

PERSBERICHT

4 FEBRUARI 2025

Maritiem transport in de EU: vooruitgang geboekt, maar nog steeds uitdagingen op het gebied van milieu en duurzaamheid

De Europese maritieme sector boekt vooruitgang op het gebied van duurzaamheid, maar zal de komende jaren meer inspanningen moeten leveren om te kunnen voldoen aan de klimaat- en milieudoelstellingen van de EU, die gericht zijn op het verminderen van energieverbruik, vervuiling en uitstoot van broeikasgassen en op een betere bescherming van de biodiversiteit. Dat staat in de tweede editie van het Europese Milieुरapport over Maritiem Transport, dat vandaag is gepubliceerd door het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA) en het Europees Milieuagentschap (EEA).

Maritiem transport speelt een cruciale rol in het ondersteunen van handel, economische groei, connectiviteit en toegankelijkheid, en draagt daarnaast ook bij aan energiezekerheid en het creëren van werkgelegenheid. De toegenomen vraag naar transport in de maritieme sector gaat echter gepaard met extra milieueffecten op de atmosfeer en mariene ecosystemen. Volgens het [rapport](#), dat de stand van zaken schetst over de milieuprestaties van de sector en een oordeel geeft over de inspanningen om de sector duurzamer te maken, is enige vooruitgang geboekt, maar het verminderen van de uitstoot van broeikasgassen blijft een uitdaging.

Activiteiten zoals het verschepen van vracht, containers, commerciële visserij, tankers en cruiseschepen, evenals havenactiviteiten, blijven in belangrijke mate bijdragen aan een breed scala van milieu-uitdagingen, waarbij de hele sector verantwoordelijk is voor 3 à 4% van de totale emissies van koolstofdioxide (CO₂-uitstoot) van de EU, een aandeel dat moet worden teruggedrongen. Ondertussen is de uitstoot van methaangas (CH₄) tussen 2018 en 2023 ten minste verdubbeld, goed voor 26% van de totale methaanemissies van de sector in 2022. Naast de uitstoot van broeikasgassen blijft het terugdringen van luchtverontreinigende stoffen zoals zwavel- en stikstofoxiden (NOX) een probleem.

De zeevaart blijft ook bijdragen aan waterverontreiniging, via olielozingen en lozingen van afvalwater van schepen, alsook door onderwatergeluid. Zwerfvuil op zee van visserij en scheepvaart is de afgelopen tien jaar naar schatting gehalveerd, maar blijft moeilijk volledig uit te bannen. Verloren containers, waaronder containers die kunststofpellets bevatten, blijven ook een belangrijke bron van vervuiling van de zee.

Uit het rapport blijkt ook dat het gebruik van alternatieve brandstoffen en energiebronnen is toegenomen, zij het in mindere mate. Zoals het er nu voorstaat, zal van sommige toekomstige alternatieve brandstoffen de productie echter significant moeten worden opgeschroefd om aan de potentiële vraag te kunnen voldoen. Daarnaast zullen geharmoniseerde internationale

richtlijnen moeten worden ontwikkeld en zeevarenden training moeten krijgen op het gebied van nieuwe decarbonisatietechnologieën.

De commissaris voor Duurzaam Vervoer en Toerisme, **Apostolos Tzitzikostas**, over het rapport: “Het nieuwe Europese milieुरapport over maritiem transport is een waardevolle leidraad voor de toekomst van de Europese scheepvaart: zowel duurzaam, concurrerend als veerkrachtig. Dit rapport is ook een oproep tot actie. Door samen te werken kunnen we ervoor zorgen dat maritiem transport een belangrijke speler in onze wereldeconomie blijft, terwijl we tegelijkertijd de impact op het milieu tot een minimum kunnen beperken en onze oceanen voor toekomstige generaties kunnen beschermen.”

Jessika Roswall, commissaris voor Milieu, Waterweerbaarheid en een Concurrerende Circulaire Economie, voegde hieraan toe “Onze wateren staan onder druk door klimaatverandering, biodiversiteitsverlies, wanbeheer en vervuiling. Daarom zal ik binnenkort de allereerste waterveerkrachtstrategie van de EU presenteren. We hebben een paradigmaverschuiving nodig in de manier waarop we water waarderen, om de waterkwaliteit en -kwantiteit te behouden en de concurrentiepositie van onze waterindustrie te verbeteren. We hebben een ‘van bron tot zee’-aanpak nodig, aangezien activiteiten op zee nauw verbonden zijn met die op het land. Het is nu tijd voor een ommekeer in de maritieme en watersector, zodat we Europa op het gebied van water veerkrachtig kunnen maken”.

“Voortdurende inspanning en meer innovatie zijn nodig om de vooruitgang naar duurzamer maritiem transport in Europa te versnellen – in al zijn activiteiten – om de ambitieuze doelstellingen van de Europese Green Deal te halen en tegelijkertijd het concurrentievermogen van de sector te behouden. Ons gezamenlijke rapport is bedoeld om beleidsmakers en burgers een feitelijk, empirisch onderbouwd beeld te geven van de huidige en toekomstige uitdagingen die het decarbonisatietraject van de sector met zich meebrengt, en van de mogelijkheden die digitalisering en geavanceerde technologie kunnen bieden voor de groene transitie van de maritieme sector,” aldus **Maja Markovčić Kostelac**, uitvoerend directeur van het EMSA.

“Het rapport maakt duidelijk dat het dringend noodzakelijk is dat de zeescheepvaartsector meer inspanningen levert om zijn koolstofvoetafdruk en andere milieueffecten, zoals waterverontreiniging, te verkleinen en dat de inspanningen om over te schakelen op schonere brandstoffen, duurzame haven- en scheepvaartpraktijken worden versneld om zijn impact op mariene en kustecosystemen te verminderen. Nieuwe innovaties en technologieën en een beter beheer zullen helpen bij het realiseren van toekomstige duurzaamheid op een betaalbare manier, dus het is nu van groot belang dat de sector sneller overgaat naar groene praktijken”, aldus **Leena Ylä-Mononen**, uitvoerend directeur van het EEA.

Verduurzaming

Nieuwe wetgevingsmaatregelen van de EU, financieringsmogelijkheden en investeringen zullen naar verwachting de decarbonisatie van de sector bevorderen. De EU werd met de uitbreiding van het [EU-emissiehandelssysteem](#) (EU-ETS) met maritiem transport in 2024 het eerste rechtsgebied dat een koolstofprijs voor broeikasgasemissies van schepen vaststelde. Met de inkomsten uit het ETS wordt het innovatiefonds gefinancierd, een van 's werelds grootste programma's voor innovatieve, koolstofarme technologieën, met al meer dan 300 scheepvaart

gerelateerde projecten. Tegelijkertijd stimuleert het [FuelEU Zeevaart-verordening](#), dat met ingang van januari 2025 van kracht is, koolstofarme brandstoffen en energieoplossingen met het stellen van grenzen aan de broeikasgasintensiteit voor de energie die schepen aan boord gebruiken. Het model FuelEU Zeevaart vormt de basis voor de brandstofnorm voor broeikasgassen (GFS) die is voorgesteld voor emissiereductie op internationaal niveau via de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

Belangrijkste milieueffecten in het rapport

- De emissies van methaangas (CH₄) zijn tussen 2018 en 2023 ten minste verdubbeld en waren in 2022 goed voor 26% van de totale methaanemissies van de transportsector. Dit is grotendeels toe te schrijven aan het toegenomen gebruik van vloeibaar aardgas (LNG).
- Luchtvervuiling: De uitstoot van zwaveloxide (SO_x) is in de EU sinds 2014 met ongeveer 70% gedaald, grotendeels als gevolg van de invoering van SECA's (Sulphur Emission Control Areas, beheersgebieden voor zwavelemissies) in Noord-Europa. De SECA voor het Middellandse Zeegebied, die op 1 mei 2025 van kracht wordt, zal naar verwachting bijdragen aan verdere vermindering, samen met de toekomstige SECA voor het noordoostelijke deel van de Atlantische Oceaan, die het beheer van zowel SO_x als NO_x regelt. Ondertussen zijn de emissies van stikstofoxiden (NO_x) tussen 2015 en 2023 met gemiddeld 10% gestegen, wat neerkomt op 39% van de vervoersgerelateerde NO_x-emissies in 2022.
- Waterverontreiniging: Maritiem transport draagt bij aan waterverontreiniging door olielozingen en operationele lozingen, zoals grijs water, en waterlozingen van open uitlaatgaswassystemen (exhaust gas cleaning systems, (EGCS)), die worden gebruikt om de emissies van zwaveloxiden (SO_x) in de atmosfeer te verminderen, zijn goed voor 98% van de toegestane lozingen. Via EGCS komt vervuiling in het water terecht, wat benadrukt dat er sprake is van een afweging tussen vermindering van luchtverontreiniging en toenemende verontreiniging van de zee. De lozing van grijs water is tussen 2014 en 2023 met 40% toegenomen, voor een groot deel als gevolg van cruiseschepen.
- Onderwatergeluid: Nieuwe pan-Europese modellen laat een hoog niveau van onderwatergeluid van schepen (underwater radiated noise (URN)) zien in het Kanaal, de Straat van Gibraltar, de Adriatische Zee, de Straat der Dardanellen en de Oostzee. Beperkende maatregelen kunnen het URN tussen 2030 en 2050 met maximaal 70% verminderen.
- Zwerfvuil op zee: Het zwerfvuil op zee afkomstig van de visserij (11,2%) en de scheepvaart (1,8%) is de afgelopen tien jaar gehalveerd. Toch zijn er nog uitdagingen, met name de vervuiling met kunststofpellets door verloren containers.
- Aangetaste zeebodems: Ongeveer 27% van de Europese zeebodem nabij de kust is aangetast (5% met ernstige gevolgen) door maritieme vervoersgerelateerde activiteiten zoals uitbreiding van havens, baggerwerkzaamheden en ankeren, die leiden tot fysieke verstoringen en habitatverlies.

- **Uitheemse soorten:** De scheepvaart is verantwoordelijk voor het grootste deel (60%) van de introductie van niet-inheemse soorten en de invasieve uitheemse soorten (56%) in Europa. Het Verdrag voor het Beheer van Ballastwater heeft echter tot 31% gecertificeerde schepen en 23% conforme systemen geleid in 2023.
- **Botsingsgevaar:** De toegenomen scheepvaartintensiteit heeft tussen 2017 en 2022 gezorgd voor een aanzienlijke stijging van het risico op botsing met dieren in de beschermde Natura 2000-gebieden in alle mariene regio's.

LINK NAAR VERSLAG EN INFORMATIEBLADEN

EEA: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/maritime-transport-2025>

EMSA: <http://www.emsa.europa.eu/emter>

PERSCONTACTPERSONEN

- **EMSA:** Ruth McDonald: Ruth.MCDONALD@emsa.europa.eu; mobile +351 913 151 610
- **EEA:** Constant Brand: Constant.Brand@eea.europa.eu; mobile: +45 2174 1872