

## Walstroom

### 1. Aanleiding

1.1 Wat is de letterlijke tekst in het regerakkoord of wat is er richting Tweede Kamer gecommuniceerd (doel of maatregel)?

*Toelichting:*

In de Miljoenennota 2022 zijn aanvullende walstroommiddelen voor klimaat (€ 150 mln.) en stikstof (€ 32 mln.) opgenomen.

Tekstuele toelichting MN 2022 (€ 150mln.):

'Klimaat: walstroom uitrollen voor zeeschepen in haven: Het kabinet reserveert budget voor de aanleg van walstroom voor CO2-reductie in de scheepvaart.'

Tekstuele toelichting MN 2022 (€ 32 mln.):

In de reactie op het advies van het adviescollege Meten en Berekenen Stikstof (commissie Hordijk) heeft het kabinet besloten een maximale rekenafstand van 25 kilometer te gaan hanteren voor depositieberekeningen met AERIUS Calculator in het kader van toestemmingsverlening op grond van de Wet natuurbescherming.

Als extra waarborg om te voorkomen dat het totaal aan (achtergrond)deposities, inclusief de projectbijdragen buiten de maximale rekenafstand, leidt tot verslechtering van natuurwaarden in Natura 2000-gebieden, acht het kabinet het noodzakelijk om op korte termijn extra passende maatregelen te treffen in de vorm van extra bronmaatregelen.

BRON: [Kamerbrief vervolgacties naar aanleiding van het eindrapport van het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof](#) | [Kamerstuk](#) | [Rijksoverheid.nl](#)

In de Miljoenennota is voor deze extra bronmaatregelen 150 miljoen gereserveerd op de Aanvullende Post, dit is opgenomen in miljoenennota onder het kopje 'Reservering extra bronmaatregelen Hordijk'. In antwoord op kamervragen is aangegeven dat voor een deel van dit budget gedacht wordt aan intensivering van de subsidieregeling voor walstroom zeevaart. Zie bijvoorbeeld:

[Detail 2022D00179](#) | [Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)

Op basis van het onderhavige bestedingsplan walstroom en de bestedingsplannen motorvervangende binnenvaart en Rpav (opkoopregeling landbouw) wordt bij Voorjaarnota definitieve instemming gevraagd op de verdeling van het bedrag van 150 miljoen: 32 miljoen voor intensivering van de subsidieregeling walstroom Zeevaart, 26 voor motorvervangende binnenvaart en 92 miljoen voor ophoging van de tweede tranche van de Rpav.

Doel is om met deze 3 maatregelen de huidige structurele aanpak te versterken. De ambitie van dit aanvullende pakket is een extra stikstofreductie van 3 mol/ha/jaar. Bij de samenstelling van het pakket zijn ambtelijk de opbrengsten als volgt ingeschat:

<b>Vorstel pakket</b>	<b>overheidsuitgaven cumulatief (mln euro)</b>	<b>depositiereductie (mol N/ha/jaar)</b>
MGO/Lbv	92	2,0
Walstroom zeevaart	32	0,4 <sup>1</sup>
Motorvervangende binnenvaart	26	0,7

<sup>1</sup> Rekening houdend met de mogelijkheid dat de initiatiefnemer het eigen gefinancierde deel van de depositiereductie kan inzetten voor extern salderen (waarvan conform kabinetsbeleid 30% wordt afgeroomd ten gunste van de natuur)

<b>totaal Hordijk</b>	<b>150</b>	<b>3,1</b>
-----------------------	------------	------------

**Tekstpassage Coalitieakkoord 2021-2025:**

'De beschikbaarheid van walstroom voor schepen wordt verder uitgebreid.'. In het coalitieakkoord zijn middelen voor klimaat en stikstof vrij gemaakt, maar geen geormerkte additionele middelen voor walstroom.

1.2 Hoe ziet de meerjarige reeks eruit? Is een deel van de reeks al aangevraagd in een eerder bestedingsplan?<sup>2</sup> Welk deel wordt aangevraagd in dit bestedingsplan en welk deel resteert?  
*NB: de specifieke besteding van de middelen wordt beschreven in vraag 2.2.*

*Indien in 2024 nog niet het structurele bedrag is bereikt, wordt de meerjarige reeks, tot het jaar waarin de uitgaven structureel zijn, toegevoegd aan de tabel.*

**Walstroom middelen klimaat (€ 150 mln.)**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Struc. . in
Totale reeks		50	50	50					
Eerder aangevraagd									
Beoogd budget huidig plan			25	25	30	30	25	15	
Resterend									

**Walstroom middelen stikstof (€32 mln) als onderdeel van totale middelen Hordijk (€ 150 mln.)**

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Struc.	Struc.
							in	in
Totale reeks AP <b>Hordijk</b>		20	45	70	15			
Eerder aangevraagd								
Beoogd budget huidig plan <b>walstroom</b>		0,3	13,7	10	8			
Resterend		19,7	31,3	60	7			

Raming van de jaarlijkse budgetbehoefte is lastig, omdat we hier afhankelijk zijn van private beslissingen. Havenbeheerders hebben hier enig zicht op en op basis van hun inschattingen is bovenstaande inschatting gebaseerd, maar ook havenbeheerders zijn afhankelijk van de besluitvorming van met name terminaleigenaren.

1.3 Wat is het probleem dat wordt beoogd om op te lossen?

Licht toe:

- *Welk probleem wordt beoogd op te lossen.*
- *Wat de gewenste situatie of doel(en) is (zijn)?*

*Toelichting:*

**Walstroom middelen klimaat (€ 150 mln.)**

Zeeschepen die in een zeehaven aan de kade liggen gebruiken voor hun elektriciteitsvoorziening aan boord van het schip een generator of hulpmotor die op fossiele brandstof draait (voornamelijk

<sup>2</sup> Het gaat hierbij om een goedgekeurd bestedingsplan, onafhankelijk van het moment van budgettaire verwerking.

marine diesel). Een stroomvoorziening aan de kade waar het zeeschip op aan kan sluiten (na installatie van technische voorzieningen aan boord), zorgt ervoor dat het zeeschip geen verbrandingsmotor meer hoeft te gebruiken voor elektriciteitsvoorziening aan boord van het schip. Daarmee neemt de uitstoot van CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, fijnstof en geluid af en verbetert de omgevingskwaliteit. Gebruik van walstroom is door de hoge investeringskosten kostenverhogend voor reders, exploitanten van zeeschepen en verladers.

Deze middelen komen beschikbaar vanwege de bijdrage aan CO<sub>2</sub>-reductie. Het gaat daarbij om de directe CO<sub>2</sub>-reductiewinst van de inzet van walstroom, maar nog belangrijker is dat het indirect bijdraagt aan het mogelijk maken van projecten in de havens die een aanzienlijke CO<sub>2</sub>-reductie opleveren. Dit komt doordat walstroom leidt tot stikstofreductie en vermindering van deposities op omliggende natura2000 gebieden. Dit is nodig voor enerzijds natuurherstel en anderzijds voor vergunningverlening voor bijvoorbeeld de 35 projecten in de Rotterdamse haven die in gezamenlijkheid 10,4 Mton CO<sub>2</sub>-reductie opleveren. Op dit moment staat de motor van vergunningverlening stil als gevolg van de stikstofproblematiek. De motor van natuurvergunningen moet weer gaan draaien voor projecten die noodzakelijk zijn voor de klimaatopgaven van Nederland.

**Walstroom middelen stikstof intensivering bronmaatregelen (€ 32 mln.)**

Walstroom wordt ingezet als bronmaatregel voor stikstofreductie in zeehavens. IenW heeft op basis van de eerder in 2020 en 2021 beschikbaar gestelde middelen (€ 32 mln.) samen met RVO een subsidieregeling in de maak die in Q1 2022 gepubliceerd zal worden. Aanvragen kunnen vanaf maart 2022 worden ingediend en het betreft cofinanciering van de onrendabele top voor realisatie van walstroomvoorzieningen in zeehavens. Het voorstel van IenW is om de additionele middelen (€ 32 mln.) in beginsel toe te voegen aan de genoemde subsidieregeling. Het definitieve besluit zal genomen worden na de eerste ervaringen met de subsidieregeling.

1.4 Wat zijn de beoogde meetbare/concrete resultaten (SMART)?

*Licht zo concreet mogelijk toe welk resultaat wanneer bereikt moet zijn.*

*Toelichting:*

**Walstroom middelen klimaat (€ 150 mln.)**

Uitrol van walstroominstallaties voor de zeevaart in met name de segmenten met een hoog elektriciteitsverbruik, zijn de cruise, roro/ropax en containers. In 2030 zou 90% van deze scheepssegmenten voorzien moeten kunnen worden van walstroom. De Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) mikt op een walstroomvolume van 280 GWh p.j., waarmee een verbruik van 900 GWh scheepsbrandstof vermeden kan worden (zie paragraaf 2.2). De vermeden milieu- en klimaatkosten per jaar voor dit walstroomvolume zijn in de orde grootte van € 175 miljoen per jaar (bron: concept BOZ-groefonds aanvraag).

**Walstroom middelen stikstof intensivering bronmaatregelen (€ 32 mln.)**

Aantal walstroom installaties en stikstofdepositiedaling in overbelaste Natura 2000 gebieden. Afhankelijk van de projectvoorstellen kan het effect op de depositie in kaart gebracht worden na evaluatie en afronding van de subsidieverlening. Verschillende segmenten zeeschepen (zoals cruiseschepen of containerschepen) hebben een verschillende impact.

## 2. Beleidsinstrumentarium

2.1 Wat is het (gekozen) beleidsinstrumentarium?

*Licht toe welk(e) beleidsinstrument(en)<sup>3</sup> gekozen zijn en wat deze concreet inhouden. Denk bijvoorbeeld aan een subsidieregeling; een nieuwe wet of een publiekscampagne.*

*Toelichting:*

<sup>3</sup> In het [Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving](#) is een lijst opgenomen met allerlei beleidsinstrumenten

**Walstroom middelen klimaat (€ 150 mln.)**

Met de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) zal dit voorjaar worden toegewerkt naar een convenant waarin afspraken worden gemaakt over de aanpak om walstroomvoorzieningen te realiseren voor de belangrijkste scheepssegmenten (cruise, containers en Roro/Ropax-ferries)- met de hoogste stroomvraag. Daarnaast zullen afspraken worden vastgelegd over hoe de te creëren stikstofruimte ingezet kan worden voor de klimaatprojecten die in de havens tegen stikstofvergunningbelemmeringen aanlopen.

De walstroommiddelen zullen vervolgens, via een subsidieregeling, zo worden ingezet dat deze optimaal bijdragen aan de doelen, de aanpak en de voorwaarden uit het convenant. Aanvragers van de subsidie zijn initiatiefnemers. Dit kunnen havenbedrijven zijn, maar ook bijvoorbeeld energiemaatschappijen, terminaleigenaren of walstroomservicebedrijven.

**Walstroom middelen stikstof intensivering bronmaatregelen (€ 32 mln.)**

Subsidieregeling met meerdere inschrijfrondes, voor cofinanciering van de onrendabele top van walstroomprojecten, met kennisdelen in Community-of-Practice. In de aankomende subsidieregeling wordt een generiek subsidiepercentage van 35% toegepast. Mocht dit onvoldoende zijn voor projecten met een hogere onrendabele top dan staat het geldende staatssteunkader (AGVV art. 36 ter) toe dat aanvullende financiering plaats vindt. Het aandeel van de stikstofwinst dat correspondeert met het kostenaandeel dat niet gesubsidieerd is met deze regeling kan de initiatiefnemer inzetten voor externe of interne saldering. In het geval van externe saldering moet 30% worden afgeroomd voor natuur.

2.2. Hoe ziet de specifieke besteding van de middelen eruit?

Ga daarbij ook in op de p (prijs) en de q (aantal).

Toelichting:

**Walstroom middelen klimaat (€ 150 mln.)**

Onderstaand BOZ-voorstel, dat de BOZ voornemens was om in te dienen voor het Nationaal Groeifonds, is een goede indicatie van de projecten die ingediend gaan worden. De onrendabele top verschilt per project. Zo geldt voor de diepzeecontainerterminals grosso modo een onrendabele top van 50% en voor RoRo terminals 45%.

Segment	Haven	Walstroom-volume p.j.	Groeifonds-Bijdrage & Percentage	Doel/aanname
Diepzeecontainer	Rotterdam	250 GWh	[100] M€ (70 %)	[75]% conversie in [2025]
Cruise	Rotterdam	10 GWh	[10] M€ (7 %)	[100]% conversie in [2030]
Cruise	Amsterdam	10 GWh	[10] M€ (7%)	[100]% conversie in [2030]
Riviercruise	Amsterdam	2,5 GWh	[5] M€ (3,5%)	[100]% conversie in [2030]
RoRo	NSP	10 GWh	[5] M€	[100]% conversie in [2030]
Coasters	Moerdijk	2,5 GWh	[5] M€	n.t.b.
Coasters/supply vessels	Groningen	2,5 GWh	[5] M€	n.t.b.
<b>Totaal</b>		<b>280 GWh</b>	<b>[140] M€</b>	

**Walstroom middelen stikstof intensivering bronmaatregelen (€ 32 mln.)**

Gemiddeld € 1 miljoen per ingediend project x 8 aanvragen per jaar = € 8 miljoen per jaar  
Co-financiering is 35% van de totale kosten van het project. Projectaanvragen zijn op voorhand niet bekend, maar kunnen enorm verschillen in grootte en benodigde vermogens en daarmee kosten. Ambtelijk is de stikstofreductie door realisatie van walstroom bruto ingeschat op 0,8 mol/ha/jaar. Omdat initiatiefnemers het eigen gefinancierde deel van de depositiereductie deels kunnen inzetten voor intern of extern salderen (waarbij 30 % van de eigen bijdrage niet benut mag worden), is de reductie voor natuur ingeschat op **0,4 mol/ha/jaar** (zie ook 1.1.). De subsidieregeling is opgezet om te sturen op maximale stikstofreductie op de stikstofgevoelige habitats binnen Natura 2000. De uiteindelijke reductie is daarbij afhankelijk van de initiatieven die worden ingediend, en ook of een initiatiefnemer daadwerkelijk een deel van de zelf gefinancierde daling in zal zetten voor nieuwe ontwikkelingen.

### 2.3 Hoe vindt de uitvoering plaats?

*Licht toe welke partijen betrokken zijn en hoe ziet hun betrokkenheid eruit, zowel financieel als niet-financieel. Leg ook uit wat de belangrijkste risico's voor de uitvoering zijn.*

*Toelichting:*

#### **Walstroom middelen klimaat (€ 150 mln.)**

##### – **BOZ-havens:**

De bij de BOZ aangesloten Nederlandse havenbeheerders spelen een belangrijke rol in de uitrol van walstroom. Met de BOZ maakt de minister van IenW dit voorjaar afspraken over de walstroom-uitrol voor de belangrijkste scheepssegmenten en over de inzet van de stikstofruimte voor klimaatprojecten in de havens. BOZ-havenbeheerders hebben, in overleg met marktpartijen, een rol in het verkennen en ontwikkelen van projecten, voorbereiden van de uitvoering, financiering en planning, ruimtelijke randvoorwaarden, afstemming met overheden en partners, gezamenlijk onderzoek, kennis-opbouw en kennis-delen.

##### – **Private initiatiefnemers:**

Terminals zijn de crux bij het realiseren van walstroomvoorzieningen op hun terrein. Zij kunnen in eigen beheer walstroomvoorzieningen aanleggen, maar worden daarin veelal ondersteund door de havenbeheerder. Zo biedt Rotterdam Shore Power BV (van Havenbedrijf Rotterdam en Eneco) de realisatie en beheer van walstroomvoorzieningen als een service aan om zo de terminaleigenaren in de Rotterdamse haven te ontzorgen.

#### **Walstroom middelen stikstof intensivering bronmaatregelen (€ 32 mln.)**

RVO is uitvoerder van de subsidieregeling. Realisatie vindt plaats in de Nederlandse zeehavens, door havenbeheerders en/of private partijen (zoals energiemaatschappijen). Middels een community of practice worden ontwikkelingen tussen deelnemers (IenW, havenbeheerders, reders enz.) uitgewisseld.

#### **Risico's voor uitvoering:**

- *Beschikbaarheid van voldoende stroom in een overbelaste elektriciteitsmarkt.*  
Dit kaarten we bij EZK aan en tegelijk moedigen we havens aan om met oplossingen te komen om de piekvraag te mitigeren met bijvoorbeeld de inzet van batterijcontainers.
- *Snelheid waarmee rederijen hun schepen zullen converteren voor walstroomafname.*  
Door uit te gaan van de marktgerichte benadering wordt dit (in belangrijke mate) ondervangen door bij het ontwikkelen van de BuCa's goed de vraagkant te betrekken. Daarmee kunnen schepen tijdig anticiperen en zo nodig de schepen geschikt maken voor het ontvangen van walstroom. Voor bepaalde scheepssegmenten zal er bovendien vanuit FF55 waarschijnlijk een walstroomplicht gaan gelden vanaf 2030.
- *Niet synchroon lopen van kasritme vanuit begroting met de kas/bevoorschottingsbehoefte vanuit projecten.* Omdat we geen 100% zicht hebben op wanneer projecten vanuit de sector worden ingediend, kan kasritme vanuit begroting onvoldoende aansluiten op kasbehoefte vanuit projecten.

2.4 Doeltreffendheid: licht toe op welke wijze de inzet van deze beleidsinstrumenten (vraag 2.1) leidt tot de doelen/resultaten die geformuleerd zijn bij 1.3 en 1.4?<sup>4</sup>

*Baseer je bijvoorbeeld op wetenschappelijke literatuur, beleidsdoorlichtingen en -evaluaties of experts, etc. Geef aan in hoeverre de gekozen instrumenten er in zullen slagen de geformuleerde doelen/resultaten te bereiken. Benoem daarbij ook eventuele externe factoren die kunnen bijdragen aan het wel of niet bereiken van de doelen/resultaten. Sta ook stil bij eventuele (positieve of negatieve) neveneffecten van het gekozen instrumentarium.*

*Toelichting:*

**Walstroom middelen klimaat (€ 150 mln.)**

In zeehavens lopen veel klimaatprojecten tegen stikstofgerelateerde vergunningsproblemen aan. Door de gunstige ligging van walstroomprojecten voor de benodigde stikstofdepositiereductie van deze projecten kunnen deze projecten effectief bijdragen aan het vlot trekken van de vergunningverlening van deze projecten. Hierover worden dit voorjaar afspraken gemaakt met de BOZ-havens. Daarnaast leveren de beoogde projecten zelf ook CO<sub>2</sub>-reductie op en wordt geanticipeerd op aankomende EU-aanscherpingen ten aanzien van walstroom voor bepaalde scheepssegmenten.

Effectuering valt of staat met de bereidheid van de sector om te investeren in walstroom en onze inschatting is dat die bereidheid er nu is. Zo is er grote bereidheid bij de zeehavens om de energietransitie te versnellen. Daarbij staat de realisatie van walstroom voor de scheepvaart hoog op de agenda. Zo is door het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) een speciaal walstroomprogramma opgezet en is in 2020 samen met de gemeente Rotterdam een ambitieuze walstroomstrategie gepresenteerd. Daarbij speelt mee dat reders en overheden in toenemende mate verlangen dat in zeehavens walstroom wordt aangeboden. Ook in de voorstellen van de EC voor een Green Deal en Fit for 55 wordt sterk ingezet op walstroom. Last but not least biedt het terugdringen van de NO<sub>x</sub>-uitstoot ruimte voor de realisatie van door de havens zeer gewenste klimaatprojecten. Met de subsidie kan de onrendabele top weggenomen worden en de ambities waar gemaakt worden. De ambities en doelen zoals geformuleerd bij 1.3 en 1.4 zullen terugkomen in het dit voorjaar te sluiten convenant met de BOZ-havens.

**Walstroom middelen stikstof intensivering bronmaatregelen (€ 32 mln.)**

De uitrol van walstroom voor zeeschepen in zeehavens draagt bij aan stikstofreductie en stikstofdepositiedaling in overbelaste Natura 2000 gebieden, waardoor woningbouw vergunningverlening weer op gang kan komen. In de subsidieregeling wordt met de opgenomen selectiecriteria gericht gestuurd op projecten met een maximale stikstofdepositiereductie. Nu al is duidelijk dat projecten in het westen van het land (met zowel stikstofproblematiek en woningbouwopgave) daarom beter zullen scoren dan projecten in de havens van bijv. Groningen Seaports.

2.5 Doelmatig<sup>5</sup> bereiken van de doelen/resultaten: licht toe waarom de gekozen beleidsinstrumenten (vraag 2.1) het meest efficiënt zijn voor het behalen van de doelen/resultaten (vraag 1.3 en 1.4).

*Toelichting:*

<sup>4</sup> Er zijn allerlei hulpmiddelen voorhanden die het onderbouwen van doeltreffendheid en doelmatigheid kunnen ondersteunen. Een aantal voorbeelden:

- [De handleiding publieke businesscase](#);
- [Algemene leidraad voor MKBA's](#);
- Het CPB heeft de 'kansrijk' reeks uitgebracht, met allerlei *evidence based* beleidsinzichten. (bijvoorbeeld over [arbeidsmarktbeleid](#); [onderwijsbeleid](#) of [woonbeleid](#)).

<sup>5</sup> Doelmatigheid wordt op twee 'niveaus' gedefinieerd in dit format. 1) (vraag 2.5) de efficiëntie in het halen van de geformuleerde doelstellingen. 2) (vraag 2.6) de efficiëntie waarmee de uitvoering is georganiseerd.

**Walstroom middelen klimaat (€ 150 mln.)**

Door inzet van het subsidie-instrument wordt uitgegaan een marktgerichte benadering. Daarmee wordt geborgd dat de meest kansrijke en kosteneffectieve projecten ingediend gaan worden en dat bij de business cases ook de vraagkant meegenomen zal worden om te voorkomen dat installaties onderbenut worden. In het convenant met de BOZ-havens zullen we vanuit beleidsmatig oogpunt ook aansturen op projecten die het meest bijdragen aan de maatschappelijke doelen (stikstof- en klimaatwinst en anticiperen op EU-vereisten). Daarbij zal de onrendabele top verschillen per project. De projecten die het meest doelmatig bijdragen aan de doelen zullen bij voorrang geselecteerd worden. Projecten met een hogere onrendabele top zullen daarnaast mogelijk aangewezen zijn op additionele publieke financiering van andere overheden (binnen geldende staatssteunkaders). In de periode tot 2030 zal de onrendabele top van de capex niet substantieel afnemen. Wel mag verwacht worden dat gaandeweg de benutting in bepaalde scheepssegmenten verbeterd. Om de doelen te behalen is dit geen reden om investeringen uit te stellen; first movers zijn immers nodig om uit het kip-ei dilemma te komen. Op lange termijn (ca. 20 jaar) zal de overgang naar de brede inzet van duurdere alternatieve scheepsbrandstoffen een positief effect hebben op de relatieve aantrekkelijkheid van walstroom.

**Walstroom middelen stikstof intensivering bronmaatregelen (€ 32 mln.)**

Door uit te gaan van het subsidie-instrument wordt uitgegaan een marktgerichte benadering. Daarmee wordt geborgd dat vooral de meest kansrijke en kosteneffectieve projecten ingediend gaan worden en dat bij het doorrekenen van de business cases ook de vraagkant meegenomen zal worden om te voorkomen dat installaties onderbenut worden. In de subsidieregeling wordt met de opgenomen selectiecriteria gericht gestuurd op projecten met een maximale stikstofdepositiereductie.

2.6 Doelmatig uitvoeren: licht toe waarom de gekozen uitvoering (vraag 2.3) het meest efficiënt is.

*Toelichting:*

Havenbeheerders beheren zeehavengebieden en hebben het beste zicht op de benodigde invulling van de lokale behoefte.

### 3. Evaluatie

3.1 Met welke concrete informatie wordt bepaald of de geformuleerde doelen/resultaten bereikt zijn?

*Bij voorkeur worden hiervoor indicatoren gebruikt, maar er kan ook gebruik worden gemaakt van andere cijfers, statistieken of kerncijfers. Als kwantitatieve (meetbare/concrete) gegevens niet mogelijk zijn, kies dan voor kwalitatieve informatie op basis waarvan je doelbereik kunt vaststellen.*

*Goede indicatoren voldoen aan een aantal criteria:*

- *De indicator meet wat deze moet meten (valide)*
- *De indicator is feitelijk (objectief)*
- *De indicator is op tijd beschikbaar*
- *De indicator kan keer op keer verzameld worden*
- *De indicator is transparant (duidelijk hoe deze tot stand is gekomen)*

*Toelichting:***Walstroom middelen klimaat (€ 150 mln.)**

De BOZ zal informatie aanleveren over de doelrealisatie voor wat betreft het aantal en het totale vermogen van de walstroomvoorzieningen en daarbij ook specifiek focussen op het aanbod voor het cruise, Roro/ropax en container segment. Hieruit kan de CO2 reductie worden berekend. Tevens zal de BOZ jaarlijks rapporteren over de inzet van de stikstofruimte voor klimaatprojecten.

**Walstroom middelen stikstof intensivering bronmaatregelen (€ 32 mln.)**

RVO zal de subsidieregeling evalueren. Daarnaast zullen na elke tweejaarlijkse inschrijfronde de ervaringen met lenW worden besproken en deze kunnen leiden tot aanpassingen van de regeling. Als de regeling, ook met aanpassingen, niet lijkt op te gaan leveren, wat vooraf was ingeschat, dan behoort heroverweging van de aanwending van de middelen ook tot de mogelijkheden.

Concrete indicatoren zijn het aantal gerealiseerde walstroominstallaties, de berekende stikstofdepositiereductie en jaarlijks geleverde elektriciteit van de installatie aan schepen voor de eerste vijf jaar na ingebruikname.

3.2 Op welke manier wordt onderzocht/geëvalueerd of de ingezette instrumenten hebben geleid tot het bereiken van de doelen (doeltreffendheid) en of dat efficiënte wijze is gebeurd (doelmatigheid)?

*Licht toe hoe de evaluatie/onderzoeksoepzet eruit komt te zien. Denk daarbij aan:*

- *Wanneer wordt er gemeten (nulmeting, tussentijds en/of eindmeting)?*
- *Hoe wordt er gemeten? (welke evaluatie-/onderzoeksmethode(n) worden gebruikt?)*

*In hoeverre is het mogelijk om iets te zeggen over causaliteit (inzet van instrument x leidt tot uitkomst y)? Hou daarbij ook rekening met andere instrumenten of externe factoren die invloed kunnen hebben op het resultaat.*

*Toelichting:*

**Walstroom middelen klimaat (€ 150 mln.)**

Een deel van de middelen zal worden gereserveerd voor een evaluatie van de subsidie en het convenant door een externe partij. Op basis van de Handreiking effectevaluaties zullen randvoorwaarden, uitvoering en benutting van de effectevaluatie nader worden uitgewerkt. Het betreft onder andere het vastleggen van doelen en planning van evaluatie en monitoring, het voorbereiden en uitvoeren van de evaluatie en het waarborgen van bruikbare resultaten voor verantwoording. Met de BOZ-havens zal in het convenant worden opgenomen welke gegevens aangeleverd dienen te worden voor de monitoring en tussentijdse bijsturing en voor de eindevaluatie door een externe partij.

**Walstroom middelen stikstof intensivering bronmaatregelen (€ 32 mln.)**

Een nulmeting op basis van scheepsbezoeken het voorafgaande jaar. Kengetallen voor uitstoot van generator of hulpmotor, aantal dagen dat het zeeschip aan de kade ligt. Na realisatie en het eerste gebruik van de walstroominstallatie wordt met het Aerius-model een eindmeting gedaan van alle gehonoreerde walstroomprojecten.

3.3 Hoe wordt de evaluatie formeel geregeld?

- Wie is er verantwoordelijk voor de evaluatie binnen het departement?
- Hoe verhoudt de evaluatie van dit plan zich tot de evaluatieplanning en de cyclus van beleidsdoorlichtingen?
- Wordt er tussentijds gerapporteerd? En zo ja, hoe en aan wie?
- Is er ruimte voor herijking van het plan? Zo ja, op welke momenten?

*Toelichting:*

**Walstroom middelen klimaat (€ 150 mln.)**

Binnen lenW is DG Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM) verantwoordelijk voor de evaluatie, waarbij uitvoerende organisaties RVO en BOZ-havens tussentijds rapporteren aan DGLM. Een externe partij zal door DGLM gevraagd worden om de eindevaluatie uit te voeren. Tussentijds zal de BOZ de voortgang halfjaarlijks monitoren en de resultaten bespreken met lenW. Op basis hiervan kan zonodig tussentijds worden bijgestuurd. De eind en tussenevaluaties worden meegenomen in de beleidsdoorlichting.

**Walstroom middelen stikstof intensivering bronmaatregelen (€ 32 mln.)**

Binnen lenW is DGLM verantwoordelijk voor de evaluatie. RVO zal deze evaluatie uitvoeren.



Gekozen is om adaptief te evalueren na elke subsidie inschrijving. Op deze wijze kunnen leerervaringen meteen bij de volgende tranche worden toegepast. Dit kan zijn richting projecten, business cases, als de subsidieregeling zelf.

## Bijlage

Deze bijlage betreft een denkbeeldig voorbeeld over de aanpak van overgewicht bij scholieren. Het voorbeeld is ontleend aan het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK).

### **Probleem, doel en resultaat**

De overheid ziet een toename in overgewicht onder scholieren en constateert dat dit nadelige gevolgen heeft, zoals gezondheidsproblemen en ziekteverzuim. Daarom wil de overheid dat het aantal scholieren met overgewicht vermindert. De overheid stelt tot doel het aantal scholieren met overgewicht binnen 5 jaar met 20% terug te brengen. Hiervoor wordt vanuit de rijksoverheid € 5.000.000 ter beschikking gesteld.

### **Beleidsvoorstel en beleidsinstrument**

Uit onderzoek blijkt dat frisdrankconsumptie tijdens schooltijd de belangrijkste oorzaak van overgewicht bij scholieren is. Fastfoodconsumptie en het gebrek aan lichamelijke beweging dragen in mindere mate bij aan het overgewicht bij scholieren. Gelet hierop besluit de overheid zich te richten op de frisdrankconsumptie, en niet op de fastfoodconsumptie en lichamelijke beweging.

Vervolgens overweegt de overheid verschillende beleidsinstrumenten om de frisdrankconsumptie tijdens schooltijd te verminderen. De overheid kiest uiteindelijk vanwege de verwachte effectiviteit en efficiëntie voor het plan om op elke Nederlandse middelbare school het drinken van water in plaats van (suikerhoudende) frisdranken te stimuleren door op de scholen de frisdranken in de automaten te vervangen door water.

### **Verwachte doeltreffendheid van het beleidsinstrument**

Door alleen water aan te bieden op scholen wordt verwacht dat de consumptie van frisdranken op middelbare scholen zal afnemen. Doordat het voor scholieren meer moeite zal kosten om tijdens schooltijd aan frisdrank te komen, is de verwachting dat 80% van de scholieren zal kiezen voor het drinken van water in plaats van frisdrank. De verminderde frisdrankconsumptie zal naar verwachting leiden tot een afname van 20% overgewicht bij scholieren.

### **Verwachte doelmatigheid van het beleidsinstrument**

#### *Doelmatig bereiken van de doelen/resultaten*

Het vervangen van frisdrank door water is naar verwachting de meest goedkope manier om jongeren te stimuleren minder frisdrank te drinken tijdens schooltijd en daarmee overgewicht terug te dringen.

De kosten (€ 5.000.000) die gepaard gaan met dit voorstel zijn lager dan de kosten die gemaakt zouden worden als gekozen was voor een andere interventie om dezelfde doelstelling te realiseren, zoals het vervangen van fastfood door gezonde maaltijden in de kantines van middelbare scholen (naar schatting € 8.000.000), het handhaven van het verbod op de verkoop van frisdranken op scholen (naar schatting €7.000.000) of het stimuleren van lichamelijke beweging op scholen (naar schatting €10.000.000).

#### *Doelmatig uitvoeren*

Op het niveau van de uitvoering (de te leveren prestaties) is gekozen voor de meest goedkope manier om dit voorstel uit te voeren, door scholen zelf in te schakelen bij het vervangen van water door frisdrank, in plaats van dit door een uitvoeringsorganisatie van het Rijk te laten doen.

### **Monitoring en evaluatie van het beleidsinstrument**

#### *Effectiviteit van het beleidsinstrument*

Om na te gaan of het vervangen van frisdrank door water in automaten op scholen daadwerkelijk leidt tot minder frisdrankconsumptie onder schooltijd wordt eerst een pilot opgezet, waarbij alleen bij een beperkte groep scholen frisdrank wordt vervangen door water. Hiermee kan op kleine schaal worden nagegaan of scholieren ook daadwerkelijk overgaan op water.

Daarnaast wordt een monitor gestart onder scholieren om het percentage overgewicht bij jongeren te meten. Op die manier kan gevolgd worden of het aantal scholieren met overgewicht afneemt en of er na 5 jaar inderdaad 20% minder overgewicht onder scholieren wordt gerealiseerd. Tussentijds kan er indien nodig worden bijgestuurd.

#### *Efficiëntie van het beleidsinstrument*

Om de efficiëntie te bepalen wordt enerzijds onderzocht hoe groot de kosten en baten zijn geweest van het ingevoerde beleidsplan. Daarnaast wordt een verkennend onderzoek gestart naar de verwachte kosten en baten van alternatieve beleidsinstrumenten om overgewicht bij scholieren tegen te gaan. Op basis van de uitkomsten van beide onderzoeken zal na 5 jaar een oordeel worden gevormd over de gerealiseerde efficiëntie van het beleidsplan.