

Ter implementatie van de Europese herziene Richtlijn hernieuwbare energie (RED2) is een wijziging van de Wet milieubeheer t/m 4 februari 2020 voor consultatie vrijgegeven.

Met deze wijziging worden ook aan afspraken uit het Klimaatakkoord een juridische basis gegeven. De RED2 heeft als streven meer hernieuwbare energie in het Europese energiesysteem te stimuleren. Een groot onderdeel daarvan is het energiegebruik in transport. De Nederlandse overheid heeft daarom doelen geformuleerd die verdere verduurzaming in transport bewerkstelligen. Voor de implementatie van het Klimaatakkoord speelt de RED2 een belangrijke rol. In het Klimaatakkoord heeft Nederland voor biobrandstoffen vastgelegd dat er 60 petajoule hernieuwbaar in de markt moet komen. Hiermee wordt 2 Mton CO₂-reductie in 2030 bereikt.

Omgevingsdienst IJmond ondersteunt CO₂-reductie als uitgangspunt voor het formuleren beleid en te treffen maatregelen. De implementatie van de RED2 en het Klimaatakkoord in de Wet milieubeheer sluiten hierbij aan en komt hiermee ook tegemoet aan het recente Urgenda-arrest.

LNG kan als transitie-brandstof een bijdrage leveren aan de verdere reductie van CO₂. Van belang is dan ook de opbouw van de bijbehorende (laad)infrastructuur waaraan nu wordt gewerkt, te blijven stimuleren.

De verduurzaming van brandstoffen wordt tot op heden alleen gestuurd op energieaandeel (RED1 tot 2021). Het aandeel hernieuwbaar wordt op energiebasis bepaald. Voor ieder aandeel hernieuwbaar wordt daarom de energiewaarde vastgesteld. De Renewable Energy Directive heeft tot doel het hernieuwbare deel van brandstoffen te sturen. Een duidelijk voorbeeld betreft de bijmenging van ethanol in benzine (E10) en biodiesel (B7). In de Europese uitwerking van de RED2 (2021 t/m 2030) is vastgelegd dat het hernieuwbare aandeel in brandstoffen moet uitkomen op 14%.

Deze sturing is prima, maar geeft geen eenduidig zicht op de CO₂-reductie. Dit is wel gewenst. Bij de inrichting van de nationale versie van de RED2 wil Nederland daarom niet alleen sturen op energiewaarde maar ook op CO₂-reductie. Ook de Tweede Kamer heeft hierop aangedrongen.

Omgevingsdienst IJmond is voorstander van voorgestelde sturing door middel van het hernieuwbare brandstof eenheid (HBE) en broeikas eenheid (BKE) mechanisme.

Uit analyses van RVO is duidelijk geworden dat gasvormige brandstoffen een lagere well-to-wheel CO₂-uitstoot hebben. LNG zorgt al voor 10% CO₂ reductie t.o.v. fossiele brandstoffen. Daarnaast is LNG een transitiebrandstof en zorgt dat de infrastructuur, wagenpark en schepen, zodanig worden ingericht dat zij ook op bio-LNG kunnen rijden en varen. Bio-LNG kan zelfs zorgen voor een CO₂-reductie van 80 tot 280% (indien Bio-LNG van mest wordt gemaakt, dat anders in de buitenlucht blijft liggen.)

Sturing op de gehele keten is belangrijk. Het opbouwen van een LNG-infrastructuur levert een bijdrage aan de transitie naar duurzame energiedragers. Het van well-to-wheel-concept sluit aan bij de gebruikelijke manier waarop elektriciteit wordt opgewekt. Dit is nog niet geheel duurzaam. Een fors deel van de beschikbare

elektriciteit wordt nog steeds opgewekt met fossiele brandstoffen. Van belang is dan ook dat deze transitie blijft matchen met de uitvoering van bovenstaande doelen.

Van groot belang is dat bij de daadwerkelijke uitvoering en ontwerp van de treffen maatregelen, toekomstige meer duurzame technieken niet worden uitgesloten. Wij adviseren bijvoorbeeld dan ook te blijven aansluiten bij de uitkomsten van lopende initiatieven, w.o. de uitkomsten van de aan het Schone Lucht Akkoord gekoppelde Pilot Binnenvaart en havens.

Beverwijk, 3 februari 2020