

Wijziging Regeling energie vervoer ter implementatie RED-III

Reactie Havenbedrijf Rotterdam N.V.

16 oktober 2025

Het Havenbedrijf Rotterdam N.V. maakt graag gebruik van de mogelijkheid om een reactie te geven op de voorgenomen Wijziging Regeling energie vervoer ter implementatie van RED-III.

In het streven naar een klimaat-neutrale haven in 2050 zetten wij in op een vergaande en samenhangende energietransitie in diverse sectoren, zoals transport, industrie en energievoorziening. Hiermee beogen we een duurzaam toekomstperspectief te creëren voor de haven en een belangrijke bijdrage te leveren aan het behalen van de nationale klimaatdoelen. De RED-III en de nu voorliggende Regeling spelen hierin een belangrijke rol.

Wij waarderen de inspanningen van het Rijk bij de totstandkoming van de voorgestelde wijzigingen. Tegelijkertijd signaleren we grote risico's in de voorliggende huidige ontwerpregeling, die de klimateffectiviteit, investeringszekerheid en uitvoerbaarheid ernstig kunnen beperken. We vragen u de volgende aanbevelingen over te nemen in de Wijziging Regeling energie vervoer.

Een sleutelrol voor hernieuwbare LNG en -methanol bij het behalen van RED-doelstellingen voor decarbonisatie van transport

De duurzame Bio-LNG en methanolsector en haar klanten dringen er bij Nederland al jaren op aan om de massabalansmethodologie toe te staan onder de 'Regeling energie vervoer', in lijn met de gevestigde EU-praktijk voor onderling verbonden gasnetwerken. Dit zou hernieuwbare brandstoffen zoals bio- en e-LNG en bio- en e-methanol in staat stellen een sleutelrol te spelen bij het behalen van RED-doelstellingen voor decarbonisatie van zwaar transport en het versterken van de concurrentiepositie van Nederlandse havens binnen de EU. De vraag vanuit de scheepvaartsector is nu al groot, aangezien bio-LNG en bio-methanol zich tot de top drie van leidende alternatieve brandstoffen in deze energietransitie horen. Het industriële- en bunkercluster van de Rotterdamse haven heeft hierbij de potentie om een leidende markt te worden voor zowel producenten als afnemers.

Des te pijnlijker is het te moeten constateren dat de nu voorliggende Regeling het toepassen van massabalans op het verbonden EU-gasnet nog steeds uitsluit. De voorgestelde eis om het biogene gehalte van een hernieuwbare brandstof bij levering aan de Nederlandse markt aan te tonen via fysieke tests (Bijlage 2, deel B) is zowel ineffectief als contraproductief voor brandstoffen op basis van biomethaan (zoals bio-LNG en bio-methanol). Hiermee worden onnodig grote volumes hernieuwbare brandstof uitgesloten van de Nederlandse markt, worden kosten verhoogd en wordt naleving voor diverse transportsegmenten bemoeilijkt, terwijl deze brandstoffen effectief worden uitgesloten van deelname aan het toekomstige ERE-systeem.

Door de jaren heeft het ministerie van I&W wisselende, en wat ons betreft niet de juiste redenen gegeven waarom administratieve vergroening via LNG-terminals niet wenselijk zou zijn en waarom het gasnet niet kan worden gebruikt voor de massabalans van biobrandstoffen in vervoer. In het Wetgevingsoverleg van 29 september 2025 heeft de staatssecretaris van I&W echter laten weten dat over dit onderwerp eind dit jaar een uitvoeringsregeling van de Europese Commissie (EC) wordt verwacht. Indien de EC toepassing van massabalans op het gasnet toestaat zal Nederland dit voorbeeld moeten volgen, maar wij bevelen het Rijk aan om hierbij ook andere noodzakelijke voorwaarden te scheppen om opschaling van hernieuwbare LNG en -methanol in Nederland tot een succes te maken. Mocht de EC negatief oordelen dan zou Nederland zich moeten inspannen om te onderzoeken wat er nodig is om tot een positief oordeel te komen.

Harmonisatie tussen lidstaten van (i) invoeringsdatum en (ii) feedstock-lijsten voor zeevaart en binnenvaart

Van diverse kanten ontvangen wij berichten dat er rekening mee moet worden gehouden dat de ons omringende landen de implementatie van RED-III niet per 1-1-2026 zullen effectueren, doch maanden en wellicht zelfs een jaar later. Mocht deze situatie zich voordoen dan bestaat voor met name de zee- en binnenvaart het risico op weglekken van bunkermarkten naar omringende landen. Dit risico doet zich ook voor als Nederland als één van de weinigen zou besluiten om biobrandstoffen, zoals vermeld onder RED Annex IX Deel B, uit te sluiten van de maritieme brandstoftransitieverplichting. Wij bevelen aan om op deze punten zorgvuldig aandacht te schenken aan afstemming met de ons omringende landen, opdat grensoverschrijdende handel niet onnodig wordt verstoord en investeringszekerheid behouden blijft.

Tijdelijke versoepeling van de inboekregels voor de raffinageroute

Om de vertraging van de realisatie van het waterstofnetwerk te mitigeren is in de 'RFNBO jaarverplichting industrie' een tijdelijke versoepeling van de inboekregels voorzien. Het ontbreken van een dergelijke versoepeling voor de Raffinageroute vinden wij een onnodige en ook onwenselijke beperking van de toch al weinig liquide waterstofmarkt. Zonder deze versoepeling van inboekregels kunnen de raffinaderijen in Rotterdam in de komende jaren enkel beleverd worden door elektrolysefabrieken die via het regionale tracé van het waterstof pijpleidingnetwerk verbonden zijn. Elektrolysefabrieken buiten de Rotterdamse regio hebben dus geen kans om aan de raffinaderijen in deze regio te leveren zolang er geen fysieke pijpleiding verbinding is. De tijdelijke versoepeling van de inboekregels kan deze impasse eenvoudig oplossen en dat biedt juist een groot aantal kansen. Voor nadere toelichting verwijzen wij naar de consultatiereactie van RWE.

Langetermijnzekerheid tot 2035

In onze reactie op de "Wijziging Besluit energie vervoer" hebben wij al aangegeven dat zowel de complexe aard van de systematiek als de beperkte looptijd (tot 2031) onvoldoende houvast biedt voor investeringen in productiecapaciteit. Hoewel wij verheugd zijn over de aangenomen motie Van Groningen en Veltman (voorgesteld tijdens het wetgevingsoverleg van 29 september 2025), die de regering verzoekt om de investeringshorizon onder de RED III-wetgeving in ieder geval te verlengen tot 2035, moeten we ons wel realiseren dat de brandstoftransitieverplichting in zijn huidige vorm na 2030 zal moeten wijzigen. Bij doortrekken van de thans voorgestelde

verplichting na 2030 zal deze in toenemende mate ingevuld worden door elektriciteit en stimuleert het instrument geen inzet van hernieuwbare brandstoffen. Voor nadere toelichting verwijzen wij graag naar de consultatiereactie van het Platform Hernieuwbare Brandstoffen. Wij bevelen aan om de huidige systematiek in samenspraak met partijen in de brandstofketen zo spoedig mogelijk te evalueren en daarbij nadrukkelijk aandacht te schenken aan meer robuustheid en uniformiteit tussen EU-lidstaten van het instrument RED.