

**31 409                      Zee- en binnenvaart**

**Nr. 462      Verslag van een schriftelijk overleg**  
Vastgesteld 5 augustus 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 4 juni 2024 over het ontwerp van de Tijdelijke subsidieregeling walstroom zeeschepen 2024-2027 (Kamerstuk 31 409, nr. 452).

De vragen en opmerkingen zijn op 19 juni 2024 aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 5 augustus 2024 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Postma

Adjunct-griffier van de commissie,  
Meedendorp

## Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de bewindspersoon

De leden van de PVV-fractie vragen hoeveel woningen er zijn gebouwd dankzij de stikstofwinst uit de eerste regeling en hoeveel woningen de minister verwacht te kunnen bouwen naar aanleiding van de beoogde stikstofwinst uit deze regeling.

Op dit moment is nog onduidelijk hoeveel woningen gebouwd kunnen worden dankzij de reductie van stikstofdepositie vanuit de eerste regeling. De subsidieregeling heeft gestuurd op de stimulering van walstroomprojecten in zeehavens met de grootste stikstofreductie op met stikstof overbelaste Natura 2000-gebieden in de kustprovincies. Dit heeft geresulteerd in 17 walstroomprojecten met positieve effecten op de stikstofdepositie in met stikstof overbelaste Natura 2000-gebieden (zie ook de tabel hieronder). Hierbij is het streven om, daar waar mogelijk, een deel van de stikstofreductie beschikbaar te gaan stellen aan de woningbouwopgave via het stikstofregistratiesysteem (SSRS). Momenteel verkent het ministerie van LNVN, samen met de ministeries van BZK en IenW, welke walstroomprojecten (en de daarmee gerealiseerde depositiereductie) het meest geschikt zijn (en voldoen aan de voorwaarden, zie verderop in deze brief) om in te zetten in het SSRS.

De leden van de PVV-fractie vragen daarnaast om een inschatting van de reductie van stikstofdepositie die de walstroomprojecten gaan opleveren. In onderstaande tabel wordt een inschatting gegeven van de vooraf berekende reductie van stikstofdepositie.

<b>Tender-ronde</b>	<b>Project categorie</b>	<b>Subsidie-bijdrage</b>	<b>Vooraf berekende Ndep effect*</b>
T1	Offshore terminal		
	Multipurpose terminal		
	Cruise terminal		
	Cruise terminal		
	Containerterminal		
	Ferryterminal		
	<b>Totaal T1</b>	<b>€ 10.000.000</b>	<b>0,51935</b>
T2	Scheepswerf		
	Scheepswerf		
	Ferryterminal		
	<b>Totaal T2</b>	<b>€ 4.849.108</b>	<b>1,11386</b>
T3	Scheepswerf		
	Scheepswerf		
	<b>Totaal T3</b>	<b>€ 3.708.910</b>	<b>0,67253</b>
T4	Scheepswerf		

	Ferry terminal		
	Offshore terminal		
	Offshore terminal		
	Kade chemische industrie		
	Scheepswerf		
	<b>Totaal T4</b>	<b>€ 4.146.683</b>	<b>1,50683</b>
	<b>TOTAAL</b>	<b>€ 22.704.702</b>	<b>3,81257</b>

**\*mol/ha/j binnen  
25 km**

Aangezien in de vorige subsidieregeling sprake was van onderuitputting vragen de leden van de PVV-fractie of er voor de nieuwe regeling voldoende interesse is. Medio vorig jaar is, mede naar aanleiding van de optredende onderuitputting, een interessepeiling onder stakeholders uitgevoerd. Hieruit kwam naar voren dat het tijd kost om walstroomprojecten voor te bereiden. In de eerste tender van de vorige subsidieregeling zijn direct de 'rijpe' projectvoorstellen ingediend. De projecten die nog in voorbereiding zijn of waarvoor de investeringsbeslissing nog moet worden genomen, sloten vervolgens niet altijd aan bij de timing van openstelling van de volgende tenders uit de vorige regeling, die elkaar snel opvolgden. Door respondenten is aangegeven dat er de komende jaren nog meerdere walstroomprojecten aan komen, waarbij subsidie helpt in versnelde realisatie hiervan. Op basis van de interessepeiling is het budget van de ontwerperegeling gespreid over een langere periode. Daarmee kunnen naar verwachting alle aanvragen die nog worden verwacht van subsidie worden voorzien, en zal deze regeling daarmee bijdragen aan verdere versnelde realisatie van walstroomprojecten. Dit draagt bij aan zowel reductie van stikstofdepositie, reductie van CO2 en luchtverontreinigende emissies als van geluid.

Tenslotte vragen de leden van de PVV-fractie om meer duiding over de verdeling van de inzet van de reductie van stikstofdepositie tussen de doelen van deze regeling en die van de subsidieontvanger (indien relevant). Om duidelijkheid te bieden aan de subsidieontvanger is aangegeven dat de subsidieontvanger de optredende reductie van stikstofdepositie desgewenst deels zelf kan inzetten voor intern of extern salderen. Dit geldt dan voor het deel van de investering dat niet is gefinancierd met de subsidie en onder de voorwaarde dat dit past binnen de geldende wet- en regelgeving. Andersom kan door de overheid in principe alleen het deel van de stikstofreductie dat met subsidie (maximaal 35%) is gerealiseerd, worden ingezet voor de doelen van deze regeling. Het gaat dan om natuurbehoud en -verbetering en het mogelijk maken van ruimtelijke ontwikkelingen die gebruik maken van het SSRS. Als de subsidieontvanger het eigen gefinancierde deel van de reductie

niet inzet voor intern of extern salderen, komt de stikstofreductie overigens ook ten goede aan natuurbehoud en -verbetering.

De leden van de BBB-fractie vragen in hoeverre de inzet op de verdere uitrol van walstroom raakt aan het probleem van netcongestie. In de vorige subsidieregeling heeft netcongestie nog nauwelijks tot belemmeringen geleid voor de walstroomprojecten. Het klopt echter dat netcongestie op specifieke locaties een belemmering kan gaan vormen voor de uitrol van walstroom. IenW is voor walstroom, maar ook voor elektrificatie van andere mobiliteitssectoren, direct betrokken bij de kabinetsaanpak van netcongestie die wordt getrokken door het ministerie van KGG. Zo wordt in de brief van de vorige minister van EZK over netcongestie (DGKE-DE/38035955) van 18 oktober 2023 (Kamerstuk 29 023, nr. 451) ook specifiek ingegaan op walstroom. Cruciaal is dat de netcapaciteit versneld wordt uitgebreid en dat daar waar mogelijk op korte termijn de benutting van de bestaande capaciteit, met bijvoorbeeld congestiemanagement maatregelen, optimaal wordt benut.

Tenslotte vragen de leden van de BBB-fractie of geborgd kan worden dat een deel van de stikstofreductie ingezet wordt voor de doelen van het stikstofregistratiesysteem (SSRS), zoals woningbouw in kustprovincies. Bij het opstellen van de regeling is zo goed mogelijk rekening gehouden met het doel om een deel van depositiereductie in te zetten als vulling van het SSRS<sup>1</sup>, naast het oorspronkelijke doel van de regeling: het realiseren van depositiereductie voor natuurbehoud en -verbetering. Vanuit het SSRS kan een deel van de depositiereductie gebruikt worden voor de SSRS doelen, waaronder woningbouw. Het daadwerkelijk inzetten van reductie uit walstroom voor toestemmingsverlening (via SSRS) is echter complex en kent veel onzekerheden. Zo is aan de voorkant onzeker of er subsidieaanvragen worden ingediend met een voor toestemmingsverlening voldoende zekere en vooraf voorspelbare reductie. Daarbij moet bijvoorbeeld vooraf zeker zijn hoeveel schepen voor hoeveel tijd daadwerkelijk walstroom zullen gebruiken, en tot hoeveel emissie en depositiereductie dat leidt. Daarbij moet de depositiereductie geborgd worden door middel van afspraken met het bevoegd gezag en de subsidieaanvrager (zoals aanpassen vergunning) en moet rekening gehouden worden met het additionaliteitsvereiste.

---

<sup>1</sup> Conform de kamerbrief van 30 juni 2021 (kenmerk DGA-DAD / 21135239) Kamerbrief over stand van zaken Subsidieregeling sanering varkenshouderijen | Kamerstuk | Rijksoverheid.nl (Kamerstuk 28 973, nr. 244)