

Beleidskompasformulier voor internetconsultatie

Titel:

(Vul hier de publicatietitel van de internetconsultatie in)

Tijdelijke subsidieregeling haalbaarheidsstudies Green Corridors NL-VK

∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?
Reders, zeehavenbeheerders (exploitanten) en terminal operators uit Nederland en het Verenigd Koninkrijk (VK). Daarnaast duurzame brandstoffen en -energieleveranciers en technologieleveranciers die producten en diensten leveren aan reders, zeehavens en terminals in Nederland en het VK. Deze leveranciers hoeven zelf niet noodzakelijkerwijs uit Nederland of het VK te komen. Ook kennisinstellingen zijn (indirect) belanghebbenden omdat zij betrokken kunnen worden vanwege hun kennis en expertise.
- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?

Naast IenW:

- Het Department for Transport (DfT) van het VK
- Innovate UK (uitvoerende overheidsorganisatie van DfT)
- RVO
- Nederlandse zeehavenbeheerders / Branche Organisatie Zeehavens
- Nederlandse reders / Koninklijke Vereniging Nederlandse Reders (KvNR)
- Maersk McKinney Moller Center for Zero Carbon Shipping (MMM) en het Global Maritime Forum (GMF), deze beide internationale kennisinstellingen hebben geen actieve rol.

- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?

Nederland heeft tijdens COP26 in 2021 de Clydebank Declaration ondertekend, waarin 23 landen met elkaar afspraken in dit decennium tenminste zes zero-emissie scheepvaartroutes te realiseren tussen twee (of meer) havens.

Tijdens COP27 hebben Nederland en het VK, als specifieke vervolgstap hierop, een gezamenlijke aankondiging gedaan om samen te werken aan groene scheepvaartroutes (groene corridors) tussen de twee landen.

Met RVO, DfT en InnovateUK is sinds voorjaar 2023 als concretisering hiervan nauw contact over gezamenlijke inzet op ontwikkeling van green corridors en de mogelijkheden voor een op te zetten 'joint call' (gezamenlijke uitvraag middels subsidieregeling) naar haalbaarheidsstudies green corridors.

Er zijn met KVNR en Nederlandse zeehavenbeheerders meerdere verkennende gesprekken gevoerd. Daaruit is gebleken dat er bij Nederlandse reders en zeehavens belangstelling is om aan vergroening van bestaande scheepvaartroutes tussen Nederland en het VK te werken. Aan Britse zijde is de verwachting eveneens dat er voldoende interesse zal zijn.

De opzet is om in Q1 2024 een voorlichtingsbijeenkomst te organiseren voor de doelgroep in Nederland (Nederlandse reders en zeehavenbeheerders) i.s.m. RVO.

1. Wat is het probleem?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

a) Wat is het probleem?

Aangezien aankomende internationale normering en beprijzing maatregelen pas vanaf 2030 effect hebben, is het voor het realiseren van een klimaat neutrale zeevaart in 2050 van belang om tijdig (ver vóór 2030) te starten met het aanpassen van schepen en het beschikbaar stellen van duurzame energiedragers en bijbehorende haveninfrastructuur.

Groene corridors, waarin alle betrokken partijen op specifieke scheepvaartroutes met elkaar afspraken maken over de benodigde inzet om op duurzame energiedragers te varen, zijn een zeer kansrijke concrete vorm om deze tijdige start te faciliteren. Daarom heeft Nederland in 2021 de Clydebank Declaration ondertekend, waarin 23 landen met elkaar afspraken in dit decennium tenminste zes zero-emissie scheepvaartroutes te realiseren tussen twee (of meer) havens.

Als vervolgstap hierop hebben Nederland en het VK tijdens COP 27 in 2022 een gezamenlijke aankondiging gedaan om samen te werken aan groene corridors tussen de twee landen.

De meeste marktpartijen zetten op dit moment echter uit zichzelf nog niet de stap om coalities te vormen gericht op groene corridors.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

Nederlandse reders die koplopers willen zijn en die stappen willen zetten in de energietransitie van de zeevaart worden in de eerstkomende jaren geconfronteerd met veel onzekerheden. Vragen die spelen om gericht te kunnen investeren zijn o.a.: Welke duurzame technologieën / aandrijflijnen zijn het beste inzetbaar voor een specifieke vaarroute en vaarprofiel en hoe zal de beschikbaarheid en prijs van duurzame brandstoffen zich ontwikkelen? Individuele commerciële belangen maken dat partijen, gegeven deze onzekerheden, aarzelen om elkaar op te zoeken.

c) Wat is de omvang van het probleem?

Nederland en het VK hebben nauwe handelsrelaties en vele specifieke, vaste vaarroutes tussen de vele havens van beide landen op een van de drukst bevaren zeeën ter wereld. Het Verenigd Koninkrijk (VK, oftewel Engeland, Schotland, Wales en Noord-Ierland) staat in de top 5 belangrijkste handelspartners voor Nederland. In 2022 bedroeg de export € 52,5 miljard. De totale invoer uit het VK bedroeg in 2022 € 44 miljard (website RVO:

<https://www.rvo.nl/onderwerpen/landen-en-gebieden/verenigd-koninkrijk/handel>).

De havens in het VK met de grootste hoeveelheid verscheepte vrachtwaar tussen Q1 2021 en Q1 2022 zijn:

1. Londen
2. Grimsby & Immingham
3. Milford Haven
4. Liverpool
5. Southampton

Deze vijf havens zijn tevens de grootste voor inkomende goederen. In 2021 was de haven met het grootste aantal uitgaande goederen Tees and Hartlepool. De haven van Londen komt op de eerste plaats voor vrachtafhandeling, en de haven van Southampton is het drukste binnen het cruise segment. Southampton is de thuisbasis van Carnival UK, een grote cruisemaatschappij waar onder andere P&O Cruises en Cunard onder vallen. Sinds 2020 daalde het passagiersvervoer echter dramatisch als gevolg van COVID-19

(bron: RVO Marktrapport Verenigd Koninkrijk: Kansen & Ontwikkelingen in de maritieme sector, 2023)

Nederland was in 2020 het belangrijkste land waar de grootste havens in het VK naar importeerden en exporteerden.

Aandeel van totale import waarde waar grootste havens in het VK uit importeerden in 2020:

- Nederland 13%
- VS 11%
- Noorwegen 10%
- Frankrijk 8%
- België 6%

Aandeel van totale export waarde waar de grootste havens in het VK naar exporteerden in 2020:

- Nederland 21.1%
- Frankrijk 9.2%
- België 8.3%
- Ierland 8.3%
- Duitsland 5.5%

(bron: RVO Marktrapport Verenigd Koninkrijk: Kansen & Ontwikkelingen in de maritieme sector, 2023)

Deze intensieve handel en transport langs deze drukbevaren vaarroutes gaat gepaard met CO2-uitstoot.

d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

Dit kabinet wil toewerken naar een klimaat neutrale zeevaart in 2050. De klimaattransitie in de zeevaart is een langdurige opgave. De zeevaart is één van de zgn. 'hard to abate' sectoren: het uitfaseren van broeikasgassen in deze sector is complex. Dit wordt veroorzaakt door hoge kosten van de transitie naar klimaatneutraal varen, in combinatie

met de noodzaak een gelijk speelveld te borgen vanwege het sterk internationale karakter van de zeevaart.

Het beleidskader is gericht op internationaal normeren en beprijzen, gecombineerd met het faciliteren en stimuleren van de transitie op nationaal niveau.

Voor het realiseren van een klimaat neutrale zeevaart in 2050 zet Nederland primair in op internationale normering en beprijzing. Vanaf 2030 zullen internationale normering en beprijzing naar verwachting de klimaattransitie in de zeevaart kunnen gaan dragen, mits meerkosten neerslaan in de gehele waardeketen. De vormgeving van ETS en FuelEU Maritime, de instrumenten die voor respectievelijk beprijzing en normering zorgen op EU-niveau, maken het aannemelijk dat kosten inderdaad op termijn (deels) worden afgewenteld naar verladers. In juli 2023 zijn in de International Maritime Organization (IMO) mondiale klimaatdoelen voor de zeevaart afgesproken. Bijbehorende IMO-maatregelen gericht op normeren en beprijzen moeten nog worden uitgewerkt en zullen uiterlijk in 2025 vastgesteld worden. Ook voor deze maatregelen geldt dat zij richting 2030 nog weinig effect zullen sorteren.

Voor de energietransitie van de scheepvaart is het van belang dat tijdig (ver vóór 2030) gestart wordt met het aanpassen van schepen (varen met duurzame technologieën en op duurzame brandstoffen door retrofit of nieuwbouw) en de opschaling en het beschikbaar stellen van duurzame energiedragers en bijbehorende haveninfrastructuur.

Aanpassen van schepen

Voor het aanpassen van schepen geldt dat het kabinet samen met de maritieme sector het Maritiem Masterplan heeft opgesteld. Het Maritiem Masterplan wil de verduurzaming van de scheepvaart een impuls geven en de Nederlandse maritieme sector versterken, in aanloop naar de klimaattransitie. De inzet is gericht op toepassing van duurzame technologieën in demonstratieprojecten en aan boord van schepen van de Rijksrederij en Defensie (launching customership van de overheid) en het versterken van de innovatiekracht van de sector. Aan het Maritiem Masterplan is door het Nationaal Groeifonds een toekenning verleend van € 210 miljoen (waarvan € 100 miljoen onvoorwaardelijk en € 110 miljoen voorwaardelijk).

Na de demonstratieprojecten waar het Maritiem Masterplan zich op richt volgt de stap van de vroege fase van opschaling van deze duurzame technologieën. Ook deze stap moet vóór 2030 in gang worden gezet, waarbij er nog sprake is van een onrendabele top. Het kabinet heeft daarvoor in het Klimaatfonds € 111,3 miljoen gereserveerd voor verduurzaming van zeevaartschepen. Het voorjaar 2024 is besluitvorming over toekenning van middelen uit het Klimaatfonds hiervoor voorzien. Na een eventuele toekenning zal een subsidieregeling voor verduurzaming van zeevaartschepen nader worden uitgewerkt, met voorziene opening in 2025.

Bovengenoemde Maritiem Masterplan en reservering binnen het Klimaatfonds richten zich op tijdige aanpassing van schepen voor de energietransitie.

Opschaling en beschikbaarheid duurzame energiedragers en bijbehorende haveninfrastructuur

Via de beoogde subsidieregelingen voor het Maritiem Masterplan en Klimaatfonds/verduurzaming van zeevaartschepen worden reders ondersteund bij investeringen in duurzame technologieën om te varen op duurzame brandstoffen. Deze beoogde maatregelen werken in op de vraagzijde, en stimuleren het verder opschalen van het huidige aanbod van duurzame brandstoffen dat zich nu nog in de beginfase bevindt.

Concretisering middels het ontwikkelen van Green Corridors

In aanvulling op bovenstaande inzet is een complementaire stap het stimuleren van samenwerking in de maritieme waardeketen op projectniveau om de transitie verder in de praktijk te brengen. Het gaat daarbij om samenwerkingsafspraken over:

- Op welke routes reders hun schepen duurzaam willen en kunnen laten varen;
- De beschikbaarheid van duurzame brandstoffen waarin producenten en leveranciers concreet willen en kunnen voorzien op die routes;
- De bijbehorende infrastructuur waarin zeehavenbeheerders concreet willen en kunnen voorzien op die routes.

- e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Marktpartijen blijven aarzelen om samen te werken aan groene corridors en blijven aarzelen om afspraken te maken over de benodigde inzet om op duurzame energiedragers te varen en in de beschikbaarheid van duurzame energiedragers en de daarvoor benodigde infrastructuur te voorzien. Hierdoor kan geen tijdige start van de energietransitie van de zeevaart gemaakt worden.

2. Wat is het beoogde doel?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

- a) Wat zijn de beleidsdoelen?

In de nationale Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens is een ambitie uitgesproken toe te werken naar verduurzaming van de zeevaart. Deze ambitie is in aanvullende (internationale) afspraken geconcretiseerd tot het willen realiseren van een klimaat neutrale zeevaart in 2050. De klimaattransitie in de zeevaart is een langdurige opgave. Daarom is het van belang tijdig hiermee te starten.

Het doel van het verstrekken van publieke steun op kleine schaal is het naar voren halen van inzet door marktpartijen gericht op de totstandkoming van groene corridors, en het borgen van brede kennisdeling.

Toelichting:

- *Naar voren halen markt inzet:* Nederlandse koplopers die stappen willen zetten in de energietransitie van de zeevaart worden in de eerstkomende jaren geconfronteerd met veel onzekerheden. Vragen die spelen om gericht te kunnen investeren zijn o.a.: Welke duurzame technologieën / aandrijflijnen zijn het beste inzetbaar voor een specifieke verbinding en vaarprofiel en hoe zal de beschikbaarheid en prijs van duurzame brandstoffen zich ontwikkelen? Marktpartijen zetten op dit moment uit zichzelf nog niet de stap om coalities te vormen gericht op groene corridors. Individuele commerciële belangen maken dat partijen (gegeven de onzekerheden) aarzelen om elkaar op te zoeken. Het stimuleren van haalbaarheidsstudies verlaagt de drempel om deze stap al wél te zetten aanzienlijk. Dat is van groot belang om tijdig een start te maken met opschaling, waardoor met name de beschikbaarheid van duurzame energiedragers tijdig van de grond komt.
- *Borgen van brede kennisdeling:* Middels deze haalbaarheidsstudies wil IenW met de sector inzicht creëren en eerste antwoorden krijgen op bovenstaande vragen via projecten op relatief kleine schaal. Als voorwaarde bij een publieke financiële tegemoetkoming zal worden gesteld dat de betrokken marktpartijen de opgedane kennis breed inzichtelijk maken.

- b) Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\)](#) en [brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?

SDG 13 Klimaatactie
SDG 7 Betaalbare en duurzame energie
SDG 9 Industrie, Innovatie en Infrastructuur

3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

- a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?

Middels haalbaarheidsstudies (laten) uitvoeren kan inzicht verkregen worden in welke emissiereducties via welke corridors gerealiseerd kunnen worden en welke investeringen daarvoor nodig zijn in havens en schepen door havenbeheerders, reders en mogelijk nog andere partijen uit de maritieme waardeketen.

- b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?

Optie 1 is het in opdracht van IenW laten uitvoeren van haalbaarheidsstudies naar groene corridors tussen Nederland en het VK.

Optie 2 is stimulering van marktpartijen om haalbaarheidsstudies uit te (laten) voeren door middel van een subsidieregeling.

- c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleidsoptie?

Voor optie 1 geldt dat IenW de opdrachtgever is, en de partijen uit de maritieme waardeketen (met name zeehavenbeheerders en reders) niet. Daardoor bestaat het risico dat haalbaarheidsstudies die in opdracht van IenW uitgevoerd zouden worden, onvoldoende aansluiten op de interesse en behoefte van marktpartijen die uiteindelijk verantwoordelijk zijn voor de investeringen in aanpassing of vervanging van schepen, in productie van brandstoffen, en in haveninfrastructuur.

Voor optie 2 geldt dat door op kleine schaal publieke steun te verstrekken aan marktpartijen (in dit geval zeehavenbeheerders en reders), de inzet door marktpartijen gericht op de totstandkoming van groene corridors naar voren kan worden gehaald. Individuele commerciële belangen maken dat partijen (gegeven de onzekerheden) nu aarzelen om elkaar op te zoeken.

4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

- a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?

Nederlandse reders en zeehavenbeheerders gaan samenwerken met Britse reders en zeehavenbeheerders om de haalbaarheid voor het verduurzamen van specifieke vaarroutes tussen NL en het VK in kaart te brengen. Dit levert concrete inzichten op voor deze
Ingangsdatum formulier: 1 oktober 2023

partijen. Op basis hiervan kunnen Nederlandse reders en zeehavenhavenbeheerders met Britse reders en zeehavenbeheerders en mogelijk nog andere relevante partijen uit de maritieme waardeketen tot (investerings)afspraken komen over de benodigde inzet voor varen op duurzame energiedragers en over de inzet op de beschikbaarheid van duurzame energiedragers en de daarvoor benodigde infrastructuur in havens.

b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?

- Staatssteun toets
- Algemene risico toets, M&O risico analyse. Voor deze beide risico analyses vinden ook risico analyse sessies plaats o.l.v. RVO.
- Brexit afwegingskader

5. Wat is de voorkeursoptie?

[Toelichting](#)

Hulpvragen

a) Wat is het voorstel?

Een nieuwe subsidieregeling voor een gezamenlijke uitvraag met het VK naar haalbaarheidsstudies gericht op groene zeevaartroutes (groene corridors) tussen Nederland en het VK. Vanuit de markt komen groene corridors op dit moment nog maar zeer beperkt tot stand.

De keuze voor een subsidieregeling als instrument subsidie volgt uit het feit dat IenW geen rechtstreekse opdrachtgeversrol wil vervullen, maar marktpartijen wil stimuleren om vroegtijdig coalities te vormen gericht op groene corridors.

Het stimuleren van haalbaarheidsstudies verlaagt de drempel voor Nederlandse reders en havens om al eerste stappen te zetten in de energietransitie voor de zeevaart, in het bijzonder gericht op verduurzaming van zeevaartroutes met het VK. Door op kleine schaal publieke steun te verstrekken kan de inzet door marktpartijen gericht op de totstandkoming van groene corridors naar voren worden gehaald. Individuele commerciële belangen maken dat partijen nu aarzelen om elkaar op te zoeken, gegeven eerder genoemde onzekerheden (welke duurzame technologieën / aandrijflijnen zijn het beste inzetbaar voor een specifieke verbinding en vaarprofiel, hoe zal de beschikbaarheid en prijs van duurzame brandstoffen zich ontwikkelen?).

Daarbij wil IenW een tegemoetkoming bieden in de bekostiging van deze haalbaarheidsstudies en niet de volledige financiering van haalbaarheidsstudies dragen.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

- [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));

- brede maatschappelijke impact?

Doeltreffend:

Middels het verstrekken van publieke steun op kleine schaal kan de inzet door marktpartijen gericht op de totstandkoming van groene corridors naar voren worden gehaald en kan brede kennisdeling geborgd worden.

Naar voren halen markt inzet:

Individuele commerciële belangen maken dat partijen (gegeven de onzekerheden) aarzelen om elkaar op te zoeken. Het stimuleren van haalbaarheidsstudies verlaagt de drempel om deze stap al wél te zetten aanzienlijk. Dat is van groot belang om tijdig een start te maken met opschaling, waardoor met name de beschikbaarheid van duurzame energiedragers tijdig van de grond komt.

Borgen van brede kennisdeling:

Middels deze haalbaarheidsstudies wil IenW met de sector inzicht creëren via projecten op relatief kleine schaal. Als voorwaarde bij een publieke financiële tegemoetkoming zal worden gesteld dat de betrokken marktpartijen de opgedane kennis breed inzichtelijk maken.

Doelmatig:

Bij de vormgeving van de subsidieregeling, de uitwerking van de steunpercentages en de verhouding tussen Britse en Nederlandse overheidssteun is rekening gehouden met de vastgestelde maximale steunintensiteiten van de AGVV.

Om samenwerking tussen Nederlandse en Engelse partijen te waarborgen is in de subsidieregeling een verdeelsleutel opgenomen: de kosten gemaakt door de Nederlandse partijen mogen niet meer dan 65% van de totale projectkosten bedragen. Daarnaast voorkomt deze verdeelsleutel dat het beschikbare bedrag voor subsidie in een van de landen veel eerder is uitgeput dan het bedrag van het andere land.

De hoogte van het totale bedrag dat IenW voor deze regeling beschikbaar stelt is tot stand gekomen op basis van de omvang die voor de haalbaarheidsstudies is vastgesteld en het aantal haalbaarheidsstudies dat verwacht kan worden. Voor de omvang van de haalbaarheidsstudies geldt een ondergrens van 58.000 Euro en een bovengrens van 292.000 Euro. Afgaande op verkennende gesprekken en vernomen mogelijke interesse vanuit het krachtenveld is de verwachting dat ca. 4 tot 7 projecten vanuit Nederlandse zijde ingediend kunnen gaan worden. Met het budget van 500.000 Euro is de verwachting dat deze ca. 4-7 projecten voor het Nederlandse deel ondersteund kunnen worden.

Omdat in het stadium van haalbaarheidsstudies de onzekerheden zeer groot zijn, is het risico op overfinanciering uiterst gering.

Uitvoerbaar:

RVO is beoogde uitvoerder van de subsidieregeling en is reeds betrokken. Praktische uitvoerbaarheidsadviezen worden gedaan door RVO.

- c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

Risico: De voorbereidingen met het VK lopen vertraging op.

Mitigatie: Vooraf doorspreken van alle vormgevingsaspecten en beoordelingsaspecten van de aanvragen met de betrokken medewerkers aan VK zijde.

Risico: Er komen onvoldoende aanmeldingen binnen, waardoor niet het gehele budget wordt uitgeput.

Mitigatie: Tijdig (voorafgaand aan formele publicatie) informeren van potentieel geïnteresseerde partijen, waarbij ook aandachtspunten voor de uitvoering worden meegenomen.

d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

De haalbaarheidsstudies starten niet eerder dan 1 november 2024 en dienen uiterlijk op 30 april 2025 openbaar gemaakt te zijn. De minister van IenW publiceert voor 31 december 2025 een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van de subsidie in de praktijk. Voor evaluatie zal o.a. gekeken worden naar: welke studies er gedaan zijn, of men toewerkt naar implementatie, of men verder onderzoek gaat doen, of er samenwerkingsverbanden zijn ontstaan en of er opschaling plaatsvindt (voor de totstandkoming van green corridors) of dat daar plannen voor zijn.

Gezien de relatief korte doorlooptijd van de haalbaarheidsstudies zal er tussentijds geen monitoring plaatsvinden.