

Vergaderjaar 2022–2023

32 813

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 1282

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 juli 2023

In de afgelopen twee weken hebben 175 landen binnen de International Maritime Organization (IMO) onderhandeld over het aanscherpen van de strategie om de uitstoot van broeikasgassen door de internationale zeescheepvaart te beperken. Over de belangrijkste onderdelen van de Nederlandse inzet voor deze onderhandelingen is de Kamer per brief van 23 mei 2023¹ geïnformeerd. In deze brief werd tevens toegezegd de Kamer na afloop van elke vergadering van het IMO milieuc comité te informeren over de belangrijkste uitkomsten.

Doel van de onderhandelingen van de afgelopen weken was om te komen tot een aanscherping van de bestaande IMO strategie uit 2018, en nieuwe reductiedoelen voor de beperking van de emissie van broeikasgassen af te spreken. Op 7 juli werd een akkoord bereikt, dat door alle deelnemende landen werd gesteund. Dit breed gedragen akkoord kwam tot stand door intensieve samenwerking en de bereidheid van partijen om compromissen te zoeken.

Gemaakte afspraken

Met dit akkoord wordt een koers ingezet richting een klimaat neutrale zeevaart in 2050, conform de Nederlandse inzet. Het akkoord voorziet in (netto) nul broeikasgasemissies nabij 2050. De omschrijving «nabij» was nodig om alle landen aan boord te krijgen. Nederland en andere ambitieuze landen interpreteren deze doelstelling ambitieus. Met «netto» wordt bedoeld, dat alle emissiereductie binnen de maritieme keten zelf plaats moet vinden, en er dus geen compensatie mag zijn door maatregelen buiten de sector.

Naast dit 2050 doel zijn er voor 2030 en 2040 indicatieve tussendoelen afgesproken om het reductie pad te kunnen vormen. Ten opzichte van

¹ Kamerstuk 31 409, nr. 404

2008 is een tussendoel afgesproken van 20% absolute reductie in 2030, en 70% absolute reductie in 2040. Bij beide tussendoelen is de afspraak gemaakt om te *streven naar* een hogere emissiereductie, namelijk 30% in 2030 en 80% in 2040. Juist ook Nederland heeft zich sterk gemaakt voor ambitieuze tussendoelen, zodat de zeevaart niet alleen een reductie pad volgt dat bijdraagt aan het streven om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5 graad Celsius, in lijn met het Klimaatakkoord van Parijs, maar ook een helder signaal krijgt dat vanaf nu in duurzame schepen en brandstoffen geïnvesteerd moet worden.

Voorts zijn er afspraken gemaakt over een minimum percentage (5 tot 10%) aan broeikasgasvrije technologieën of brandstoffen in 2030. Nederland acht dit van belang, omdat deze technologieën en brandstoffen tijdig opgeschaald moeten worden wil het eindbeeld haalbaar blijven. Deze afspraak geeft voor de korte termijn een duidelijke prikkel aan de industrie om dergelijke technologieën en brandstoffen te ontwikkelen en beschikbaar te maken.

Tot slot zijn afspraken gemaakt over de uitwerking van een pakket van maatregelen om de aangescherpte reductiedoelen te realiseren. De maatregelen die verder zullen worden uitgewerkt betreffen maatregelen met een technisch karakter die de brandstof normeren en maatregelen met een economisch karakter, zoals het beprijzen van de uitstoot van broeikasgassen. Over de uitgewerkte maatregelen zal in 2025 besloten worden, zodat ze begin 2027 in werking kunnen treden. Bij de uitwerking zal niet alleen gekeken worden naar de effectiviteit van de maatregelen, maar ook naar hoe de maatregelen zo kunnen worden ingericht, dat de transitie naar een klimaat neutrale zeevaart voor de minder ontwikkelde landen eerlijk en rechtvaardig verloopt. Voor Nederland is dit altijd een belangrijke overweging geweest.

Appreciatie

Nederland is tevreden over het bereikte akkoord. Met de aangescherpte doelen wordt ook mondiaal aangekoerst op een klimaat neutrale zeevaart in 2050, en bijgedragen aan de doelen van het Klimaatakkoord van Parijs. Nederland wilde liever nog scherpere doelen, maar acht dit resultaat het maximaal haalbare. Dat het akkoord op breed draagvlak kan rekenen is van groot belang voor het vervolg. En dat er, naast de eerder gemaakte afspraken op EU-niveau, nu ook mondiaal afspraken zijn gemaakt over het ambitieniveau en de termijn voor besluitvorming en inwerkingtreding van een pakket van maatregelen, is een belangrijk signaal aan alle partijen in de maritieme sector om te investeren in duurzame schepen, en in de productie en distributie van duurzame brandstoffen voor de zeevaart. Mondiale afspraken voor de zeevaart zijn essentieel om een duurzame uitfasering van klimaatgasemissies in deze internationale sector te kunnen realiseren.

De afspraken die nu op mondiaal niveau zijn gemaakt, en die de komende twee jaar in concrete maatregelen worden uitgewerkt, vormen een belangrijk onderdeel van het totale pakket aan maatregelen op nationaal en internationaal niveau om de verduurzaming van de zeevaart vaart te geven. Eerder is de Kamer geïnformeerd over de afspraken die afgelopen jaar op EU-niveau zijn gemaakt over normeren en beprijzen van de zeevaart². Naar verwachting zullen deze internationale instrumenten vanaf ca. 2030 de klimaattransitie in de zeevaart kunnen dragen en voldoende prikkel bieden voor duurzame investeringen. Om echter in 2050 klimaat neutraal te kunnen zijn, is het nodig om al de komende jaren de transitie

² Kamerstukken 32 813 en 31 409, nr. 1141

in gang te zetten. Het kabinet heeft daarom vanaf 2025 in het Klimaatfonds middelen gereserveerd voor opschaling van de introductie van duurzame zeeschepen. Voor de demonstratieprojecten die nodig zijn om een start te kunnen maken met deze opschaling heeft het kabinet recent 210 mln. euro (waarvan 110 mln. voorwaardelijk) uit het Nationaal Groeifonds vrijgemaakt voor de realisatie van het Maritiem Masterplan.

In november 2023 zal de Kamer in de jaarlijkse voortgangsbrief geïnformeerd worden over de stand van zaken van zowel de nationale als internationale acties ter verduurzaming van de zeevaart.

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