

Datum: 3 november 2023

Consultatie Wijziging van de Wet Milieubeheer RED III

Reactie op de internetconsultatie

Nederland en Europa willen steeds meer fossiele brandstoffen vervangen door hernieuwbare energie en brandstoffen. Deltalinqs en Havenbedrijf Rotterdam (HbR) omarmen deze doelstellingen. Wij streven naar een klimaatneutrale haven en naar volledige decarbonisatie van haven-gerelateerd transport in 2050. Marktpartijen in het Rotterdamse havenindustriële complex dragen in toenemende mate bij aan het produceren, leveren en consumeren van hernieuwbare brandstoffen. Op weg naar een duurzame lange termijn is het van belang rekening te houden met de effecten op klimaat, energie en de leefomgeving.

De ingezette transitieaanpak staat beschreven in het clusterplan *‘In drie stappen naar een duurzaam industrieelcluster Rotterdam – Moerdijk’* en de *Cluster Energie Strategie Rotterdam – Moerdijk’* als bijdrage aan de Rijksdoelstellingen mede onderschreven in de *‘Havennota 2020-2030: Agenda voor krachtige havens in een duurzame en digitale economie’* en richting geven in het *‘Nationaal Plan Energiesysteem’ (NPE)*. Om deze transitie te kunnen realiseren is een langjarig stabiel investeringsklimaat en meerjarig stabiele wet- en regelgeving nodig als randvoorwaarde. Dit gericht op continuering en versterking van de industriële clusters.

De ‘Wet milieubeheer RED-III’ omvat verschillende onderdelen die relevant zijn voor de haven van Rotterdam. De RED-III vormt daarmee een onderdeel van het regelgevend kader voor veel van de energietransitie projecten in de haven. Een goede implementatie van de RED-III draagt bij aan het behalen van de klimaatdoelen en is belangrijk voor de verdere ontwikkeling van de projecten van verschillende marktpartijen.

Een effectieve opbouw, ombouw en afbouw van de waardeketens in het cluster Rotterdam t.b.v. waterstof en de diverse koolstofketens (brandstoffenproductie) vraagt om een goede mix van beleidsinstrumenten die faciliterend en ondersteund zijn aan de transitie van het industrieel cluster. Hiermee wordt dan een vliegwiel voor verduurzaming en duurzaam verdienvermogen voor Nederland gerealiseerd. Vanuit die optiek geven Deltalinqs en HbR deze reactie op de ‘Wet milieubeheer RED-III’.

Deltalinqs en HbR ondersteunen de hoofdlijnen:

1. De introductie van sectorsturing

Wij verwelkomen de overgang van een sectorbrede sturing naar een sectorspecifieke sturing.

2. De introductie van CO2-ketenemissiesturing

Wij steunen de systeemverandering waarbij niet langer op energie-inhoud maar op CO2-ketenemissiereductie wordt gestuurd.

Deltalinqs en HbR vragen aandacht voor:

3. De verduurzaming van de raffinagesector met mogelijkheid om energie-reductie-eenheden aan te maken

Wij steunen de raffinageroute die het gebruik van hernieuwbare waterstof in raffinageprocessen op beheersbare wijze onderdeel maakt van de systematiek voor transport. Wij vragen u de implementatie zodanig vorm te geven dat IPCEI-projecten hier gebruik van kunnen maken en zo bij kunnen dragen aan de Nederlandse klimaat- en waterstofambities met het handhaven van het level playing field voor de raffinagesector in Europa. Zodat de de opbouw van de waterstofketen t.b.v. productie lokaal en import van waterstof effectief in Nederland kan worden gerealiseerd. Om verdringing van directe inzet van waterstof in mobiliteit te voorkomen ligt het voor de hand om zowel een ERE te creëren die directe inzet van waterstof in mobiliteit stimuleert, als een ERE voor de raffinageroute. Directe inzet van hernieuwbare waterstof in mobiliteit zou daarbij relatief aantrekkelijker gemaakt kunnen worden dan inzet in een raffinaderij. Het ontwikkelen van de waardeketen (productie en gebruik) is het uitgangspunt.

4. Level playing field

Wij pleiten voor een onderbouwing van het level playing field in relatie tot de andere havens in Noordwest-Europa. De verschillende lidstaten hebben veel ruimte gekregen om eigen uitvoeringsregels op te stellen om de Europese doelstellingen te verankeren in nationale wetgeving. Dit kan de uitvoering van de RED-III op Europees niveau complexer maken, en daarnaast mogelijk ook de concurrentiepositie en investeringsklimaat van de Rotterdamse haven aantasten. De havenindustrie in Noordwest-Europa is bijvoorbeeld sterk verbonden binnen het ARRA-cluster (België / Duitsland / Nederland). Bij de implementatie van de RED-III moet sterk rekening worden gehouden met de concurrentiepositie van de haven Rotterdam, waar activiteiten voor een groot gedeelte in een internationale markt plaatsvinden. Het is onwenselijk dat bij omliggende noordwest Europese havens andere regels gelden in vergelijking met de Nederlandse regels (geen nationale koppen die het investeringsklimaat aantasten). De positie van Nederlandse brandstofproducenten moet concurrerend blijven. Dit geldt zowel binnen de groep hernieuwbare biobrandstoffen als voor de waterstof gerelateerde ontwikkelingen. Bijvoorbeeld op het moment dat groene waterstof nog niet op grote schaal beschikbaar is.

5. Gebiedsgerichte aanpak

Om de energietransitie in de haven van Rotterdam te realiseren vormt een gebiedsgerichte (cluster) aanpak ten slotte een belangrijke insteek. Vanuit het vereenvoudigen van de vergunningsprocedures van infrastructuurprojecten ter ontwikkeling van hernieuwbare energie komen de klimaatdoelen sterker in zicht. Vanuit de haven kan door de vele energietransitie projecten een significante bijdrage geleverd worden aan de nationale klimaatdoelstellingen. De ervaring is dat de benodigde integrale Rijksaanpak met de verschillende beleidsinstrumenten niet is afgestemd op de routekaarten van de industriële clusters wat een effectieve langjarige transitie ondersteuning in de weg zit.

‘Renewable go-to Areas’, waarbinnen een eenvoudiger regime voor vergunningen geldt, kunnen hierin sterk helpen. Kortere vergunningsprocedures voor hernieuwbare energie- en energie-infrastructuurprojecten, onder meer door de introductie van een maximum duur, zijn van groot belang voor de tijdige verduurzaming van het haven industrieel complex. Focus op een vlotte

uitvoering is de komende periode cruciaal om de klimaatdoelstellingen te behalen. Wij vragen ons af waarom deze optie uit artikel 16 RED-III niet actief wordt vertaald naar de geografische industriële clusters in Nederland?

6. Overige aandachtspunten

- In de memorie van toelichting is onder 4.2.8. te lezen dat een uitbreiding wordt opgenomen van het verbod op dubbele verzilvering. Dit verbod heeft de strekking dat wanneer een inboeker een geleverde hoeveelheid hernieuwbare energie reeds als besparing binnen een vrijwillig broeikasgasbesparingsstelsel opgevoerd heeft, hij haar niet langer mag inboeken (en omgekeerd, wanneer hij de levering ingeboekt heeft ter verkrijging van emissiereductie-eenheden, hij de besparing niet langer mag vermarkten binnen een vrijwillig broeikasgasbesparingsstelsel). Wij begrijpen niet goed hoe dit verbod in praktijk kan worden gebracht. Aangezien wij een belangrijke rol weggelegd zien voor vrijwillige broeikasgasbesparingsstelsels ware het wenselijk dat meer duidelijkheid wordt verschaft over de beoogde werking en handhaving van dit verbod.
- De bijdrage van elektriciteit in de zeevaart (met name walstroom) aan de reductie van de broeikasgasintensiteit is waarschijnlijk beperkt maar wel relevant. Het is daarnaast belangrijk om walstroom te stimuleren omdat luchtverontreinigende emissies in de haven significant terug kunnen worden gedrongen. In RED-III kan het hernieuwbare aandeel van de verbruikte elektriciteit worden meegeteld (gemiddelde van de elektriciteitsmix van het nationale elektriciteitsnet van de voorgaande twee jaren, tenzij aangetoond kan worden dat de elektriciteit van een directe lijn komt en hernieuwbaar is, dan mag deze als volledig hernieuwbaar meegerekend worden; Guidehouse, 20-7-2023). Het is ons niet duidelijk of de in de haven geleverde/gebruikte elektriciteit in de berekening van de RED-III-prestaties wordt meegenomen. Verder vragen wij ons af of de implementatie van RED-III benut kan worden voor het positief beïnvloeden van businesscases voor de aanleg van walstroomvoorzieningen.
- Aangezien de RED-III een richtlijn is zal Nederland binnenkort belangrijke keuzes moeten maken hoe de doelstellingen van de RED in de verschillende vervoersectoren ten uitvoer worden gelegd. Naast het behalen van de RED-III doelen gaat het hierbij ook om zaken als kosteneffectiviteit en het creëren van investeringszekerheid voor hernieuwbare brandstofproducenten. Er spelen veel onzekerheden over de uiteindelijke impact van de implementatie van de RED-III. Dit komt onder meer door een ingewikkelde wisselwerking met andere onderdelen van het FF55-pakket (FuelEU Maritime, ReFuelEU Aviation) en onbekendheid over de keuzes in andere lidstaten. Dit geldt in het bijzonder voor zeevaart en hiermee de concurrentiepositie van (marktpartijen in) de Rotterdamse haven.

Vervolgproces

Wij pleiten tot slot voor een zorgvuldig implementatieproces waarbij voldoende onderbouwing is op basis van impact assessments en dialoog met de relevante sectoren alsmede de industriële clusters die de Cluster Energie Strategie (CES) opstellen. Dit ten bate van de impact op de ontwikkeling van de waardeketens in de industriële clusters.