



**Port of
Rotterdam**



provincie **HOLLAND**
ZUID

De minister van Infrastructuur en Waterstaat
De heer Mark Harbers
Rijnstraat 8 Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 28-11-2022
Ons kenmerk HBR-2370422
Aantal bijlagen 1

Geachte heer Harbers,

Er ligt een grote opgave om de uitstoot van CO₂, stikstof en fijnstof van de binnenvaart te verminderen. Binnenvaart is bij uitstek voor Nederland een belangrijke vervoersmodaliteit, ook om de congestie op de weg te verminderen (*modal shift*). Er zijn ambitieuze verduurzamingsdoelstellingen neergelegd op nationaal en op internationaal niveau. Deze doelstellingen gaan uit van een sector die in 2050 nagenoeg volledig emissievrij en klimaatneutraal is. Ook voor 2030 en 2035 zijn ambitieuze tussendoelen neergelegd¹. Studies van onder andere de Centrale Commissie voor de Rijnvaart wijzen uit dat de binnenvaartsector de energietransitie niet op eigen kracht in gang kan zetten². Er bestaat geen exclusieve techniek die voor de gehele binnenvaartsector de oplossing gaat brengen naar zero emissie of klimaatneutraal. Dit is voornamelijk afhankelijk van type schip, vervoerde lading en vaarprofiel. Diezelfde studies wijzen echter uit dat naast batterijen ook waterstof een onderdeel is van de oplossing. Door de structuur van de binnenvaart is dit een moeilijke sector om uitstoot te verminderen, onder andere door de lange afschrijvingstermijnen voor motoren en de vele relatief kleine bedrijven. Steun van de overheid, zowel met behulp van subsidies als met flankerend beleid, is een harde noodzaak om de 'concurrentie' met de fossiele brandstof en infrastructuur aan te kunnen. Er is op dit moment zelfs sprake van een ongewenste *reverse modal shift* door de huidige marktontwikkelingen. Zonder steun gaat een transitie met de genoemde doelstellingen simpelweg niet lukken. Er is geen enkele tijd te verliezen.

Het afgelopen jaar is voor batterij-elektrisch varen een mooie stap gezet met een bijdrage uit het Nationaal Groeifonds. Voor waterstof kon deze stap helaas dit jaar nog niet worden gezet. Dat was begrijpelijk gezien de grote financiële opgave, maar ook spijtig, omdat er nu concrete stappen moeten worden gezet om überhaupt in 2030 een substantieel aantal schepen in de vaart te hebben. Die mogelijkheden zijn er.

¹ Zie onder meer het Klimaatakkoord, de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens, de Verklaring van Mannheim en de Europese Green Deal.

² <https://www.ccr-zkr.org/12080000-nl.html>

Drie scheepsondernemers hadden voor 'varen op waterstof', met actieve steun van de initiatiefnemers van het RH₂INE-netwerk, Provincie Zuid Holland en Havenbedrijf Rotterdam, een voorstel ingediend voor de (om)bouw van 12 op waterstof aangedreven schepen, in zowel de 2^e ronde van het Nationaal Groeifonds (NGF) als voor het verkrijgen van de IPCEI-status. In beide tijdrovende en kostbare procedures – eigenlijk volstrekt onmogelijk voor MKB-bedrijven – is het team goed ondersteund door uw ministerie. Het heeft helaas niet tot het gewenste resultaat geleid.

Op basis van de uitgebreide terugkoppeling van respectievelijk de commissie Dijsselbloem en RVO, is een nieuw ketenbreed consortium gevormd onder de naam 'Condor, een RH₂INE - project'. Dit consortium van grotendeels private partijen heeft een nieuw voorstel geformuleerd, een duidelijk opschalings- perspectief geschetst en voor een nieuwe propositie gekozen, waarbij de investeringen niet meer volledig vallen bij de schippers. Hier verwijzen we ernaar dat dit volledig voldoet aan wat er vorige keer als commentaar was op het voorstel. Geleid door de feedback van de eerdere trajecten en van uw ministerie, denken wij nu een duidelijk kansrijker voorstel te hebben dan voor NGF2.

Dit voorstel loopt nu aan tegen de nieuwe spelregels van NGF3. Er is nu sprake van twee routes: een departementale en een nieuwe subsidieroute. Uw ministerie heeft ons geadviseerd de nieuwe route te nemen, ondanks dat wij een voorkeur hadden voor een indiening via het departement. Maar zowel het ministerie als wij waren ons er niet van bewust dat er een verschil was in de mogelijkheden voor beide routes. Sinds de introductie van de subsidieroute begin oktober en het beschikbaar komen van de onderliggende verplichte formats/fiches van enkele weken geleden, is het duidelijk dat RVO alleen aanvragen wenst die zwaar leunen op research en innovatie en daarmee dus onder een nogal specifiek staatssteunregime vallen.³ Dit is uitermate geschikt voor 'uren'-fabrieken, zoals universiteiten en R&D-instituten, maar geeft veel minder ruimte voor ondernemers en investeringen. Hiervan afwijken is onmogelijk volgens RVO. Het leidt voor Condor in ieder geval niet tot een werkende business case door de resulterende geringe subsidie-intensiteit. Condor betreft geen R&D, maar juist de toepassing van bestaande technologieën op een *no regret*-basis. Nieuwe technologieën, zoals vloeibare waterstof en LOHC, maar ook batterijcontainers, kunnen hierop aanschakelen. De vergelijking én complementariteit met het in NGF2 gehonoreerde ZES-project is hiermee gelegd.

Een schip blijkt sowieso lastig in de verplichte formats in te passen. Voor de eerste schepen toont de Condor business case een benodigde steunintensiteit van minimaal 50%. Dit lijkt dus door de NGF3-subsidieroute niet geboden te kunnen worden. Na advies vorige week van staatssteunexperts⁴, blijkt dat er voor de departementale route meer mogelijkheden zijn⁵, bijvoorbeeld via het milieusteunkader (wat binnenkort wordt uitgebreid) of via de CEEAG-route,

³ Artikelen 25 t/m 31 van de AGVV

⁴ PWC

⁵ Bestuurlijke Afspraken Departementale Route Nationaal Groeifonds

om maatwerk te leveren. Tijdens het IPCEI-proces eerder dit jaar hebben wij al expliciet gevraagd om ons te betrekken in een dergelijke route, maar daarvoor was de tijd toen niet rijp zowel aan onze als aan jullie kant.

Wij kunnen ons niet veroorloven nogmaals een volledige procedure te doorlopen die weinig kans van slagen maakt. Dat zal de motivatie van alle betrokken ondernemingen, juist de koplopers van de sector, ernstig en misschien voorgoed verstoren. En dat zet op haar beurt de ontwikkeling naar emissievrije binnenvaart verder op achterstand. Hetzelfde geldt voor de reputatie van het zorgvuldig opgebouwde RH₂INE-netwerk dat intussen goede tractie heeft in de landen aan de belangrijkste corridors. RH₂INE is een sprekend voorbeeld in Brussel van de Nederlandse lobby om zogenaamde *Synergy*-voorstellen te ontwikkelen (sector overstijgend tussen energie en infrastructuur), echter in tegenstelling tot andere partners, als enige nog zonder steun vanuit de Rijksoverheid.

Wij vragen u vriendelijk maar dringend om kennis te nemen van deze situatie en ons te adviseren wat we in dit stadium moeten doen. De belangrijkste korte-termijn opties zijn in onze ogen:

- a. *doorgaan op de NGF3-subsidieroute in de hoop dat in een later stadium gekeken wordt naar een passender staatssteunkader in samenwerking met de betrokken ministeries*
- b. *overstappen op de NGF3-departementale route en met steun van uw ministerie een propositie formuleren met het best passende staatssteunkader*
- c. *bewandelen van een alternatieve funding-route in samenwerking met het ministerie, bijv. via maatwerk ter vermindering van stikstof of het perceel "vroege fase opschaling" uit het klimaatfonds.*

Het behoeft geen enkele toelichting hoe belangrijk uitstootreductie van goederenvervoer is voor de haven van Rotterdam en de provincie Zuid-Holland. Haar gezamenlijk projectteam is er nog steeds van overtuigd dat ze een voorstel heeft dat steun verdient en dat niet moet afketsen door een vooraf gekozen en voor schepen moeilijk passend staatssteunkader.

In het kader van de terechte focus op stikstof- én CO₂-reductie moet het toch mogelijk zijn de binnenvaart te ondersteunen met wel een passende subsidie die dit moeilijke kip-ei probleem definitief doorbreekt. Dat kan alleen met expliciete steun van uw ministerie. De NGF3 subsidieroute (optie a) lijkt daarvoor een moeilijke route. Opties b en/of optie c kan alleen in eendrachtige en snelle samenwerking met uw ministerie een succes worden.



**Port of
Rotterdam**



provincie **HOLLAND**
ZUID

We hopen op uw steun en we zijn natuurlijk te allen tijde bereid om dit verder toe te lichten.

Hoogachtend,

Jeannette Baljeu
Gedeputeerde

Boudewijn Siemons
COO HBR

Kopie:

- Havenbedrijf Rotterdam
- Provincie Zuid Holland
- Projectleider Condor

- Ministerie I&W

Annex: Condor concept