



NOTITIE

Afzender: Nick Lurkin
Ontvanger: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Datum: maandag 28 juli 2025
Soort notitie: Externe memo
Onderwerp: Reactie KVNR op consultatie I&W

Reactie KVNR op consultatie 'Regeling vroege opschaling energietransitie zeeschepen 2026-2030'

De KVNR staat positief tegenover de voorgestelde subsidieregeling en onderschrijft de genoemde doelstellingen volledig. Rederijen worden momenteel geconfronteerd met hoge investeringskosten voor zowel duurzame voortstuwingssystemen als innovatieve energiebesparende maatregelen. Hierdoor worden investeringen in verduurzaming noodgedwongen uitgesteld, en komt de vroege opschaling nauwelijks op gang. Een tegemoetkoming in de investeringskosten kan hierin een wezenlijk verschil maken. Gezien de ambitie om uiterlijk in 2050 een klimaatneutrale zeevaart te realiseren, de lange levensduur van schepen en de toenemende invloed van internationaal zeevaartbeleid, is de timing van deze regeling ook goed gekozen. Toch heeft de KVNR enkele belangrijke aandachtspunten bij de voorgestelde regeling:

1. Scope van brandstoffen

De KVNR pleit voor een technologieneutrale benadering, waarbij alle verduurzamingsopties worden overwogen en beoordeeld op basis van well-to-wake broeikasgasemissies. Dit betekent dat ook alternatieven zoals carbon capture en ammoniak moeten worden meegenomen. Deze benadering sluit aan bij normerend en beprijzend beleid, zoals EU ETS, FuelEU Maritime en het recent aangekondigde IMO Net Zero Framework.

De huidige regeling richt zich echter uitsluitend op waterstof en methanol, en stelt dat energiebesparende maatregelen alleen in aanmerking komen als deze worden gecombineerd met deze brandstoffen. Hoewel de KVNR begrip heeft voor de wens tot focus wegens uitvoerbaarheid, vallen hierdoor kansrijke alternatieven buiten de regeling. Gezien de diversiteit aan scheepstypes en de beperkte beschikbaarheid van duurzame brandstoffen, is juist in de vroege opschalingsfase een breed scala aan oplossingen



nodig. De KVN adviseert daarom om de regeling open te stellen voor alle duurzame alternatieven.

2. Energiebesparende maatregelen

De KVN verwacht dat energiebesparende maatregelen een sleutelrol zullen spelen in het realiseren van de klimaatdoelen voor 2050. Minder energieverbruik leidt immers direct tot lagere uitstoot én een verminderde afhankelijkheid van schaarse alternatieve brandstoffen. Veel van deze technieken zijn echter innovatief en vragen om aanzienlijke investeringen, terwijl de opbrengsten nog onzeker kunnen zijn. Om het potentieel van deze maatregelen optimaal te benutten, pleit de KVN ervoor om ook losstaande investeringen in energiebesparende technologieën subsidiabel te maken. Zo kunnen ook rederijen die nog niet kunnen overstappen op waterstof of methanol profiteren van de regeling.

3. Hoogte van het maximale subsidiebedrag

De KVN constateert dat de meerkosten voor het overstappen op waterstof of methanol in veel gevallen boven de 10 miljoen euro liggen – met name bij waterstof, maar ook bij methanol. Deze bedragen zijn exclusief eventuele investeringen in energiebesparende maatregelen. Gezien het maximale subsidiebedrag van 4 miljoen euro per project, zal de regeling in veel gevallen slechts een beperkt deel van de totale kosten dekken. Hierdoor blijft de financiële drempel voor veel scheepstypen te hoog, en dreigt de regeling onvoldoende effectief te zijn in het realiseren van de gewenste vroege opschaling. De KVN pleit daarom voor een verhoging van het maximale subsidiebedrag per project.

4. Beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen

Hoewel hoge investeringskosten aan boord een duidelijke barrière vormen, geldt dit mogelijk nog sterker voor de beperkte beschikbaarheid en hoge kosten van alternatieve brandstoffen. Zo zijn de meerkosten van bijvoorbeeld groene waterstof momenteel tot vier à vijf keer hoger dan die van conventionele brandstoffen. Bovendien zijn bunkerfaciliteiten schaars en blijkt de ontwikkeling ervan onvoorspelbaar. De vroege fase opschaling is onlosmakelijk verbonden met een toename in beschikbaarheid én betaalbaarheid van alternatieve brandstoffen. De KVN adviseert daarom om parallel aan deze regeling beleid te ontwikkelen dat gericht is op het verhogen van de beschikbaarheid en het verlagen van de meerkosten van duurzame brandstoffen.





5. Definitie van een schoon schip in CEEAG

De gehanteerde definitie van een 'schoon schip' is volgens de KVNR niet altijd werkbaar in de praktijk. Voor veel scheepstypen, met name in de offshore-sector, bestaat er geen EEDI. En bij schepen waarvoor wel een EEDI beschikbaar is, kan het operationele profiel een hoog vermogen vereisen waardoor zij boven de grens van de EEDI-richtlijn blijven. Dit betekent echter niet dat deze schepen, bijvoorbeeld wanneer zij op groene methanol varen, niet duurzaam zijn of geen bijdrage kunnen leveren aan de vroege opschaling. De KVNR adviseert daarom om te zoeken naar alternatieve beoordelingscriteria die beter aansluiten bij de diversiteit van de vloot, om te voorkomen dat waardevolle projecten buiten de boot vallen.

Over de KVNR

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) is de brancheorganisatie voor reders die in Nederland zijn gevestigd en actief zijn in de zeevaart. De KVNR zet zich in voor een duurzame, toekomstbestendige en internationaal concurrerende maritieme sector.

