

Hoofdpijnenverslag van de internetconsultatie

'Vroege opschaling energietransitie zeeschepen 2026-2030'

Van 24 juni tot en met 29 juli 2025 heeft de regeling Vroege opschaling energietransitie zeeschepen 2026-2030 met de bijbehorende toelichting opengestaan voor internetconsultatie. Dit hoofdpijnenverslag bevat een samenvatting van de ingediende bijdragen, voorzien van een reactie vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De reacties zijn gesorteerd op (hoofd)thema's. Per thema reageert het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat inhoudelijk. De reactie van het ministerie is nog voorlopig, en bedoeld om de sector alvast zo goed mogelijk te informeren over hoe de input wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van de regeling.

De regeling is aangemeld bij de Europese Commissie voor toetsing aan de staatssteunrichtlijnen (CEEAG¹). Na afronding hiervan volgt een definitieve reactie.

Algemene informatie over de internetconsultatie

In het kort

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan een tijdelijke subsidieregeling voor de opschaling van aandrijflijnen voor hernieuwbare brandstoffen van zeeschepen. Het gaat om een tegemoetkoming in de investeringskosten voor de aanschaf en installatie van aandrijflijnen, die varen op hernieuwbare methanol of waterstof mogelijk maken. Aanvullend op de aandrijflijn kan aan de aanvraag het volgende worden toegevoegd:

- de aanschaf en installatie van energiebesparende technieken, die de energiebehoefte van de voortstuwing verminderen;
- de aanschaf en installatie van een batterijpakket.

Voor wie is dit belangrijk?

Direct:

- In Nederland gevestigde reders die gebruik maken van deze subsidieregeling.
- Reders en ketenpartijen die leren van de kennisdeling die middels deze regeling tot stand komt.

Indirect:

- Producenten en leveranciers van hernieuwbare methanol en waterstof.

¹ CEEAG = Europese Richtsnoeren voor staatssteun bij projecten voor klimaat- en milieubescherming, "Climate, Environmental protection and Energy Aid Guidelines")

- Producenten en leveranciers van aandrijflijnen voor methanol en waterstof.
- Producenten en leveranciers van energiebesparende technieken en batterijpakketten
- Reders die profiteren van de versnelde beschikbaarheid van hernieuwbare methanol en waterstof.
- Producenten die de logistieke keten van hun producten willen verduurzamen.

Wat is het doel?

De regeling stimuleert de aanschaf en installatie van broeikasgas reducerende technieken op zeeschepen van in Nederland gevestigde reders. Daarmee zorgt de regeling ervoor dat de vroege opschaling van deze technieken tijdig op gang komt. Zodoende levert de regeling een bijdrage aan de doelstelling van een klimaatneutrale zeevaart in 2050 (in aansluiting op EU en IMO klimaatdoelen).

Door het gereed maken van schepen voor varen op duurzame brandstoffen - in het bijzonder hernieuwbare methanol en waterstof - kan ook de vraag naar deze brandstoffen sneller op gang komen. Hierdoor komt een winstgevende productie en distributie van deze duurzame brandstoffen sneller dichterbij.

Reacties op hoofdlijnen

Indieners

Van 24 juni tot en met 29 juli 2025 kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting. Er zijn in totaal 10 reacties ingediend, hiervan zijn er 8 openbaar. Allen afkomstig van maritieme bedrijven en brancheorganisaties.

Algemeen beeld van de reacties

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst van de reacties. De reacties op de internetconsultatie tonen aan dat er behoefte is aan de regeling. Daarnaast heerst er een positief sentiment over het tijdstip van de regeling en de bijdrage die deze kan leveren aan de energietransitie in de zeevaart. Tegelijk zien de indieners meerdere mogelijkheden om de effectiviteit van de regeling te vergroten.

De belangrijkste opmerkingen betreffen de volgende hoofdthema's:

- 1) Scope van de regeling;
- 2) Interpretatie van diverse definities en begrippen;
- 3) De hoogte van de subsidiebedragen.

Reacties per thema

Hoofdthema 1: Scope van de regeling

De scope van de regeling komt als eerste thema naar voren in de ingediende bijdragen. De input spitst zich met name toe op onderstaande onderwerpen:

- a) Er is behoefte aan **techniek-neutrale** ondersteuning, waarbij er ook ruimte wordt geboden voor ammoniak, Carbon Capture, en volledige elektrische aandrijving. De hierbij genoemde argumenten zijn:
 - Aansluiting bij internationaal beleid gericht op normeren en beprijzen, waarbij de WTW (Well to wake) schadelijke uitstoot leidend is en niet de techniek en de energiedrager.
 - Aansluiting bij de scope van het Maritiem Masterplan, waar technieken met een TRL² niveau van 5-7 (instapniveau) worden gedemonstreerd.
 - Dat een bredere variatie van energiedragers tot een beter gebruik van (beperkte beschikbare) alternatieve energiedragers zou leiden over alle sectoren heen.
- b) Er wordt gevraagd om ook aanvragen toe te laten die zich volledig richten op **energiebesparende maatregelen**, zonder dat deze gekoppeld hoeven te zijn aan de installatie van een methanol- of waterstofaandrijving. Zo kunnen ook rederijen die nog niet de mogelijkheid hebben om over te stappen op waterstof of methanol gebruik maken van deze regeling en een bijdrage leveren aan broeikasgas-reductie in de zeevaart. Daarbij wordt benoemd dat 'wind-assisted propulsion' (door wind ondersteunde aandrijving) internationaal erkend wordt als alternatieve brandstof. Daarom zou, volgens sommige ingediende bijdragen, deze aandrijving, naast methanol en waterstof, als zelfstandige aandrijflijn kunnen worden beschouwd.
- c) Er wordt geadviseerd om over '**energielijnen**' of 'energie-systemen' te spreken, in plaats van over 'aandrijflijnen'. Moderne zeeschepen beschikken namelijk over uitgebreide hybride systemen aan boord. Bij deze hybride systemen werken diverse energiesystemen (batterij, generator, motor/brandstofcel) met elkaar samen om het energieverbruik aan boord van het schip te minimaliseren. Een focus op de term 'aandrijflijn' kan leiden tot suboptimale keuzes en kan daarmee de potentiële klimaatwinst beperken.
- d) Er wordt verzocht om ruimere subsidiemogelijkheden voor **batterijpakketten**. Batterijpakketten kunnen worden ingezet als energiebesparende maatregel, bijvoorbeeld door optimalisatie van hybride systemen (zie punt c). Daarnaast kan met een grotere batterijcapaciteit een groter deel van de werkzaamheden elektrisch worden uitgevoerd, wat potentiële voordelen met zich mee kan brengen.
- e) Er wordt gevraagd waarom er geen aandacht is voor **NOx** emissies in de subsidie-criteria.

² TRL staat voor 'Technology Readiness Level': een schaal van 1 tot 9 die aangeeft in hoeverre een technologie is ontwikkeld. Het Maritiem Masterplan bestrijkt met name demonstratieprojecten die bij aanvang van het project een TRL 5-7 kennen. De voorliggende regeling is actief in de opvolgende vroege opschalingsfase met TRL 8-9.

Inhoudelijke reactie van het Ministerie van IenW bij thema 1:

- a) Het grootste voordeel van een regeling die techniek-neutraal wordt vormgegeven is dat deze makkelijker in kan spelen op toekomstige ontwikkelingen. Het nadeel dat hier tegenover staat, is dat er minder zicht is op de onrendabele top per techniek. Dit kan leiden tot een risico op overfinanciering. Daarnaast is van belang dat de regeling zich richt op technieken die al in de praktijk gedemonstreerd zijn. Het voorkomen van overfinanciering en de focus op reeds gedemonstreerde technieken met TRL niveaus 8-9 zijn voorwaarden die voortkomen uit het perceel 'Vroege Fase Opschaling' van het Klimaatfonds, waaruit deze subsidieregeling wordt gefinancierd.

Ook stelt het Klimaatfonds als voorwaarde dat de regeling zich richt op technieken die passen in het eindbeeld van de energietransitie in de zeevaart. Energielijnen op waterstof en methanol zijn kansrijk voor Nederlandse schepen en bijbehorende vaarprofielen en maken onderdeel uit van het eindbeeld. De hiervoor benodigde technieken hebben ook het gepaste TRL niveau (8-9) bereikt om te kunnen opschalen, maar kennen nog wel een onrendabele top³ op de investeringen. Daarom is een tijdelijke subsidie noodzakelijk om investeringen in energielijnen voor deze energiedragers te stimuleren.

Daarnaast is een selectie van energielijnen noodzakelijk om voldoende transitie-volume te bereiken met de technieken die de regeling ondersteunt. In de Algemene toelichting bij de concept-regeling is meer informatie opgenomen over de keuze voor de energielijnen.

- Binnen het Maritiem Masterplan zijn er subsidiemogelijkheden geboden voor de (door)ontwikkeling en demonstratie van **Carbon Capture** technieken, in combinatie met een LNG-aandrijflijn. Deze subsidiemogelijkheden zijn niet gericht op de LNG aandrijflijn zelf, maar op het afvangen en aan boord opslaan van de broeikasgassen die bij deze vorm van aandrijving vrijkomen. Carbon Capture komt niet in aanmerking voor subsidie binnen deze Klimaatfonds-regeling, die zich specifiek richt op de opschaling van waterstof en methanol energielijnen. De keuze voor waterstof en methanol is in bovenstaande alinea toegelicht.
- **Ammoniak** valt buiten de scope van deze regeling omdat het als energiedrager voor de zeevaart nog niet het gewenste TRL niveau voor vroege opschaling heeft bereikt, en vanwege veiligheidsrisico's. Dit geldt zowel voor ammoniak als directe brandstof als voor ammoniak als waterstofdrager met omzetting aan boord van schepen. Deze risico's maken dat het kabinet in algemene zin terughoudend is met het stimuleren van toepassingen van ammoniak. Dit is nader uitgewerkt in de Kabinetsvisie Waterstofdragers⁴.
- Voor **elektrificatie** is in eerste instantie de inschatting gemaakt dat het toepassingsgebied van deze techniek, vanwege het lage vaarbereik, voor de zeevaart beperkt is. Dit zou betekenen dat er te weinig opschalingspotentieel is om deze

³ Deel van de investering dat niet in de exploitatie terugverdiend kan worden.

⁴ [Kamerbrief over kabinetsvisie waterstofdragers | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl](#)

techniek in de zeevaart als losstaande energielijn te stimuleren binnen het domein van vroege opschaling. In de ontvangen reacties wordt gewezen op positieve ontwikkelingen in het elektrisch vaarbereik, die ook zichtbaar zijn in diverse praktijkvoorbeelden. Naar aanleiding hiervan verkent het Ministerie van IenW of er binnen deze regeling ondersteuning gegeven kan worden voor volledig batterij-elektrisch varen, en zo ja op welke manier⁵.

- b) Projecten die uitsluitend gericht zijn op een hogere energie-efficiëntie (bijvoorbeeld door toepassing van Wind-assisted propulsion) komen niet in aanmerking voor deze subsidieregeling. Deze projecten kunnen immers samen gaan met het voortzetten van het gebruik van conventionele aandrijflijnen. Bovendien is er bij energiebesparing minder sprake van een onrendabele top. Dit komt doordat energiebesparende technieken de totale hoeveelheid benodigde brandstof en elektriciteit verlagen, en daarmee ook de kosten. In sommige gevallen kan de investering zelfs volledig worden terugverdiend, waardoor deze binnen de CEEAG richtsnoeren¹ niet subsidiabel is vanwege het ontbreken van een stimulerend effect. Wel is het binnen deze regeling mogelijk om projecten te subsidiëren die inzetten op een combinatie van aanpassing van het schip voor gebruik van hernieuwbare methanol of waterstof met (een) energiebesparende maatregel(en). Hiermee kan deze maatregel of techniek een positieve bijdrage leveren aan de business-case van het totale project. Ook kan dit bijdragen aan het invullen van de EEDI-norm⁶, die vanuit de CEEAG-richtsnoeren gesteld wordt bij de nieuwbouw van een energielijn voor hernieuwbare methanol. Zie ook de toelichting bij thema 2a hieronder.
- c) Op basis van verschillende binnengekomen bijdragen is besloten, gezien het brede spectrum van mogelijke projecten en type zeeschepen (waaronder ook werk- en waterbouwschepen) te spreken over '**energielijnen**' in plaats van 'aandrijflijnen'. De tekst van de regeling wordt hierop aangepast. Aansluitend wordt ook een nadere specificatie gegeven van de **subsidiabele kosten**. Met een energielijn wordt verwezen naar "het geheel van motor(en) of brandstofcel(len) en bijbehorende systemen, die de voortstuwing en eventuele werkfuncties van een zeeschip van energie voorzien". De 'bijbehorende systemen' betreffen alleen de componenten die technologisch noodzakelijk zijn om energie op te wekken uit hernieuwbare methanol of waterstof, in vergelijking met een nieuwe energielijn op een conventioneel aangedreven referentieschip. In de definitieve regeling wordt bij de instructie bij de aanvraag verder gespecificeerd welke componenten subsidiabel zijn binnen de diverse uitvoeringsmogelijkheden van een project.
- d) In de conceptregeling is al aangegeven dat een batterijpakket breder kan worden ingezet dan uitsluitend voor het beperken van emissies bij het in- en uitvaren van een haven.

⁵ Voor indieners die geïnteresseerd zijn in omschakeling naar een volledig batterij-elektrische aandrijflijn, kan het ook relevant zijn kennis te nemen van een andere subsidieregeling die eerste helft 2026 wordt opengesteld. Het gaat om een regeling gericht op reductie van de stikstofuitstoot van kleinere (werk)schepen die actief zijn in de buurt van Nederlandse (kust)gebieden waar veel stikstof neerslaat.

⁶ EEDI = Energy Efficiency Design Index van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Vanuit de CEEAG richtsnoeren geldt voor deze regeling dat nieuwbouw methanol schepen moeten voldoen aan een EEDI die 10 % lager ligt dan de op 1 april 2022 van toepassing zijnde EEDI-vereisten.

Bijvoorbeeld voor 'peak shaving' of energie-terugwinning bij vaart minderen. Naar aanleiding van de ontvangen bijdragen onderzoekt het Ministerie van IenW of het gebruik van batterijpakketten binnen deze regeling verder uitgebreid kan worden. Daarbij wordt specifiek gekeken naar de mogelijkheid van een hogere maximale subsidie voor de aanvullende batterij-pakketten. NB: Dit betreft de optie waarbij een batterijpakket wordt geïnstalleerd in combinatie met de overstap naar een waterstof of methanol energielijn. Een batterijpakket in combinatie met een conventionele energielijn komt niet in aanmerking voor subsidie. Zie voor volledig elektrisch varen de opmerkingen hierboven bij thema 1a - elektrificatie.

In dit verband is het daarnaast relevant dat er in de loop van 2026 nieuwe regelingen voor de reductie van de stikstofdepositie worden opengesteld. Deze regelingen richten zich onder meer op de elektrificatie van zeeschepen die actief zijn in de buurt van Nederlandse kustgebieden waar veel stikstof neerslaat. Op de RVO-website wordt een toelichting gepubliceerd die inzicht geeft in welke subsidieregeling het meest passend is voor specifieke projecten en doelgroepen⁷.

- e) Deze subsidieregeling is vooral gericht op het verminderen van broeikasgasemissies, omdat de financiering afkomstig is uit het Klimaatfonds. Om te voldoen aan de staatssteunrichtlijnen wordt aangesloten bij de CEEAG-richtsnoeren voor klimaatsteun, die zich ook specifiek richten op de reductie van broeikasgassen, met name CO₂. Waar mogelijk wordt tevens gestreefd naar aanvullende voordelen, zoals het terugdringen van fijnstof en stikstof (NO_x). Dit komt binnen deze regeling tot uiting in de subsidiëring van batterijcapaciteit, waardoor schepen zo veel mogelijk emissieloos de haven kunnen in- en uitvaren en zo bijdragen aan zowel klimaat- als stikstofreductiedoelstellingen. Er worden hierbij geen extra voorwaarden gesteld aan de omvang van de NO_x reductie, om de administratieve lasten voor de aanvragers zoveel mogelijk te beperken.

Hoofdthema 2: Interpretatie van diverse definities en begrippen

Vragen over de interpretatie van diverse definities en begrippen komen als tweede thema naar voren. De reacties zijn samen te vatten in onderstaande punten:

- a) Er zijn vragen gesteld over de definities '**schoon zeeschip**' en '**emissievrij zeeschip**' en hoe deze termen zich verhouden tot de subsidiabele technieken en energielijnen die binnen deze regeling mogelijk zijn.
- b) Er is onduidelijkheid over hoe **werkschepen** binnen de regeling vallen. Dit is omdat werkschepen geen EEDI-waarde hebben, terwijl de CEEAG-richtsnoeren (in het geval van een energielijn met hernieuwbare methanol) wel eisen stellen die verbonden zijn aan de EEDI waarde van een schip.
- c) Er zijn vragen gesteld over de interpretatie en definitie van '**dual-fuel**' systemen en in welke vorm deze zijn toegestaan.
- d) Er zijn vragen gesteld over het rangschikkingscriterium waarbij het **vaarprofiel** en de bunkerzekerheid van hernieuwbare methanol of waterstof indicatoren kunnen zijn voor de

⁷ Zie de RVO pagina www.rvo.nl/maritiem

vermindering van broeikasgasemissies. Het vaarprofiel kan heel wisselend zijn bij operaties waarbij schepen verschillende havens aandoen en niet volgens vaste routes varen. Voor specifieke bedrijven is dit moeilijk te voorspellen of lang van tevoren hard te maken. Hierdoor lijkt het op voorhand lastig om voor deze schepen een goede score in de beoordeling te behalen, terwijl er wel een zeer sterke motivatie is tot verduurzaming.

Inhoudelijke reactie van het Ministerie bij thema 2:

- a) Deze subsidieregeling moet voldoen aan de Europese staatssteunregels. Wanneer steun niet in overeenstemming is met deze regels, bestaat het risico dat de ontvanger de ontvangen middelen moet terugbetalen, inclusief wettelijke rente. Om dit te voorkomen sluit de regeling aan bij de Europese Richtsnoeren voor staatssteun bij projecten voor klimaat- en milieubescherming (CEEAG¹). Om een juiste toepassing van deze CEEAG-richtsnoeren te waarborgen, zijn in de subsidieregeling de begrippen 'emissievrij zeeschip' en 'schoon zeeschip' opgenomen. Schepen die deelnemen aan de regeling moeten na afronding van het subsidieproject voldoen aan de eisen die bij een 'emissievrij zeeschip' of 'schoon zeeschip' horen.

- **Emissievrij zeeschip***: *"Een zee- en kustvaartuig voor passagiers- of goederenvervoer, voor nautische of andere dienstverlening met CO₂ -vrije directe (uitlaat)emissies."* (par. 2.4, punt 19, onderdeel 20), onder e, sub i))
- **Schoon zeeschip**: *"Een zee- en kustvaartuig voor passagiers- of goederenvervoer, voor nautische of andere dienstverlening dat **(a)** een hybride of dualfuel motor heeft die voor zijn normale functioneren ten minste 25 % van zijn energie haalt uit brandstof met CO₂ -vrije directe (uitlaat)emissies of uit plug-in-power, of **(b)** dat een Energy Efficiency Design Index (EEDI) van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft bereikt die 10 % lager ligt dan de op 1 april 2022 van toepassing zijnde EEDI-vereisten**, en in staat is te functioneren op brandstoffen met CO₂ -vrije directe (uitlaat)emissies of op brandstoffen uit hernieuwbare energiebronnen."* (par. 2.4, punt 19., onderdeel 20), onder e, sub ii))

Omdat de projectconfiguraties uiteenlopend kunnen zijn, is het niet mogelijk om technieken en energielijnen generiek aan één van de begrippen te koppelen. Daarom wordt dit voor ieder project afzonderlijk beoordeeld. De beschrijvingen van de begrippen sluiten rechtstreeks aan op de definities uit de CEEAG-richtsnoeren. De originele en meest actuele tekst van deze richtsnoeren is daarbij altijd leidend.

* Voor een project dat leidt tot de oplevering van een 'emissievrij zeeschip', geldt een opslag van 10% op het subsidiepercentage.

** Aanvullende energiebesparende maatregelen, zoals wind-assist, kunnen helpen om deze EEDI norm te behalen. Bij retrofit is de EEDI-eis niet van toepassing.

- b) De CEEAG-richtsnoeren geven momenteel onvoldoende houvast voor nieuwbouw werkschepen met een methanol energielijn, omdat de meeste werkschepen geen EEDI waarde hebben. Bij de aanmelding van de regeling bij de Europese Commissie vraagt het

Ministerie van IenW expliciet om goedkeuring voor deze categorie schepen. Retrofit werkschepen en nieuwbouw werkschepen voor waterstof zijn wel al toepasbaar binnen de CEEAG-richtsnoeren.

- c) Dual-fuel energielijnen waarbij het - naast het gebruik van hernieuwbare methanol of waterstof - mogelijk blijft om conventionele brandstoffen te gebruiken zijn toegestaan. Alleen de meerkosten die gemaakt moeten worden om de energielijn geschikt te maken voor het gebruik van hernieuwbare methanol of waterstof zijn subsidiabel. In de (nog op te stellen) instructie bij de aanvraag wordt nader gespecificeerd welke componenten subsidiabel zijn binnen de diverse uitvoeringsmogelijkheden van een project.
- d) De mate van zekerheid dat hernieuwbare methanol of waterstof daadwerkelijk gebunkerd kan worden, is een belangrijke indicator voor de te realiseren broeikasgasbesparing binnen het aangevraagde project. Tegelijkertijd is bekend dat het voor bepaalde schepen niet altijd mogelijk is om al ruim van tevoren duidelijkheid te hebben over de exacte vaarroutes en de beschikbare bunkermogelijkheden. Bij de beoordeling van de aanvraag wordt hier rekening mee gehouden, omdat dit per type schip en per type werkzaamheden sterk kan verschillen. Ook is de vaarroute voor veel offshore-werkschepen minder relevant. In zulke gevallen kan de aanvrager aangeven wat de verwachte broeikasgasbesparing is, afhankelijk van het type werkzaamheden dat het schip uitvoert. Daarbij kan de aanvrager toelichten welke bunkermogelijkheden in de omgeving van de werklocatie beschikbaar zijn.

Het Ministerie van IenW gaat de onder dit thema benoemde reacties, waar nodig, verder verduidelijken in de toelichting bij de regeling.

Hoofdthema 3: De hoogte van de subsidiebedragen

De hoogte van de subsidiabele kosten komt als derde thema naar voren vanuit de bijdragen, met een specifieke focus op de volgende onderwerpen:

- a) Verzoek om verhoging van het **maximale subsidiebedrag** omdat de meerkosten van de conversie naar methanol of waterstof bij een aantal projecten naar verwachting hoger uit zullen komen dan 10 miljoen euro, waardoor het subsidie-percentages onder de 40% kan zakken.
- b) De nu nog hoge meerkosten van hernieuwbare methanol en hernieuwbare waterstof ten opzichte van conventionele brandstoffen zijn een belemmerende factor om te investeren in energielijnen voor waterstof en methanol. Een aanvullende subsidie op de **operationele (OPEX) meerkosten** kan dit knelpunt mogelijk wegnemen.

Inhoudelijke reactie van het Ministerie bij thema 3:

- a) Bij het vaststellen van de maximale subsidiebedragen is ervan uitgegaan dat de benodigde technieken al verder zijn ontwikkeld en een hoger TRL-niveau (8-9) hebben. Hierdoor is de verwachting dat de onrendabele top beperkt is of de komende jaren gaat afnemen. Desondanks kan het voorkomen dat de meerkosten van sommige projecten boven de 10 miljoen euro uitkomen, waardoor het subsidiepercentage van 40% niet haalbaar is. Bij de

regeling is gezocht naar een balans tussen het maximale subsidiebedrag per project en het totale aantal schepen dat aan de regeling mee kan doen. Met het huidige subsidieplafond van 4 miljoen euro per schip (vanaf 2028: 3,5 miljoen euro) verwachten we ongeveer 30–35 schepen over de looptijd van de regeling te kunnen ondersteunen. Dit zien we als de ondergrens om middels 'vroege opschaling' voldoende effect te bereiken. Om bovenstaande redenen is er geen ruimte om het maximale subsidiebedrag te verhogen.

- b) Het subsidiëren van operationele kosten (OPEX) blijkt om verschillende redenen geen doelmatige aanpak. Het huidige prijsverschil tussen duurzame en fossiele brandstoffen is te groot om met subsidies te overbruggen. Dit zou resulteren in zeer hoge subsidies voor een beperkt aantal schepen, waardoor de beschikbare beleidsmiddelen slechts in beperkte mate bijdragen aan de marktontwikkelingen die nodig zijn voor de energietransitie. Daarnaast kan een nationale OPEX-subsidie conflicteren met internationaal beleid, zoals het Europese emissiehandelssysteem (ETS) en eventuele toekomstige IMO regelgeving. Door deze internationale instrumenten zullen de prijsverschillen tussen energiedragers uit fossiele- en hernieuwbare bronnen naar verwachting de komende jaren afnemen.

Daarom is er in deze regeling gekozen voor een gecombineerde aanpak: De regeling richt zich eerst op het geschikt maken van zoveel mogelijk schepen voor waterstof en methanol, middels een investeringssubsidie (CAPEX). Tegelijkertijd werkt het Ministerie van IenW aan de verdere uitwerking van normeren en beprijzen op internationaal niveau en wordt samen met het Ministerie van Klimaat en Groene Groei gewerkt aan sector-overstijgende initiatieven om de beschikbaarheid van duurzame energiedragers voor de zeevaart te verbeteren. Hierdoor is de verwachting dat het prijsverschil tussen fossiele en hernieuwbare energiedragers in de loop van de tijd verder zal dalen.

Het streven is dat de hernieuwbare energiedragers economisch aantrekkelijk zijn op het moment dat de schepen uit deze subsidieregeling in de vaart komen. Dual-fuel energielijnen bieden hierbij extra zekerheid, voor het geval de beschikbaarheid van betaalbare duurzame brandstoffen achterblijft.

Overige reacties

Een reactie valt onder de categorie 'overig', omdat de reactie niet goed past onder bovengenoemde hoofdthema's of niet direct betrekking heeft op deze internetconsultatie. Wel is het belangrijk dat de signalen uit deze reactie worden benoemd. Het gaat hierbij om de volgende bijdrage:

Er is gevraagd of het mogelijk is voor 'niet-reders' om een aanvraag te doen. Dit zou de mogelijkheid bieden aan een scheepswerf om, vooruitlopend op de marktontwikkelingen, voor eigen risico een duurzaam schip te ontwikkelen en te bouwen, om deze later pas aan opdrachtgevers te verkopen.

Inhoudelijke reactie van het Ministerie:

Het Ministerie van IenW onderzoekt momenteel de mogelijkheden en zal de uitkomsten gebruiken bij het opstellen van de definitieve regeling.

Vervolgproces

Alle binnengekomen reacties zijn geanalyseerd en samengevat in dit verslag. Kleine tekstuele opmerkingen worden direct verwerkt in de definitieve teksten van de regeling. Eenvoudige vragen of opmerkingen die duidelijk in de toelichting van de regeling worden behandeld, zijn hier niet opgenomen. Het Ministerie van IenW adviseert geïnteresseerden om de toelichting en de artikelsgewijze toelichting bij de regeling goed door te lezen. Deze teksten zijn onderdeel van de juridische tekst en bevatten veel bruikbare informatie voor het opstellen van een goede aanvraag.

Deze reactie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat betreft een voorlopige reactie die bedoeld is om de sector tijdig zo goed mogelijk te informeren naar aanleiding van de vragen en opmerkingen uit de internetconsultatie. De regeling is aangemeld bij de Europese Commissie voor een toetsing aan de Europese richtsnoeren voor staatssteun (CEEAG). Na afronding van dit proces volgt een officiële reactie, waarbij ook eventuele door de Europese Commissie gevraagde wijzigingen, en mogelijke tussentijdse nieuwe inzichten, worden meegenomen. Hoe lang dit proces precies duurt, is nog onzeker. Het streven is om de regeling in het tweede of derde kwartaal van 2026 open te stellen.