

Hoofdpijnenverslag van de internetconsultatie

Wijziging Besluit energie vervoer REDIII

Het hoofdpijnenverslag is een samenvatting van de ingediende reacties. De reacties zijn gesorteerd op (hoofd)thema's. In dit verslag reageert het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat inhoudelijk.

Algemene informatie over de internetconsultatie

In het kort

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging voor van het Besluit energie vervoer. Met deze wijziging wordt een deel van de Europese richtlijn Hernieuwbare Energie (ook wel RED-III) in de Nederlandse regelgeving opgenomen. Deze wijziging verplicht brandstofleveranciers om elk jaar (tot en met 2030) CO₂-ketenemissies terug te dringen. De precieze wijzigingen staan beschreven in het document 'Overzicht wijzigingen', dat u kunt bekijken onder 'Relevante documenten'.

Voor wie is dit belangrijk?

- Brandstofleveranciers;
- Brandstofproducenten;
- Energieleveranciers;
- Laadpaalexploitanten;
- Logistiek ondernemingen;
- OV-bedrijven;
- Rederijen;
- Mensen met een eigen auto-laadpaal.

Wat is het doel?

- Verminderen van de CO₂-uitstoot in de mobiliteitssector;
- Stimuleren van de energietransitie in de mobiliteitssector;
- Behalen van Europese doelen om de klimaatcrisis aan te pakken;
- Vervangen van fossiele brandstof door duurzame energiedragers zoals biobrandstof, hernieuwbare waterstof (en daarop gebaseerde brandstoffen) en elektriciteit;
- Bieden van investeringszekerheid aan producenten van duurzame energie.

Reacties op hoofdlijnen

Indieners

Van 6 november tot en met 6 december 2024 kon worden gereageerd op dit besluit en de toelichting. Er zijn in totaal 81 reacties ingediend, hiervan zijn er 59 openbaar.

Indieners zijn:

- Bedrijfsleven en branche (ca 90% van de reacties);
- Lokale overheden (ca 8% van de reacties);
- Maatschappelijke organisaties (ca 2% van de reacties).

1. Algemeen beeld van de reacties

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst van de reacties. De reacties op de internetconsultatie gaan in op diverse wijzigingen die worden voorgesteld. Partijen reageren verdeeld over de voorgenomen wijzigingen, het sentiment van de reacties is overwegend bevestigend. De belangrijkste opmerkingen betreffen de volgende hoofdthema's:

- Thema 1: invulling (sub-)verplichting, limieten en vrije ruimte;
- Thema 2: inzet hernieuwbare elektriciteit;
- Thema 3: inzet RFNBO's;
- Thema 4: overige reacties.

2. Hoofdlijnen van de inhoudelijke reacties, inclusief reacties

Hieronder wordt een algemeen beeld geschetst van de reacties uit de internetconsultatie per thema. De inhoudelijke reactie van het ministerie volgt per passage. Daarin wordt af en toe verwezen naar de bijbehorende Regeling energie vervoer: deze komt naar verwachting in de zomer van 2025 in consultatie.

Thema 1: invulling (sub-)verplichting, limieten en vrije ruimte

Hoogte jaarverplichting

De indieners zijn over het algemeen tevreden met de voorgestelde hoogtes van de jaarverplichting. Sommige partijen geven aan de verplichtingen voor de sectoren te hoog te vinden met het oog op gelijkspel voor de zeevaart en binnenvaart. Andere partijen geven aan de verplichtingen juist te laag te vinden kijkend naar de klimaatdoelen en de investeringszekerheid die nodig is voor uitbreiding van schaalproductie. Verschillende partijen stellen voor de jaarverplichting te verhogen door de toenemende hoeveelheid ingeboekte elektriciteit. Een aanvullende suggestie wordt gedaan om de jaarverplichting te verhogen wanneer het aandeel elektriciteit boven een nog te bepalen grens komt.

Reactie ministerie:

Het is van belang om meer investeringszekerheid te geven. Het veranderen van de voorgenomen hoogtes van de jaarverplichting na implementatie geeft onzekerheid. Daarom gaat het ministerie niet mee in het laatste voorstel. De hoogte van de jaarverplichting voor de landsector is al hoger dan het gemiddelde van 14,5 procent. Op dit moment kiest het ministerie ervoor om de verplichting relatief zo gelijk mogelijk te verdelen over de sectoren.

Hoogte limieten en subverplichting

Er zijn verschillende opmerkingen over de hoogtes van de limieten en subverplichtingen in het algemeen. Partijen zijn grotendeels tevreden over de hoogtes van de limieten en verplichtingen, anderen vinden dat de deze strenger mogen, en weer andere vinden dat hier meer ruimte in mag komen.

Annex IX-B: Partijen die in hun reactie ook ingaan op de limiet voor Annex IX-B grondstoffen geven aan dat het limiet verhoogd moet worden. Daarnaast vinden deze partijen ook dat deze groep grondstoffen ingezet zou mogen worden in de Zeevaart.

Reactie ministerie:

De ruimte om Annex IX-b-brandstoffen in te zetten is door de Uniewetgever beperkt. Dat betekent dat het toestaan van Annex IX-b-inboekingen in de zeevaartsector tot gevolg heeft dat in een andere sector minder Annex IX-b-inboekingen kunnen worden toegestaan. Gelet op het feit dat de zeevaartsector op dit moment ook geen IX-b-brandstoffen kan inboeken; dat het voor de zeevaartsector goedkoper is om hernieuwbare brandstoffen in te zetten dan voor andere sectoren, en dat IX-b-brandstoffen in de regel goedkoper zijn dan alternatieven, en dat de weg- en binnenvaartsectoren hogere verplichtingen hebben, kiest het ministerie ervoor om deze sectoren met hogere doelen toegang te geven tot de dikwijls goedkopere annex IX-b-brandstoffen. Om geen groot verschil met nabijgelegen zeehavens te creëren, is deze keuze meegenomen in het bilaterale MoU met België.

RFNBO's

Enkele partijen pleiten voor een generiek doel voor de inzet van RFNBO's (hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong).

Reactie ministerie:

De ontwikkeling van RFNBO-inzet in de verschillende sectoren is van belang vanuit de toekomstige belangrijke rol die voor deze energiedragers is voorzien in met name zeevaart. Ook voor een deel van het zwaar wegtransport is de verwachting dat RFNBO's een rol gaan spelen. Om deze ontwikkelingen te stimuleren zijn sectorspecifieke subdoelen van belang, omdat anders enkel de RFNBO-inzet in de meest rendabele sector aan bod zal komen.

Conventioneel

Voor de conventionele brandstoffen wordt door diverse partijen gevraagd de limiet te verhogen, en het toe te staan in de binnenvaart. Een enkele partij geeft juist aan dat het limiet niet hoger mag zijn dan in 2020.

Reactie ministerie:

In het Klimaatakkoord is afgesproken het gebruik van voedsel- en voedergewassen voor de productie van brandstoffen te beperken tot het niveau van de inzet in 2020. Daarnaast is in het Duurzaamheidskader biograndstoffen afgesproken om biomassa zo hoogwaardig mogelijk in te zetten. Het gelimiteerde gebruik van voedsel- en voedergewassen voor biobrandstofproductie moet voldoen aan strenge duurzaamheidscriteria, zodat gewaarborgd wordt dat de inzet van deze conventionele brandstoffen niet ten koste gaat van de voedselvoorziening of leidt tot extra landgebruik. Nederland zet in op het gebruik van rest- en afvalstromen voor biobrandstofproductie.

Overig

Ook voor inboeken van de categorie 'Overig' zijn opvattingen over zowel steun als voor de ontmoediging ervan, en wordt er gevraagd om deze categorie niet uit te sluiten voor de zeevaart en binnenvaart.

Reactie ministerie:

Het inboeken van de categorie 'Overig' is mogelijk binnen de zee- en binnenvaart. Voorheen maakte Artikel 2 (en 7) het onbedoeld onmogelijk om dit te doen, terwijl de Nota van Toelichting dit wel mogelijk maakte. De desbetreffende artikelen zijn aangepast, waardoor het nu wel mogelijk is om de categorie 'Overig' toe te staan in de scheepvaart.

Aanvullend vragen partijen rekening te houden met de beschikbaarheid van grondstoffen.

Reactie ministerie:

In het eerder gepubliceerde onderzoek¹ is de beschikbaarheid van grondstoffen onderzocht.

Invulling vrije ruimte

Het merendeel van de indieners geeft aan het principe van de vrije ruimte te steunen. Volgens enkele partijen geeft het meer zekerheid als er geen of minder vrije ruimte is. De sector Land heeft in het voorstel geen vrije ruimte, dit wordt door enkele partijen wisselend wel en niet gesteund. Enkele partijen vragen of de ERE's (emissiereductie-eenheden) verkregen vanuit de inzet van hernieuwbare elektriciteit ook verhandeld kunnen worden naar andere sectoren.

Reactie ministerie:

ERE's verkregen vanuit de inzet van hernieuwbare elektriciteit kunnen niet verhandeld worden naar andere sectoren.

Thema 2: inzet hernieuwbare elektriciteit**Inzet hernieuwbare elektriciteit – algemeen**

Partijen hebben verschillende opvattingen over het vrijwillig mogen inboeken van hernieuwbare elektriciteit. Sommige vinden dat het meer gestimuleerd moet worden, andere vinden dat dit ten nadele is van de verduurzamingsdoelen voor hernieuwbare brandstoffen. Verschillende partijen

¹ [Impact assessment reports - accompanying the revision RED](#)

geven aan het voorgestelde besluit om expliciet zon- en windenergie als hernieuwbare energiebron te noemen niet te steunen omdat daarmee andere bronnen worden uitgesloten.

Reactie ministerie:

Het ministerie steunt het gebruik van diverse hernieuwbare bronnen voor de opwek van hernieuwbare elektriciteit. In lijn met het regeerakkoord wordt de opwek van hernieuwbare energie uit biomassa niet gestimuleerd. Na aanleiding van de internetconsultatie is het Besluit energie vervoer aangepast zodat alle hernieuwbare bronnen anders dan biomassa die niet in aanmerking komen voor de jaarverplichting ingezet kunnen worden.

Inzet hernieuwbare elektriciteit – inboekdienstverlener

Verschillende partijen delen hun opvattingen over de introductie van de inboekdienstverlener. Deze opvattingen zijn veelal positief. Ook hebben diverse partijen randvoorwaarden of andere ideeën gedeeld over de uitwerking van de inboekdienstverlener.

Reactie ministerie:

Suggesties en randvoorwaarden die door partijen zijn gedeeld in hun reactie worden in acht genomen bij de uitwerking van de inboekdienstverlener voor de Regeling energie vervoer.

Aanvullend pleiten enkele partijen ervoor dat de inboekdienstverlener ook gebruikt kan worden voor andere sectoren of energiedragers waar het vrijwillig inboeken meer lasten met zich meebrengt dan opbrengsten, zoals voor kleine ondernemers in de binnenvaart.

Reactie ministerie:

Het aantal rekeningen die kleine hoeveelheden hernieuwbare elektriciteit inboeken is de afgelopen jaren fors gestegen. Om onder andere de uitvoerbaarheid hiervan te verbeteren is een drempelwaarde ingesteld voor het kunnen openen van een eigen rekening en is geagendeerd inboeken van hernieuwbare elektriciteit geïntroduceerd. Een inboekdienstverlener kan geagendeerd inboeken voor partijen die hernieuwbare elektriciteit leveren. Voor het inboeken van hernieuwbare elektriciteit gelden andere voorwaarden dan die gelden voor andere hernieuwbare brandstoffen.

Inzet hernieuwbare elektriciteit – walstroom

Partijen vragen om het voorstel om walstroom uit te sluiten van de systematiek te herzien. Het mogen inboeken van walstroom is een belangrijke stimulans voor de uitrol van walstroom en het behalen van de klimaatdoelen.

Reactie ministerie:

De uitsluiting van walstroom wordt tot 2030 opgeschort. Het leveren van elektriciteit dat enkel bedoeld is voor de stroombehoefte op de ligplaats van vaartuigen (walstroom), mag de inboekster vanaf 2030 geen onderwerp van een inboeking maken. Vanaf 2030 wordt een deel van de zeeschepen (container- en passagiersschepen met een brutotonnage van meer dan 5.000) onder de FuelEU Maritiem verordening verplicht tot het gebruik van walstroom in grote havens.

Thema 3: inzet RFNBO's

Met betrekking tot de inzet van raffinagereductie-eenheden spreken partijen in meerderheid steun uit voor deze mogelijkheid. Tegelijk reageren partijen verschillend op de concurrentiepositie van deze eenheden ten opzichte van eenheden afkomstig uit de inzet van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong direct in transport.

Sommige partijen pleiten voor een hogere correctiefactor voor raffinage-eenheden. Andere partijen zien het nut van de correctiefactor voor het creëren van ruimte voor de hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong via deze route.

Reactie ministerie:

De hoogte van de correctiefactor is onderdeel van de Regeling energie vervoer; ontvangen input wordt meegenomen bij de verdere uitwerking hiervan.

Verlengen jaarverplichting

Er is bij partijen een brede steun voor het verlengen van de jaarverlichting. Partijen geven aan dat de verplichtingen t/m 2030 de investeringszekerheid niet borgen omdat het een te beperkte horizon is. Het verlengen van de jaarverplichting met 5 à 10 jaar geeft meer zekerheid.

Reactie ministerie:

Het ministerie beziet de mogelijkheden voor het verlengen van de jaarverplichting en komt hier op een later moment op terug.

Massabalans

Marktpartijen veronderstellen dat Nederland extra eisen stelt ten opzichte van de rest van Europa met betrekking tot massabalans.

Reactie ministerie:

Nederland stelt geen extra eisen boven op de Europese richtlijn hernieuwbare energie (RED II), zoals uitgewerkt in de Uitvoeringsverordening 996/2022. Onduidelijkheden omtrent het gebruik binnen de regelgeving worden op Europees niveau geagendeerd.

Gas, bio-LNG

Verschillende partijen geven aan dat, om de opschaling van biogas in de transportsector te realiseren, Nederland het gebruik van netwerken en LNG-terminals dient te faciliteren.

Reactie ministerie:

BioLNG is een belangrijke transitiebrandstof voor het verduurzamen van de zeevaartsector. Een gelijk Europees speelveld met betrekking tot BioLNG is van cruciaal belang, evenals de naleving van de Europese regels. Verder is het van belang dat we fossiele brandstoffen blijven afbouwen en tegelijkertijd een verschuiving naar hernieuwbare energieproductie in Nederland realiseren. De mogelijkheid om netwerken en aanvullende infrastructuur, zoals LNG-terminals, te integreren binnen de Regeling Energie voor Vervoer moet dus op Europees niveau worden geagendeerd. De suggestie om een emissieboete in te voeren wordt niet meegenomen, aangezien we overstappen op CO₂-ketenemissiereductie, waardoor dit doel al wordt behaald.

Thema 4: overige reacties

In de reacties wordt gevraagd naar de mogelijkheden om de definitie van E10 aan te passen ter bevordering van het gebruik van geavanceerde biomethanol.

Reactie ministerie:

Deze suggestie valt buiten de reikwijdte van deze wetswijziging. Definities met betrekking tot brandstoffen, inclusief E10, zijn vastgelegd in de Fuel Quality Directive en kunnen niet worden gewijzigd via deze wet.

Een partij vraagt om de uitzondering voor het inboeken van hernieuwbare elektriciteit door OV-bedrijven, zoals beschreven in artikel 10c, ook te maken voor het inboeken van gasvormige biobrandstoffen. OV-bedrijven worden hierbij uitgezonderd van de eis voor het gebruik van aanvullende bemetering.

Reactie ministerie:

Voor gasvormige brandstoffen ligt de verplichting bij de brandstofleverancier en niet bij de inkoper. Daarom wordt het opnemen van gasvormige biobrandstoffen onder deze clausule niet meegenomen.

Er wordt verzocht om BioDME op te nemen onder de definitie van LPG, zodat deze kan worden ingeboekt en dezelfde rechtsgevolgen heeft.

Reactie ministerie:

Het verzoek wordt niet meegenomen omdat deze, erkend door de Wet op de Accijns diesel (gasolie), als de gelijkwaardige brandstof wordt aangemerkt.

Vervolgproces

Alle reacties die binnen zijn gekomen, zijn geanalyseerd en samengevat in dit verslag. Na aanleiding van de reacties uit de internetconsultatie worden er aanpassingen gemaakt aan het Besluit energie vervoer:

- Artikel 2 (en 7): Het inboeken van de categorie 'Overig' is mogelijk binnen de zee- en binnenvaart.
- Artikel 1 (en 10): Hernieuwbare elektriciteit uit alle hernieuwbare bronnen anders dan biomassa kan ingeboekt worden.
- Artikel 10: De uitsluiting van walstroom wordt opgeschort tot 2030.