

Reactie op de 'Wijziging Besluit energie vervoer REDIII' van Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Datum 6 december 2024

Havenbedrijf Rotterdam N.V. maakt graag gebruik van de mogelijkheid om een reactie te geven op de voorgenomen Wijziging Besluit energie vervoer ter implementatie van de herziene richtlijn hernieuwbare energie (RED-III).

Het havenbedrijf (HbR) streeft naar een klimaatneutrale haven in 2050 en zet in op een vergaande en samenhangende energietransitie in diverse sectoren, zoals transport, industrie en energievoorziening. Hiermee beogen wij een duurzaam toekomstperspectief te creëren voor de haven en een belangrijke bijdrage te leveren aan het behalen van de nationale klimaatdoelen. De nu voorliggende Wijziging Besluit energie vervoer (RED III) speelt hierin een belangrijke rol.

HbR onderschrijft de doelen van het Besluit energie vervoer, namelijk het voldoen aan de Europese CO₂-reductiedoelen voor de mobiliteitssector in 2030 en het bijdragen aan de nationale klimaatdoelen. Wij waarderen de inspanningen van het Rijk bij de totstandkoming van de voorgestelde wijzigingen, maar zijn tegelijkertijd bezorgd over de toenemende complexiteit van de systematiek. Bezorgdheid bestaat ook over enkele nationale beperkingen die worden geïntroduceerd, die opschaling van productie en gebruik van hernieuwbare energie in transport eerder beperken dan stimuleren. Industriebeleid en klimaatbeleid dienen nadrukkelijker aan elkaar te worden gekoppeld t.b.v. het creëren van een positieve duurzame business case in Nederland. Het investerings- en vestigingsklimaat in Nederland mag niet verder onder druk komen te staan.

Wij vragen u de volgende aanbevelingen over te nemen in de wijziging van het Besluit energie vervoer.

- **Harmonisatie tussen lidstaten van (sub-)verplichtingen en limieten voor zeevaart, binnenvaart en luchtvaart**

Voor met name de zee- en binnenvaart bestaat het risico op weglekken van bunkermarkten naar omliggende landen als de hoogtes van de verplichtingen aan brandstofleveranciers tussen landen gaan verschillen. Ook verschillen in inzetbare grondstoffen kunnen een 'level playing field' al snel verstoren. Met deze achtergrond acht HbR het verstandig dat de minister van I&W een Memorandum of Understanding heeft ondertekend met België. In deze MoU is afgesproken dat België en Nederland beide sectorspecifieke verplichtingen gaan opleggen aan brandstofleveranciers aan de zee- en binnenvaart. Ook zijn minimumhoogtes afgesproken en afspraken gemaakt over de inzetbare grondstoffen. Waar nu sprake lijkt van een gelijk speelveld tussen België en Nederland, is daar in Europa nog geen sprake van. Wat bijvoorbeeld als Duitsland niet bereid is mee te gaan met de voorgenomen sector-verplichtingen voor de binnenvaart? En wat bijvoorbeeld als de MoU met België door nieuwe bewindvoerders ter discussie wordt gesteld? Wij bevelen aan als randvoorwaarde in het besluit op te nemen dat onze buurlanden een vergelijkbare opgave bij de binnenvaart neerleggen. Ook bevelen wij aan om ook met andere relevante lidstaten, o.a. Duitsland, een dergelijke MoU aan te gaan. Voorts zou in het Besluit een voorziening kunnen worden opgenomen waarmee in voorkomende gevallen de risico's van weglekken van bunkermarkten (en CO₂-reductie) kunnen worden gemitigeerd.

- **Verruiming limiet voor de inzet van grondstoffen uit annex IX B en toestaan van het gebruik hiervan door de zeevaart**

Het Nederlandse beleid om de inzet van annex IX B grondstoffen vast te leggen op het niveau van 2020 is begrijpelijk, gelet op de huidige kaders van RED III, maar ook problematisch. Met de laatste wijziging van annex IX B zijn er namelijk grondstofstromen bijgekomen, maar het genoemde plafond is niet naar boven aangepast. Dit leidt er nu toe dat er in Nederland geen ruimte is om biobrandstoffen met annex IX B grondstoffen in te zetten in de zeevaart. Terwijl in andere EU-landen nog voldoende ruimte is om annex IX B voor de zeevaart in te zetten. Ook FuelEU en ETS staan dit voor de zeevaart toe. De prijsopdrijvende werking van deze jaarverplichting is nadelig voor de concurrentiepositie van de bunkers in de Nederlandse zeehavens. Wij maken ons zorgen dat dit leidt tot verplaatsing van bunkeringen naar Azië en andere EU-lidstaten, waar waarschijnlijk in veel gevallen wel aan de RED III kan worden voldaan met brandstoffen met uit annex IX B grondstoffen. Wij vragen derhalve om een verhoging van het plafond van annex IX B grondstoffen die gelijke tred houdt met de toevoeging van nieuwe grondstoffen in de annex IX B lijst.

HbR sluit zich aan bij de meer uitgebreide reactie op de internetconsultatie over dit onderwerp van Vemobin.

- **Zorgvuldige vormgeving van de Raffinage route**

HbR kan het belang van groene waterstof voor CO₂-reductie van de Nederlandse economie, in zowel mobiliteit als industrie, niet genoeg onderstrepen. Op dit moment bevindt de internationale markt voor groene waterstof zich in een embryonaal stadium. De vraag naar groene waterstof voor direct gebruik in de mobiliteitssector zal naar verwachting pas na 2030 opschalen. Bij afwezigheid van een markt voor direct gebruik, biedt de raffinageroute op korte termijn de meest kansrijke manier om investeringen in grootschalige elektrolyse los te trekken. Een goed ontworpen raffinageroute is de goedkoopste optie om aanbod van, en vraag naar, grote volumes hernieuwbare waterstof voor direct gebruik mogelijk te maken.

HbR is bezorgd dat, als gevolg van de voorgenomen beleidskeuze tot het invoeren van een correctiefactor, investeringen in die raffinageroute onrendabel dreigen te worden. Hierdoor worden investeringsbeslissingen (FID's) niet genomen en komt productiecapaciteit niet tot ontwikkeling. Dit schaadt de positie van de industrie en raffinage in Nederland en verzwakt de strategische autonomie en de leveringszekerheid van duurzame brandstoffen. Ondanks dat de hoogte van de correctiefactor geen onderdeel is van het voorliggende wijzigingsbesluit, bevelen wij aan om een grondige impact assessment uit te voeren met internationaal perspectief, alvorens een definitief besluit te nemen over de hoogte van een eventuele correctiefactor. Voorkomen moet worden dat grootschalige elektrolyse alleen in omliggende landen dreigt te belanden, waar de raffinageroute en direct eindgebruik van groene waterstof gelijk worden behandeld door geen correctiefactor toe te passen.

- **Vervangen van de subverplichtingen voor RFNBO door één generieke verplichting voor alle sectoren**

HbR acht de voorgestelde opdeling van de RFNBO-verplichting naar sectoren niet doelmatig. Wij pleiten voor een generieke verplichting voor alle sectoren tezamen, waarbij de ontwikkelingen van RFNBO geconcentreerd kunnen worden in de sector waar de meeste kansen liggen. Hierbij kunnen brandstofleveranciers zelf bepalen op welke innovatie ze hun ontwikkeling inzetten.

- **Opnemen van elektriciteitslevering (walstroom) aan zee- en binnenvaart**

In de nu voorgenomen aanpassingen van het Besluit is opgenomen dat het leveren van walstroom (voor schepen) en dokstroom (voor vliegtuigen) zal worden uitgesloten van het systeem energie vervoer. Als reden wordt genoemd dat deze stroom niet enkel wordt gebruikt voor het vervoer

(voortstuwning), maar voor een groot deel ook voor andere functies zoals de hotelfunctie. Daarnaast wordt gesteld dat voor de bevordering van dergelijke leveringen voldoende andere stimuleringsmaatregelen bestaan.

HbR stelt vast dat het gebruik van walstroom direct en indirect bijdraagt aan de beoogde doelen van de wijziging van het Besluit energie vervoer. HbR stelt ook vast dat walstroom in veel gevallen niet rendabel is en dat het kunnen inboeken en verhandelen van ERE's een belangrijke bijdrage kan leveren aan de business case voor walstroom. Naar onze mening zijn de emissies van stilliggende schepen wel degelijk onderdeel van de mobiliteitssector. Ook concluderen wij dat er momenteel geen sprake is van overstimulering van walstroom met andere instrumenten. HbR pleit daarom voor het handhaven van de positie van walstroom in de nieuwe ERE-systematiek voor zeevaart- en binnenvaart, maar alleen voor schepen die geen Europese verplichting kennen om walstroom af te nemen in havens. Dit betekent bijvoorbeeld dat stroomlevering aan schepen die onder de FuelEU Maritime verplichting vallen, vanaf 1-1-2030 niet meer voor ERE's in aanmerking zal komen.

Voor een meer inhoudelijke uiteenzetting over onze positie verwijst HbR naar de reactie op de internetconsultatie van Het Walstroomcollectief.

- **Verruiming limiet voor Conventioneel**

Uit de Klimaat- en Energieverkenning (KEV) 2024 komt naar voren dat de nationale mobiliteitssector bij het bereiken van zijn nationale klimaatdoel ver achterloopt bij andere economische sectoren in Nederland. De tijd voor nieuw beleid om het 2030-doel nog te halen begint te dringen. In dit licht bevelen wij aan dat Nederland gebruik maakt van de ruimte die de Europese wetgever biedt om het aandeel conventionele (op voedsel- en voedergewassen gebaseerde) brandstoffen met 1% te verhogen (naar het binnen de RED toegestane maximum). Behalve dat de Europese wetgever deze ruimte biedt, is het tevens belangrijk in overweging te nemen dat gecertificeerde, conventionele biobrandstoffen in ruime mate voldoen aan de door de EU gestelde duurzaamheidseisen. Bovendien biedt het verhogen van de limiet op conventionele biobrandstoffen, marktpartijen meer optionaliteit om aan hun verplichtingen te voldoen. Het Klimaatakkoord legt een beperking op conventionele biobrandstoffen die was ingegeven door een zorg die niet reëel bleek te zijn. Zoals uit de Memorie van Toelichting blijkt zijn er geen negatieve effecten opgetreden vanwege de inzet van conventionele biobrandstoffen. Bovendien was 2020 een coronajaar waarin er minder brandstof werd uitgeslagen en conventionele biobrandstoffen dus dubbel worden gestraft.

- **Mass-balancing over het gasnetwerk en virtuele liquefactie**

In de Europese context wordt algemeen aanvaard dat het gebruiken van LNG terminals in een massabalancing systeem (zoals toegestaan door de EU) de enige realistische route is om op grote schaal in de vraag naar bioLNG te voorzien, zeker voor de maritieme sector. De RED Uitvoeringsverordening (EU) 2022/996 staat het toe om het massabalansconcept toe te passen op het Europese gasnet, inclusief de LNG terminals. We zien dat verscheidene lidstaten regelgeving ontwikkelen of al hebben ontwikkeld die dit concept mogelijk maken. Het stelt partijen in staat om bioLNG op schaal te produceren en te leveren aan de internationale scheepvaart. Echter, uit overleggen met het ministerie van I&W, RVO en de NEa is ons gebleken dat zij zich verzetten tegen het in Nederland toepassen van het massabalansconcept op het gasnet. Genoemde Uitvoeringsverordening staat het ook toe om biomethaan in te voeren in het gasnet en bioLNG te onttrekken aan LNG terminals, waarbij rekening gehouden moet worden met CO₂ uitstoot alsof

liquefactie plaatsvindt, alhoewel fysieke liquefactie niet nodig is. Ook hier zien we dat andere lidstaten dit in hun regelgeving mogelijk maken en dat het ministerie van I&W, RVO en de NEa zich hiertegen verzetten.

Indien Nederland op deze wijze afwijkende eisen gaat stellen t.o.v. buurlanden, zal dit de concurrentiepositie van Nederland ernstig verzwakken zonder dat het klimaat er beter van wordt. In dat geval zal bunkeren van bioLNG in landen zoals België, Frankrijk en Spanje financieel aantrekkelijker zijn dan in Nederland en dit zal leiden tot het weglekken van activiteiten naar deze landen. Het ontnemt de sector een belangrijke optie om invulling te geven aan het aandeel Annex IX A in de Zeevaart. Ook leidt het tot hogere kosten voor de energietransitie. Soortgelijke problemen lijken overigens ook bestaan voor netwerken voor bio-methanol- en waterstof. Onze aanbevelingen luiden als volgt:

- de mogelijkheid van toepassing van massbalancing tussen biomethaan injectiepunten en afnamepunten voor bioLNG zou in het Besluit duidelijk vastgelegd moeten worden;
- in het besluit toelichten dat het toepassen van C14 analyses alleen zinvol is bij de invoeding in het gasnetwerk, niet bij het verlaten van het gasnetwerk;
- in het besluit opnemen dat bij de implementatie van massbalancing het gas aan het gastransportnet in Nederland is onttrokken **volgens de gangbare systematiek**.
- in het besluit opnemen dat ook biomethaan uit het buitenland binnen de systematiek energie vervoer gebruikt mag worden. Mogelijke risico's op dubbeltelling of een gebrek aan fysieke traceerbaarheid zouden op een zorgvuldige en pragmatische manier moeten kunnen worden opgelost.

Verplichtingen na 2030

De huidige systematiek voor hernieuwbare energie voor vervoer is complex en dreigt alleen maar complexer te worden. Er worden steeds meer – niet altijd verenigbare – doelstellingen nagestreefd waarbij sectorale opgaven voor bijvoorbeeld luchtvaart, binnenvaart en zeevaart door elkaar heen lopen. De gehanteerde ontwerpprincipes zijn gebaseerd op theorieën die onvoldoende rekening lijken te houden met de werkelijke marktdynamiek van brandstoffen en grondstoffen in Europa. Als de verhoudingen tussen sectoren gaan wijzigen, gaat de rekensom al snel mis. Door wet- en regelgeving steeds te veranderen erodeert het draagvlak en wordt innovatie belemmerd. Het introduceert onzekerheden in de markt en voor het behalen van de klimaatdoelen. Kortom, de systematiek loopt het risico om vast te lopen.

Naast de aard van de systematiek biedt ook de looptijd (tot 2031) onvoldoende houvast voor investeringen. Daarom is voor de toekomst nadrukkelijk aandacht nodig voor de ontwikkeling van een nieuw robuust en betrouwbaar systeem. Wij bevelen aan om in samenspraak met partijen in de brandstofketen de huidige systematiek te evalueren en te onderzoeken welke andere maatregelen mogelijk zijn om ervoor te zorgen dat aan alle doelstellingen wordt voldaan, terwijl de uitvoerbaarheid sterk verbetert. Criteria waar een dergelijk instrument aan moet voldoen zijn onder meer transparantie en eenvoud, sturen op minder fossiel, meer uniformiteit tussen EU-lidstaten en duurzaamheid van de grondstoffen als belangrijkste sturingselement.

Wij dringen erop aan dat op korte termijn te gaan doen zodat Nederland al in een vroegtijdig stadium zijn ideeën kan delen met de zojuist geïnstalleerde Europese Commissie, die ongetwijfeld binnen afzienbare tijd zal gaan nadenken over een herziening van Richtlijn 2023/2413.