

Vergaderjaar 2023–2024

32 813

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 1349

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 januari 2024

Op 29 november 2022 heeft de Tweede Kamer een voortgangsbrief ontvangen¹ over het klimaatbeleid voor de zeevaart. Zoals toegezegd² ontvangt de Kamer hierbij de voortgangsbrief over 2023. Zoals in de genoemde eerdere brieven is benadrukt wil het kabinet toewerken naar een klimaat neutrale zeevaart in 2050. Ten opzichte van de vorige voortgangsbrief zijn veel stappen gezet:

- Op Europees niveau is een akkoord bereikt op de meeste «Fit for 55» onderdelen voor de zeevaart en is begonnen met de implementatie;
- Op mondiaal niveau is een akkoord bereikt over de herziening van de klimaatstrategie in de International Maritime Organization (IMO), waarbij is afgesproken de broeikasgas emissies van de zeevaart in of nabij 2050 naar netto nul te brengen. Over deze herziening van de mondiale klimaatstrategie voor de zeevaart is de Kamer separaat geïnformeerd³;
- Op nationaal niveau zijn er gelden gealloceerd uit het nationaal groeifonds voor het maritiem masterplan.

Deze brief geeft een overzicht van de voortgang wat betreft de Europese, mondiale en nationale inzet. De drie beleidsniveaus hebben raakvlakken met elkaar. Vanwege het mondiale karakter van de zeevaart zet Nederland primair in op het normeren en beprijzen van de zeevaart op mondiaal niveau, via IMO. Omdat het transitiepad naar klimaat neutraliteit in de zeevaart lang is, is een tijdige start cruciaal. Vanwege deze urgentie is het van grote waarde dat ook op EU-niveau reeds stappen zijn gezet. Nederland blijft inzetten op een verdere uitbreiding van de Europese maatregelen en een gedegen implementatie daarvan. Ook maakt

¹ Kamerstuk 32 813 en 31 409, nr. 1141.

² In de brief over het Klimaatbeleid voor de Zeevaart van november 2021 (Kamerstuk 32 813 en 31 409, nr. 934) is toegezegd de Kamer voortaan jaarlijks op de hoogte te stellen van de voortgang.

³ Kamerstuk 32 813 en 31 409, nr. 1282.

Nederland zich er sterk voor dat er voldoende Europese stimuleringspakketten voor de zeevaart beschikbaar zijn, wat bijdraagt aan een tijdige start van de energietransitie in deze sector. Op nationaal niveau zet Nederland in op het stimuleren van vroege opschaling van de benodigde technieken, het delen van beschikbare kennis rondom o.a. de brandstoftransitie en het versterken van het Nederlandse maritiem cluster.

Europese afspraken

In de loop van 2023 hebben de Europese Commissie, de Raad van de Europese Unie en het Europees Parlement ingestemd met een pakket aan maatregelen met als doel om in 2030 een emissiereductie van ten minste 55% te realiseren ten opzichte van 1990: het Fit-for-55 pakket. Via verschillende periodieke stand van zaken brieven is de Kamer door de Minister voor Klimaat en Energie op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen. Voor de zeevaart zijn met name de volgende onderdelen van belang: 1. De uitbreiding van het emissiehandelssysteem (EU ETS) naar de zeevaart; 2. De verplichting om de broeikasgas-uitstoot door brandstoffen gebruikt op zeeschepen met bepaalde percentages te verminderen (FuelEU Maritime); 3. De verplichting aan zeehavens om walstroom beschikbaar te stellen (AFIR); 4. De verplichting aan brandstofleveranciers om de broeikasgas-inhoud te verminderen van in de EU geleverde brandstoffen (RED).

Europees emissiehandelssysteem (EU ETS)

Per brief van 5 september jl.⁴ is de Kamer door de Minister voor Klimaat en Energie geïnformeerd over het wetsvoorstel voor de implementatie van de herziene ETS-richtlijn⁵. Dit wetsvoorstel is op 16 januari jl. door de Tweede Kamer aangenomen. Onderdeel van de herziening is een gefaseerde uitbreiding van het bestaande ETS⁶ naar de zeevaart. De eerste fase is per januari 2024 van kracht: over 2024 moet voor 40% van de geverifieerde CO₂-emissies binnen het doelbereik emissierechten afgedragen worden. Dit wordt in 2025 verhoogd naar 70% en in 2026 naar 100%. Een uitgebreide toelichting op de definitieve afspraken met betrekking tot de zeevaart, inclusief de afspraken over dataverzameling, is opgenomen in de memorie van toelichting bij de wijziging van de Wet milieubeheer en de Wet op de economische delicten ten behoeve van de aanpassingen van het emissiehandelssysteem⁷.

Op 24 januari 2023 heeft de Kamer een motie aangenomen, die het kabinet verzoekt zich in te zetten voor een uitbreiding van het doelbereik van het ETS naar kleinere schepen, tussen de 400 en 5.000 bruto ton⁸. Op dit moment is voor het ETS en enkele andere zeevaart maatregelen uit het Fit for 55 pakket voorzien dat alleen grotere schepen, vanaf 5.000 bruto ton, onder de verplichtingen vallen. Juist veel Nederlandse zeeschepen vallen buiten dit segment. Beprijzing van broeikasgas uitstoot via het ETS voor deze kleinere schepen is van belang om een tijdige start van

⁴ Kamerstuk 36 407, nr. 5.

⁵ Wetsvoorstel tot wijziging van de Wet milieubeheer en de Wet op de economische delicten ten behoeve van de implementatie van richtlijn nr. 2023/959, richtlijn nr. 2023/958 en verordening nr. 2023/957 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 10 mei 2023 (PbEU 2023, L130) met het oog op aanpassingen van het emissiehandelssysteem op het terrein van broeikasgasinstallaties en luchtvaart en een uitbreiding naar scheepvaart en brandstofleveranciers (Kamerstuk 36 407).

⁶ Met de uitbreiding van het Europese emissiehandel systeem komt er naast het bestaande ETS (ETS1) ook een aanvullend ETS systeem (ETS2), voor overige sectoren. Deze sectoren passen minder goed onder ETS1. De zeevaart komt onder ETS1 te vallen.

⁷ Kamerstuk 36 407, nr. 3.

⁸ Kamerstuk 31 409, nr. 388.

verduurzaming in de Nederlandse sector mogelijk te maken. Zonder het ETS is dat voor deze schepen dusdanig veel duurder dat dit niet goed in te passen is in de businesscase, zeker omdat de marges in de zeevaart laag zijn. Hierdoor ontstaat het risico dat deze kleinere schepen niet tijdig verduurzamen en zich op termijn uit de markt prijzen. Het kabinet heeft zich voor de uitbreiding naar kleinere schepen vanaf 400 bruto ton in de onderhandelingen sterk gemaakt. In deze brief wordt de Kamer geïnformeerd over de wijze waarop Nederland invulling geeft aan de genoemde motie. De motie wordt hiermee beschouwd als afgedaan.

Nederland vraagt bij de gesprekspartners in het Brusselse besluitvormingsproces onverminderd aandacht voor uitbreiding van het ETS naar de kleinere schepen. In het bijzonder wijst Nederland op de mogelijkheid om al in 2024, wanneer de afspraken over data verzameling ten behoeve van het ETS zeevaart zullen worden herijkt⁹, opnieuw afspraken hierover te maken. Hierbij wordt nauw samengewerkt met stakeholders uit de Nederlandse zeevaartsector, onder meer om de Europese Commissie te kunnen informeren over de marktverstoring die de huidige drempelwaarde van 5.000 bruto ton veroorzaakt. Daarnaast heeft Nederland, samen met enkele andere lidstaten, al kunnen bewerkstelligen dat de scope van dataverzameling per 2025 wordt uitgebreid naar een deel van de kleinere vrachtschepen (de categorie «*general cargo*») en naar de grote en kleine offshore schepen. Dit levert belangrijke data voor het rapport dat de Europese Commissie in het kader van de herziening van de ETS-richtlijn uiterlijk eind 2026 moet indienen en waarin uitdrukkelijk is voorzien dat een besluit wordt genomen over verlaging van de drempelwaarde naar 400 bruto ton.

Naast een uitbreiding naar kleinere schepen zet Nederland zich ook in voor duidelijke bepalingen ten aanzien van offshore schepen binnen het ETS. Per 2027 vallen ook offshore schepen boven 5.000 bruto ton onder ETS. Door het verschil in activiteiten ten opzichte van andere scheeps-types zijn er specifieke bepalingen nodig, zodat helder is welke emissies van welke schepen wel en niet onder het begrip offshore in het ETS vallen. Het is hierbij van belang dat de gekozen definities logisch aansluiten bij het karakter van offshore werkzaamheden die veelal op specifieke locaties worden uitgevoerd, onder meer om het risico van ontwijken te minimaliseren en een level playing field te behouden. In opdracht van het ministerie heeft CE Delft een studie uitgevoerd om verschillende opties van definities voor offshore schepen en scope van emissies in kaart te brengen. Deze studie, «*Extension of EU-ETS to offshore – practicalities*» van 30 november 2023, treft u aan in bijlage 1. Het ministerie onderhoudt nauw contact met de betrokken stakeholders ten aanzien van de verdere besluitvorming over de definities van offshore schepen binnen het ETS.

In de herzieningsbepalingen van het EU-ETS is ook opgenomen op welke manier rekening gehouden wordt met mondiale ontwikkelingen vanuit IMO. De Europese Commissie moet binnen 18 maanden na de totstandkoming van een wereldwijde broeikasgas beprijzingsmaatregel in IMO een rapport aan het Europees Parlement en de Raad opstellen. Dat rapport moet ingaan op de ambitie en effectiviteit van deze maatregel en de samenhang met het EU-ETS. Indien er in 2028 in IMO-verband geen wereldwijde beprijzingsmaatregel tot stand is gekomen die tenminste net zo ambitieus is als het EU-ETS zal de Europese Commissie een rapport

⁹ Deze afspraken worden vastgelegd in de EU-Monitoring, Rapportage en Verificatie (MRV) verordening, Verordening (EU) nr. 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van broeikasgasemissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG.

uitbrengen waarin het de noodzaak onderzoekt om de scope van het EU-ETS uit te breiden naar meer dan de huidige helft van de emissies van vaarten tussen EU-havens en havens buiten de EU. De Kamer wordt middels toekomstige voortgangsbrieven op de hoogte gehouden over de ontwikkelingen.

FuelEU Maritime verordening

FuelEU Maritime legt verplichtingen op aan zeeschepen (passagiers- en vracht vervoerende schepen boven 5.000 bruto ton) om de broeikasgasintensiteit te verlagen van de energie die zij aan boord gebruiken. De FuelEU Maritime verordening¹⁰ is in juli 2023 aangenomen door de Europese Commissie, het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie. Ten opzichte van hetgeen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) vermeld heeft in de vorige voortgangsbrief is de Nederlandse inzet bereikt om de percentages voor de reductiestappen van de broeikasgasintensiteit verder te verhogen. In de verordening zijn de volgende reductievereisten opgenomen: 2% vanaf 2025, 6% vanaf 2030, 14,5% vanaf 2035, 31% vanaf 2040, 62% vanaf 2045 en tot slot 80% vanaf 2050 (ten opzichte van 2020). Dit betreft de broeikasgasemissies over de gehele keten (well-to-wake).

Op dit moment wordt gewerkt aan de implementatie van de verordening. Het ministerie is bezig met het opstellen van de benodigde aanpassingen aan de wet- en regelgeving die binnenkort aan de Kamer worden voorgelegd. Het Ministerie van IenW werkt daarnaast samen met de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) en de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) aan de inrichting van toezicht en handhaving. Hierbij wordt rekening gehouden met de internationale randvoorwaarden en beperkingen aan het toezicht, die onderdeel zullen vormen van toetsing op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid door de bevoegde autoriteiten. De toets op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid door de bevoegde autoriteiten wordt samen met de voorgestelde wijzigingen in wet- en regelgeving met de Kamer gedeeld.

Uiterlijk eind 2027 zal de Europese Commissie de verordening evalueren en hierover rapporteren met mogelijke voorstellen voor herziening. De inzet van Nederland zal, in lijn met de inzet in de eerdere onderhandelingen, gericht zijn op het verhogen van de ambities ten behoeve van een toekomstbestendige zeevaart in de klimaattransitie. In parallel met het ETS zet Nederland hierbij onder andere in op het uitbreiden van de scope naar kleinere schepen tot 400 bruto ton. Als de IMO overeenstemming bereikt over een wereldwijde norm voor de broeikasgasintensiteit van scheepsbrandstoffen, zal de Europese Commissie een verslag opstellen, waarin een voorstel gedaan kan worden voor wijziging van de verordening. Wereldwijde regulering geniet immers de voorkeur. Naar verwachting zal al ver vóór 2027 bekend zijn of dit aan de orde is.

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 (AFIR¹¹) vastgesteld. In deze verordening is opgenomen dat zeehavens in 2030 walstroom moeten aanbieden aan

¹⁰ 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.

¹¹ AFIR staat voor Alternative Fuel Infrastructure Regulation.

containerschepen, cruiseschepen en Roll on Roll off – passagiersschepen wanneer ze meer dan een minimum aantal 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 de eerste plaats heeft de Minister van IenW op 22 mei 2023 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 opent het Ministerie van IenW in 2024 een nieuwe tijdelijke subsidieregeling voor walstroom. Bij de voorjaarsnota 2023 is € 40 miljoen toegevoegd aan het al beschikbare budget van € 140 miljoen voor deze regeling. Daarnaast 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 2022–2023¹², 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. Het kabinet is voornemens deze regeling in 2024 te verlengen.

Herziening richtlijn ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (RED III)

De herziening van de Richtlijn Hernieuwbare Energie is op 18 oktober 2023 vastgesteld. De RED is gericht op de reductie van de broeikasgasemissies van het energiegebruik door het vergroten van het aandeel duurzame energie. Voor de transportsector als geheel, dus alle modaliteiten bij elkaar, is in de RED III een aangescherpt broeikasgasreductiedoel vastgelegd van 14,5% in 2030.¹³

De nationale implementatie van de RED III omvat onder andere een wijziging van de Wet Milieubeheer, en zowel het Besluit als de Regeling Energie voor Vervoer. In de Wet Milieubeheer wordt middels de genoemde wijziging de mogelijkheid gecreëerd om een sectorspecifieke reductieverplichting op te leggen aan de zeevaart. Een dergelijke verplichting is gericht op leveranciers van energie aan de zeevaart. In opdracht van RVO heeft Guidehouse¹⁴ een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke invulling van zo'n verplichting. Dit onderzoek is op 18 oktober 2023 gedeeld met de Kamer. De bevindingen van dit onderzoek en de gesprekken met belanghebbenden worden meegenomen in het voorstel voor verplichtingen binnen het Besluit Energie voor Vervoer, waar vervolgens een internetconsultatie voor zal plaatsvinden. Met deze verplichting wordt gestreefd naar voldoende aanbod van hernieuwbare energie vanuit de markt, zodat scheepseigenaren kunnen voldoen aan de reductieverplichtingen vanuit de FuelEU Maritime verordening, en wordt

¹² Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2022–2023 (publicatie 18 maart 2022).

¹³ Lidstaten mogen ervoor kiezen om, als alternatief, te sturen op een minimum aandeel hernieuwbare energie binnen de transportsector. Nederland heeft ervoor gekozen te sturen op het broeikasgasreductiedoel. Levering aan zeevaart wordt beperkt meegenomen tot 13% van de totale energiegebruik van een lidstaat.

¹⁴ Kamerstuk 32 813, nr. 1305.

er vanuit leveringen aan de zeevaart sector evenredig bijgedragen aan de reductieverplichting binnen de RED III voor transport als geheel.

Energy Taxation Directive (ETD)

Als onderdeel van het Fit-for-55 pakket heeft de Europese Commissie in juli 2021 het herzieningsvoorstel van de Energy Taxation Directive (ETD) gepubliceerd om beter bij te kunnen dragen aan de aangescherpte klimaatdoelen. Voorgesteld wordt brandstoffen voor de zeevaart te belasten. Op dit moment zijn deze brandstoffen verplicht vrijgesteld. 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. De verwachting is dat op korte termijn nog geen akkoord bereikt zal worden.

Onderzoek laat zien dat het heffen van een Europese belasting op aan de zeevaart verkochte brandstoffen op EU-niveau een zeer gering effect zal hebben op de uitstoot van broeikasgassen.¹⁵ Dit komt doordat schepen relatief eenvoudig buiten de EU brandstof kunnen bunkeren. Een schip kan namelijk maandenlang op één volle tank varen. Bovendien geldt op grond van het Douanewetboek van de Unie dat het vertrek van een zeeschip uit een haven geacht wordt wederuitvoer of uitvoer te zijn. Wederuitvoer en uitvoer zijn geen belastbare feiten, waardoor de brandstof niet belast kan worden. Het gaat immers om verbruik van brandstof buiten de EU. In aanvulling op onderbrenging van de zeevaart in het ETS zet Nederland daarom primair in op een mondiale heffing via de International Maritime Organisation (IMO), als onderdeel van een breder mondiaal pakket aan maatregelen. Hieronder wordt dit nader toegelicht.

IMO

Uitkomsten onderhandelingen klimaat strategie

In juli 2023 is in IMO's milieucommissie een akkoord bereikt over de herziening van de klimaatstrategie voor de zeevaart. De herziening heeft de ambitie van IMO om de broeikasgasemissies door internationale zeevaart terug te dringen in lijn gebracht met de doelstellingen uit de Overeenkomst van Parijs. In de strategie is opgenomen dat de broeikasgasemissies in of rond 2050 naar netto nul teruggebracht moeten worden. Daarnaast zijn er indicatieve tussendoelen afgesproken. In de brief aan de Kamer van 11 juli 2023¹⁶ bent u over de uitkomst van de onderhandelingen geïnformeerd.

Inzet onderhandelingen klimaatmaatregelen

Onderdeel van de nieuwe IMO klimaatstrategie is een afspraak over het tijdpad richting vaststelling van bijbehorende maatregelen. De IMO lidstaten hebben afgesproken om de onderhandelingen over de maatregelen in 2025 af te ronden, zodat ze in 2027 in werking kunnen treden. Daarnaast is afgesproken dat er bij de uitwerking aandacht is voor buitensporige negatieve effecten op ontwikkelingslanden, zonder de gestelde doelen uit het oog te verliezen, via een zogenaamd *comprehensive impact assessment*. Nederland is intensief betrokken bij dit

¹⁵ Bijlage bij Kamerstuk 36 432, nr. 3, CE Delft, Afbouw vrijstelling accijnzen bunkerbrandstoffen.

¹⁶ Kamerstuk 32 813 en 31 409, nr. 1282.

proces om invloed uit te kunnen oefenen op de vormgeving van de maatregelen.

Zoals in de vorige voortgangsbrief is toegelicht, zet Nederland in op een pakket aan maatregelen dat het normeren en beprijzen van broeikasgasemissies op mondiaal niveau mogelijk moet maken. Nederland heeft hiervoor samen met de andere EU-lidstaten voorstellen ingediend. Deze voorstellen omvatten een brandstofstandaard die de broeikasgasintensiteit van scheepsbrandstoffen normeert en geleidelijk terugbrengt, in combinatie met een heffing op de uitstoot van broeikasgassen. Nederland zet samen met andere EU-lidstaten in op deze combinatie, omdat deze de brandstoftransitie naar duurzame brandstof vanaf het begin stimuleert, de brandstofefficiëntie van scheepvaart verbetert en ervoor zorgt dat er fondsen komen om de transitie op een rechtvaardige manier te laten plaatsvinden, zonder buitensporige effecten op de minst ontwikkelde landen en op kleine eilandstaten. Nederland zet zich in EU verband in voor de verdere ontwikkeling van de voorstellen en voor het vergroten van steun onder niet-Europese landen.

Ook blijft Nederland zich onverminderd inzetten voor het creëren van de juiste randvoorwaarden om met de vast te stellen maatregelen een optimale impact te bereiken. Hiervoor is o.a. het meenemen van de broeikasgas uitstoot over de gehele levenscyclus van de brandstoffen van belang (*Well to wake* benadering), net als goede dataverzameling. Wat betreft het afvangen van broeikasgassen aan boord van schepen (Onboard Carbon Capture and Storage, OCCS) is de inzet van Nederland dat dit alleen kan worden toegestaan als dit op een goed verifieerbare manier kan gebeuren en de afgevangen broeikasgassen op de juiste manier worden opgeslagen of hergebruikt. Daarnaast mag het toepassen van OCCS de opschaling van gebruik van hernieuwbare brandstoffen niet vertragen.

Impact van internationale heffing op broeikasgasemissies (toezegging)

In de Verzamelbrief¹⁷ commissiedebat maritiem 30 mei 2023 is toegezegd te bekijken welke impact de invoering van een internationale heffing voor Nederland zal hebben. De impact op de broeikasgassen van het gehele pakket aan maatregelen, waaronder de internationale heffing, is onderdeel van de eerder vermelde Comprehensive Impact Assessment on States die op dit moment in opdracht van IMO wordt uitgevoerd. Op basis van voorlopige gegevens is de verwachting dat de effectiviteit van de beprijzingsmaatregel samen met de broeikasgasstandaard op de brandstof hoog is en de impact op de Nederlandse economie verwaarloosbaar zal zijn. De Kamer wordt via toekomstige voortgangsbrieven geïnformeerd over de uitkomsten van de genoemde studies en assessments.

Green Corridors/Clydebank declaration

Nederland heeft in 2021 tijdens UNFCCC COP26 in Glasgow de Clydebank Declaration ondertekend, waarin 23 landen met elkaar afspraken in dit decennium tenminste zes zero-emissie scheepvaartroutes te realiseren tussen twee (of meer) havens. In aanvulling daarop hebben Nederland en het Verenigd Koninkrijk tijdens UNFCCC COP27 in 2022 een gezamenlijke aankondiging gedaan, om samen te werken aan groene scheepvaartroutes (groene corridors) tussen de twee landen. Dit is van belang voor een tijdige start van de energietransitie in de zeevaart, inclusief de beschikbaarheid van duurzame energiedragers. Als concretisering van

¹⁷ Kamerstuk 31 409, nr. 404.

deze gezamenlijke aankondiging verkennen Nederland en het VK of in 2024 een gezamenlijke uitvraag gedaan kan worden naar haalbaarheidsstudies voor groene corridors tussen beide landen. Middels zulke haalbaarheidsstudies worden Nederlandse en Britse marktpartijen aangemoedigd gezamenlijk te onderzoeken welke emissiereducties via welke corridors gerealiseerd kunnen worden. Zij kijken hierbij ook welke investeringen daarvoor nodig zijn in havens en schepen. Dit stelt koplopers in de scheepvaart in staat om op kleinere schaal een start te maken met de klimaattransitie en hieruit kennis te delen voor verdere opschaling.

Nationale inzet

Zoals in de vorige voortgangsbrief is benadrukt zullen de genoemde internationale instrumenten (normeren en beprijzen) naar verwachting tegen ca. 2030 de klimaattransitie in de zeevaart kunnen dragen en voldoende stimulans bieden voor duurzame investeringen. Gezien de lange levensduur van schepen is het echter nodig om al de komende jaren de transitie in gang te zetten, om in 2050 klimaat neutraal te kunnen zijn. Daartoe zullen aanvullende investeringsimpulsen op Europees en nationaal niveau nodig zijn. De nationale inzet is erop gericht in de eerstkomende jaren voldoende impuls te kunnen geven aan de transitie om na 2030 tot grootschalige uitrol te kunnen komen. Aandacht voor de financieringsopgave en regie en kennisdeling zijn daarvoor van groot belang.

Nationale afspraken verduurzaming zeevaart & Nationale Green deal

In de vorige voortgangsbrief is aangegeven dat IenW, voortbouwend op de internationale afspraken waaraan momenteel wordt gewerkt, samen met partijen uit de gehele waardeketen wil komen tot afspraken over verduurzaming van de Nederlandse zeevaartsector. De eerste stappen op weg hiernaartoe zijn of worden op dit moment afgerond, met de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie, de afronding van de Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart en de start van het Maritiem Masterplan. Het kabinet is voornemens om sectorpartijen uit te nodigen voor een vervolg op de hiervoor beschreven stappen. Doel hiervan is inzichtelijk te maken hoe de Nederlandse scheepvaartsector invulling wil geven aan de Europese wet- en regelgeving, en hoe de inzet vanuit sector en overheid elkaar maximaal kunnen versterken. Hierbij is nadrukkelijk ook een rol weggelegd voor verladers en financiers.

In 2019 is door een groot aantal sectorpartijen en medeoverheden, waaronder de Minister van IenW, de Nationale Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens ondertekend. In de tussentijd zijn de internationale verduurzamingsdoelen voor met name de zeevaart flink aangescherpt. In 2024 loopt de Nationale Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens af en wordt deze geëvalueerd. Het hierboven genoemde vervolg zal voortbouwen op de evaluatie van de Green Deal en de genoemde (internationale) ontwikkelingen.

Nationale toerekening zeevaartemissies

Op 17 maart 2023 is de Kamer per brief¹⁸ geïnformeerd over het voornemen om te onderzoeken of en hoe klimaatemissies van de zeevaart aan Nederland kunnen worden toegewezen. Doel hiervan is te bepalen of een gedeelte van de mondiale broeikasgas emissies afkomstig uit de zeevaart onder de nationale klimaatdoelen geschaard kan worden. Het

¹⁸ Kamerstuk 32 813, nr. 1180.

Ministerie van IenW kondigde daartoe aan een studie te laten uitvoeren naar verschillende mogelijke verdeelsleutels. Het kabinet is voornemens om op basis van de resultaten van deze studie uiterlijk in het derde kwartaal van 2024 conclusies te trekken omtrent nationale toerekening van zeevaartemissies. Hierover wordt de Kamer separaat geïnformeerd.

Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart

De transitie naar een klimaat neutrale zeevaart betekent een omschakeling van fossiele brandstoffen naar verschillende hernieuwbare energiedragers voor de diverse vlootsegmenten.¹⁹ Om een beeld te krijgen van de meest waarschijnlijke transitiepaden, voert RVO in opdracht van het Ministerie van IenW de Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart uit. In het afgelopen jaar heeft RVO daarvoor een intensief traject doorlopen waarin de gehele waardeketen betrokken is geweest, van grondstofleveranciers en brandstofproducenten tot en met verladers, van reders tot en met toeleveranciers en van klassenbureaus tot en met kennisinstellingen.

Dit traject heeft tot veel inzichten geleid over de transitiepaden voor de zeevaart, waaronder knelpunten, mogelijkheden en randvoorwaarden voor de brandstoftransitie in deze sector. Bij deze brief ontvangt u, zoals toegezegd, een contourenschets van de Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart waarin de eerste uitkomsten zijn samengevat (Bijlage 2). Rond het einde van het eerste kwartaal van 2024 zal de Roadmap Brandstoftransitie worden opgeleverd en met de Kamer worden gedeeld. Hiermee zal eveneens worden voldaan aan de motie Koerhuis en De Groot over een visie, een plan en een groeipad ten aanzien van duurzame scheepvaart-brandstoffen en nieuwe haventerreinen.²⁰

Nationaal Plan Energiesysteem (NPE)

Middels het NPE heeft het kabinet in kaart gebracht wat er nodig is om in 2050 tot een klimaat neutraal energiesysteem te komen. In het NPE wordt per sector een inschatting gemaakt van de energievraag in 2050, waaronder voor de zeevaart. Vervolgens beschouwt het NPE wat er nodig is om de vraag naar en het aanbod aan duurzame energiedragers bij elkaar te brengen in een klimaatneutraal energiesysteem. Op 1 december 2023 heeft het kabinet het definitieve NPE vastgesteld. Voor de zeevaart is daarin onder andere toegelicht dat er in de transitiefase een belangrijke rol is weggelegd voor biobrandstoffen. Dit hangt er onder andere mee samen dat op zeeschepen energiedragers met een hoge energiedichtheid nodig zijn, om voldoende energie mee te kunnen nemen aan boord. Ook bestaat er nog veel onzekerheid rond de inzetbaarheid van ammoniak als scheepsbrandstof. Mede daarom gaat het eindbeeld van het NPE (2050) nog steeds uit van een substantiële inzet van koolstof houdende energiedragers (biogene en synthetische brandstoffen). Naast het type brandstoffen bestaan er nog substantiële onzekerheden over de verwachte omvang van de zeevaart en de daaruit volgende energievraag, evenals de rol die de Nederlandse industrie zal gaan spelen bij het voorzien in de brandstofbehoefte van de zeevaart. Nu het NPE gereed is, staat realisatie van het nieuwe energiesysteem centraal. Daartoe stelt het kabinet een beleids- en uitvoeringsprogramma op. Onderdeel daarvan is dat bovenstaande vragen de komende periode verder worden onderzocht.

¹⁹ Dit is nodig omdat rechtstreekse inzet van elektriciteit of waterstof in de meeste gevallen in de zeevaart niet mogelijk is. Voor waterstof en elektriciteit is relatief veel ruimte nodig aan boord van een schip. Voor lange reizen moet zoveel energie meegenomen worden dat hiervoor op een individueel schip te weinig ruimte is. Daarom zijn energiedragers nodig met een hogere energiedichtheid dan met elektriciteit of waterstof bereikt kan worden.

²⁰ Kamerstuk 31 409, nr. 379.

Bij de klimaattransitie in de zeevaart spelen innovatie en de daarvoor nodige investeringsopgave een cruciale rol. Het Maritiem Masterplan, een samenwerkingsverband tussen partijen uit de maritieme sector en de ministeries van IenW, Defensie en EZK, beoogt de verduurzaming van de scheepvaart een impuls te geven en de Nederlandse maritieme sector te versterken. De inzet is gericht op toepassing van duurzame technologieën in demonstratieprojecten, inclusief schepen van de Rijksrederij en Defensie (*launching customership* van de overheid). Aangezien het om demonstraties gaat van technologieën met hogere investerings- en/of operationele kosten is een publieke bijdrage nodig naast de investering vanuit de private partijen. In de vorige voortgangsbrief is gemeld dat gewerkt werd aan een aangescherpt voorstel daarvoor. Inmiddels is dit bij het Nationaal Groeifonds ingediend, en heeft dit geleid tot een toekenning van € 100 miljoen, plus een voorwaardelijke toekenning van € 110 miljoen. Op basis hiervan wordt momenteel een subsidieregeling opgesteld, waar koplopers gebruik van kunnen maken om waterstof, methanol en LNG met CO₂ afvanginstallatie te demonstreren aan boord van schepen. Daarnaast wordt het innovatieproces van de maritieme sector versterkt door het uitwisselen van informatie over de werking van deze technologieën via een digitaal platform en het bijdragen aan human capital-activiteiten. Bij de uitvoering van het Maritiem Masterplan wordt nauw samengewerkt tussen de overheid, kennisinstellingen en de maritieme sector.

Het Maritiem Masterplan is eveneens één van de flagshipprojecten binnen de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie. Deze sectoragenda is op 26 oktober jl. door Marja van Bijsterveldt-Vliegenthart, als de gezant maritieme maakindustrie, gepresenteerd.²¹ In deze sectoragenda komen verschillende maatschappelijke opgaven aan bod, waaronder de energietransitie. De agenda bevat acties die de Nederlandse maritieme maakindustrie en het bredere maritiem cluster in staat stellen een optimale bijdrage te leveren aan deze maatschappelijke opgaven. De acties zijn onder meer gericht op een maritiem innovatieprogramma en een verbeterde aanbesteding van de bouw van schepen door de Rijksoverheid.

Klimaatfonds

Op 26 april jl. heeft het kabinet de voorjaarsbesluitvorming gepresenteerd over het klimaatbeleid²². De zeevaart is een internationale sector en de emissies tellen momenteel niet mee voor het nationale emissiedoel. Toch is het van belang dat ook in deze sector verduurzaming op gang wordt gebracht. 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. Het kabinet reserveert daarom € 111 miljoen Euro voor de ontwikkeling van duurzame zeeschepen in het Meerjarenprogramma 2025 van het Klimaatfonds.²³, ²⁴ Deze reservering wordt ingezet voor het opschalen van innovatieve duurzame aandrijftechnieken in de zeevaart. Het betreft de vroege fase van opschaling, waarin nog een aanzienlijke onrendabele top aanwezig is. In het meerjarenprogramma 2025 wordt nader ingegaan op de vormgeving.

²¹ Kamerstuk 31 409, nr. 423.

²² Voorjaarsbesluitvorming klimaat, kamerstuk 32 813, nr. 1230.

²³ Kamerstuk 32 813, nr. 1230.

²⁴ In de voortgangsbrief Duurzame Mobiliteit van 23 augustus 2023 (Kamerstukken 31 305 en 32 813, nr. 414) is deze maatregel eveneens toegelicht.

Om de vormgeving nader uit te werken is in de afgelopen maanden onderzoek²⁵ uitgevoerd. Dit onderzoek «Stimulering van de verduurzaming van de Nederlandse zeevaart», uitgevoerd door Rebel, treft u aan in bijlage 3. Hierin zijn onder andere de benodigde kapitaal investeringen en de operationele meerkosten bij gebruik van duurzame aandrijftech- niken nader onderzocht. Uit het onderzoek komt naar voren dat tussen 2025 en 2030 ruim 180 schepen toe zijn aan vervanging door nieuwbouw of in aanmerking komen voor ombouw. Een groot deel van deze schepen zal in het laatste jaar (2030) vervangen of aangepast worden. Met de gereserveerde middelen kan een deel van deze 180 schepen subsidie ontvangen.

Tot besluit

Nederland richt zich op ambitieuze internationale klimaatafspraken om toe te werken naar een klimaat neutrale zeevaart in 2050. Het vorig jaar tot stand gekomen akkoord over de herziening van de mondiale klimaatstra- tegie voor de zeevaart in IMO-verband, en de verschillende maatregelen gericht op de zeevaart binnen het Europese «Fit for 55» pakket, zijn hiervoor belangrijke mijlpalen. Met de uitbreiding van het ETS wordt voor het eerst een internationale beprijzingsmaatregel in de zeevaart ingevoerd. Daarmee is richting gegeven aan het beleid en wordt aange- stuurd op opvolging hiervan op mondiaal niveau via IMO. Op nationaal niveau wordt gewerkt aan het wegnemen van obstakels en het stimuleren van de ontwikkeling en de vroege opschaling van de benodigde techno- logie. Stimulering van de transitie biedt daarmee ook kansen voor het Nederlands maritiem cluster en zorgt voor een sterkere positie voor de Nederlandse maritieme sector.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

²⁵ Rapport Rebel, 27 oktober 2023, Stimulering van de verduurzaming van de Nederlandse zeevaart.