

Vergaderjaar 2020–2021

**33 043**

## **Groene economische groei in Nederland (Green Deal)**

**31 409**

## **Zee- en binnenvaart**

**Nr. 105**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 september 2020

Tijdens het VSO Binnenvaart en Maritiem van 23 juni jl. is door de leden Schonis (D66) en Van der Graaf (CU) een motie<sup>1</sup> ingediend met het verzoek om in overleg met de maritieme sector in kaart te brengen of de bestaande subsidie-instrumenten voldoende aansluiten bij de vergroeringsambitie van de sector en uw Kamer uiterlijk 30 september hiervan op de hoogte te stellen. Met deze brief voldoe ik aan dit verzoek.

#### Uitdaging voor de maritieme sector

De zeescheepvaart is verantwoordelijk voor 90% van alle transport over de hele wereld. Met haar grote volumes is de zeescheepvaart één van de meest efficiënte manieren van transport van goederen. De internationale zeescheepvaart draagt echter ongeveer 3% bij aan de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen. Het terugdringen van de broeikasgasuitstoot door de zeescheepvaart is een van de grootste uitdagingen voor de sector. Daarom is in 2018 samen met de sector de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens<sup>2</sup> gesloten. In de Green Deal is voor de zeevaart de ambitie uitgesproken om de broeikasgasuitstoot in 2050 met 70% terug te brengen ten opzichte van het niveau van 2008. Deze ambitie ligt hoger dan de afspraken die gemaakt zijn in IMO-verband<sup>3</sup>. Daarnaast wordt gekeken hoe er aansluiting gezocht kan worden bij de ontwikkeling binnen de EU en de ambities die zijn gesteld in de Europese Green Deal.

#### Gebruik en inzet bestaand instrumentarium

Op nationaal vlak zijn er verschillende instrumenten die reders kunnen helpen bij het bekostigen van verduurzaming van hun schepen. Instru-

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 409, nr.287

<sup>2</sup> Kamerstukken 33 043 en 31 409, nr. 102

<sup>3</sup> International Maritime Organisation (IMO) heeft afgesproken de uitstoot van de zeescheepvaart met tenminste 50% terug te dringen in 2050 ten opzichte van het 2008 niveau

menten zijn niet altijd direct gericht op ondersteuning van de reders, maar hebben een indirecte werking. Zij financieren bijvoorbeeld innovatie bij kennisinstellingen, scheepsbouwbedrijven en maritieme toeleveranciers waardoor de benodigde technologie ontwikkeld kan worden die schepen schoner moeten maken. In de bijlage staan de meest relevante nationale regelingen die de afgelopen drie jaar hebben bijgedragen aan het verduurzamen van de zeescheepvaart<sup>4</sup>.

Naar aanleiding van de afspraken uit de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens zijn twee instrumenten voor de sector inmiddels geconcretiseerd:

- Er is € 12 miljoen beschikbaar gesteld voor de uitrol van walstroomvoorzieningen in zeehavens voor de zeescheepvaart
- Er is € 5 miljoen beschikbaar gesteld ten behoeve van de beoordeling en validatie van de effecten van duurzame maritieme oplossingen voor de zeevaart.

Op Europees vlak bestaan er ook regelingen waar de sector gebruik van kan maken. Ook hiervoor geldt dat de zeevaart in de meeste gevallen een indirecte gebruiker is van de subsidies, omdat deze in eerste instantie bij een scheepsbouwbedrijf, maritieme toeleverancier, havenbedrijf of kennisinstelling terecht komen.

### Wensen van de sector

Zoals door de Kamer is gevraagd, is in overleg met de sector in kaart gebracht of het genoemde subsidie-instrumentarium voldoende aansluit bij de vergroeningsambitie van de sector. De sector heeft aandacht gevraagd voor de volgende punten:

- Subsidieregelingen moeten beschikbaar zijn in zowel de pilot- en experimenteerfase als in de fase dat er wordt opgeschaald;
- De overheid moet inzichtelijk maken wanneer welke regeling opengaat en deze een paar jaar achter elkaar openstellen. Dit zorgt voor continuïteit en zekerheid, zodat reders hun innovatieve projecten ruim op tijd kunnen voorbereiden en indienen;
- Regelingen moeten de totale innovatie beoordelen. Daarnaast moeten ze losgekoppeld worden van bepaalde scheepstypes. Hierdoor wordt de regeling technologie neutraal en richt het zich op terug dringen van emissies;
- Samenwerken in de maritieme keten, ook met andere sectoren zoals energie en logistiek. Gevraagd wordt om middelen voor sector overschrijdende projecten. De sector heeft daarbij een aantal denkrichtingen geopperd, zoals het verbreden van regelingen voor offshore windparken naar alle maritieme activiteiten gerelateerd aan installatie en onderhoud van de parken.

### Opvolging

Zoals hiervoor aangegeven is de uitdaging, die is geformuleerd in de Green Deal heel groot, namelijk 70% reductie van broeikasgassen uitstoot door de Nederlandse zeescheepvaart in 2050. Die ambitie, en de nog verdergaande ambities vanuit de Europese Green Deal, vragen de komende jaren om meer middelen dan nu beschikbaar zijn. Ook zal een breder palet aan inzetbaar instrumentarium ontwikkeld moeten worden. Ik herken daarin de behoefte vanuit de sector en zal het gesprek hierover met de maritieme sector blijven voeren. De overheid kan barrières wegnemen door het verlenen van subsidies aan de sector of helpen bij het verkrijgen van financieringen. Het overleg met de sector kan scherp

<sup>4</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

maken waar de uitdagingen liggen, zowel op het technische als op het economische vlak, en met welke concrete knelpunten de sector kampt. Deze dialoog is een doorlopende, omdat het traject zich uitstrekt over de komende decennia. Ik ben voornemens om in de follow up op de gemaakte afspraken in de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens met de sector een actieagenda uit te werken die verder invulling geeft aan de gezamenlijk beoogde verduurzaming van de zeevaart en daarbij bijzondere aandacht geeft aan de financiering van deze opgave in de komende jaren.

Concreet ga ik de volgende stappen zetten.

Voor de kortere termijn:

- RVO zal binnenkort een website lanceren specifiek voor de maritieme sector, waar op een overzichtelijk wijze de relevante regelingen worden weergegeven afhankelijk van de subsidiebehoefte. De website kan gevonden worden op [www.rvo.nl/zeevaart](http://www.rvo.nl/zeevaart).
- De sector heeft aangegeven dat de DKTI transport regeling een belangrijke stimulans is om nieuwe technologie naar de markt te brengen. Van de laatste tranche is echter geen gebruik gemaakt door de zeevaart. Met de sector zal ik tijdens de aankomende evaluatie van de regeling onderzoeken hoe de zeevaart wel effectief gebruik kan gaan maken van de DKTI transport regeling.

Voor de langere termijn zet ik de dialoog met de sector voort om als vervolg op de gemaakte afspraken in de Green Deal tot een gezamenlijke actieagenda te komen, die gericht in kan spelen op de investeringsbehoeften van de zeevaartsector. Hieruit zal ook volgen wat het passende instrumentarium is en of het huidige instrumentarium daar voldoende mogelijkheden toe biedt.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga