

Vroege opschaling energietransitie zeeschepen 2026-2030

Reactie NMT-IRO

[Overheid.nl | Consultatie Vroege opschaling energietransitie zeeschepen 2026-2030](#)

18 juli 2025

Inleiding

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan een tijdelijke subsidieregeling voor 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.

Wat is het doel?

De regeling stimuleert de aanschaf en installatie van broeikasgas reducerende technieken op zeeschepen van Nederlandse 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 klimaat neutrale 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.

Reactie

NMT-IRO, als branchevereniging van de maritieme en offshore industrie, is positief over de voortzetting van de ingezette koers richting emissiereductie, zodat eigenaren van schepen en energieprojecten investeringszekerheid krijgen.

NMT-IRO pleit voor een techniek-neutrale ondersteuning van de brandstof- en technologie-transitie, met oog voor verschillende oplossingsrichtingen. Diverse studies^{1 2 3} geven aan dat er een mix van technologieën en brandstoffen nodig zal zijn om de doelstellingen voor 2050 te halen.

¹ CE Delft, 2022 Fit for 55 and 2030 milestones for maritime shipping

² UMAS 2021, A Strategy for the Transition to Zero-Emission Shipping

³ TNO, 2021. Verkenning brandstoftransitie zeevaart

Het Maritiem Masterplan richt zich op 3 belangrijke energielijnen: waterstof, methanol en carbon capture in LNG. Deze technologieën zullen worden geïntegreerd en gedemonstreerd in civiele demonstratieschepen. In het huidige voorstel zijn enkel projecten op basis van hernieuwbare methanol en waterstof opgenomen. Kunt u aangeven wat hier de rationale van is?

Hieronder nog een aantal inhoudelijke opmerkingen:

Project: aanschaf en installatie van een broeikasgasreducerende aandrijflijn voor het varen op waterstof of methanol, in verband met de nieuwbouw of retrofit van een zeeschip, eventueel gecombineerd met de aanschaf en installatie van één of meerdere energiebesparende technieken en optioneel een batterijpakket inclusief benodigde aanpassingen aan boord, om in een haven of op volle zee elektriciteit te laden en zoveel mogelijk emissieloos een haven mee in- en uit te kunnen varen.

Opmerking: Voorstel is om de conventionele "aandrijflijn" te vervangen door "energiesysteem"; immers kan opgewekte energie gebruikt worden voor varen, maar ook voor andere toepassingen aan boord en om ook elektrische systemen niet uit te sluiten.

Opmerking: Batterijpakket kan ook dienen als (tussentijdse) opslag van energie, en is zeker in combinatie met brandstofcellen essentieel, en niet enkel om de haven in-en uit te varen of te laden op zee maar ook voor voortstuwing.

Opmerking: Bij verbranding van Methanol komt ook CO₂ vrij, waarom hier geen combinatie met carbon capture?

Opmerking: We missen de samenhang met het Maritiem Masterplan: Het Maritiem Masterplan richt zich op 3 belangrijke energielijnen: waterstof, methanol en LNG met carbon capture. In het huidige voorstel zijn enkel projecten op basis van hernieuwbare methanol en waterstof opgenomen.

Definitie schoon schip: Verwezen wordt naar paragraaf 2.4, punt 19., onderdeel 20), onder e, sub ii), van de CEEAG: Mededeling van de Commissie — Richtsnoeren staatssteun ten behoeve van klimaat, milieubescherming en energie 2022

ii) een zee- en kustvaartuig voor passagiers- of goederenvervoer, voor nautische of andere dienstverlening dat een hybride of dualfuelmotor 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 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 dat in staat is te functioneren op brandstoffen met CO₂-vrije directe (uitlaat)emissies of op brandstoffen uit hernieuwbare energiebronnen, of...

Opmerking: Vallen energiesystemen met op waterstof gebaseerde technologie (fuelcell) onder deze definitie (hybride of dual fuel motor) ?

Opmerking: Het gaat hier om brandstof met CO₂-vrije directe (uitlaat)emissies. Hoe zit dit bij (bio)methanol, hier zijn geen CO₂ vrije uitlaatemissies? Worden brandstoffen op basis van well to wake emissies ook meegenomen?

Opmerking: Valt een schip met 10% lagere EEDI door maatregelen (windvoortstuwing, air lubrication, hull form, efficiency propellers) dat kan varen op (bio)methanol ook onder de regeling?

Opmerking: In de huidige marktconsultatie wordt windenergie alleen genoemd als energiebesparende techniek in combinatie met andere aandrijflijnen en niet erkend als zelfstandige aandrijfbron of alternatieve brandstof. Dit staat in contrast met internationale ontwikkelingen waarin wind expliciet wordt erkend als duurzame energiebron.

De beperkte positionering van windtechnologie kan leiden tot gemiste kansen voor de Nederlandse maritieme sector om koploper te blijven in innovatieve en duurzame scheepvaart. Windenergie moet worden erkend als directe aandrijfbron, vergelijkbaar met alternatieve brandstoffen zoals methanol of waterstof. Wind versterkt de businesscase van andere duurzame brandstoffen door het brandstofverbruik te verlagen en levert structureel rendement op. Technologie voor windvoortstuwing is beschikbaar, schaalbaar en emissievrij, en past binnen de doelstellingen van het Klimaatfonds en de randvoorwaarden van het perceel Vroege Fase Opschaling.

Het verzoek is dan ook om in de definitieve regeling windtechnologie (WASP) te erkennen als volwaardige aandrijflijn of alternatieve brandstof, en de regeling in lijn te brengen met internationale definities en ambities van IMO en EU.

Opmerking: In hoeverre wordt voorzien in andere additionele maatregelen om directe versterking van de aanbodzijde (de productie van hernieuwbare energiedragers, alsmede de benodigde infrastructuur) te realiseren, zodat er meer zekerheid komt rondom beschikbaarheid van de genoemde brandstoffen? Dit gezien het belang van het versterken van de gehele waardeketen en de onderlinge wisselwerking tussen de business cases aan zowel vraag- en aanbodzijde, zoals beschreven in de Roadmap Brandstoftransitie in de Zeevaart.