

Bunnik, 6 januari 2020

Reactie op Internetconsultatie: REDII besluit energie vervoer kalenderjaren 2022-2030

Op 30 november 2020 is bovengenoemde internetconsultatie gestart, waarin het Ministerie van IenW belanghebbenden waaronder NOVE advies vraagt ten aanzien van de omzetting van het mobiliteitsgedeelte van de EU herziene Richtlijn hernieuwbare energie (RED II). Hierbij worden ook afspraken uit het Klimaatakkoord en het Duurzaamheidskader Biograndstoffen uitgewerkt. In deze consultatie staat het ontwerp-Besluit energie vervoer periode 2022-2030 centraal.

NOVE: brancheorganisatie voor zelfstandige brandstofleveranciers

Brancheorganisatie NOVE vertegenwoordigt zelfstandige leveranciers van energiedragers zoals vaste, vloeibare en gasvormige brandstoffen, goed voor ongeveer 50% van de Nederlandse markt. Daarnaast leveren NOVE-leden in toenemende mate elektriciteit voor vervoer. De NOVE-leden zijn daarom in de gehele energietransitie voor wegtransport, zeevaart, (land-)bouw en binnenvaart een belangrijke stakeholder.

NOVE ziet in de energietransitie een belangrijke rol voor hernieuwbare brandstoffen. Immers, de komende 15 jaar zal het wagenpark in Nederland voor het grootste deel nog steeds bestaan uit voertuigen met een verbrandingsmotor. Naast verdergaande elektrificatie is er in dat deel nog veel winst te boeken, tegen relatief lage kosten, omdat we gebruik kunnen maken van bestaande infrastructuur.

NOVE staat op het standpunt dat we alle opties nodig hebben om de klimaatdoelstellingen te bereiken. Een silver bullet bestaat in onze ogen niet en is bovendien zeer riskant.

Een well-to-wheel benadering (in plaats van de tank-to-wheel) geeft daarbij een betere weergave van de daadwerkelijke CO₂-prestaties van verschillende opties en zet de hele productieketen aan tot verlagen van de CO₂-voetafdruk.

Juist vanwege het CO₂ reductie potentieel in het gedeelte van verbrandingsmotoren is het van belang dat de overheid een stabiel en meerjarig investeringsbeleid voert. Hierbij moeten klimaatdoelstellingen het uitgangspunt zijn en niet het bevorderen van een bepaalde techniek. Zo zijn de ontwikkelingen op het gebied van E-fuels als mogelijke bijdrage tot vermindering van CO₂ uitstoot veelbelovend, maar staat dit product commercieel gezien nog in de kinderschoenen. Stimulering vanuit de overheid (bij voorkeur in Europees verband) kan er toe bijdragen dat E-Fuels een volwaardige rol kunnen vervullen in terugdringen van de CO₂-uitstoot van vervoer.

Verplichte bijmenging binnenvaart alleen gefaseerd en samen met buurlanden

In het vervolg van onze reactie richten wij ons op de binnenvaart, hoewel onze opmerkingen en adviezen veelal voor alle sectoren gelden.



De Nederlandse overheid is voornemens om de binnenvaart in Nederland onder de verplichting van de RED II doelstellingen te laten vallen met als doel de CO₂-uitstoot te verlagen middels een verplichte bijmenging van biobrandstoffen.

Verduurzaming van mobiliteit is een van de speerpunten binnen de NOVE. Wij onderstrepen het belang van goederenvervoer via de binnenvaart, aangezien dit een van de meest duurzame vormen van goederen- en bulktransport betreft.

NOVE is als gezegd voorstander van de inzet van hernieuwbare brandstoffen in transport voor het behalen van onze klimaatdoelstellingen, maar is wel van mening dat CO₂-verlaging voor de binnenvaart slechts realiseerbaar is als het level playing field voor bunkerleveranties niet verstoord wordt. Als Nederland eenzijdig de bijmengverplichting voor de binnenvaart oplegt op hetzelfde niveau als voor het wegverkeer, zal de concurrentiepositie voor de bunkerleveranciers door stijging van de brandstofprijzen ten opzichte van de directe buurlanden ernstig verslechteren.

Veel binnenvaartschepen zullen vanwege het prijsverschil in het buitenland gaan bunkeren, waardoor minimaal 40 tot 60% van het bunkervolume uit Nederland zal weglekken. Dit heeft als desastreus gevolg dat Nederlandse bunkerstations financieel niet meer levensvatbaar zullen blijken. Daarnaast is het gevolg dat CO₂-doelstellingen uit de in 2019 ondertekende 'Green Deal Binnenvaart' niet zal worden gehaald; naast een volume-weglekeffect resulteert een lager bunkervolume in een CO₂-weglekeffect, aangezien Duitsland en België hebben aangegeven nog niet voornemens te zijn om CO₂-reductiemaatregelen voor de binnenvaart te gaan introduceren.

Vergroenen met oog voor commerciële realiteit

Onze branche zit volop in de energietransitie en wij willen graag vergroenen. Realisme mag echter niet uit het oog verloren worden. In de binnenvaart is de concurrentie groot. Om te overleven, zal een binnenvaartschipper veelal de goedkoopste brandstof moeten bunkeren, waarbij een brandstof zonder fysieke bijmenging van biobrandstoffen vaak de voorkeur geniet. Als de verplichting niet geldt voor onze buurlanden, wordt de brandstof daar naar verhouding veel goedkoper. Per bunkering van circa 20 ton (20.000 liter) "verdient" een schipper circa € 1.600 om niet in Nederland diesel (met biobijmenging) maar in België of Duitsland puur fossiele diesel te bunkeren (met fors hogere 'fossiele' CO₂-uitstoot). Ervan uitgaande dat een groot, intensief gebruikt schip wekelijks bunkert, hebben we het hier over een concurrentie nadeel van € 83.200 per schip/jaar. Uitgaande van circa 6.000 binnenvaartschepen, komt dit neer op zo'n € 0,5 miljard. Deze berekening gaat uit van een bijmengverplichting van 17,5%, zoals deze nu geldt voor het wegverkeer.

Op 7 oktober 2010 hebben NOVE en CBRB in een brief aan de ministeries van Verkeer & Waterstaat en VROM al op gewezen op dit 'bunkertoerisme'. De toenmalige staatssecretaris Joop Atsma verwoordde dit in een brief aan Tweede Kamer⁽¹⁾, op 22 november 2010, inzake het ontwerpbesluit brandstoffen luchtverontreiniging en ontwerpbesluit hernieuwbare energie vervoer:

"In het ontwerpbesluit is rode gasolie die door de binnenvaart wordt gebruikt onder de reikwijdte van de verplichting gebracht. Na overleg met het bedrijfsleven, waarbij met name dreigend concurrentienadeel van dat voornemen aan de orde is gekomen, ben ik voornemens de verplichting niet al in 2011 voor rode gasolie te laten gelden."



Een goede en weloverwogen afweging, die nog steeds zou moeten gelden, omdat:

- Het TNO-rapport 'Impact assessment biobrandstoffen voor de binnenvaart'⁽²⁾ (d.d. 2 november 2020) aangeeft dat de brandstofkosten substantieel gaan stijgen. Tabel 2 op pagina 5 van het rapport spreekt over 9 tot 24%. Uitgaande van een dieselprijs van € 500/ton en die toename van 16%, zoals aangegeven op pagina 31, tabel 11, resulteert dit in € 80 per ton.)

NOVE staat grotendeels achter het TNO-rapport en ziet voordelen in het bijmengen van biobrandstof, om op deze manier betrekkelijk eenvoudig te vergroenen, binnen de bestaande infrastructuur, zonder grote investeringen ineens.

Echter, in het TNO-rapport wordt nauwelijks het eerder genoemde bunkertoerisme benoemd. Dit wordt wel genoemd in het Panteia rapport van 10 juli 2019 "Op weg naar een klimaat neutrale binnenvaart per 2050, Transitie- en rekenmodel binnenvaart"⁽³⁾. De conclusie (paragraaf 7.1, pagina 59) geeft aan dat:

"De meest kansrijke methode hiervoor is het bijmengen van biobrandstof aan de diesel voor de binnenvaart. Momenteel gebeurt dit echter nog niet. Een verplichting hiertoe op internationaal niveau, bijvoorbeeld in CESNI of CCR-verband, is benodigd om bunkertoerisme te voorkomen en een Europees level-playing field voor de binnenvaart te waarborgen."

Daarnaast hebben de meeste scheepseigenaren nog weinig ervaring met invoering van brandstoffen met biomenging in de binnenvaart op grote schaal. De ontwikkeling van motoren en aanpassingen aan nieuwe typen brandstof geschiedt met een lagere frequentie dan in de vervoerssector op het land. Wij vermoeden dat aanpassingen meer zullen behelzen dan enkel het vervangen van een filter, zeker met hogere FAME percentages in de brandstof. Dit is tevens een veiligheidsissue, omdat, vergelijkbaar met de luchtvaart, een schip moet kunnen vertrouwen op zijn motor die naast de voortstuwing ook nodig is voor het manoeuvreren. Wij betwijfelen dan ook of de huidige vloot fysiek afgestemd is op voorgestelde bijmengpercentages, hetgeen een gerenommeerde motorenfabrikant als volgt aangaf in het recente TNO rapport op pagina 21:

"The use of high FAME diesel fuels will impair durability and power, as well as increase fuel consumption and nitrogen oxide emissions, but will also decrease other exhaust emissions and fossil CO2 compared to diesel fuels. However, Volvo Penta does not guarantee compliance with emission legislation or fulfillment of expected lifetime with these fuels."

Op het land hebben voertuigen door gefaseerde ingroei van het bijmengpercentage de kans gehad zich geleidelijk aan te passen.

NOVE verwacht van de wetgever duidelijkheid en een eerlijk speelveld, waarbij het doel van de (toekomstige) wet- en regelgeving in de praktijk gehaald wordt. Daarom stellen wij voor om:

- De verplichting tot bio-bijmenging synchroon met de EU-landen of in ieder geval met de CCR-verdragstaten in te voeren (geen effecten op het level playing field met de buurlanden);
- Indien Nederland gelijktijdig met de buurlanden een bijmengverplichting instelt deze initieel te maximeren tot circa 3%. Vervolgens kan vanuit oogpunt van kwaliteit worden gekozen voor een gefaseerd doorgroeimodel in overleg en synchroon met omringende landen.

De NOVE-sectie Binnenvaart-Visserij heeft op 2 december 2020 een brief met soortgelijke strekking gezonden aan het Ministerie van IenW om de urgentie van dit probleem te onderstrepen.





Mochten er vragen zijn naar aanleiding van deze reactie op de internetconsultatie, dan is NOVE graag bereid tot een nadere toelichting.

Erik de Vries
Directeur NOVE

Link naar genoemde documenten:

- 1) Brief van de Staatssecretaris d.d. 22-11-2010 / Kamerstuk 32357-9 : <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32357-9.pdf>
- 2) TNO rapport: <http://publications.tno.nl/publication/34637419/wHTZ8b/TNO-2020-R11455.pdf>
- 3) Panteia rapport: <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2019/07/10/op-weg-naar-een-klimaatneutrale-binnenvaart-per-2050/2019+07+10+Rapport+Transitie+-en+rekenmodel.pdf>

