

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Kenmerk

IENW/BSK-2021/288020

Bijlage(n)

2

Datum 22 november 2021
Betreft Klimaatbeleid voor de zeevaart

Geachte voorzitter,

Het terugdringen van broeikasgasemissies is één van de grootste opgaven waar de zeevaartsector de komende decennia voor gesteld staat. Om hieraan het hoofd te bieden is op nationaal niveau in 2019 een belangrijke stap gezet door het overeenkomen van een Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Zeehavens¹. Hierin heeft de rijksoverheid met een groot aantal sectorpartijen en medeoverheden afspraken gemaakt over o.a. het terugdringen van de CO₂-uitstoot in de zeevaart. Recent heeft de Europese Commissie het Fit-for-55 pakket gepresenteerd dat eveneens vergaande voorstellen bevat om de zeevaart te verduurzamen. Een eerste appreciatie van deze voorstellen heeft u op 17 september 2021² ontvangen. Daarnaast wordt in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) gewerkt aan mondiale maatregelen om de broeikasgasemissies van de zeevaart terug te dringen. In het licht van deze ontwikkelingen wil ik uw Kamer informeren over de brede inzet op het terugdringen van broeikasgasemissies in de zeevaart. Tevens wordt met deze brief uitvoering gegeven aan de motie Van Raan³ van 21 juni 2021.

Uitdaging

De internationale zeevaart draagt voor ca. 3% bij aan de mondiale door de mens gecreëerde CO₂-uitstoot. De 4e broeikasgas studie van de IMO uit 2020⁴ laat zien dat de gemiddelde CO₂-uitstoot per schip sinds de financiële crisis in 2008 weliswaar fors is afgenomen, maar ook dat de totale uitstoot van de sector op mondiaal niveau sinds 2012 weer is gegroeid en nog steeds toeneemt door de groei van het scheepvaartverkeer. Het is van groot belang, en Nederland maakt zich daartoe in IMO sterk, dat de stijging in de mondiale CO₂-emissies van de zeevaart zo snel mogelijk in dit decennium tot stilstand kom, en omgezet wordt in een structurele daling.

Verduurzaming van de zeevaart vergt een ingrijpende transitie naar o.a. de inzet van duurzame alternatieve brandstoffen en energiedragers. Die transitie verkeert

¹ Kamerstuk 31409, nr. 102

² Kamerstuk 22112, nr. 3201

³ Motie 31409, nr. 326

⁴ Het volledige rapport is beschikbaar op de website van de Internationale Maritieme Organisatie, <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Fourth-IMO-Greenhouse-Gas-Study-2020.aspx>

nog in een beginstadium en vraagt dat diverse ontwikkelingen parallel in gang gezet worden. Dit vraagt de inzet en samenwerking van een groot aantal partijen, zowel op internationaal als ook op nationaal niveau. Mede voortbouwend op de samenwerking in de nationale Green Deal en het Maritiem Masterplan zal het ministerie het initiatief nemen om samen met in Nederland actieve sectorpartijen (zoals de reders en de zeehavens) te komen tot een routekaart verduurzaming zeevaart. Deze zal inzichtelijk moeten maken hoe de maritieme sector in Nederland invulling wil gaan geven aan onder andere de voorstellen in het kader van fit-for-55, en hoe de inzet vanuit sector en overheid elkaar maximaal kunnen versterken. Aandachtspunten zijn o.a. het beschikbaar krijgen van de benodigde duurzame brandstoffen en het geschikt maken van de vloot voor het gebruik daarvan. De transitie naar een duurzame zeevaart zal gepaard gaan met hoge investeringskosten en lange doorlooptijden. Duurzame alternatieven zijn vooralsnog beperkt beschikbaar en verhoudingsgewijs veel duurder. De wereldwijde capaciteit voor vlootvernieuwing is niet onbeperkt en de levensduur van schepen beslaat gemakkelijk 20 à 25 jaar. Schepen die de komende jaren in gebruik worden genomen zullen daardoor in 2050 nog rondvaren. Daarom moet de transitie nu in gang gezet worden, zodat tijdig tot substantiële emissiereducties en klimaatneutraliteit kan worden bereikt. Naast regulerende maatregelen zullen bovendien stimulerende maatregelen nodig zijn, die de zeevaart ondersteunen in de transitie, daarbij rekening houdend met het internationale speelveld waarop de zeevaart opereert.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Kenmerk

IENW/BSK-2021/288020

Voor Nederland liggen hier ook kansen. Het sterke commitment van de Nederlandse maritieme sector om gezamenlijk te werken aan verduurzaming, in combinatie met de aanwezige kennis en innovatiekracht in het maritieme cluster, biedt kansen om zich te positioneren als voorloper in het ontwikkelen van benodigde duurzame technieken en het verduurzamen van de zeevaart. Als grootste leverancier van brandstoffen aan scheepvaart in Europa kan ons land koploper worden in de productie en levering van duurzame scheepsbrandstoffen. Dit vraagt een gezamenlijke koers en verdere samenwerking tussen de sleutelspelers, zoals de zeehavens, brandstofproducenten en –leveranciers, reders en kennisinstituten. De eerder in deze brief aangekondigde routekaart verduurzaming zeevaart moet hiertoe bijdragen.

Uitgangspunten en doelstellingen

In de nationale Green Deal hebben de Rijksoverheid en de Nederlandse zeevaartsector een ambitie neergelegd die verder gaat dan de in IMO gemaakte afspraken met betrekking tot CO₂-reductie. In het licht van de Europese Green Deal en de daaruit voortgekomen initiatieven, heeft het kabinet eerder haar commitment uitgesproken voor de doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050. In lijn hiermee wil het ministerie ook voor de internationale zeevaart toewerken naar een klimaat neutrale zeevaart in 2050. Bij de aangekondigde herziening van de IMO klimaatstrategie in 2023 zal Nederland inzetten op een vergelijkbare mondiale ambitie.

Om deze ambitie te realiseren is het kabinet voorstander van ambitieuze klimaatmaatregelen die effectief, uitvoerbaar en handhaafbaar zijn op zowel nationaal, Europees als mondiaal niveau. Van belang is dat maatregelen:

- moeten bijdragen aan daadwerkelijke verduurzaming van de zeevaart zelf;
- de benodigde investeringen in duurzame technologie en brandstoffen stimuleren, en daartoe business-cases tot stand helpen doen komen;
- in geval van EU maatregelen perspectief bieden op het tot stand brengen van maatregelen op mondiaal niveau (IMO).

Gezien het internationale karakter van de zeevaart geeft Nederland de voorkeur aan mondiale maatregelen, omdat deze een potentieel groter effect hebben, het risico op 'weglekeffecten' verkleinen, en een internationaal gelijk speelveld in stand houden. Omdat op IMO niveau vooralsnog onvoldoende voortgang wordt geboekt, is het kabinet voorstander van een effectief en ambitieus Europees klimaatbeleid dat stimulerend kan werken richting IMO. Het is reëel te verwachten dat tempo en dynamiek van EU-initiatieven hoger zullen liggen dan in IMO en dat de EU ook richting IMO een voortrekkersrol kan spelen in de verduurzaming van de zeevaartsector.

Inzet

Voor de verduurzaming van de zeevaart zet het ministerie in op drie sporen:

- 1) De transitie naar duurzame energiedragers;
- 2) Het stimuleren van investeringen in innovatie en ontwikkeling;
- 3) Marktgerichte maatregelen.

De transitie naar duurzame energiedragers

Duurzame brandstoffen zijn noodzakelijk om de beoogde emissiereductie te behalen. Nederland zet zich nationaal, Europees en in IMO in om de transitie naar alternatieve brandstoffen zo snel mogelijk in gang te zetten. In het bijzonder is daarbij aandacht nodig voor brandstoffen en energiedragers die de potentie in zich hebben om door te ontwikkelen naar daadwerkelijk klimaatneutrale prestaties. Om dit te doen moeten vraag én aanbod van deze brandstoffen worden gestimuleerd, inclusief het ontwikkelen van (IMO-)regelgeving om het (veilig) varen op duurzame brandstoffen mogelijk te maken.

Nederland is in EU verband voorloper in het stimuleren van de inzet van duurzame brandstoffen door het opnemen van een vrijwillige inboekbevoegdheid (zogenaamde 'opt-in') voor de zeevaart in de systematiek van de jaarverplichting Energie Vervoer en Hernieuwbare Brandstof Eenheden (HBE's)⁵. Daarmee moeten alle duurzame brandstoffen die onder de vrijwillige inboekbevoegdheid vallen voldoen aan de duurzaamheidscriteria en de reductiecriteria uit de Renewable Energy Directive. Deze opt-in zal tot 1 januari 2025 voortgezet worden en beoogt handelingsperspectief te geven voor de inzet van duurzame brandstoffen in de zeevaart. Aanvullend zijn in het Nederlandse duurzaamheidskader⁶ duurzaamheidscriteria voor biograndstoffen opgenomen. Hierin is bijvoorbeeld aangegeven dat de lucht- en scheepvaart een overbruggingstoepassing is voor de inzet van biograndstoffen en dat het kabinet zal inzetten op het versneld beschikbaar krijgen van alternatieve energiedragers. De duurzaamheidscriteria zijn verder uitgewerkt in de 'Kamerbrief over duurzaamheidscriteria voor biograndstoffen'⁷.

Om vanaf 2025 de vraag naar duurzame brandstoffen te stimuleren heeft de Europese Commissie het FuelEU Maritime voorstel gepresenteerd. De Commissie stelt met de verordening voor om zeeschepen die EU-havens aandoen, te verplichten tot reductie van de broeikasgasintensiteit van de gebruikte energie aan boord. Het kabinet ziet in het FuelEU Maritime initiatief goede kansen om de vraag naar hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart te

⁵ Als onderdeel van de nationale implementatie van de Renewable Energy Directive I en II

⁶ Kamerstukken II 2020-2021, 32 813 nr. 617

⁷ Kamerstukken II 2020-2021, 32 813 nr.721

stimuleren⁸. Om te zorgen dat de vraag naar geavanceerde biobrandstoffen, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en nul-emissie technieken tijdig wordt ingezet dringt Nederland aan op een hogere reductieverplichting voor 2025 en 2030. FuelEU Maritime maakt deel uit van een breder pakket aan maatregelen gericht op het stimuleren van inzet en gebruik van duurzame brandstoffen in de zeevaart waaronder de uitbreiding van het EU-ETS naar zeevaart, de herziening van de Renewable Energy Directive (RED), en de Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR)⁹. De verwachting is dat zowel de RED als de AFIR het aanbod van duurzame brandstoffen in de zeevaart zullen stimuleren. Hierbij is de verwachting dat de herziene RED zal leiden tot een toename van het aanbod van zero emissie brandstoffen en technieken in 2030. Ook staat het kabinet positief tegenover het voorstel tot het verplichten van de afname van walstroom. Het kabinet maakt daarom financiering vrij om de uitrol van walstroom installaties in zeehavens te ondersteunen (zie ook *'het stimuleren van investeringen in innovatie en ontwikkeling'*).

Naast het stimuleren van vraag en aanbod is het van belang dat tijdig duidelijkheid ontstaat over doelen, normering en aanvullende eisen voor duurzame brandstoffen. Dit is voor marktpartijen van belang voor de ontwikkeling van brandstoffen, hun infrastructuur en het ontwerp van schepen en motoren. In IMO wordt hiertoe gewerkt aan regelgeving, waarover momenteel onderhandeld wordt. Zo wordt in IMO gewerkt aan een zogenoemde "levenscyclus analyse" methode. Nederland, tezamen met de andere EU landen, de Commissie en de Verenigde Staten, wil dat hierbij gekeken wordt naar de emissies over de gehele levenscyclus ('well to wake') van een brandstof om te bepalen welke brandstoffen bijdragen aan de klimaattransitie. Daarnaast heeft Nederland tezamen met de andere EU landen en de Commissie een voorstel voor een wereldwijde broeikasgasstandaard voor scheepsbrandstoffen bij IMO ingediend. Dit voorstel ligt voor ter bespreking tijdens het volgende IMO milieucomité. In dit voorstel wordt gepleit voor het gebruik van de levenscyclus analyse om de broeikasgas intensiteit over de gehele keten van de brandstof vast te stellen en vervolgens te normeren met als doel om het wereldwijde gebruik van hernieuwbare brandstoffen te stimuleren.

Om in te kunnen spelen op de verschillende nationale en internationale initiatieven heeft het ministerie een eerste verkenning uitgevoerd naar het meest geijkte instrumentarium voor de verduurzaming van brandstoffen in de Nederlandse maritieme sector¹⁰. In vervolg hierop werkt het ministerie samen met ketenpartners, zoals zeehavens en brandstofleveranciers, aan een verdere verdieping van de mogelijke transitiepaden naar de inzet van duurzame brandstoffen en nul-emissie technieken voor de zeevaart, in het bijzonder in de Nederlandse context. Daarbij zal vraag en aanbod van alternatieve brandstoffen, waaronder de benodigde infrastructuur, in samenhang beoordeeld worden.

Het stimuleren van investeringen in innovatie en ontwikkeling

Om de klimaattransitie in de zeevaart te bewerkstelligen zijn investeringen nodig. Investeren in duurzame scheepstechnologie is momenteel niet rendabel door de hoge kosten van de vereiste investeringen. Ook is het prijsverschil tussen fossiele

⁸ Kamerstuk 22112, nr. 3189

⁹ Op hoofdlijnen richt ETS- zeevaart (COM(2021) 551 final) zich op CO₂-reductie in brede zin, de herziening van de RED (COM (2021) 557 final) op aanbod van hernieuwbare brandstoffen, de AFIR (COM (2021) 559 final) op de infrastructuur voor distributie van alternatieve brandstoffen.

¹⁰ "Impacts of FuelEU Maritime on the Dutch maritime sector"; bijlage 1

en hernieuwbare brandstoffen dusdanig hoog dat er internationaal onvoldoende investeringen aan de vraag- en aanbodzijde plaatsvinden om de benodigde transitie naar duurzame brandstoffen te stimuleren. Het creëren van een duurzame business-case is cruciaal als ook het laten neerdalen van verduurzamingskosten in de gehele waardeketen. Het ministerie verkent in 2022, samen met verladings, wat de mogelijkheden en voorwaarden hiertoe zijn.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Kenmerk

IENW/BSK-2021/288020

Om dit te realiseren heeft de Nederlandse maritieme sector samen met Nederlandse kennisinstellingen het Maritiem Masterplan gepresenteerd met als doel om Nederland voorop te laten lopen in de verduurzaming van de zeevaart. Het plan richt zich onder andere op onderzoek naar en ontwikkeling van schone technieken, duurzaam *launching customership* door de Rijksrederij en de marine, en de bouw van emissieloze civiele schepen. Het doel van het plan is om in 2030 50 emissieloze schepen in de vaart te hebben waarvan 10 van de Rijksrederij en 10 van de marine. De overige 30 zullen civiele schepen zijn. Het gehele plan (€ 365 mln. euro) is door het ministerie van Defensie, mede namens de ministeries van IenW en EZK ingediend voor cofinanciering door het Groeifonds. Vooruitlopend daarop is door het ministerie van EZK een subsidieregeling van €150 mln. opengesteld die helpt bij onderzoek en ontwikkeling van schone mobiliteit, waaronder €50 mln. voor de maritieme sector.¹¹

In het kader van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens is de energiebelasting op walstroom en de opslag duurzame energie- en klimaattransitie (ODE) per 1 oktober 2021 afgeschaft. Daarnaast is er € 214 mln. financiering vanuit het kabinet voorzien om havens te ondersteunen bij de uitrol van walstroom. Tot slot wordt gedurende de looptijd van de Green Deal jaarlijks € 1 mln. beschikbaar gesteld voor de validatie van duurzame technieken voor de zeevaart door middel van onderzoek, waarvan een eerste onderzoek is afgerond¹².

Marktgerichte maatregelen

Marktgerichte maatregelen voor de zeevaart helpen met het verduurzamen van de sector door het bieden van een prijsprikkel en kunnen leiden tot opbrengsten die ingezet kunnen worden voor het versnellen van investeringen in verduurzaming van sectoren met hoge reductiekosten. Discussies om te komen tot marktgerichte maatregelen vinden plaats in IMO en op EU niveau. De inzet van Nederland is om zowel op Europees als mondiaal niveau steeds naar een combinatie van normering en beprijzing toe te werken. Normering stelt grenzen aan bijvoorbeeld de koolstofintensiteit van scheepsbrandstoffen, waarmee langjarige duidelijkheid moet ontstaan voor het bedrijfsleven voor de ontwikkeling van producten en infrastructuur. Beprijzing moet er voor helpen zorgen dat de prijsverschillen tussen fossiele opties en duurzame alternatieven kleiner worden en er rendabele businesscases voor verduurzaming ontstaan. Ook het EU fit-for-55 pakket zet in op de combinatie van normeren en beprijzen. Zo stelt het FuelEU Maritime initiatief (steeds scherper wordende) grenzen aan de toegestane koolstofintensiteit van brandstoffen en introduceert de opname van zeevaart in het EU emissiehandelssysteem een CO₂ prijs. De komende periode zal ook in IMO over een mogelijke combinatie van maatregelen op mondiaal niveau gesproken worden. Gezien het internationale karakter van de zeevaart is het wenselijk om op mondiaal niveau deze thema's te verankeren om zo een internationaal gelijk speelveld in stand houden.

¹¹ Kamerstuk 35420, no. 269

¹² "Validation of alternative fuels, hydrogen in a combustion engine"; bijlage 2

EU ontwikkelingen

Het Europese Fit-for-55 pakket bevat het voorstel om zeevaart op te nemen in het Europese emissiehandelssysteem (EU ETS). Dit zou betekenen dat rederijen emissierechten moeten kopen voor hun CO₂ uitstoot binnen de scope van ETS. Het aantal rechten in het EU ETS wordt jaarlijks naar beneden gebracht waardoor de prijs voor rechten zal gaan stijgen. Het kabinet acht het signaal van belang dat ook de internationale zeevaart moet bijdragen aan het bereiken van de klimaatdoelen, onder meer door een effectief emissieplafond en ziet beprijzen van uitstoot als een randvoorwaarde om het grote kostenverschil tussen fossiel en duurzaam zeevervoer te verkleinen. Het kabinet kan daarom in principe steun geven aan het voorstel om het EU ETS uit te breiden met de zeevaartsector, waarbij wordt voorgesteld de vormgeving op een aantal punten te verbeteren. Het is van belang dat de vormgeving, in combinatie met de andere door de Commissie voorgestelde maatregelen (in het bijzonder de in FuelEU Maritime opgenomen normeringsvoorstellen), in voldoende mate invulling geeft aan de uitgangspunten van het kabinet: effectiviteit van emissiereductie binnen de sector, bespoediging van de transitie naar duurzame brandstoffen en bijdragen aan de totstandkoming van mondiale maatregelen. Met het oog op effectief klimaatbeleid én draagvlak, is het daarnaast van belang dat er in het verdere proces oog blijft voor de sectoren die hoge reductiekosten hebben en hoe deze voldoende kunnen worden ondersteund in deze opgave. Voorkomen moet worden dat door de hoge reductiekosten uitstel plaatsvindt van de benodigde investeringen en volstaan wordt met het gebruik van (goedkopere) emissierechten buiten de sector in plaats van emissiereductie binnen de zeevaart zelf. Om de (nu nog dure) investeringen in een duurzame zeevaart mogelijk te maken, is het beschikbaar komen van voldoende middelen van groot belang om tijdig de benodigde transitie in gang te krijgen. Momenteel zijn de onderhandelingen over het voorstel gaande waarbij Nederland actief de bovengenoemde standpunten inbrengt.

IMO ontwikkelingen

Voor de korte termijn (2030) zijn eerder dit jaar afspraken gemaakt over technische en operationele maatregelen om de koolstofintensiteit van bestaande schepen te reduceren. Schepen moeten hiermee voldoen aan een bepaalde mate van energie-efficiëntie. Als dit niet het geval is, moet een plan worden opgesteld die stelt hoe dit gecorrigeerd gaat worden. Toezicht vindt plaats door controle en certificering van de vlaggenstaat. Deze maatregelen zullen een positief effect hebben op de energy-efficiëntie van schepen en daarmee bijdragen aan het verkleinen van de kloof die met verdergaande transitie maatregelen overbrugd moet worden. Het ambitieniveau ervan bleef echter ruim achter bij hetgeen de EU-landen en andere ambitieuze landen gewenst hadden. Daarom is het voor Nederland van belang dat aanstaande marktgerichte maatregelen voor de middellange termijn een hoger ambitieniveau hebben.

Dit najaar wordt in IMO begonnen met de discussies over marktgerichte maatregelen voor de middellange termijn. Hiertoe zijn door meerdere landen en de (internationale) sector zelf al diverse voorstellen ingediend, zoals een mondiale heffing op CO₂ emissies of een emissiehandelssysteem met een emissieplafond (zoals bijv. ETS). Bij haar optreden in IMO heeft Nederland zich te houden aan een EU gecoördineerde positie. Mede met het oog op de lopende onderhandelingen over de fit-for-55 voorstellen, spreekt de EU (Commissie en lidstaten) in IMO nog geen voorkeur uit voor een specifiek instrument, maar pleit met andere ambitieuze landen voor het zo snel mogelijk ontwikkelen van effectieve

prijsprikkels die de vraag naar duurzame alternatieven helpen bevorderen. Leidende beginselen voor Nederland zijn hierbij o.a. dat de maatregelen daadwerkelijk moeten bijdragen aan verduurzaming van de sector zelf en business-cases voor investeringen in verduurzaming helpen verbeteren. Daarnaast zal Nederland er op letten dat maatregelen niet leiden tot een verslechtering van de concurrentiepositie en draagvlak van het Nederlandse (en Europese) bedrijfsleven en dat de sector met de maatregel zelf in staat wordt gesteld om de transitie te maken. Van belang is ook dat maatregelen uitvoerbaar, handhaafbaar en fraudebestendig zijn en niet tot onnodig hoge administratieve lasten voor sector, bedrijven en overheden leiden. In het bijzonder zal Nederland oog houden voor de positie van ontwikkelingslanden en kleine eilandstaten, en het goed en zorgvuldig besteden van eventuele fondsen die voortvloeien uit maatregelen, bijvoorbeeld ten behoeve van duurzame scheepvaarttechniek en haveninfrastructuur.

Bovenstaande beginselen zijn door Nederland ingebracht in een gezamenlijk document dat de EU landen en de Commissie hebben ingediend voor de aankomende vergadering van het IMO milieucomité; met als doel om de hierin opgenomen principes toetsingskader te laten zijn voor huidige en toekomstige voorstellen voor marktgerichte maatregelen.

Tot besluit

De zeevaartsector staat aan het begin van een ingrijpende en langlopende transitie naar klimaatneutraliteit. Nederland wil voortvarend te werk gaan om de gestelde klimaatambities te behalen en hiermee inspelen op de kansen die dit biedt aan het brede Nederlandse maritieme cluster. Dat vraagt om intensieve inzet en samenwerking op nationaal, Europees en mondiaal niveau.

Nationaal zal voortgebouwd worden op de reeds in de Green Deal gestarte samenwerking, waarbij de brede betrokkenheid van ketenpartners (inclusief bijvoorbeeld verladers en financiële instellingen) van belang is. Aan deze samenwerking zal de komende periode verder vorm gegeven worden, o.a. via de eerder genoemde gezamenlijk op te stellen routekaart. Uitwerking en realisatie van het Maritiem Masterplan, voortbouwend op de lopende aanvraag in het Nationaal Groeifonds, zullen hierin een belangrijke plaats innemen.

Op Europees niveau trekt Nederland al intensief op met een aantal andere gelijkgestemde Europese landen in een "EU-koplopersgroep"¹³. Op IMO niveau werkt Nederland samen in de zogenaamde "Shipping High Ambition Coalition" (SHAC). Naast ambitieuze EU lidstaten¹⁴ nemen hieraan ook eilandstaten uit de Pacific deel, evenals Nieuw-Zeeland, Mexico, Canada en sinds kort ook de Verenigde Staten. Het bereiken van internationale overeenstemming over klimaatmaatregelen voor de zeevaart is geen sinecure. Er is sprake van een grote diversiteit aan landen en belangen en een verbrokkelde steun voor ambitieus klimaatbeleid. Een actieve inzet van Nederland en andere EU-lidstaten, samen met voldoende ambitieuze partners van buiten de EU, is noodzakelijk om voortgang te boeken. Nederland zal deze samenwerking blijven zoeken, zoals ook blijkt in het kader van de recente "Clydebank Declaration". Dit initiatief van het Verenigd Koninkrijk, en mede ondertekend door Nederland, is op 10 november jl. gepresenteerd tijdens COP26 in Glasgow, en heeft als doel om in dit decennium

¹³ Het gaat hier om de volgende landen: Denemarken, Frankrijk, Zweden, Finland, Duitsland, België

¹⁴ Het gaat hier om de volgende landen: België, Duitsland, Denemarken, Spanje, Finland, Frankrijk, Ierland, Italië en Zweden (en de Europese Commissie)

tenminste zes zero-emissie scheepvaartroutes te realiseren tussen twee (of meer) havens.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

In deze brief zijn de hoofdlijnen geschetst waarlangs gewerkt gaat worden aan het in gang zetten van de vereiste klimaattransitie in de zeevaart. De komende periode zal hieraan verder invulling, uitwerking en aanscherping worden gegeven. Het is het voornemen om uw Kamer jaarlijks per brief op de hoogte te stellen van de voortgang.

Kenmerk
IENW/BSK-2021/288020

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. B. Visser