbaarheid en verduurzaming een belangrijke rol zullen spelen.

Europese havenaanlopen leden KVNR



NB: havenaanlopen leden KVNR van vorige maand

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

Onze afdrank

Het is positief dat zowel de Griekse Eurocommissaris als de leden van de Transport- en Toerismecommissie het belang van de zeescheepvaart hoog in het vaandel dragen. Des te interessanter is het om te zien hoe Tzitzikostas en zijn team deze prioriteiten zullen vertalen naar concrete maatregelen. De KVNR zal, waar mogelijk in samenwerking met maritieme stakeholders, de Commissie blijven voorzien van input. Uiteraard houden wij je op de hoogte van al deze ontwikkelingen, meld je daarvoor aan voor onze nieuws alerts

Andere interessante items...



Position Paper KVNR ten behoeve van het Commissiedebat MKB
29-06-2026

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

Dat komt omdat de zeevaart tot de meest geregelende sectoren behoort: reders moeten voldoen aan meer dan vijftig internationale verdragen, meer dan honderd nationale regels en codes, talloze, verscheiden verplichte certificaten aan boord hebben en voortdurend rekening houden met controle op naleving van havenstaatvoorschriften.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt daarom om beleid dat rekening houdt met kwaliteitsmerken, internationaal concurrentievervals en sterk geregelende ondernemingen in de maritieme sector. Het bevestigt of reders vanuit Nederland blijven investeren, of schepen onder Nederlandse vlag blijven voeren, of nautische kennis voor Nederland behouden blijft en/of ondernemers de ruimte houden om te verkorten samen te innoveren.

Regelruimte aanpakken
De maritieme sector is bij uitstek een sector waarin regelgeving 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-verdragen. Niet die cumulatieve zwaarte maar dat de regelgeving in de praktijk steeds zwaarder wordt, vooral afzonderlijke verplichtingen vaak al zo lang bestaan dat zij

nieuwlings nog als afzonderlijk knelpunt worden herkend.

De Kamer heeft met de media-Kluisman gevraagd om de regelruimte voor MKB-industriebedrijven met 20% te verminderen. Dit zou ook moeten gelden voor de rivier op te leveren sectorale regelruimte onderzoeken, waaronder het onderzoek naar de maritieme sector. Als uit zijn onderzoek blijkt waar de stapeling zit, moet daar automatisch een sectorale reductieplicht aan worden verbonden.

- Concreet anten wij op de volgende punten:
- de 20%-reductieverplichting voor regelruimte ook toe te passen op steun op te leveren sectorale regelruimte onderzoeken, waaronder het maritieme onderzoek;
 - per sector een concreet reductieprogramma op te stellen, met prioritaire knelpunten, verantwoordelijke ministeries, formules en meetbare lastenverlichting;
 - brancheorganisaties en ondernemers actief te betrekken bij de selectie van knelpunten, zodat niet alleen juridische regelgeving maar ook uitvoeringsaspecten, rapportageverplichtingen, dubbele audits, certificering, toezicht en administratieve verplichtingen worden meegenomen;
 - regelruimte structureel te agenderen in Europese en internationale (IMO) overleggen, omdat een belangrijk deel van de lasten voor reders voortvloeit uit internationale verplichtingen of uit de Europese implementatie daarvan. Daarbij moeten nationale leiders worden betrokken, nog te vaak doet Nederland zaken anders dan in buurlanden of andere EU-landen.



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



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

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...

24-06-2026

