

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 2475

Vragen van de leden **Remco Dijkstra** en **Yesilgöz-Zegerius** (beiden VVD) aan de Ministers van Economische Zaken en Klimaat en van Infrastructuur en Waterstaat inzake *het bericht «Haven wil CO<sub>2</sub> duurder maken»* (ingezonden 16 april 2018).

Antwoord van Minister **Wiebes** (Economische Zaken en Klimaat) mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 19 juni 2018). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2017–2018, nr. 2019.

#### Vraag 1

Kent u het bericht «Haven wil CO<sub>2</sub> duurder maken»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

In hoeverre is het pleidooi van de CEO van het havenbedrijf om met landen in Noordwest-Europa te komen tot invoering van een gezamenlijke CO<sub>2</sub>-prijs realistisch en welke stappen zijn hiervoor nodig of reeds gezet? Is er al zicht op een eventuele coalitie tussen landen in ons deel van Europa?

#### Antwoord 2

Het kabinet heeft in het Regeerakkoord een Klimaatakkoord aangekondigd. Als uitgangspunt geldt een emissiereductiedoelstelling van 49% in 2030 ten opzichte van 1990. Het kabinet pleit in Europa voor een emissiereductie van 55% in 2030. Eind dit jaar wordt de toereikendheid van de mondiale bijdragen in het kader van het Akkoord van Parijs een eerste keer beoordeeld door de landen die het Akkoord hebben ondertekend (de Partijen). Naar aanleiding daarvan is het mogelijk dat Partijen, inclusief de EU, tot een bijstelling van hun internationale bijdragen tot 2030 komen. Bij een ophoging van de EU-bijdrage kan de uiteindelijke doelstelling voor 2030 afwijken van de 49% waar het kabinet nu van uitgaat. Het kabinet zoekt nadrukkelijk samenwerking met gelijkgezinde Noordwest-Europese landen. Het verkennen van de mogelijkheden voor samenwerking binnen Europa is volop gaande. Daar zijn op dit moment nog geen concluderende uitspraken over te doen.

<sup>1</sup> Trouw 12 april 2018; <https://www.trouw.nl/groen/de-rotterdamse-haven-wil-de-prijs-van-co2-uitstoot-vervijfvoudigen-aa090ee9/>

#### Vraag 3, 6

Deelt u de mening dat ambities prachtig zijn, maar we moeten oppassen om als Nederland een «alleingang» in Europa na te streven, aangezien dit zowel voor het behalen van klimaatdoelen, als voor ons ondernemersklimaat en voor aantrekkelijkheid van onze haven negatieve gevolgen kan hebben? Hoe voorkomen we dat Nederlandse bedrijven, of in de Nederlandse haven gevestigde multinationals hun euro's niet elders investeren als ze de keuze hebben en geconfronteerd worden met hogere CO<sub>2</sub>-beprijzing hier dan elders?

#### Antwoord 3, 6

Het kabinet pleit in Europa voor het ophogen van de emissiereductiedoelstelling voor 2030 van tenminste 40% naar 55%. Mocht een aangescherpte doelstelling in de EU niet haalbaar blijken, dan zal Nederland ernaar streven om met gelijkgestemde Noordwest-Europese landen tot ambitieuzere afspraken te komen. Daarnaast is in het Regeerakkoord opgenomen dat beleid dat ambitieuzer is dan de landenallocatie van de EU, niet tot hogere uitstoot elders mag leiden. Om dat te voorkomen zal in de kopgroep flankerend beleid gevoerd moeten worden.

Het kabinet zet in op een kostenefficiënt pakket aan maatregelen, waarbij het kabinet aandacht heeft voor het blijven stimuleren van een gunstig Nederlands vestigingsklimaat, waaronder in de Rotterdamse haven, en het bevorderen van een gelijk speelveld. Nederland en de in Nederland gevestigde industrie willen voorop lopen maar de industrietransitie kan alleen duurzaam slagen als deze ook internationaal wordt ingezet. Een concurrerend vestigingsklimaat en een gelijk speelveld zijn onderdeel van de lopende gesprekken in het kader van het Klimaatakkoord.

#### Vraag 4

Welke negatieve gevolgen zouden er zijn als Nederland alleen besluit tot hogere CO<sub>2</sub>-prijzen? Hoe werken de gevolgen uit als veel omliggende landen zich aansluiten bij een breed gedragen pact van lidstaten van de Europese Unie (EU)?

#### Antwoord 4

De mogelijkheden en consequenties van een eventuele minimum CO<sub>2</sub>-prijs worden momenteel onderzocht, als onderdeel van het lopende proces om tot een nationaal klimaatakkoord te komen. Het kabinet kijkt daarbij ook naar een (Noordwest-) Europese aanpak.

#### Vraag 5

Welke investeringen zijn te verwachten als de prijs tussen 50 en 70 euro zou zitten en op welke termijn is dit realistisch? Zijn er überhaupt plannen die in deze richting wijzen?

#### Antwoord 5

Om impact in CO<sub>2</sub>-emissiereductie te realiseren zullen grootschalige investeringsprojecten moeten worden gerealiseerd, gericht op preventie van uitstoot, hergebruik en opslag van CO<sub>2</sub> door de industrie. Dit zijn complexe, grootschalige, multi-stakeholder investeringsprojecten waarvoor nu nog onvoldoende marktprikkels zijn. Met de huidige lage CO<sub>2</sub>-prijs via het Europees Emission Trade Systeem (ETS) kennen veel projecten een onrendabele top. In het kader van het klimaatakkoord zijn diverse sectortafels ingesteld waaronder voor de industrie. Deze tafel brengt de komende weken in beeld welke investeringsprojecten met forse CO<sub>2</sub>-reductie door de industrie te realiseren zijn en welke (rand)voorwaarden daarvoor nodig zijn.

#### Vraag 7, 10

Hoe zorgen we ervoor dat chemische- en petrochemische bedrijven een goede rol nemen in de energietransitie en gebruik van minder, of andere grondstoffen, om zo bij te dragen aan de verduurzaming van de haven? Welke instrumenten zijn er en zet u in om investeringen hier te houden en te krijgen en met welk resultaat?

Hoe houden wij met elkaar de Rotterdamse haven vitaal richting 2030, 2050 en daarna?

Welke concrete plannen zijn er voor biofuels, LNG, elektrificatie, waterstof en andere vormen? Welke rol kan de Tweede Kamer daarin spelen?

Antwoord 7, 10

Als grootschalig industrieel cluster maakt de Rotterdamse haven een belangrijk onderdeel uit van de eerder genoemde Industrietafel in het kader van het Klimaatakkoord. Aan deze tafel heeft de industrie de kans om aan te geven hoe ze gaat bijdragen aan de klimaatdoelen en tegelijkertijd aan te geven welke ondersteuning door de overheid daarvoor nodig is.

Om de Rotterdamse haven richting 2050 vitaal te houden is het van belang om bereikbaarheid en verduurzaming te verbinden aan het behouden en versterken van de concurrentiepositie en het vestigingsklimaat. In het kader van het Mainport beleid voor zeehavens zal het kabinet zich inzetten voor een integrale visie op de toekomst van het Mainport-beleid van de havens en de Kamer hierover informeren. Het Havenbedrijf Rotterdam omarmt duurzame brandstoffen in het kader van klimaat- en energietransitie. Duurzame brandstof voor energievoorziening zal een steeds prominentere rol gaan innemen in de Rotterdamse haven. Het kabinet stimuleert en faciliteert de uitrol van duurzame brandstoffen in de zeehavens. In het Werkprogramma Maritieme Strategie en Zeehavens hebben overheid en sector gezamenlijk acties afgesproken om hier uitvoering aan te geven. Het is aan uw Kamer om invulling te geven aan de Parlementaire bevoegdheden om in samenwerking met kabinet de Mainport Rotterdam bestendig door de klimaat- en energietransitie te leiden. Gezien het belang van de haven voor de economie en werkgelegenheid is het in ons aller belang dat de haven ook op langere termijn vitaal blijft.

Vraag 8

Deelt u de mening dat de huidige bedrijven in de Rotterdamse haven juist een sleutel zijn om tot verduurzaming te komen?

Antwoord 8

De bijdrage van de bedrijven die in het Rotterdams havenindustrieel complex gevestigd zijn is zeer van belang: ca. 20% van de nationale emissies komen uit dit gebied. De opgave is daarmee fors, maar tegelijkertijd biedt de grote concentratie van CO<sub>2</sub>-emissies in de haven kansen om technieken voor forse CO<sub>2</sub>-reductie kosteneffectief en grootschalig toe te passen. Havenbedrijf Rotterdam zet vol in op de klimaattransitie en onderneemt samen met de in de haven gevestigde industrie diverse initiatieven om de CO<sub>2</sub>-uitstoot terug te dringen. De CO<sub>2</sub>-reductiemogelijkheden binnen de industrie, waaronder die uit de Rotterdamse haven, wordt besproken aan de industrietafel in het kader van het Klimaatakkoord.

Vraag 9

Welke effecten verwacht u van de stimuleringsregeling van het Havenbedrijf op schonere brandstoffen en welke aanvullende maatregelen zijn vanuit het kabinet denkbaar om de scheepvaart (binnenvaart- en zeevaart) te stimuleren te verduurzamen?

Antwoord 9

Het is vooralsnog lastig om aan te geven welke effecten te verwachten zijn van de stimuleringsregeling van het Havenbedrijf omdat de regeling nog van start moet gaan en gericht is op scheepseigenaren en charteraars die experimenteren met koolstofarme brandstoffen voor een klimaatvriendelijke scheepvaart. Het initiatief van het Havenbedrijf heeft vanzelfsprekend onze steun, het is goed dat partijen stappen zetten in het verder verduurzamen van de scheepvaart. Op de vraag welke aanvullende maatregelen vanuit het kabinet denkbaar zijn zal de Minister van IenW uw Kamer antwoorden in het kader van de in het regeerakkoord voorgenomen Green Deal die de Minister van IenW eind 2018 met de maritieme sector zal sluiten. De gesprekken daarover zijn momenteel gaande.