

Vergaderjaar 2024–2025

**32 813**

**Kabinetsaanpak Klimaatbeleid**

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 1526**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 juli 2025

Op 29 januari 2024 heeft de Tweede Kamer een voortgangsbrief ontvangen over het klimaatbeleid voor de zeevaart.<sup>1</sup> Zoals toegezegd ontvangt de Kamer hierbij de voortgang in 2024 van het klimaatbeleid voor de zeevaart. Zoals in de vorige brieven is gemeld zet het Ministerie van IenW verschillende instrumenten in om de energietransitie van de scheepvaart te stimuleren, met een logisch onderscheid tussen wat mondiaal, Europees en nationaal het beste kan worden geregeld. In de bijlage bij deze brief is een overzicht opgenomen van de inzet en ontwikkelingen van beleid op de verschillende onderdelen.

Vanwege het mondiale karakter van de zeevaart zet Nederland primair in op het normeren en beprijzen van de zeevaart op mondiaal niveau in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). De wereldwijde toepassing op schepen garandeert een gelijk speelveld en maximaliseert de effectiviteit van de maatregelen. Vanwege het lange transitiepad naar een klimaatneutrale zeevaart en de daarvoor benodigde snelle start van de transitie zijn ook de stappen op EU-niveau van belang met de maatregelen uit het Fit for 55 pakket, zoals EU-ETS, FuelEU Maritime en de RED III. Intussen hebben de onderhandelingen in de IMO dit jaar geleid tot een principeakkoord over mondiale klimaatmaatregelen. De Kamer is per separate brief nader over het bereikte principeakkoord geïnformeerd<sup>2</sup>. De volgende stap is de adoptie van die maatregelen in oktober dit jaar in de IMO, zodat ze in 2028 in werking kunnen treden. Na de adoptie dienen de EU-maatregelen opnieuw te worden bezien. Conform de gemaakte afspraken zal de Europese Commissie daartoe een rapport opstellen en voorstellen formuleren. Op nationaal niveau gaat Nederland door met het stimuleren van kennis, innovatie en versterking van het Nederlandse maritieme cluster, zoals via het Maritiem Masterplan en de Roadmap Brandstoftransitie in de zeevaart. Door coherent beleid waarin internationaal, Europees

<sup>1</sup> Kamerstuk 32 813, nr. 1349

<sup>2</sup> Kamerstuk 32 813, nr. 1517

en nationaal beleid met elkaar worden verbonden kan de maritieme sector de noodzakelijke tijdige start maken in de energietransitie. De Nederlandse maritieme ondernemers kunnen nu al stappen zetten door onder andere de steun vanuit subsidies. Vroegtijdige investeringen zijn nodig om hun economische veerkracht te behouden en versterken voor de toekomst en het verdienmodel van de maritieme sector ook op de langere termijn zeker te stellen.

#### *Impact van internationale heffing op broeikasgasemissies (toezegging)*

In het commissiedebat Maritiem 30 mei 2023 is toegezegd te bekijken welke impact de invoering van een internationale heffing voor Nederland zal hebben.<sup>3</sup> De IMO heeft een *Comprehensive Impact Assessment* laten uitvoeren die hier inzicht in verschaft. De *Comprehensive Impact Assessment* gaat voor een groot aantal maatregelencombinaties na welke effecten ze hebben op zowel de emissies, als op het brandstofgebruik en de efficiëntie van schepen, de maritieme transportkosten, de internationale handel en op het BBP. De Assessment laat zien dat alle maatregelen leiden tot een geleidelijke verhoging van de kosten van zeetransport. Voor 2050 wordt ingeschat dat de kosten ongeveer 80% hoger liggen dan wanneer de strategie niet uitgevoerd zou worden en schepen op fossiele brandstoffen zouden blijven varen. De studie laat zien dat de waarde van geïmporteerde goederen met enkele procenten toenemen. Dit percentage is lager omdat maritieme transportkosten over het algemeen slechts een klein deel uitmaken van de waarde van import en export. Tot slot schat de studie in dat het effect op de economie minder dan een procent is, omdat slechts een deel van de economie moet omgaan met hogere importwaarden of afnemende export.

De assessment laat zien dat een combinatie van normeren en beprijzen economisch beter uitpakt dan enkel normeren. Beprijzen leidt tot een snellere verbetering van de brandstofefficiëntie van schepen, waardoor de effecten van de hogere prijzen van klimaatneutrale brandstoffen minder groot zijn, en een snellere transitie naar klimaatneutrale brandstoffen bereikt wordt. De prijzen van die brandstoffen dalen daardoor, wat verder versterkt wordt door leereffecten en schaalvoordelen.

Het effect van de maatregelen op internationale handel en op het mondiale BBP loopt op van een afname van 0,03%–0,07% in 2030 tot een afname van 0,08%–0,16% in 2050 (de bandbreedte geeft de effecten van de verschillende maatregelpakketten weer). De percentages moeten gezien worden tegen de achtergrond van een basisscenario dat een toename van het wereldwijde BBP voorziet van ruim 20%. De effecten op het Nederlandse BBP worden geschat op een afname van 0,03% in 2030 ten opzichte van het basispad, oplopend naar 0,1% in 2050. Overigens is het van belang te vermelden dat in de Assessment geen rekening is gehouden met de veel hogere kosten die het gevolg zullen zijn van het uitblijven van mitigerende maatregelen om de klimaatverandering tegen te gaan.

#### *Toeschrijving zeevaart emissies aan Nederland (toezegging)*

Via de bijlage bij deze brief wordt voldaan aan de toezegging uit september 2024<sup>4</sup> om de Kamer te informeren over de wijze waarop het kabinet invulling geeft aan de verduurzaming van de zeevaart, dit naar aanleiding van de aan de Kamer gezonden studie van CE Delft naar de toerekening van emissies van de internationale zeevaart aan Nederland.

<sup>3</sup> Kamerstuk 31 409, nr. 408

<sup>4</sup> Kamerstukken II, 2024/2025, 31 409, nr. 464

Conform internationale afspraken rapporteert Nederland de bunkerverkopen in Nederlandse havens aan de UNFCCC als memo-item. De emissies van de internationale zeevaart zijn niet opgenomen in het nationale klimaatdoel. De studie toont dat toerekening van deze emissies aan individuele landen specifieke en complexe keuzes vraagt. Onder andere omdat via de Nederlandse havens ook veel vervoer van en naar het achterland plaatsvindt en dit bovendien een nieuw, nationaal, datacollectie systeem zou vereisen. Met het oog op deze complexiteit is in het verleden de regulering van de emissies in internationaal verband opgedragen aan de IMO. Het kabinet ziet dan ook op het moment geen aanknopingspunten om eenzijdig een dergelijk systeem op te zetten. Tegelijkertijd zijn nationale maatregelen wenselijk en noodzakelijk die wél mogelijk zijn om nationaal de transitie in de internationale scheepvaart tijdig te starten en te versterken. In de bijlage wordt dit beleid verder toegelicht.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
R. Tieman