

HYGRO

hydrogen as primary energy carrier

**Consultatiereactie: Wijziging Besluit Energie en
Vervoer REDIII**

1. Invoering van Emissie Reductie Eenheden (ERE's) voor mobiele machines

1.1. Inleiding

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan de REDIII implementatie via een wijziging van het Besluit Energie en Vervoer. Deze aanpassing beoogt het stimuleren van hernieuwbare energiedragers in de zee- en luchtvaart, evenals de inzet van hernieuwbare waterstof in de mobiliteitssector. Een belangrijk aspect van deze aanpassing betreft de Emissie Reductie Eenheden (ERE's), die momenteel voornamelijk gericht zijn op transportsectoren. Echter, ook mobiele machines maken steeds meer gebruik van hernieuwbare energie, zoals waterstofgeneratoren in plaats van dieselaggregaten.

Daarom pleit HYGRO voor de wijziging van het Besluit Energie en Vervoer REDIII voor de uitbreiding van waterstoflevering via waterstofcontainers, niet alleen voor de binnenvaart en zeevaart, maar ook voor mobiele machines die in verschillende sectoren zoals de bouw, agri en op festivals worden ingezet. Op die manier kan het inboeken van geleverde hernieuwbare brandstoffen en het verkrijgen van ERE's mogelijk worden gemaakt voor waterstoflevering via waterstofcontainers aan mobiele machines. Daarnaast is HYGRO voorstander van het opnemen van de levering van waterstof met waterstofcontainers aan mobiele machines in de implementatie van de REDIII, de bijbehorende sectorverplichting, en ERE's. Dit zou ervoor zorgen dat ook deze levering van hernieuwbare brandstoffen in aanmerking komt voor ERE's.

1.2. Waarom ERE's voor mobiele machines?

1. **Toenemend gebruik van hernieuwbare energie:** In verschillende sectoren zoals de bouw, agri en op festivals wordt steeds meer gebruik gemaakt van hernieuwbare brandstoffen en wordt hard gewerkt aan verduurzaming door gebruiken te maken van emissie loze machines. Innovaties zoals waterstof graafmachines, waterstoftrekkers, hijskranen en aggregaten zijn in opkomst als alternatief voor traditionele diesel aangedreven machines. Deze innovatieve waterstof technologieën verminderen de CO₂-uitstoot en bevorderen duurzame bouwpraktijken. Het beschikbaar stellen van ERE's voor mobiele machines stimuleert de overgang naar hernieuwbare energie.
2. **Vergroting van de impact van hernieuwbare energie:** Door de levering van waterstof in waterstofcontainers aan mobiele machines op te nemen in de wijziging van het Besluit Energie en Vervoer, wordt het gebruik van hernieuwbare energie in een bredere context gestimuleerd. De bouwsector is onder andere verantwoordelijk voor een significant deel van de CO₂-uitstoot. Het stimuleren van hernieuwbare energie in meerdere sectoren kan een substantiële bijdrage leveren aan de nationale klimaatdoelen. Vandaar dat HYGRO pleit voor het opnemen van de levering van hernieuwbare brandstoffen middels waterstofcontainers aan mobiele machines in de implementatie van de REDIII, de bijbehorende sector verplichting en de levering van waterstof (middels waterstofcontainers) aan mobiele machines in aanmerking laten komen voor ERE's.
3. **Gelijke behandeling van sectoren:** Het huidige beleid richt zich vooral op de transportsector, terwijl een aanzienlijk deel van de brandstoffen in Nederland wordt verbruikt in andere sectoren zoals de bouw en agri sector, waar eveneens grote stappen gemaakt kunnen worden richting duurzaamheid. Nagenoeg 10% van alle brandstoffen wordt gebruikt voor mobiele toepassingen in deze sectoren, wat het belang onderstreept van het expliciet in aanmerking laten komen van mobiele machines in de implementatie van de REDIII voor ERE's. Het is essentieel dat beleid niet discriminerend, eerlijk en gelijkmatig wordt toegepast zonder bepaalde personen of groepen ongerechtvaardigd uit te sluiten of

te benadelen. Bovendien kan hiermee worden voorkomen dat bepaalde sectoren achterblijven in de energietransitie. Door ERE's ook beschikbaar te stellen voor de levering van hernieuwbare brandstoffen aan mobiele machines in deze sectoren kan een eerlijk speelveld gecreëerd worden.

Gerelateerd hieraan is er eerder in een kamerstuk over de Wijziging van de Wet Milieubeheer al indirect aangegeven dat mobiele machines in aanmerking moeten komen voor de jaarverplichting. Zie twee citaten hieronder uit dit kamerstuk:

"De huidige jaarverplichting heeft betrekking op uitgeslagen hoeveelheden benzine en diesel aan wegvoertuigen, niet voor de weg bestemde mobiele machines, landbouwtrekkers, bosbouwmachines en pleziervaartuigen. Alleen voor leveringen van (benzine en) diesel aan zee- en binnenvaartschepen en vaste installaties (zoals aggregaten) geldt tot en met 2021 geen jaarverplichting" (Kamerstuk 35626, nr. 3, Wijziging van de Wet milieubeheer)¹.

"De in het register op zijn rekening bijgeschreven HBE's kunnen door hemzelf of dooreen andere brandstofleverancier (leverancier tot eindverbruik en de rapportageplichtige) gebruikt worden omtrent zijn jaar- en reductieverplichting te voldoen (die wel voor leveringen van benzine en diesel aan bijvoorbeeld wegvoertuigen en mobiele werktuigen geldt)" (Kamerstuk 35626, nr. 3, Wijziging van de Wet milieubeheer)².

Voordelen van uitbreiding van ERE's naar andere sectoren:

1. **Versnelling van duurzame innovaties:** Met toegang tot ERE's kunnen ook bedrijven actief in bijvoorbeeld de bouw en agri sectoren sneller investeren in duurzame technologieën. Dit stimuleert innovatie, opschaling van duurzame technologie en versnelt de overgang naar een koolstofarme economie.
2. **Kostenefficiëntie en concurrentievermogen:** Door het gebruik van ERE's kunnen ook bedrijven in andere sectoren kosten besparen op lange termijn door vermindering van brandstofkosten en verminderde afhankelijkheid van fossiele brandstoffen. Dit kan hen ook competitiever maken op de markt door hun ecologische voetafdruk te verkleinen.
3. **Ondersteuning van nationale en Europese klimaatdoelen:** Het faciliteren van het inboeken van geleverde hernieuwbare brandstoffen en het toekennen van ERE's voor waterstoflevering via waterstofcontainers kan de energietransitie aanzienlijk versnellen. Dit geldt niet alleen voor waterstoflevering met waterstofcontainers aan de binnen- en zeevaart, maar ook voor mobiele machines in sectoren zoals de bouw, landbouw en bij evenementen. Door deze aanpassingen op te nemen in de wijziging van het Besluit Energie en Vervoer, kan Nederland effectiever bijdragen aan het behalen van nationale en Europese klimaatdoelstellingen. Dit sluit ook uitstekend aan bij de bredere ambities van de RED-III en de Europese Green Deal, die streven naar een CO2-neutrale economie in 2050.

1.3. Conclusie

De aanpassing van het Besluit Energie en Vervoer biedt een unieke kans om de toepassing van hernieuwbare energie in Nederland te verbreden. Door ERE's ook beschikbaar te stellen voor de levering van waterstof middels waterstofcontainers aan mobiele machines, die in verschillende sectoren zoals de bouw, agri en op festivals worden ingezet, kunnen we de transitie naar een duurzame economie versnellen en bijdragen aan de nationale en Europese klimaatdoelen. HYGRO moedigt het ministerie aan om deze stap te overwegen en ook andere sectoren te betrekken in de

¹ [Kamerstuk 35626, nr. 3 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen \(officielebekendmakingen.nl\)](#)

² [Kamerstuk 35626, nr. 3 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen \(officielebekendmakingen.nl\)](#)

wijziging van het Besluit Energie en Vervoer en de implementatie van de RED III, bijbehorende sector verplichting en ERE's gepland om in te gaan per 1 januari 2026.

2. Transparantie en verduidelijking van het marktmechanisme voor ERE's en de consequenties van niet voldoen aan sector- en sub verplichtingen

Er is momenteel veel onduidelijkheid over de impact van de implementatie van de REDIII, vooral door een gebrek aan inzicht in het onderliggende marktmechanisme dat de prijsvorming van Emissiereductie-eenheden (ERE's) bepaalt. Het is essentieel dat dit mechanisme helder wordt uitgelegd om onzekerheid te verminderen en vertrouwen in de markt te vergroten.

Indien het marktmechanisme niet expliciet wordt opgenomen in het Besluit Energie en Vervoer, moet er duidelijk worden verwezen naar relevante wetgeving of andere bronnen waarin het mechanisme wordt beschreven. Dit vergroot de toegankelijkheid en het begrip van de werking van het beleid.

Daarnaast is transparantie over de gevolgen van het niet voldoen aan sector- en sub verplichtingen cruciaal. Zonder deze duidelijkheid blijft de impact van de REDIII-implementatie onvoorspelbaar. Mochten er boetes worden gehanteerd, vergelijkbaar met die voor Hernieuwbare Brandstofeenheden (HBE's), dan kunnen een voorbeeldberekening en een heldere definitie van de boetestructuur bijdragen aan meer begrip en vertrouwen in het marktmechanisme. Dit bevordert niet alleen de transparantie, maar ook de investeringszekerheid voor leveranciers en producenten van duurzame brandstoffen wat noodzakelijk is voor het realiseren van de emissiereductie doelstellingen.

De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) heeft op 1 juli 2024 een document gepubliceerd waarin de bestuurlijke boetes voor het niet voldoen aan de HBE-verplichtingen worden toegelicht³. Een soortgelijk document en bijbehorende berekening specifiek voor de ERE's is ook zeer welkom vóór de implementatie van de REDIII op 1 januari 2026. Dit stelt betrokken partijen in staat tijdig inzicht te krijgen in de consequenties van het niet voldoen aan de sector- en sub verplichtingen onder het Besluit Energie en Vervoer.

HYGRO pleit voor een boetesystematiek die zo eenvoudig mogelijk is om onnodige onzekerheid, onduidelijkheid en regeldruk te vermijden bij de implementatie van de REDIII. Tegelijkertijd is het van belang dat de boetehoogte voldoende afschrikwekkend is om marktpartijen aan te sporen daadwerkelijk emissies te reduceren door schonere brandstoffen te leveren. Als de boete te laag wordt vastgesteld, kan dit ertoe leiden dat het betalen van een boete goedkoper is dan emissiereductie, wat een financiële prikkel creëert die niet in lijn is met het beleid.

Door tijdige publicatie van een transparante boetesystematiek en duidelijke communicatie over het marktmechanisme kan de implementatie van de REDIII bijdragen aan een voorspelbare en effectieve transitie naar schonere brandstoffen.

³ [Beleidsregel bestuurlijke boete 2024 | Regeling | Nederlandse Emissieautoriteit](#)

3. Vragen consultatie

Welk effect verwacht u dat de aanpassing van het besluit heeft op uw organisatie?

- Een significante impact op de business case van directe inzet van waterstof in de mobiliteit, transportsector en mobiele machines zoals waterstofaggregaten en daarmee een concrete bijdrage aan een versnelde energietransitie indien goed geïmplementeerd. Voor een positieve bijdrage aan een versnelde energietransitie door de implementatie van de REDIII in het Besluit Energie en Vervoer is vooral de mate waarin het bijdraagt aan investeringszekerheid, langjarige zekerheid en eenvoud (niet complex) van belang.

Er wordt voorgesteld dat er verplichtingen komen tot en met 2030. Is die horizon lang genoeg om investeringen te nemen? Moet Nederland ook na 2030 verplichtingen instellen?

- Hygro is voorstander om de verplichtingen na 2030 te verlengen om langjarige zekerheid en investeringszekerheid aan projecten zoals Hygro's project Duwaal met een levensduur van 20 jaar te geven.

Kan uw bedrijf uit de voeten met de voorgestelde wijzigingen? Waarom wel/niet?

- De voorgestelde wijzigingen zijn wat ons betreft goed, we zien nog wel voldoende ruimte voor aanvullende verbeteringen in de implementatie van de RED III om het besluit te verbeteren zodat het meer investeringszekerheid en langjarige zekerheid geeft aan ondernemers. Daarnaast zijn er ook nog kansen om de implementatie van de REDIII te vereenvoudigen en de regeldruk te verlagen.

Is de vrije ruimte in uw sector van waarde? Of kan het net zo goed of zelfs beter zonder?

- De sector waar HYGRO zich op richt, is de sector land. In deze sector is er geen sprake van een vrije ruimte, HYGRO ziet ook geen meerwaarde in het behoud van de vrije ruimte in andere sectoren. De vrije ruimte draagt bij aan de complexiteit van de regeling, waardoor wij van mening zijn dat deze in alle sectoren beter kan worden weggelaten.

Indien er zorgen zijn over de haalbaarheid van verplichtingen of de impact hiervan op het (internationale) concurrentievermogen van bepaalde sectoren, kan een geleidelijke ingroei van de verplichtingen wellicht een beter alternatief zijn. Het maken van uitzonderingen per sector lijkt ons geen goede oplossing, omdat dit eveneens bijdraagt aan complexiteit van het beleid.

Het weglaten van de vrije ruimte voor de sectoren bevordert een meer uniforme en transparante regeling, die zowel eenvoudiger als effectiever kan zijn.

4. Vragen Hygro over de REDIII implementatie

- Komt de levering van (groene) waterstof aan mobiele machines in aanmerking voor ERE's in de sector land en/of een andere sector?
- Valt een mobiel waterstof-aggregaat gebruikmakend van een brandstofcelsysteem en ontworpen voor de inzet op bouwplaatsen, de agri sector en festivals onder de huidige definitie van een mobiele machine? Zo niet, kan de definitie worden uitgebreid door dit expliciet toe te voegen?
- Komt de levering van (groene) waterstof in waterstofcontainers/bundles aan mobiele machines zoals waterstof-aggregaten in aanmerking voor ERE's binnen de sector land net zoals waterstoflevering via waterstofcontainers aan de binnenvaart en zeevaart?
- Wat is de consequentie van het niet voldoen aan de sector en sub verplichtingen van de REDIII implementatie?
- Is er een boete of boetesystematiek gedefinieerd en helder beschreven? Zo ja, waar is dit terug te vinden? Zo niet, wordt hier aan gewerkt en is bekend wanneer dit openbaar gemaakt wordt?
- Kunt u het marktmechanisme van de ERE's beschrijven en toelichten met een voorbeeld berekening?
- Wordt de waarde van een HBE omgerekend naar de waarde van een ERE? Zo ja, kunt u dit toelichten door middel van een voorbeeld berekening? Zo niet, hoe kunnen partijen dan, voorafgaand aan de implementatie van de REDIII, bepalen wat de waarde van een ERE zal zijn vanaf 1 januari 2026?