

Vergaderjaar 2020–2021

**33 043**

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

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 107**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 juni 2021

Met deze brief informeer ik u over de voortgang van de op 11 juni 2019 ondertekende Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens (Green Deal). In de Green Deal heb ik met een groot aantal sectorpartijen en medeoverheden afspraken gemaakt over de verduurzaming van de zeevaart en de binnenvaart over het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en andere luchtverontreinigende stoffen. Sinds de ondertekening van de Green Deal wordt door de betrokken partijen constructief samengewerkt aan de nadere uitwerking en implementatie van de gemaakte afspraken. Dit levert het volgende beeld op.

### *Binnenvaart*

Naar aanleiding van de afspraken uit de Green Deal zijn inmiddels twee subsidieregelingen gepubliceerd. Op 13 oktober 2020 werd de «Tijdelijke subsidieregeling duurzame binnenvaartmotoren 2020–2021» opgesteld en op 30 januari 2021 volgde de «Tijdelijke subsidieregeling verduurzaming binnenvaartschepen 2021–2025». De eerste regeling is inmiddels gesloten. Zes motorfabrikanten hebben op basis van die regeling subsidie gekregen om het certificeringstraject te starten voor motoren die voldoen aan de meest recente emissie-eisen (Stage V). Op basis van de tweede regeling is de komende jaren subsidie beschikbaar voor exploitanten van binnenvaartschepen om een Stage V motor of een SCR-katalysator te plaatsen.

Naast het beschikbaar stellen van nationale subsidies is in internationaal verband onderzoek gedaan naar een robuuste financieringssysteem voor de verduurzaming van de Europese binnenvaart. Deze onderzoeken zijn uitgevoerd door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en

inmiddels afgerond.<sup>1</sup> De onderzoeken wijzen uit dat er een flinke opgave ligt voor de binnenvaart om de nationale en internationale verduurzamingsdoelstellingen te halen. Zelfs in het conservatieve scenario, waarin de doelstellingen vooral worden gerealiseerd door de toepassing van biobrandstof, ligt er een financieringsopgave voor de Europese binnenvaart van tussen de twee en vijf miljard Euro. Vindt de energietransitie plaats in een innovatief scenario, met meer toepassing van zero-emissie-technieken zoals batterijen en brandstofcellen (waterstof/methanol), dan ligt er een opgave van tussen de € 5 miljard en € 10 miljard. De branche kan deze kosten maar ten dele zelf dragen. Er lijkt hoe dan ook behoefte aan een Europese financieringssystematiek om aan de financieringsbehoefte te voldoen. Nederland zal zich bij de Europese Commissie sterk maken voor het opzetten van een dergelijke systematiek op basis van de studies van de CCR. De discussie daarover zal de komende tijd starten in het kader van het Europese project Platina III.

Verder is in 2020 in overleg met de binnenvaartsector gewerkt aan het ontwerp van een emissieprestatielabel voor binnenvaartschepen. Ook dit is een afspraak uit de Green Deal. Met dit label kunnen schippers op vrijwillige basis laten zien hoe hun schip in de praktijk presteert qua uitstoot van broeikasgassen en milieuverontreinigende stoffen. Havenautoriteiten, verladers en banken kunnen het label daarnaast gebruiken om voordelen toe te kennen aan duurzame en schone schepen boven schepen die minder presteren op dit gebied. Het ontwerp van het emissieprestatielabel is gereed. Inmiddels is een aanbestedingstraject gestart om een organisatie te zoeken die het label daadwerkelijk kan uitgeven. Ik verwacht eind deze zomer de opdracht te kunnen geven, zodat de eerste labels nog dit jaar kunnen worden verstrekt.

Tot slot: de Staatssecretaris van IenW werkt aan een wijziging van de Wet milieubeheer en het Besluit energie vervoer, ter implementatie van de Richtlijn hernieuwbare energie (RED II). Op basis van de Green Deal is in het ontwerp hiervan tevens een jaarverplichting voor de binnenvaart meegenomen, met als ingangsdatum 1 januari 2022. Verschillende partijen hebben de afgelopen tijd hun zorgen geuit over deze verplichting. Met deze partijen ben ik nog in gesprek. Met de branche wil ik verder praktijkonderzoek doen naar de toepassing van biobrandstof.

### *Zeevaart*

In de Green Deal zijn diverse afspraken gemaakt met het oog op de verduurzaming van de zeevaart.

Zo stel ik gedurende de looptijd van de Green Deal jaarlijks € 1 miljoen beschikbaar voor het valideren van duurzame technologieën voor de zeevaart. De sector heeft hier invulling aan gegeven met een plan voor het uitvoeren van validatieonderzoek, waarvan de resultaten publiekelijk beschikbaar zullen worden gesteld. Momenteel wordt een eerste pilotonderzoek uitgevoerd naar de toepassing van verschillende alternatieve brandstoffen in een traditionele scheepsverbrandingsmotor, waaronder waterstof.

Ook walstroom is onderdeel van de afspraken in de Green Deal. In de motie van het lid Van Otterloo c.s.<sup>2</sup> wordt de regering verzocht mogelijkheden te onderzoeken voor intensivering van bronmaatregelen voor de kustprovincies, zoals een forse inzet op de walstroomvoorziening. Ik heb u

<sup>1</sup> Centrale Commissie voor de Rijnvaart – Financiering van de energietransitie (ccr-zkr.org).

<sup>2</sup> Kamerstuk 35 600, nr. 46.

ten behoeve van het Commissiedebat Maritiem op 2 juni 2021 nader geïnformeerd over de uitvoering van deze motie<sup>3</sup>. Verder heeft het Kabinet op basis van de afspraken in de Green Deal besloten om per 1 januari 2021 de energiebelasting op walstroom en de opslag duurzame energie- en klimaattransitie (ODE) af te schaffen<sup>4</sup>. Als schepen walstroom gebruiken, zijn zij voor de elektriciteitsvoorziening aan boord niet meer aangewezen op het gebruik van een generator. Dit zorgt voor een verbetering van de luchtkwaliteit, een verlaging van geluidsemissies en een reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en stikstofdepositie. Met de afschaffing van de energiebelasting wordt het verschil in fiscale behandeling ten opzichte van elektriciteitsopwekking met een generator aan boord verkleind, waardoor business cases voor walstroom financieel aantrekkelijker worden. Voor het daadwerkelijk kunnen invoeren van een vrijstelling voor walstroom is dit voorjaar op grond van de Europese Richtlijn Energiebelastingen een derogatieverzoek ingediend bij de Europese Commissie. Er is nog geen uitsluitsel verkregen.

Tot slot heeft de maritieme sector recent het «Masterplan voor een emissieloze maritieme sector» (hierna: masterplan) gepresenteerd. Doel van dit masterplan is om 30 emissieloze schepen in 2030 in de vaart te hebben. In het plan staan financiering en ontwikkeling van technologie centraal. Samenwerkende partijen zijn van mening dat de sector zich met het masterplan uit de crisis innoveert en tegelijkertijd bouwt aan een internationaal concurrerende en toekomstbestendige sector. Zowel het Ministerie van Defensie als mijn ministerie zijn bereid het plan te ondersteunen in hun rol als launching customer, mits daarvoor de nodige financiële middelen via de Europese Recovery and Resilience Facility beschikbaar komen. Een aanvraag daarvoor ligt inmiddels op de formatietafel en het is aan het volgende kabinet om hier een besluit over te nemen.

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

---

<sup>3</sup> 2021Z09075.

<sup>4</sup> Er is gekozen voor een minimumtarief voor walstroom van € 0,0005 per kWh in plaats van een volledige vrijstelling vanwege de regels betreffende staatssteun.