

Reactie KBN op de consultatie RED III

Onderstaand treft u de tekst van de uitstaande consultatie en de reactie van KBN op deze vragen. Voor verdere vragen kunt u contact op nemen met het kantoor.

DE OPEN CONSULTATIE

In het kort

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging voor van het Besluit energie vervoer. Met deze wijziging wordt een deel van de Europese richtlijn Hernieuwbare Energie (ook wel RED-III) in de Nederlandse regelgeving opgenomen. Deze wijziging verplicht brandstofleveranciers om elk jaar (tot en met 2030) CO₂-ketenemissies terug te dringen. De precieze wijzigingen staan beschreven in het document ‘Overzicht wijzigingen’, dat u kunt bekijken onder ‘Relevante documenten’.

Wat is het doel?

- Verminderen van de CO₂-uitstoot in de mobiliteitssector;
- Stimuleren van de energietransitie in de mobiliteitssector;
- Behalen van Europese doelen om de klimaatcrisis aan te pakken;
- Vervangen van fossiele brandstof door duurzame energiedragers zoals biobrandstof, hernieuwbare waterstof (en daarop gebaseerde brandstoffen) en elektriciteit;
- Bieden van investeringszekerheid aan producenten van duurzame energie.

Wilt u reageren?

U kunt tot en met 6 december 2024 via deze website reageren op alle onderdelen van het besluit en de toelichting.

1. Welk effect verwacht u dat de aanpassing van het besluit heeft op uw organisatie?
2. Er wordt voorgesteld dat er verplichtingen komen tot en met 2030. Is die horizon lang genoeg om investeringen te nemen? Moet Nederland ook na 2030 verplichtingen instellen?
3. Kan uw bedrijf uit de voeten met de voorgestelde wijzigingen? Waarom wel/niet?
4. Is de vrije ruimte in uw sector van waarde? Of kan het net zo goed of zelfs beter zonder?

REACTIE KBN OP OPEN CONSULTATIE

AD1: Welk effect verwacht u dat de aanpassing van het besluit heeft op uw organisatie?

De invoering van REDIII gaat zondermeer kostenverhogend werken voor de binnenvaart, maar biedt ook mogelijkheden voor vergroening en het doorbelasten van kosten voor vergroening, hetgeen anders niet of nauwelijks mogelijk zou zijn. Het voor eigen rekening vergroenen is voor de meeste binnenvaartbedrijven niet haalbaar. Ook niet bij de huidige lage HVO prijzen die in Nederland mogelijk zijn gemaakt door de HBE verrekening met het wegvervoer in RED II¹.

Daartegenover staat dat hogere operationele kosten in de binnenvaart zullen worden doorberekend in de transportketen. Dit versterkt de negatieve MODAL SHIFT die nu al gaande is als gevolg van de energietransitie en de gevolgen van de stikstofproblematiek op o.a. het vervoer van bouwmaterialen en veevoeders. Vermoedelijk zal deze daling doorzetten en dat kan sommige deelsegmenten hard raken. Dit betreft niet alleen kolenvervoer en tankvaart maar ook het segment met kleinere schepen. Bij kleine schepen geldt dat als deze eenmaal wegvallen, ze vrijwel niet meer terug komen.

Door de binnenvaart net als het wegvervoer ook onder RED III te laten vallen zal er meer vracht met andere modaliteiten vervoerd gaan worden. Andere modaliteiten zijn minder energie efficiënt en zullen meer energie vragen en/of CO₂ uitstoten. Dit negatieve effect zal met de invoering van ETS2 stapsgewijs worden gecompenseerd door een hogere CO₂ prijs, maar dat proces gaat geleidelijk aan en neemt in de eerste jaren de zorgen over een aanhoudende negatieve MODAL SHIFT niet weg. Invoering RED III vraagt dus om extra aandacht voor MODAL SHIFT.

Het negatieve effect van RED III op de MODAL SHIFT wordt groter als de binnenvaart ook onder ETS2 gaat vallen. Hierbij moet opgemerkt worden dat deelname aan ETS2 wel noodzakelijk geacht wordt voor de vergroening van de binnenvaart. Om ongewenst verlies van marktaandeel tegen te gaan is het van belang dat opbrengst van de door de binnenvaart gecreëerde emissierechten zo veel mogelijk (in principe volledig) ten goede komt aan het versterken van de positie van de binnenvaart als geheel. Hierbij moet nadrukkelijk breder worden gehandeld dan alleen het subsidiëren van enkele zero emissie schepen. Minstens zo belangrijk is het verstrekken van subsidie op schonere (Stage V) motoren in combinatie met FAME, HVO en E-Diesel. Daarnaast is het van belang om toeleveranciers nog véél meer te ondersteunen in het ontwikkelen en

¹ NB. recent is op scheepsmotorenevent een indicatie afgegeven van 60 cent per liter voor gasolie en 120 cent voor HVO in België (zonder verrekening) en 70 cent (met HBE verrekening in Nederland). Zelfs bij een relatief klein verschil van 10 cent (of 16%) bedraagt het effect op de totale exploitatie nog steeds c.a. 5% (als het brandstofverbruik c.a. 30% van kosten uitmaakt). Dit is een heel groot deel van de totale marge.

certificering van nieuwe schone aandrijfsystemen op alternatieve brandstoffen. De markt voor binnenvaart motoren is immers te klein om een snelle introductie van nieuwe motoren (e.d.) commercieel mogelijk te maken. Dat afgezien van de grote uitdagingen in regelgeving voor certificering van motoren op alternatieve brandstoffen.

AD2: Er wordt voorgesteld dat er verplichtingen komen tot en met 2030. Is die horizon lang genoeg om investeringen te nemen? Moet Nederland ook na 2030 verplichtingen instellen?

Invoering RED III gaat binnenvaartondernemers helpen om de slag richting vergroening te maken, maar tot 2030 zijn er naast HVO (en FAME) nauwelijks alternatieven. Batterijen kunnen rond 2030 mogelijk in bepaalde niche markten uit (zoals passagiersvaart of vaartuigen voor publieke taken op bepaalde, vooral kortere, trajecten). Voor waterstof en methanol zijn de uitdagingen aanzienlijk groter. Zowel qua regelgeving (NRMM) als beschikbare technologie en beschikbaarheid van betaalbare brandstoffen. Het is niet ondenkbaar dat deze technologieën pas na 2035 commercieel haalbaar zijn. De geschetste horizon met doelen voor 2030 lijkt daarmee te kort.

In eerste instantie zal de binnenvaart dus vooral overstappen op HVO (of eventueel FAME). Bij voldoende beschikbaarheid is er geen probleem, maar opschalen van productiefaciliteiten voor HVO is wel een zorg (denk aan stilleggen bouw fabriek Shell in Rotterdam). Tot 2030 kan RED III een boost gaan geven aan de verduurzaming in de binnenvaart, al kan RED III aanvankelijk wel eens slechter uitpakken dan RED II omdat levering van rechten aan wegvervoer niet meer toegestaan is. Levering van rechten aan de luchtvaart kan wel helpen om de kosten voor HVO in de binnenvaart te drukken.

Het initiële effect van deze omschakeling van RED II naar RED III op de HVO prijs in de binnenvaart is dus nog onduidelijk, maar het is goed denkbaar dat de prijs aanvankelijk zal gaan stijgen. Vermoedelijk zal het aandeel dat de binnenvaart levert groter worden dan de voorgeschreven percentages doordat leveranciers van alternatieve brandstoffen in de binnenvaart vrije rechten gaan creëren voor levering aan de luchtvaart. Na 2030 nemen de zorgen over beschikbaarheid van HVO aanzienlijk toe door vereiste fysieke SAF bijmengverplichting in de luchtvaart en opschaling daarvan. Het is zaak nu al te beginnen met het planologisch inpassen en mogelijk maken van opschaling van nieuwe fabrieken (voor zover dat nog niet voldoende gebeurt). Als productiefaciliteiten aan het water worden gebouwd kan de binnenvaart in de aan- en afvoer van grondstoffen en eindproducten een belangrijke bijdrage leveren.

RED III wordt kracht bijgezet door ETS2, maar ETS2 is minder effectief in het versnellen van de vergroening dan RED III omdat zij zuiver kostenverhogend werkt terwijl RED III een kruislingse subsidie van fossiele naar duurzame brandstof bewerkstelligt. In dit opzicht zou RED III ook na 2030 verder aangescherpt mogen worden. Dat zorgt ervoor dat de

kosten voor verduurzaming beter gespreid worden en stelt de binnenvaart in staat om eerder op alternatieve brandstoffen over te stappen (inclusief HVO en FAME).

AD3: Kan uw bedrijf uit de voeten met de voorgestelde wijzigingen? Waarom wel/niet?

Voor een binnenvaartondernemer is de voorgestelde opzet in principe goed werkbaar. Administratieve lasten zijn minimaal omdat deze bij de brandstofleveranciers liggen. De meerkosten op fossiele brandstof worden doorbelast op verladers. Wel moet er nog veel nadrukkelijker sprake zijn van een gelijk speelveld met alle modaliteiten en dat betekent dus **ook** ten opzichte van vervoer over het SPOOR en door BUISLEIDINGEN. Hoe dit uit pakt op goederenspoorvervoer wordt niet duidelijk uit de beleidsdocumenten (we lezen hier niets over terug en het lijkt alsof dit niet meegenomen is). Buisleidingen zijn ook niet meegenomen in de RED III. Het niet meenemen van alle modaliteiten is bezwaarlijk omdat de MODAL SPLIT in binnenvaart al onder druk staat. Hier zou meer aandacht aan mogen worden besteed bij de implementatie van RED III. Waar dat niet nu al binnen RED III geregeld is zouden voor alle modaliteiten tussendoelen moeten worden geformuleerd voor 2030, inclusief aanvullende maatregelen te benoemen indien de tussendoelen niet bereikt worden (en dus niet alleen voor de zee- en binnenvaart, het wegvervoer en de luchtvaart, maar ook voor het spoor en de buisleidingen).

AD4: Is de vrije ruimte in uw sector van waarde? Of kan het net zo goed of zelfs beter zonder?

De vrije ruimte is een groot goed omdat het kosten efficiëntie in de hand werkt en omdat het de binnenvaart middels verkoop van rechten helpt om een overstap naar HVO te maken. Het gaat hierbij dus niet zozeer om de vrije ruimte in onze eigen sector (die we vermoedelijk niet nodig hebben) als meer om de vrije ruimte bij andere sectoren. Het ontbreken van vrije ruimte in het wegvervoer is voor de binnenvaartsector onwenselijk. Dit omwille van twee redenen. Ten eerste valt hiermee de huidige hefboom op verduurzaming voor de binnenvaart weg die er nu voor zorgt dat HVO geen 120 cent maar slecht 70 cent per liter kost. We hopen nu op een vergelijkbaar effect door leveringen aan de luchtvaart, maar had beter geweest als ook het wegvervoer een vragende partij had kunnen blijven. Ten tweede geldt dat het wegvervoer bij gebrek aan voldoende snelle opschaling naar elektrificatie ook veel HVO gaat vragen terwijl die brandstof voor de binnenvaart hard nodig is. Het behoud van enige vrije ruimte in het wegvervoer kan dus helpen om de binnenvaart sneller te verduurzamen.

OVERIGE OPMERKINGEN

Tenslotte is er nog een raakvlak met de toekomstige certificering van scheepmotoren. Het zou goed zijn als er duidelijk beleid komt waaruit blijkt dat de binnenvaart in lengte van jaren met dieselmotoren (stage V of nieuwe standaard) mag blijven varen. De

duurzame levenscyclus van binnenvaartschepen is minimaal 25 jaar tot ruim 40 jaar terwijl in het wegvervoer en industrie 5-10 jaar gebruikelijk is. Het zou hier moeten gaan om schone verbrandingsmotoren, maar niet perse om zero emissie aandrijving. Wellicht is 90%-95% reductie van schadelijke stoffen zoals PM en NOx ook voldoende voor de luchtkwaliteit. Dit zou de sector beter in staat stellen om sneller een kosteneffectieve bijdrage te leveren aan het beperken van de stikstofuitstoot, het energie efficiënt maken van de transportsector, het mitigeren van het klimaatprobleem en het leefbaar houden van West Europa en Nederland in het bijzonder.

Zoals het nu geregeld is wordt er in feite op aangestuurd om niets te ondernemen. Het is niet duidelijk hoe lang er nog potentieel is om door te varen met een nieuwe Stage V motor en alternatieven zijn de 5 tot 10 jaar ook niet kosteneffectief voorhanden.

Voor verdere vragen kunt u contact opnemen met de betreffende beleidsadviseurs op ons kantoor.