

Reactie Port of Amsterdam op consultatie Wet uitvoering EU-regels infrastructuur alternatieve brandstoffen en enkele andere regels (AFIR)

Het Noordzeekanaalgebied (NZKG) is één van de vijf industrieclusters van nationaal belang en vormt het industriële hart van de Metropoolregio Amsterdam. Met een directe toegevoegde waarde van ruim €5,4 miljard en meer dan 42.000 banen is het NZKG cruciaal voor brede welvaart, leveringszekerheid en strategische autonomie. Binnen dit ecosysteem vervult de haven van Amsterdam een sleutelrol: zij is verantwoordelijk voor circa de helft van de economische waarde en werkgelegenheid in het gebied en fungeert als logistiek knooppunt voor grondstoffen, voedsel, energie en circulaire stromen.

Port of Amsterdam is volop in transitie naar een duurzame haven. In 2040 wil de haven fungeren als bestemmingshaven voor schone scheepvaart, hernieuwbare energie en circulaire industrie. Deze ambitie krijgt vorm via concrete projecten zoals de uitfasering van kolen vóór 2030, de ontwikkeling van de Energiehaven IJmond en de realisatie van een internationale waterstofcorridor. De implementatie van de AFIR-verordening sluit nauw aan bij deze koers. Walstroomvoorzieningen, normering en interoperabiliteit zijn essentiële voorwaarden voor het verduurzamen van de scheepvaart en het versterken van de internationale concurrentiepositie van Nederland.

Tegelijkertijd zien wij dat de voortgang van deze transitie wordt belemmerd door netcongestie, hoge investeringskosten en een gebrek aan langjarige beleidszekerheid. Havenbedrijven zoals Port of Amsterdam zijn geen investerende partij in walstroom op private terminals, maar spelen wel een faciliterende en coördinerende rol. Daarom pleiten wij in deze consultatie voor realistische regelgeving, gerichte subsidies en een sterke samenwerking tussen overheden, havenbedrijven en marktpartijen om de doelen van AFIR daadwerkelijk te realiseren.

Hierbij onze antwoorden op de consultatie.

Vraag 1: Hoe kijkt u aan tegen dit wetsvoorstel dat dient om bepaalde verplichtingen uit de verordening te kunnen afdwingen? Denk hierbij aan:

- de vereiste streefcijfers voor spreiding van de laad- en tankstations langs wegen en walstroom in havens en elektriciteitsvoorzieningen aan stilstaande vliegtuigen;***
- de technische en functionele eisen voor laad- en tankstations;***
- de informatie over de vindbaarheid en het gebruik van laad- en tankstations voor onder andere consumenten en vervoerbedrijven;***

Port of Amsterdam onderschrijft het belang van dit wetsvoorstel als instrument om de verplichtingen uit de AFIR-verordening te kunnen afdwingen. Een effectieve implementatie vraagt om een gezamenlijke inzet van Rijksoverheid, Rijkswaterstaat (RWS), zeehavens en binnenhavens.

Voor de binnenvaart is het essentieel dat er een landelijk dekkend netwerk van walstroomvoorzieningen wordt gerealiseerd. Voor de zeevaart is het van belang dat er binnen de kaders van AFIR een passend netwerk van walstroomvoorzieningen ontstaat. Daarbij geldt dat de investeringsverantwoordelijkheid primair ligt bij de zeeterminals, tenzij het gaat om infrastructuur op terreinen die in eigendom zijn van de havenautoriteit.

Standaardisatie en interoperabiliteit zijn cruciaal voor een succesvolle uitrol. Samenwerking met leveranciers van walstroomtechnologie en scheepsbouwers – zowel nationaal als internationaal – is nodig om te komen tot uniforme technische eisen voor walstroomvoorzieningen voor zowel zee- als binnenvaart. Digitalisering speelt hierin een ondersteunende rol.

Wat betreft de vindbaarheid van walstroomvoorzieningen: RWS, zeehavens en binnenhavens werken reeds via hun eigen platforms aan het ontsluiten van informatie over beschikbare voorzieningen. Verdere harmonisatie en toegankelijkheid van deze informatie kan bijdragen aan beter gebruik door vervoerders en scheepseigenaren.

Tot slot willen wij onze zorg uitspreken over de toenemende netcongestie. Deze vormt een serieuze belemmering voor de tijdige realisatie van walstroomprojecten. Wij pleiten daarom voor prioritering van netaansluitingen op locaties waar een AFIR-verplichting geldt, zodat de uitvoering van de verordening niet wordt vertraagd door knelpunten in de energie-infrastructuur.

Vraag 2: Hoe kan de sector van laadexploitanten en mobiliteitsaanbieders, al dan niet georganiseerd, er gezamenlijk voor zorgdragen dat bedrijven duidelijke en transparante prijzen aan consumenten tonen voorafgaand, tijdens en bij de afrekening van het laden? Wat kan de overheid daarin betekenen, naast haar toezichthoudende rol op duidelijke en transparantie prijzen en prijsvorming op grond van onder meer dit wetsvoorstel en verordening (EU) 2023/1804.

Voor walstroomvoorzieningen gelden andere eigendomsstructuren dan bij laadpunten voor wegvervoer, zoals trucks en personenauto's. Hierdoor is het minder vanzelfsprekend dat er een centrale coördinerende rol ligt bij de Rijksoverheid als het gaat om transparante prijsinformatie.

Wellicht kan de overheid via gerichte subsidies of stimuleringsmaatregelen bijdragen aan het bevorderen van transparantie, bijvoorbeeld door voorwaarden te stellen aan prijscommunicatie bij gesubsidieerde voorzieningen.

Vraag 3: Op grond van de bindende streefcijfers voor de uitrol van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen gelden er vereisten voor de aantallen en de capaciteit van onder meer laadstations en waterstoftankstations langs (TEN-T) wegen en voor walstroom in binnen- en zeehavens. Op welke manier kunnen de betrokken partijen, zoals wegbeheerders, vervoerbedrijven, havenbeheerders en de maritieme sector, bijdragen aan de uitbreiding van die infrastructuur en het behalen van voornoemde streefcijfers?

Havenbeheerders kunnen bijdragen aan de uitbreiding van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen door bijvoorbeeld openbare wachtplaatsen voor de binnenvaart in hun havens van walstroom te voorzien. Informatie over deze voorzieningen kan vervolgens gedeeld worden met de Rijksoverheid.

Voor inzicht in walstroomvoorzieningen op private terminals is een inventarisatie per terminal nodig. Deze taak ligt bij de Rijksoverheid, maar havenbeheerders kunnen hierbij ondersteuning bieden. Daarnaast kunnen havenbeheerders, waar relevant, informatie

aanleveren over mogelijke locaties voor waterstoftankstations voor trucks binnen het havengebied.

Wij wijzen erop dat havenbeheerders doorgaans niet de investerende partij zijn in deze infrastructuur. Tegelijkertijd constateren wij dat de Europese regelgeving leidt tot een toename van administratieve verplichtingen. Wij pleiten daarom voor het terugdringen van deze administratieve lasten.

Tot slot merken wij op dat de hoge investeringskosten voor walstroomvoorzieningen een belangrijke drempel vormen voor marktpartijen. Nu de bestaande AFIR-subsidieregeling van het Rijk vrijwel is uitgeput, pleiten wij voor een uitbreiding van deze regeling om verdere uitrol mogelijk te maken.

Vraag 4: Verordening (EU) 2023/1804 regelt dat de laad- en tankinfrastructuur en walstroomvoorzieningen moeten voldoen aan bepaalde technische eisen (bijlage II van die verordening). Deze kunnen worden afgedwongen op grond van dit wetsvoorstel. Op welke wijze kunnen bijvoorbeeld producenten, verkopers, ontwikkelaars en exploitanten eraan bijdragen dat de apparatuur conform deze eisen wordt ingericht en gebruikt in het belang van de interne markt (interoperabiliteit, verhandelbaarheid) en van eindgebruikers (eenduidig en geharmoniseerd gebruik door consumenten, vervoerbedrijven etc.)? In welke mate en op welke wijze is de ombouw (retrofit) van bestaande apparatuur mogelijk wanneer dit een eis is?

Als havenbeheerder zijn wij niet direct betrokken bij de technische inrichting en levering van laad- en tankinfrastructuur. De verantwoordelijkheid voor het voldoen aan de technische eisen uit de verordening ligt bij producenten, ontwikkelaars, verkopers en exploitanten van de betreffende apparatuur. De nationale overheid zal hierover afspraken moeten maken met deze partijen.

Wel vinden wij het van belang dat de gestelde eisen realistisch en uitvoerbaar zijn. Er bestaan al diverse walstroomvoorzieningen; nieuwe eisen mogen er niet toe leiden dat deze bestaande installaties onnodig moeten worden aangepast of vervangen.

In deze context merken wij op dat de beschikbare AFIR-subsidieregeling inmiddels vrijwel is uitgeput, terwijl nog niet alle terminals – zoals in Rotterdam, Zeeland en IJmuiden – hiervan hebben kunnen profiteren. Wij pleiten daarom ook op dit punt nadrukkelijk voor een uitbreiding van de regeling, zodat verdere implementatie van de technische eisen uit de verordening niet wordt belemmerd door een gebrek aan financiële middelen.

Port of Amsterdam dankt u voor de mogelijkheid om input te leveren op deze consultatie. Wij onderschrijven het belang van een zorgvuldige en uitvoerbare implementatie van de AFIR-verordening en hopen dat onze inbreng bijdraagt aan een effectieve uitrol van de benodigde infrastructuur. Wij gaan hierover graag verder in gesprek met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om gezamenlijk te verkennen hoe we de ambities op het gebied van verduurzaming van de scheepvaart en haveninfrastructuur kunnen realiseren.