

Vergaderjaar 2021–2022

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 346

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 februari 2022

Tijdens het plenaire debat over het Fit for 55 pakket op 27 oktober jl. (Handelingen II 2021/22, nr. 14, item 8) heeft uw Kamer aangegeven over inzicht te willen beschikken ten aanzien van de effecten van de voorstellen voor de Nederlandse economie en specifiek betreffende de sectoren die opereren in een internationaal c.q. mondiaal speelveld. Ik heb u daarop een impact analyse toegezegd naar het cumulatieve effect van de verschillende voorstellen die van toepassing zijn op de maritieme sector.

Om die impact te bepalen zijn in eerste instantie de eerste-orde-kosten van het pakket maatregelen berekend. Deze onderzoeken zijn nu afgerond. Voor uw informatie voeg ik de twee rapporten toe¹.

Het betreft een analyse van de kosten voor de Nederlandse zeevaart- en zeehavensector uitgevoerd door CE-Delft en een analyse voor de binnenvaartsector uitgevoerd door het Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart (EICB). In het onderzoek van CE-Delft zijn de volgende voorstellen meegenomen: de herziening van de Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED), van de Richtlijn Energiebelastingen (ETD) en van de Richtlijn EU Emission Trading System (ETS) met uitbreiding naar zeevaart, de Verordening stimuleren hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart (FuelEUMaritime) en de herziening van de Verordening uitrol infrastructuur alternatieve brandstoffen (AFIR). In het onderzoek van de EICB zijn de ETD en RED bekeken.

Een onderzoek in deze fase is bij voorbaat voorlopig en heeft beperkingen, omdat het gaat om voorstellen waarover in de Europese raads werkgroepen en straks met het Europese Parlement nog wordt onderhandeld. Daarbij komt, en dat bleek gedurende deze eerste analyse, dat de teksten of definities van sommige voorstellen op meerdere manieren te interpreteren zijn waardoor er nu met aannames is gerekend die in het verdere

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

proces mogelijk tot aanpassing zullen leiden. Hierdoor kunnen de kosten wijzigen. Toch zijn deze eerste tentatieve inzichten behulpzaam in het beoordelen van de FF55 voorstellen.

Uit het onderzoek van CE-Delft is te concluderen dat de stapeling van voorstellen tot een significante kostenstijging voor brandstof c.q. emissierechten voor het zeevervoer² leidt. Op het gebied van de zeehavens zijn de investeringskosten in de walstroomaansluitingen als gevolg van de herziening van de AFIR aanzienlijk. Het effect hiervan op de binnenhavens zal minimaal zijn, omdat deze al grotendeels voldoen aan de AFIR verplichting. Ook in de binnenvaart leiden de voorstellen tot een aanzienlijke stijging van de brandstofkosten.

Vooralsnog is het lastig om het gedragseffect van deze eerste-orde-kosten, en daarmee de daadwerkelijke impact op de zee- en binnenvaart en de CO₂-reductie te bepalen. De uitkomsten van het rapport van CE-Delft zijn in een workshop met een kleine groep vertegenwoordigers van havens, brandstofleveranciers, reders en brancheverenigingen besproken. De deelnemers gaven aan te verwachten dat de kostenstijgingen tot operationele veranderingen gaan leiden. Een deel daarvan resulteert in een lagere uitstoot en is daarom gewenst. Een deel leidt tot het verplaatsen van routes en daarmee emissies hetgeen niet gewenst is. Deelnemers benadrukten ook dat dit pakket kansen met zich meebrengt voor investeringen en productie van duurzame brandstoffen³.

Uit deze en eerdere gesprekken met en analyses van de verschillende partijen ontstaat het beeld dat het doel van het Fit For 55 pakket – emissie-reductie – wordt omarmd en dat men bereid is daarin te investeren. Belangrijk aandachtspunt van de maritieme sector is echter de onzekerheid over de energiedrager van de toekomst, waardoor deze bedrijven nog niet goed weten in welke technologie te moeten investeren. Een ander belangrijk aandachtspunt is de mate waarin concurrerende bedrijven met dezelfde regels worden geconfronteerd en er een gelijk speelveld is. Beide punten maken het risico op uitwijken – door bijvoorbeeld routes te verplaatsen en buiten de EU te bunkeren – reëel en dat leidt tot zorg over de mondiale concurrentiepositie van zeehavens.

De reactie van vertegenwoordigers van de binnenvaart is vergelijkbaar met die van de zeevaart. Het doel van het FF55-pakket wordt omarmd, maar men vraagt om oog voor de effecten. Ook hier is tot op zekere hoogte bereidheid om te investeren, maar de mogelijkheden daartoe hangen af van voorstellen in andere sectoren. Een specifiek aandachtspunt waar de binnenvaart op wijst is dat de opbrengsten van de ETD niet gebruikt kunnen worden voor de verduurzaming in tegenstelling tot een bijdrage aan een vergroeningsfonds.

Zoals hierboven aangegeven is het nu uitgevoerde onderzoek een eerste analyse die beperkt is tot de eerste-orde-kosten van het totale Fit for 55 pakket voor de zee- en binnenvaart en zeehavens. In vervolgonderzoek voor de zeevaart en zeehavens wil ik in kaart laten brengen wat er nodig is voor klimaatneutraliteit in de zeevaart in 2050 en wat daarvoor al in gang gezet moet zijn in 2030.

Voor de binnenvaart zal een vervolgonderzoek plaats vinden naar de effecten van de kosten op de binnenvaartsector in relatie tot de diverse modaliteiten.

² Betreft zeeschepen groter dan 5.000gt.

³ Dit soort kansen en een eventuele kwantificering ervan vallen buiten de scope van het huidige onderzoek.

Uitgangspunten van zo'n onderzoek zijn, naast een verdere detaillering van kosteneffecten, de betaalbaarheid, concurrentiepositie en eventuele effecten op de modal split.

Ik streef ernaar uw Kamer voor het zomerreces over deze aanvullende onderzoeken te informeren.

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