

Bijlage – Overzicht voortgang klimaatbeleid voor de zeevaart 2024

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk

IENW/BSK-2025/125233

Mondiale afspraken

Inzet onderhandelingen nieuwe klimaatmaatregelen IMO

In het Milieucomité van de IMO is in April 2025 overeenstemming bereikt over maatregelen om de broeikasgasintensiteit van de scheepvaart te verminderen. Ik heb U daar in een separate brief over geïnformeerd. Naast de middentermijnmaatregelen, zijn in 2021 de zogenaamde kortetermijnmaatregelen aangenomen als onderdeel van de IMO-klimaatstrategie. Deze maatregelen zijn in 2023 in werking getreden en richten zich hoofdzakelijk op het verbeteren van de energie efficiëntie van schepen. De maatregelen bestaan uit een ontwerpindexering op bestaande schepen en een operationele CO₂ index op alle schepen. Bij het aannemen van de maatregelen is afgesproken in 2024 de eerste beoordeling van de maatregelen te starten. Waar noodzakelijk geacht, gevolgd door aanpassingen. Deze herziening is inmiddels gestart en zal in twee fasen worden uitgevoerd.

Green Corridors/Clydebank declaration

Voor de energietransitie van de scheepvaart is het van belang dat tijdig gestart wordt met het aanpassen van schepen en het beschikbaar maken van duurzame energiedragers en bijbehorende haveninfrastructuur. Groene corridors, waarin alle betrokken partijen op specifieke routes met elkaar afspraken maken over de benodigde inzet om op duurzame energiedragers te varen, zijn een zeer kansrijke en concrete vorm om deze tijdige start te faciliteren. Daarom heeft Nederland tijdens COP 26 in 2021 de Clydebank Declaration ondertekend, waarin meer dan 20 landen met elkaar hebben afgesproken in dit decennium tenminste zes zero-emissie scheepvaartroutes te realiseren tussen twee (of meer) havens.

Als concreet vervolg hebben Nederland en het VK in 2024 een gezamenlijke uitvraag ('competitie') naar haalbaarheidsstudies groene corridors tussen beide landen georganiseerd. Met financiële steun van IenW en de Britse overheid is in november 2024 een project gestart naar de technische en economische haalbaarheid van een Green Corridor tussen Zeehaven IJmuiden en de Port of Tyne. Het betreft onderzoek naar de technische en economische haalbaarheid van de inzet van duurzame schepen (op alternatieve brandstof) die meer vracht kunnen vervoeren dan de huidige schepen, de laatste mijlen elektrisch kunnen varen en gebruik kunnen maken van walstroom. Dit project genereert ook inzicht in de directe en indirecte uitstoot van emissies voor de betreffende havens en schepen en benodigdheden om op te schalen. De resultaten van deze haalbaarheidsstudie komen medio 2025 beschikbaar en de opgedane kennis in dit project wordt breed met de sector in beide landen gedeeld.

Europese afspraken

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Europees emissiehandelssysteem (EU ETS)

Ons kenmerk

IENW/BSK-2025/125233

In de vorige klimaatbrief is de Kamer geïnformeerd over de gefaseerde uitbreiding van EU-ETS naar de zeevaart per 1 januari 2024. Het kabinet zet onverminderd in op uitbreiding van het doelbereik van het ETS naar kleinere schepen, tussen de 400 en 5000 bruto ton (GT), zoals ook door de Kamer via haar motie gevraagd.¹ Uitbreiding van het doelbereik zal ook de kleine schepen beter in staat stellen om een tijdige start te maken met de energietransitie, essentieel voor het concurrentievermogen op de langere termijn. Voor Nederland is dit van groot belang, omdat juist veel Nederlandse zeeschepen in dit segment vallen. Nederland heeft bij de Commissie succesvol meer aandacht bepleit voor de uitbreiding van het doelbereik van ETS naar offshore schepen. Allereerst heeft de Commissie door middel van een gedelegeerde handeling verhelderd welke scheepstypes geschaard worden onder het begrip offshore schepen. De Commissie volgt hierbij de inzet die Nederland, in samenspraak met België, Noorwegen en de breed geraadpleegde stakeholders heeft voorgesteld. Vanaf 1 januari 2025 moeten zoveel mogelijk schepen relevante data rapporteren. Daarnaast heeft de Commissie het voorstel overgenomen van Nederland en stakeholders om onder de European Sustainable Shipping Forum een separate werkgroep in te richten gericht op het vergroten van de werkbaarheid voor bedrijven.²

Specifiek punt van aandacht is de mogelijkheid in de ETS-richtlijn voor scheepvaartmaatschappijen om gebruik te maken van hernieuwbare brandstoffen die tot nul-telling van de emissies leiden. Om toepassing van de nul-telling (binnen ETS) ook mogelijk te maken voor de emissies die vanaf 1 januari 2024 binnen het doelbereik van ETS vallen, is begin april 2025 de Regeling handel in emissierechten gewijzigd. Deze wijziging maakt het gebruik van gelijkwaardig bewijs van duurzaamheid mogelijk in de nultelling binnen EU-ETS is. Die aanpassing is gedaan zodat de NEa via het register voor Energie voor Vervoer kan controleren of de levering van hernieuwbare brandstof die de scheepvaartmaatschappij rapporteert ook daadwerkelijk gekoppeld is aan het bewijs van duurzaamheid.

FuelEU Maritime verordening

Vanaf 1 januari is de FuelEU Maritime verordening in werking getreden en geldt deze voor schepen vanaf 5.000 bruto ton die vracht en passagiers vervoeren.³ Deze schepen moeten de broeikasgasintensiteit verminderen, d.w.z. de broeikasgasuitstoot voor de gebruikte energie aan boord van het schip. Het afgelopen jaar heeft met name in het teken gestaan van de zorgvuldige implementatie van deze verordening. Het wettelijke kader op nationaal niveau wordt vastgesteld in een uitvoeringswet en de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zijn aangesteld als bevoegde autoriteit.

¹ Kamerstuk 31 409 nr. 388

² Een door de Europese Commissie ingerichte werkgroep waar verschillende maritieme stakeholders samen met lidstaten en de commissie in gesprek zijn over bestaande en aankomende regelgeving m.b.t. verduurzaming van de scheepvaart. Het forum heeft een adviserende rol.

³ Verordening (EU) nr. 2023/1805 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het zeevervoer, en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG.

Een aandachtspunt in deze implementatie is dat scheepvaartmaatschappijen de duurzaamheid van de gebruikte hernieuwbare brandstoffen kunnen aantonen. Vanuit de systematiek Energie voor Vervoer moet de brandstofleverancier ook de duurzaamheid van het onder de RED III verplichte aandeel hernieuwbare brandstoffen aantonen. Daarvoor wordt het bewijs van duurzaamheid door de brandstofleverancier geregistreerd in het Register Energie Vervoer en uitgeschreven op de NEa als ontvanger. Daardoor zou dit bewijs van duurzaamheid niet gebruikt kunnen worden door de scheepvaartmaatschappij.

Binnen de EU is in het European Sustainable Shipping Forum gewerkt aan een guidance document voor het gebruik van een 'proof of compliance' als bewijs van duurzaamheid. De bedoeling is dat deze in 2025 gebruikt kan worden, vooruitlopend op een definitieve oplossing via de Union Databank die naar verwachting per 2026 beschikbaar zal zijn.

Verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR verordening)- walstroom

In juli 2023 is de Verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR) vastgesteld. In deze verordening is opgenomen dat zeehavens in 2030 walstroom moeten aanbieden aan containerschepen en passagiersschepen wanneer ze meer dan een minimumaantal van deze schepen ontvangen. Complementair hieraan zijn dezelfde schepen, vanuit de FuelEU Maritime verordening, verplicht om walstroom af te nemen vanaf 2030. Schepen kunnen hiervan vrijgesteld worden onder bepaalde voorwaarden, bijvoorbeeld als ze aan de kade gebruik maken van emissieloze aandrijving. Nederland wil aan de Europese vereisten gaan voldoen door in te zetten op een combinatie van instrumenten. In 2023 zijn door IenW afspraken gemaakt met de vijf grote Nederlandse zeehavens, verenigd in de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ), over de samenwerking ten behoeve van deze grote opgave. Ter ondersteuning hiervan heeft het ministerie van IenW in 2024 een nieuwe subsidieregeling voor walstroom geopend met een budget van € 180 mln. Hiervan is € 170 mln. expliciet bestemd voor het voldoen aan AFIR. In 2024 is het voor dat jaar beschikbare budget van € 150 mln. voor AFIR geheel uitgeput. De verwachting is dat daardoor veel projecten al eerder dan in 2030 gerealiseerd kunnen zijn en daarmee ook de emissiereductie eerder wordt gerealiseerd. Tenslotte werkt het ministerie van IenW aan de verankering van de AFIR-verordening in de nationale wet- en regelgeving.

Het kabinet zet zich ook in voor ontwikkeling van walstroom voor scheepssegmenten die niet onder de AFIR-verplichting vallen. Een goed voorbeeld hiervan is de subsidieregeling uit 2022-2023, die zich specifiek richtte op walstroomprojecten in de buurt van met stikstof overbelaste Natura-2000 gebieden om zo bij te dragen aan de reductie van stikstofdepositie in deze gebieden. Deze regeling is in november 2024 verlengd en kan daarmee opnieuw een bijdrage leveren aan de stikstofopgave.

Herziening richtlijn hernieuwbare energie in vervoer (RED III)

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2025/125233

In de herziening van de Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED III) is bepaald dat de zeevaart mee zal tellen in het behalen van de reductiedoelen voor transport in 2030. In de nationale implementatie voor Nederland is om die reden de keuze gemaakt om ook een verplichting voor de reductie van de broeikasgasintensiteit van de geleverde brandstoffen aan deze sector in te voeren. In de voortgangsbrief van 17 juni 2024 is de Kamer geïnformeerd over het voornemen voor de invulling van de reductieverplichtingen voor de verschillende sectoren.⁴ Voor de levering aan zeevaart is het concrete voorstel een reductieverplichting van 3,6% in 2026 (waarvan minimaal 2,5% in de sector moet worden gerealiseerd), jaarlijks oplopend naar 8,2% in 2030 (waarvan 5,7% sectorspecifiek). Daarnaast is er een sub-verplichting voor het behalen van 0,02% reductie vanuit hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (RFNBO) in 2027, oplopend naar 0,32% in 2030. Deze sub-verplichting kan ook ingevuld worden met de inzet van RFNBO's in andere transportsectoren of in het raffinageproces.

Belangrijk punt van deze verplichting is het internationale speelveld. Hierin speelt met name de nabijheid van de Belgische en Nederlandse zeehavens een voorname rol, als havens met veel maritieme bunkeractiviteiten. Het afgelopen jaar is er een memorandum of understanding ondertekend door Nederland en België over de verplichtingen van de internationale sectoren, om een gelijk speelveld tussen de havens van beide landen te behouden.⁵ In 2025 blijft Nederland actief met België in gesprek, ook over de uitwerking van de nationale implementatie.

Energy Taxation Directive (ETD)

De Europese Commissie heeft in juli 2021 een voorstel voor herziening van de Energy Taxation Directive (ETD) gepubliceerd als onderdeel van het Fit-for-55 pakket. Ze stelt onder meer voor om energiebelasting te heffen op brandstoffen die verkocht worden voor zeevaart tussen Europese havens. In de huidige ETD zijn lidstaten verplicht om deze brandstoffen vrij te stellen van energiebelasting. Onderhandelingen over dit herzieningsvoorstel van de ETD zijn al geruime tijd gaande. In tegenstelling tot andere onderdelen van het Fit-for-55 pakket moeten alle lidstaten instemmen met de aanpassing van de ETD. Doordat ook andere sectoren in de ETD zijn opgenomen, betreft het een veelomvattend voorstel.

Hoewel het kabinet voorstander is van afbouw van fossiele subsidies in Europees verband, is het van mening dat een Europese energiebelasting op brandstoffen die gebruikt worden voor intra-Europese zeevaart geen effectieve manier is om klimaateffecten te beprijzen. In aanvulling op onderbrenging van de zeevaart in het ETS zet Nederland daarom primair in op een mondiale heffing op de uitstoot van broeikasgassen door de zeevaart via de IMO als onderdeel van een breder mondiaal pakket aan maatregelen. Hiervoor zijn meerdere argumenten. Ten eerste kunnen schepen relatief eenvoudig buiten de EU brandstof bunkeren, omdat een schip maandenlang op één volle tank kan varen. Ten tweede zal het in de praktijk niet mogelijk zijn om onderscheid te maken tussen brandstof die gebunkerd wordt voor vaarten tussen EU-havens en voor vaarten naar havens in derde landen. Een effectievere manier om klimaateffecten van de zeevaart te beprijzen, grijpt aan op emissies, niet op de brandstofverkoop.

⁴ Kamerstuk 32 813, nr. 1403

⁵ Staatscourant 11 juni 2024, nr. 18385.

Innovation fund

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2025/125233

Het Innovation Fund van de Europese Commissie is een financieringsprogramma gericht op de demonstratie van innovatieve, koolstofarme technologieën en loopt naar verwachting tot en met 2030. Het Innovation Fund kent algemene rondes (calls) die gericht zijn op innovatieve technologieën die (mee)helpen broeikasgasemissies te verminderen. Het moet gaan om marktrijpe innovaties die voor de eerste keer commercieel toegepast worden binnen de eigen lidstaat en zo mogelijk binnen de Europese Unie. Deze algemene rondes staan o.a. open voor de maritieme sector. Daarnaast kent het Innovation Fund ook waterstofveilingen, gericht op producenten van groene waterstof (RFNBO-waterstof) die hiermee kunnen bieden op de productie van deze waterstof. Als succesvolle bieder krijgt een producent een vaste vergoeding voor elke kilo hernieuwbare waterstof die geproduceerd wordt.

Mede op aandringen van IenW heeft de Commissie besloten om het budget van het EU Innovatiefonds voor een nieuwe veilingronde eind 2024 voor deze duurzame waterstofproductie, deels specifiek te oormerken voor gebruikers uit de maritieme sector (€ 200 miljoen). Samen met de sector heeft IenW zich ervoor ingezet dat Nederlandse reders zo goed mogelijk voorbereid waren om de kansen om hiermee over betaalbare duurzame brandstoffen te beschikken, te benutten. Hiervoor heeft IenW o.a. i.s.m. DG CLIMA, KVR en RVO in oktober 2024 een informatiebijeenkomst georganiseerd. IenW blijft zich inspannen om de sector goed voorbereid te houden op mogelijke nieuwe veilingrondes.

Nationale inzet

Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart

Met de bovenstaande ontwikkelingen op het gebied van EU- en mondiale regelgeving is er een groot belang om samen te werken aan de energietransitie voor de zeevaart. Om hier vorm aan te geven is er een intensief traject met private en publieke partijen vanuit de gehele waardeketen geweest, dat heeft geleid tot de Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart. Deze Roadmap is in juni 2024 aan de Kamer gestuurd en in oktober gepresenteerd in een bijeenkomst met de sector.⁶ De Roadmap bevat verschillende handelingsperspectieven voor de brandstoftransitie. Aan de hand van deze handelingsperspectieven en met het netwerk dat is opgebouwd binnen de Roadmap, werkt IenW nu een vervolgtraject uit. Op een aantal van de geïdentificeerde handelingsperspectieven ondernemen partijen al acties. Het vervolgtraject zal met name gericht zijn op het borgen en monitoren van de handelingsperspectieven en het efficiënt onderhouden van het contact met het opgebouwde netwerk van belanghebbenden. Het voorstel voor dit vervolgtraject wordt in de komende periode met de Stuurgroep van de Roadmap besproken en zal vervolgens gedeeld worden met Uw Kamer.

Nationaal Plan Energiesysteem (NPE)

Op 1 december 2023 is het eerste Nationaal Plan Energiesysteem (NPE) aan de Kamer verzonden. Daarmee heeft het kabinet zijn langetermijnvisie op het energiesysteem gegeven, met richtinggevende keuzes voor een volledig duurzaam energiesysteem in 2050. Voor de zeevaart is onder andere toegelicht dat er in de

⁶ Kamerstuk 32.813 / 31.409 nr. 1405

transitiefase een belangrijke rol is weggelegd voor biobrandstoffen, dat er nog onzekerheid bestaat rond de inzetbaarheid van ammoniak en dat het eindbeeld over 2050 daarom nog mede uitgaat van een substantiële inzet van duurzame koolstofdragers. Ook bestaan er nog substantiële onzekerheden over de verwachte omvang van de zeevaart, de energievraag die daaruit volgt, in welk deel daarvan de Nederlandse industrie kan voorzien en welk deel van import afhankelijk zal zijn. Voor het energiebeleid werkt het kabinet met een jaarlijkse cyclus, waarbij jaarlijks aan de Kamer wordt gerapporteerd middels de Klimaat- en Energienota en om de vijf jaar langer vooruitgekeken wordt door middel van een nieuw NPE.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2025/125233

Op 24 oktober 2024 heeft het kabinet voor het eerst de Energienota aan beide Kamers aangeboden. De nadruk in deze eerste Energienota ligt in grotere mate op de energieketens. De doorontwikkeling van de transitiepaden van gebruikssectoren, waaronder zeevaart als onderdeel van mobiliteit, komt in volgende Klimaat- en Energienota's nader aan de orde. Hierbij wordt ook aandacht besteed aan hoe het energieaanbod en de energievraag op elkaar aansluiten. In de Energienota is opgenomen dat daar waar mogelijk, elektrificatie de voorkeur heeft, maar dat dit voor het grootste deel van lucht- en scheepvaart en bepaalde industriële processen niet mogelijk is. Daar zal gebruik worden gemaakt van duurzame koolstof (bunkerbrandstoffen) en waterstof, die voor een aanzienlijk deel geïmporteerd zullen worden. Daarbij is een strategie met importdiversificatie nodig om te voorkomen dat risicovolle strategische afhankelijkheden met andere landen aangegaan worden. Een aanzet voor deze strategie vormt onderdeel van het Actieplan Aanbod Duurzame Koolstofdragers waaraan gewerkt wordt. Ook de investeringsbereidheid in het opschalen van productiecapaciteit van duurzame koolstofdragers in Nederland vormt een belangrijk aandachtspunt.

Sectoragenda Maritieme Maakindustrie

De Maritieme Maakindustrie heeft versterking nodig. Daarom hebben de ministeries van Economische Zaken en Klimaat (EZK), Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Defensie samen met de maritieme sector afspraken gemaakt in de 'Sectoragenda Maritieme Maakindustrie'.⁷ In de sectoragenda zijn 25 maatregelen opgenomen om de maritieme maakindustrie in Nederland te behouden en een impuls te geven. Het Maritiem Masterplan is één van de vijf koploperprojecten binnen de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie. Op 1 oktober 2024 is het Rijksregiebureau Maritieme Maakindustrie officieel van start gegaan. Het Rijksregiebureau heeft tot doel om met een compacte en slagvaardige organisatie de uitvoering van de sectoragenda te coördineren en up-to-date te houden, kennis, kunde en inzet binnen de Rijksoverheid te ontsluiten en te fungeren als centraal aanspreekpunt voor de maritieme maakindustrie. Een van de actielijnen uit de sectoragenda betreft het aanbrengen van continuïteit en focus in maritieme innovatie. Op 23 oktober 2024 is de maritieme innovatieregeling gepubliceerd met een totaal budget van € 20 miljoen voor twee jaar. De sector draagt zelf ook € 20 miljoen bij aan de maritieme innovatieregeling. Op 30 januari 2025 is de eerste uitvraag van de maritieme innovatieregeling gesloten met een subsidieplafond van € 7,5 miljoen. In deze eerste uitvraag zijn 35 voorstellen in behandeling genomen voor een bedrag van ongeveer € 36 miljoen.

⁷ Kamerstuk 31 409, nr. 423

Maritiem Masterplan

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2025/125233

In de vorige voortgangsbrief is gemeld dat gewerkt werd aan een aangescherpt voorstel van het Maritiem Masterplan om aanspraak te maken op de voorwaardelijke toegekende Groeifonds-middelen. Dit voorstel is inmiddels ingediend en positief beoordeeld door de Adviescommissie van het Nationaal Groeifonds, waarmee het totale bedrag dat vanuit de NGF-gelden wordt toegekend aan het Maritiem Masterplan uitkomt op € 210 miljoen. Hierdoor kan het programma Maritiem Masterplan verder worden uitgerold, waaronder het organiseren van in totaal drie subsidie calls om de maritieme sector verder te ondersteunen.

Het Maritiem Masterplan richt zich o.a. op het bieden van mogelijkheden aan koplopers om innovatieve technologieën aan boord van schepen te demonstreren. In 2024 is de eerste koplopersregeling binnen het Maritiem Masterplan opengesteld, met een budget van € 85 miljoen. Er zijn 17 projecten ingediend, waarvan er 9 voor subsidie in aanmerking komen⁸. Deze projecten zijn verdeeld over alle drie de energielijnen: waterstof, methanol en CO₂-afvang voor schepen die op LNG varen. Het grote aantal ingediende projecten onderstreept dat de sector in haar volle breedte bezig is met het realiseren van duurzame schepen en dat er sterke behoefte is aan ondersteuning voor innovaties in de maritieme sector.

Daarnaast wordt het innovatieproces van de maritieme sector versterkt door stevig in te zetten op kennisdeling. Enerzijds gebeurt dit via digitale samenwerking. Door het vaststellen van standaarden voor maritieme data en modellen, uniforme afspraken te maken over data-toegang en het ontwikkelen van veilige infrastructuur voor data-uitwisseling tussen maritieme organisaties wordt het makkelijker om kennis en technologieën te delen en bestaande data opnieuw te gebruiken. Daarnaast zet het Maritiem Masterplan via het Human Capital programma in op kennisdeling rondom de energietransitie in het maritieme onderwijs (scholing en bijscholing). Het Human Capital programma draagt daarnaast bij aan de sociale transitie door inclusiviteit te stimuleren en een leercultuur binnen organisaties in de maritieme sector te versterken.

Bij de uitvoering van het Maritiem Masterplan wordt intensief samengewerkt tussen de overheid, kennisinstellingen en de maritieme sector. Deze integrale aanpak ondersteunt de transitie naar een duurzame maritieme toekomst en onderstreept de ambitie van Nederland om een leidende rol te spelen in innovatieve scheepvaarttechnologieën.

Pilots verduurzaming scheepvaart en havens

In de Kamerbrief van 25 november 2022 heeft de Minister voor Natuur en Stikstof aangegeven dat er € 200 miljoen wordt gereserveerd voor versterking van de structurele stikstofaanpak met stikstofmaatregelen voor onder andere mobiliteit.⁹ In het kader hiervan voert IenW drie pilots uit voor zeescheepvaart en zeehavens,

⁸ Eén van de projecten, gericht op varen op waterstof, heeft zich helaas teruggetrokken. Voor dit project was overigens niet het volledige gevraagde subsidiebedrag beschikbaar. De vrijgevallen middelen blijven, onder voorwaarde van het akkoord van Ministerie van Financiën, beschikbaar voor het Maritiem Masterplan.

⁹ Kamerstuk 34682-108

waarvoor in totaal € 46 miljoen beschikbaar is.¹⁰ Naast stikstofuitstoot worden hierdoor ook broeikasgas- en geluidsemissies teruggedrongen. Twee van de drie pilots zijn gericht op zeeschepen. Het betreft een stimuleringsregeling voor batterij-elektrisch varen in havengebieden en een regeling voor waterstof aangedreven offshore bevoorradingsschepen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2025/125233

Subsidieregeling Vroege opschaling energietransitie zeeschepen

Om in 2050 klimaatneutraal te kunnen zijn moet de transitie naar duurzame energiedragers en bijbehorende aandrijftechnieken de komende jaren in gang worden gezet. Demonstraties, gefaciliteerd vanuit het Maritiem Masterplan, vormen daartoe de eerste stap, maar er is in de komende jaren meer nodig om het pad naar een klimaat neutrale zeevaart in 2050 haalbaar te maken. Daarom heeft het kabinet € 111,3 miljoen toegekend vanuit het Klimaatfonds voor de benodigde vroege opschaling van duurzame aandrijftechnieken voor de Nederlandse zeevaart. In de vorige voortgangsbrief over het klimaatbeleid voor de zeevaart bent u geïnformeerd over een reservering van dit bedrag. Deze is inmiddels omgezet in een toekenning.

De tijdelijke subsidieregeling zal gericht zijn op een CAPEX-tegemoetkoming bij de aanschaf en installatie (nieuwbouw of retrofit) van aandrijflijnen voor varen op waterstof of methanol. In aanvulling hierop kunnen reders de aanschaf en installatie van een batterijpakket en/of energiebesparende technieken in hun subsidieaanvraag opnemen. Momenteel is de regeling in internetconsultatie. Het is van belang dat de regeling past binnen de kaders die gesteld worden vanuit de Europese staatssteunregelgeving. Na de internetconsultatie zal de regeling daarom moeten worden aangemeld bij de Europese Commissie. Indien er bij de aanmeldprocedure geen vertraging optreedt, is het naar huidige verwachting mogelijk om de regeling in 2026 open te stellen voor aanvragen.

Tot besluit

Het in 2023 tot stand gekomen principeakkoord over de herziening van de mondiale klimaatstrategie voor de zeevaart in IMO-verband blijft de basis voor het Nederlandse beleid. De onderhandelingen over de maatregelen worden naar alle waarschijnlijkheid in 2025 afgerond, zodat ze in 2027 in werking kunnen treden. Om de broeikasgasemissies effectief te verminderen zet Nederland in op een combinatie van normeren en beprijzen. Het Europese 'Fit for 55' pakket is de afgelopen jaren vertaald naar Nederlandse wet- en regelgeving. Zo is in 2024 de FuelEU Maritime verordening in werking getreden. In het Nationaal Groeifonds heeft het Maritiem Masterplan € 210 miljoen aan financiering gekregen. Daarnaast zijn in de sectoragenda Maritieme Maakindustrie maatregelen opgesteld om de maritieme maakindustrie in Nederland te behouden en te versterken. Mede op aandringen van IenW heeft de Europese Commissie besloten om budget uit het EU Innovatiefonds te reserveren voor de maritieme sector. Het ministerie blijft zich zo inzetten om de Nederlandse maritieme sector zowel te verduurzamen als te versterken.

¹⁰ Kamerstuk 36410 XII