



Walstroom kan een essentiële rol spelen bij de verduurzaming van de haven. Met de milieuwinst die de grootschalige uitrol van walstroom kan opleveren, wordt een schonere werk- en leefomgeving voor mens en natuur gerealiseerd. De ondernemingen in het haven-industrieel cluster van Rotterdam werken hard om hieraan hun bijdrage te kunnen leveren.

De eerste stappen voor het gebruik van walstroom in de Rotterdamse haven zijn gezet in 2007 met de Pilot Walstroom Maashaven. Meer pilots volgden. Stena Line nam in 2012 de eerste walstroominstallatie voor zeeschepen in gebruik en ook vandaag de dag worden nog steeds pilots uitgevoerd die tot doel hebben de haalbaarheid van walstroominstallaties in kaart te brengen. Het tekent de huidige voortgang die langzaam begon en de laatste jaren in een stroomversnelling is geraakt. Door schepen aan de stekker te leggen, verbetert de luchtkwaliteit, reduceert de stikstofdepositie, beperkt dat het (nest)geluid van schepen en is dat goed voor het klimaat. Zowel internationaal met de Parijsakkoorden en het

Fit for 55-maatregelenpakket als nationaal en zelfs lokaal met de walstroomstrategie van de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam. Alle seinen staan op groen.

Met dit position paper brengt Deltalinqs in kaart wat het collectief van bedrijven in de Rotterdamse haven nodig heeft om invulling te geven aan de walstroomambities. Als ondernemersvereniging van de bedrijven in het Haven Industrieel Complex is intern de discussie gevoerd, onderzoek gedaan en kennisgenomen van (mogelijke) hindernissen die bedrijven ervaren bij het realiseren van walstroom. Naast de uitkomsten van bestaande pilots, wil Deltalinqs bevindingen delen en daarover het gesprek aangaan met de stakeholders. Deltalinqs is ervan overtuigd dat met een open gesprek en gezamenlijke inzet de uitrol van walstroom tot een succes kan worden gemaakt.

# 1

## Rolverdeling Havenbedrijf Rotterdam en bedrijfsleven

Om de aanleg van de infrastructuur en het gebruik van walstroom tot een succes te maken, hebben zowel bedrijven als overheden een verantwoordelijkheid. Overheden mogen van het bedrijfsleven verwachten dat zij inspanningen leveren om bij te dragen aan de klimaat- en duurzaamheidsambities. Daartegenover staat dat de bedrijven op hun beurt duidelijke spelregels verlangen. De realisatie van walstroom is een collectieve opgave en een duidelijke rolverdeling draagt daaraan bij.

### Standpunt Deltalinqs

- Vanuit de EU hebben lidstaten sinds 2021 de verplichting gekregen om walstroom voor 2030 mogelijk te maken in havens. De ondernemers staan klaar om de faciliterende rol te pakken, daar waar het de aanleg en exploitatie betreft. Daarbij geldt de strikte conditie dat zij geen investeerder zijn in deze infrastructuur én geen rol als leverancier van energie op zich kunnen nemen. De operationele kosten (exploitatie) liggen bij de energieleverancier. Daarnaast zien zij het Havenbedrijf Rotterdam en het Rijk als de juiste partijen (investeerdere) voor de aanleg en de kosten voor de infrastructuur, inclusief de mogelijke onrendabele top. Met deze rolverdeling sluiten we aan bij buitenlandse havens waar dit ook het geval is.
- Deltalinqs heeft de nadrukkelijke wens om afspraken te maken over de verdeling van verantwoordelijkheden, risico's en kosten voor onder meer het beheer van de infrastructuur en de levering van de energie. Deze verdienen nadere uitwerking. Er moet met alle partijen in de haven een kostenformule worden opgesteld die met al deze zaken rekening houdt. Richting de EU wordt de oproep van Europese belangenvereniging FEPORT ondersteund om naast een nationaal beleidskader ook een financieringsplan op te stellen voor grootschalige realisatie van walstroom en schone bunkerfaciliteiten.<sup>1</sup>
- Bij de aanleg van de walstroomvoorziening moeten de afnemende bedrijven verzekerd zijn van schone en duurzame energie.
- Wanneer walstroom in de haven verplicht beschikbaar is, dan moet dit ook in zo verre verplicht worden dat afname wordt gegarandeerd. Dit geldt ook voor schepen die worden aangedreven door alternatieve brandstoffen, omdat met walstroom geluidsoverlast wordt gereduceerd.

<sup>1</sup> FEPORT, Position paper on the deployment of OPS, mei 2022, pag. 2

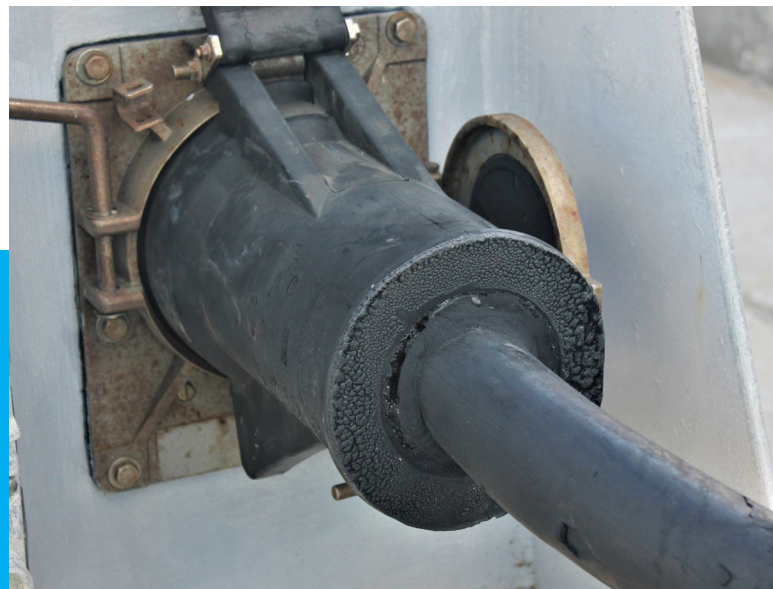
# 2

## Sectorale aanpak – ontwikkelprogramma

Voor walstroom bestaat geen 'one size fits all' oplossing. De verscheidenheid van de haven en de bedrijven die er gevestigd zijn, vraagt om een aanpak op maat. Of het nu gaat om scheepstypes of kademuren, geografische ligging of sector; er moet aandacht zijn voor de verschillende uitdagingen waar bedrijven voor staan om walstroom te realiseren. Met een sectorale aanpak die rekening houdt met verschillen in scheepstypes, kademuren en andere infrastructurele omstandigheden, kunnen 'lessons learned' van pilot-projecten projectmatig in de haven worden toegepast. De walstroomstrategie van het Havenbedrijf Rotterdam kan hierbij een sterkere rol spelen.

### Standpunt Deltalinqs

- Het Havenbedrijf Rotterdam kan een sterkere regisserende rol pakken en duidelijkheid scheppen naar netbeheerders door aanvragen voor installaties te bundelen. Dit maakt het voor hen eenvoudiger om in te schatten welke aanvraag wanneer komt. Meer inzicht in de energiebehoefte zou kunnen worden bereikt door bijvoorbeeld een initiatief als het [Data Safehouse](#) te verbreden naar de haven.
- Werk de getrapte aanpak gezamenlijk met de bedrijven verder uit door onderscheid te maken tussen scheepstypes en kadetypes, waardoor een planning per cluster kan worden opgesteld met aandacht voor hindernissen. Maatwerk is hierbij belangrijk; een ferrymaatschappij heeft een andere behoefte dan een containerterminal en niet alle kademuren zijn even geschikt.
- Gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam zouden de lessen van de lopende pilots bij bedrijven in de haven mee moeten nemen in de herijking van de gemeentelijke strategie van 2025. Deel de uitkomst daarvan met belanghebbenden.
- Leg als eerste walstroom daar aan waar de kosten efficiency en de milieuwinst het grootst zijn. Indien na een kosten-batenanalyse van een partij in de haven blijkt dat een alternatieve oplossing beter werkt, zou dit mogelijk moeten blijven.



**MET EEN OPEN GESPREK EN  
GEZAMENLIJKE INZET KAN DE  
UITROL VAN WALSTROOM TOT  
EEN SUCCES WORDEN GEMAAKT.**

# 3

## Incentives

Met subsidies vanuit de nationale overheden en de EU is de ontwikkeling van walstroom in een fors deel van de Europese havens in een stroomversnelling geraakt. Ook andere ontwikkelingen op het gebied van de verduurzaming van de brandstofmarkt en verplichtende Europese wetgeving dragen daaraan bij. In Nederland is het zaak meer werk te maken van het stimuleren van bedrijven die de stap naar walstroom financieel nog niet kunnen maken. Dat ligt niet enkel op het gebied van subsidies, maar juist ook op het gebied van wet- en regelgeving. Op verschillende wijzen kunnen overheden daarbij helpen.

### Standpunt Deltalinqs

- Door gebruik te maken van walstroom worden stikstofemissies gereduceerd. Dat komt de natuur ten goede en dat creëert schaarse stikstof-depositieruimte waarmee ontwikkelruimte ontstaat. Uitgangspunt zou moeten zijn en blijven dat de stikstofwinst door het gebruik maken van walstroom ten goede komt aan de havenontwikkeling. Dit is een belangrijke incentive voor bedrijven.
- Gezamenlijk met de havens van Antwerpen en Hamburg moet een EU lobby worden opgezet voor een belastingvrijstelling bij het gebruik van walstroom onder de Richtlijn Energiebelasting van de EU (ETD, Energy Taxation Directive). Het gebruik van walstroom zou belastingvoordelen moeten opleveren.

# 4

## Level playing field / businessmodellen

Voor de uitrol van walstroom zijn verschillende business modellen van toepassing. Onderzoeksbureau REBEL presenteerde daarvoor twee mogelijke varianten die wijdverspreid gebruikt worden door havens om ons heen. Andere havens maken zelf hun keuzes, maar een concurrerend effect op dit gebied in de 'Le Havre – Hamburg range' is onwenselijk. Een level playing field moet de uitkomst zijn voor de ondernemingen. Een service provider model zoals gepresenteerd door Rebel zou voor de Rotterdamse haven een oplossing kunnen zijn die aansluit bij de koers van havens om ons heen. Naast verschillende businessmodellen kan standaardisering van de stekkers een belangrijke driver voor bedrijven zijn om te kiezen voor walstroom.

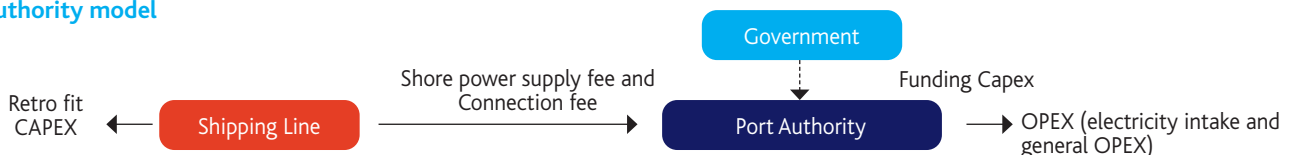
### Standpunt Deltalinqs

- Onderzoek of een van de twee modellen zoals gepresenteerd door Rebel toepasbaar is voor de Rotterdamse haven.<sup>2</sup> Dit kan uitkomst bieden op de vragen die leven omtrent verantwoordelijkheden, kosten en risico's, en tevens dienen als input voor de gewenste kostenformule.
- Voorkom met goede afspraken op Europees niveau dat de kosten voor gebruik van walstroom een concurrerend effect gaan hebben. De aanleg en exploitatie van walstroom dient plaats te vinden in een gelijk Europees speelveld en dat mag hierdoor niet verstoord worden.
- Standaardisatie van aansluitingen kan zorgen voor een versnelde overstap op walstroom. Dit zou een internationaal speerpunt moeten zijn in de lobby van het Rijk en het Havenbedrijf Rotterdam.

<sup>2</sup> REBEL. (2021, November 24). Shore Power - Financial considerations. Presentation. Technical meeting Feport

## SHORE POWER - BUSINESS MODELS

### Port Authority model



### Service Provider model

