

VOTOB, de brancheorganisatie voor Nederlandse tankopslagbedrijven, maakt graag gebruik van de mogelijkheid te reageren op de consultatie,

Wijziging Besluit energie vervoer REDIII van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

De leden van VOTOB, Nederlandse tankopslagbedrijven, slaan producten op voor de Nederlandse en Europese markt. Olie, Chemie, biobrandstoffen, eetbare oliën en vetten en LNG en LPG. Dit voor de diverse industrieën en handel daaraan verbonden. Tankopslagbedrijven dragen bij aan de energievoorziening en energiezekerheid van ons land en een belangrijk deel van het achterland. Momenteel bereiden de tankopslagbedrijven zich voor op het aanpassen van hun diensten aan de veranderende markt. Ze kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan een verdere, veilige en gebalanceerde overgang van een fossiele, naar een meer CO₂-neutrale energie, en feedstock voorziening. Terminals spelen een belangrijke rol bij de toekomstige opslag van waterstof of derivaten ervan, lokaal geproduceerd of geïmporteerd.

Ten aanzien van vraag 1 van de consultatie betreffende de wijziging Besluit energie vervoer REDIII maken we graag de volgende opmerkingen:

Walstroom en de ERE-systematiek

- Het ministerie stelt voor om walstroom (elektriciteit geleverd aan schepen in de haven) en dokstroom (voor vliegtuigen) uit te sluiten van het systeem voor hernieuwbare energie (ERE-systematiek) omdat deze stroom niet uitsluitend voor voortstuwing wordt gebruikt.
- Het genereren van Hernieuwbare Brandstofeenheden (HBEs)(EREs) is van belang voor de haalbaarheid van walstroomprojecten. Het uitsluiten van walstroom uit de ERE-systematiek zou deze projecten financieel onaantrekkelijker maken.
- Walstroom helpt direct bij het verminderen van CO₂-emissies door het gebruik van fossiele brandstoffen te verminderen. Het draagt ook bij aan het verminderen van stikstofemissies, direct (door vermindering uitstoot schepen) en indirect (vermindering depositie resulteert in ruimte voor mogelijke klimaatprojecten), wat belangrijk is voor de naleving van nationale en Europese klimaatdoelen.
- VOTOB benadrukt dat de emissies van stilliggende schepen wel degelijk onderdeel zijn van de mobiliteitssector en dat walstroom een belangrijke rol speelt in het verminderen van deze emissies.
- VOTOB is tegen het uitsluiten van het hotelverbruik uit de ERE-systematiek, maar indien I&W het hotelverbruik wenst uit te sluiten van de ERE-systematiek, dient het dat eigenlijk ook te doen voor het brandstofgebruik als gevolg van het hotelverbruik, en niet alleen voor walstroom?



- De huidige stimuleringsmaatregelen, zoals belastingvoordelen, verplichtingen en subsidies, zijn onvoldoende om walstroom breed uit te rollen. Het uitsluiten van walstroom uit de ERE-systematiek zou deze situatie verder verergeren.
- Het aantonen van de bestemming van de geleverde elektriciteit via een walstroomaansluiting en/of batterij (voor voortstuwing of andere functies) is praktisch onuitvoerbaar.
- VOTOB pleit ervoor om walstroom op te nemen in de ERE-systematiek, omdat het bijdraagt aan de reductie van ketenemissies en de huidige stimulerings- en verplichtingsmaatregelen onvoldoende zijn. Het uitsluiten van walstroom zou de haalbaarheid van walstroomprojecten ernstig kunnen belemmeren.

Bunkers en gelijk speelveld

- Te maken met het feit dat Nederland het enige land lijkt dat actieve invulling geeft aan de RED doelen.
- Wil VOTOB graag benadrukken dat harmonisatie tussen lidstaten van (sub)verplichtingen en limieten voor zeevaart, en binnenvaart nodig is.
- Voor 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.
- De minister van I&W heeft middels een Memorandum of Understanding (MoU) afgesproken dat België en Nederland beide sectorspecifieke verplichtingen gaan opleggen aan brandstofleveranciers aan de zee- en binnenvaart.
- Maar hoe zeker is die MoU en in relatie tot de rest van de EU geldt de afspraak niet.
- 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.

Raffinageroute en correctiefactor

- 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 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.



- VOTOB 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 niet genomen en komt productiecapaciteit niet tot ontwikkeling. Dit schaadt de positie van de industrie en raffinage in Nederland.
- VOTOB vindt dat voorkomen moet worden dat Nederland afwijkt van de ons omringende landen waar de raffinageroute en direct eindgebruik van groene waterstof gelijk worden behandeld door geen correctiefactor toe te passen.
