



Consultatiebijdrage Wijziging Besluit energie vervoer REDIII

Eneco is actief op het gebied van energielevering en energiediensten, hernieuwbare energie ontwikkeling en productie, warmtenetten en energieopslag. Als onderdeel van Eneco, biedt Eneco eMobility, laaddiensten aan voor elektrisch rijden, met een focus op thuisladen en zakelijk laden. Eneco is ook actief op het gebied van walstroom. Daarnaast ontwikkelt Eneco verschillende projecten voor waterstofproductie met elektrolyse. Eneco's meest bekende project is de Eneco-Electrolyser die we willen realiseren in de Europoort in Rotterdam, nabij het waterstofnetwerk van HyNetwork en nabij waterstofgebruikende bedrijven in de haven.

Verplichting tot 2030

Eneco ziet de keuze voor een systematiek die is gebaseerd op CO₂-intensiteit, met een vereiste inzet per subsector en de mogelijkheden die worden geboden voor de inzet van elektriciteit in vervoer als positief. RED-III past in een bredere Europese en Nederlandse klimaataanpak gericht op het bereiken van minstens 55% uitstootvermindering in 2030 en de lange termijn doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050. Echter, Eneco constateert ook dat indien de systematiek slechts tot 2030 zou gelden, grote onzekerheden worden geïntroduceerd t.a.v. de waarde van verduurzamingsprojecten in de transportsector, met als risico dat er vertraging optreedt bij het behalen van deze doelstellingen. Om voldoende investeringszekerheid te geven aan nieuwe projecten en daarmee het volledige emissiereductiepotentieel van de transportsectoren te bewerkstelligen, is het nodig om zekerheid te geven over de verplichtingen en systematiek die na 2030 zullen gelden. Hierbij moet de overheid rekening houden met een periode tussen de 10 tot 15 jaar na inwerkingtreding van het systeem.

Raffinageroute en de correctiefactor

Het voorliggende Besluit bevat nog geen correctiefactor, deze wordt verwacht in de ministeriele regeling. In een brief naar de Tweede Kamer is op basis van onderzoek van TNO een correctiefactor van 0,4 voorgesteld om voldoende directe inzet van waterstof in de transportsector te borgen.

Voor de tijdige realisatie van electrolyzers is het van belang om snel (begin 2025) te besluiten over de correctiefactor om te voorkomen dat investeringsbeslissingen voor elektrolyse vertragen. De keuze voor 0,4 is een zeer veilige keuze die weinig ruimte geeft voor de inzet van groene waterstof in raffinaderijen. We stellen daarom voor om te kiezen voor een hogere correctiefactor aan de bovenkant van de range van het TNO-rapport (richting 0,7) zodat er meer ruimte wordt geboden voor de raffinageroute, terwijl directe inzet in transport nog wel voorblijft in de merit order.

Rol van inboekdienstverlener

Eneco verwelkomt de invulling van de inboekdienstverlener rol die in het Wetsvoorstel wordt beschreven. We zien het als positief dat zowel bedrijven als huishoudens gebruik kunnen maken van een inboekdienstverlener. Eneco is namelijk van mening dat dit systeem een belangrijke rol kan spelen in het realiseren van de potentie van thuisladen. Ook de keuze om een drempelwaarde te hanteren waaronder inboekers een inboekdienstverlener gebruiken vinden we logisch. Dit zal helpen om het systeem uitvoerbaar te houden. Hiervoor is het wel nodig dat marktrol 'inboekdienstverlener'



op de juiste manier wordt vormgegeven. Er zijn randvoorwaarden waaraan een succesvol inboekdienstverlener-systeem zou moeten voldoen:

1. De inboekdienstverlener moet betrouwbaar zijn. Dit betekent dat de inboekdienstverlener toegang moet hebben tot correcte data zodat de kwaliteit van de ingeboekte ERE's gegarandeerd wordt.
2. Er moet voldoende kwaliteitsborging in het inboekstelsel gegarandeerd zijn om ervoor te zorgen dat ERE's ook daadwerkelijke gerealiseerd zijn
3. Het moet laagdrempelig en eenvoudig zijn voor eigenaren van kleine laadpunten om hun aan voertuigen geleverde elektriciteit beschikbaar te stellen voor het inboeken van ERE's.

Eisen inboekdienstverlener

Zoals hierboven benoemd is Eneco van mening dat een betrouwbare inboekdienstverlener een van de kernvoorwaarden is om een succesvol systeem op te zetten. Om dit te bereiken zullen er een aantal eisen aan partijen moeten gesteld die zich als inboekdienstverlener willen registreren:

- Dit kan bijvoorbeeld door een prekwificatie te laten plaatsvinden bij de NEa
- De inboekdienstverlener moet beschikken over een goedgekeurd monitoringsplan waarin beschreven wordt hoe de data van klanten verzamelt en verwerkt wordt. Het omschrijft de data methodologie waarop een verificateur een verificatie kan uitvoeren.
- De inboekdienstverlener moet werken met controleerbare en verifieerbare data. De beste manier om dit te garanderen is dat de inboekdienstverlener directe en niet-terugroepbare toegang (tenzij de aangeslotene een andere inboekdienstverlener aanwijst) heeft tot data van de slimme meter (MID-meter) van de laadpaal, zodat bij fouten alleen de inboekdienstverlener verantwoordelijk kan zijn

Eisen inboekingsproces voor een inboekdienstverlener

Indien via het registratieproces vooraf is gegarandeerd is dat de inboekdienstverlener een betrouwbare partij is, zou dit via een simpel proces moeten kunnen:

- Bijvoorbeeld aan de hand van een standaard Excel met specifieke voorschriften aan de data om vervolgens online te kunnen worden geupload. Nader te specificeren wat voor velden er in de Excel opgenomen moet worden.
- Geen eisen aan het minimum laadvolume dat ingeboekt kan worden per laadpaal/huishouden. In andere woorden, er zit geen ondergrens verbonden aan partijen waarvoor de inboekdienstverlener inboekt. Hiermee wordt gegarandeerd dat alle huishoudens voordeel kunnen halen uit de ERE-systematiek.

Eisen verificatie bij inboekingen via een inboekdienstverlener

Hierbij stelt Eneco dat er waardevolle lessen getrokken uit het Belgische verificatie systeem waarbij enkele keuzes zijn gemaakt om de kosten van het systeem laag te houden.

Het eerste betreft de daadwerkelijke verificatie. Momenteel ziet het er naar uit dat er in België geen fysieke verificatie zal gaan plaatsvinden. De inboekdienstverlener upload de data uit de laadpalen naar het e-register met behulp van een template dat beschikbaar is gesteld door de Belgische equivalent van de NEa waarna een online check plaatsvindt.



Ten tweede betreft de kosten die bij het proces worden gemaakt. De Belgische equivalent van de NEa brengt per certificaat een kleine opslag in rekening om het systeem te bekostigen. Daarmee is dit een schaalbaar systeem. In de huidige systematiek in Nederland, kan een verificatie een prijs hebben van duizenden euro's per laadpunt.

We zien dat voor een inboekdienstverlener het Belgische systeem laagdrempelig is om daadwerkelijk boekingen te doen. Het gemakkelijke verificatieproces en de schaalbare kosten maken dit een aantrekkelijk systeem. Echter, om een bepaald niveau van kwaliteit te borgen en om het systeem bestendig te maken tegen fraude voorzien wij dat een strenger proces nodig zal zijn dan momenteel in België wordt opgezet. Het Nederlandse systeem kan bijvoorbeeld op de volgende manier in elkaar gezet worden:

1. Data wordt geüpload naar het online platform van de NEa via een vast template.
2. Een keer per jaar vindt er een verificatie plaats waarbij het kwaliteitsproces bij de inboekdienstverlener wordt gecontroleerd.
3. Via een steekproef wordt geverifieerd of de gegevens van de huishoudens verzameld en beheerd zijn volgens het monitoringsplan

Levering van elektriciteit aan zeescheepvaart

Eneco is bezorgd over de uitrol van walstroomprojecten richting 2030. Hoewel via de Europese Verordening 'FuelEU Maritime' de verplichting is gesteld dat schepen die onder Verordening (EU) 2023/1804 vallen om vanaf 2030 tijdens het aanmeren gebruik te maken van walstroom in plaats van hun eigen dieselmotoren, zien we dat het momenteel lastig is voor havens om een goede business case op te stellen voor walstroom. De mogelijkheid om HBEs te genereren onder de huidige systematiek is een belangrijk onderdeel van het rondmaken van de business case. Zonder deze ondersteuning zullen er richting 2030 minder walstroomprojecten worden gerealiseerd. Dit terwijl er een aantal voordelen verbonden zijn aan het verbruik van walstroom die het een aantrekkelijke optie maken voor gebruik in tijdens aanmeren – zie ook onderstaande bron van CE Delft.

- Vergeleken met alternatieve brandstoffen heeft de elektrificatie van scheepvaart geen effect op de luchtkwaliteit (fijnstof) en genereert geen omgevingsgeluid
- Er komen geen stikstofemissies vrij tijdens het elektrisch laden versus gebruik van huidige dieselgeneratoren
- Direct stroomgebruik versus omzetten van elektriciteit in hernieuwbare waterstof of andere RFNBO's heeft als voordeel dat er geen efficiëntieverlies is door extra omzetting.

Tabel 3 - Emissiefactoren (in g/kWh) voor hulpmotoren op diesel vergeleken met elektriciteit

Emissies	Hulpmotoren zeeschip	Hulpmotoren binnenvaartschip ^a		Walstroom
		CCR-1	CCR-2	Elektriciteit
CO ₂	680	750-1.500		490 ^b
NO _x	8	9.2	6	0.46
PM	0.22	0.4	0.15	0.022

Bron: CE Delft, 2020¹

¹ Stimulering van walstroom, een vergelijkende analyse met drie potentiële stimuleringsmaatregelen, CE Delft, 2020