

Vereniging DOET – Internetconsultatie

Wijziging Besluit energie vervoer REDIII

DOET (Dutch Organisation for Electric Transport) is de branchevereniging op het gebied van laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer in Nederland. DOET vertegenwoordigt de gehele keten van één van de snelst groeiende sectoren van Nederland.

Nederland loopt voorop in de belangrijkste verandering die deze sector de komende jaren tegemoet gaat. DOET streeft naar 100% elektrische mobiliteit opgewekt met duurzame energie, waarin innovaties groene groei versterken.

Vereniging DOET is in positief over de meeste van de voorgestelde wijzigingen zoals de verdeling van verschillende transportmodi zoals wegvervoer, zeevaart en luchtvaart etc. Wij zijn wel benieuwd naar de effecten op de (HBE/ERE) markt en roepen daarom op tot een *Marktonderzoek naar de effecten van het voorgestelde beleid*.

Daarnaast willen wij specifiek onze gedachten over het volgende voorstel met u delen *Opgewekte elektriciteit uit wind- en zonne-energie is inboekbaar, en daarmee niet meer elektriciteit met hernieuwbare brandstoffen als bron. Dit is in lijn met het Hoofdlijnenakkoord, dat stelt dat stimulansen voor elektriciteitsopwek uit biomassa worden afgebouwd¹*:

Deovergang naar elektrische mobiliteit zorgt voor nieuwe kansen

Nederland en Europa maken een overgang door van fossiele naar elektrische mobiliteit. Dit zorgt voor een verbetering van de luchtkwaliteit en vermindering van de CO₂-uistoot. Elektrische mobiliteit heeft de potentie om met de juiste stimulans voor elektrisch rijden, aanvullend bij te dragen aan de maatschappelijke doelen. De beperkte netcapaciteit en netcongestie zorgt voor nieuwe uitdagingen. Elektrisch rijden kan nieuwe flexibiliteit bieden aan het net en bijdragen aan het verhogen van de benuttingsgraad van het net. Immers zowel een laadsessie als een elektrische auto zijn in enige mate flexibel, wat mogelijkheden biedt de laadsessie te verschuiven. Het is van groot belang dat er een redelijke compensatie komt voor de aangeboden elektriciteit. Hiermee zou de gedeerde opbrengst, overlast door later laden en operationele kosten tenminste gedekt moeten kunnen worden.

Oplossingen in ontwikkeling

Om toch voldoende vermogen op laadlocaties te realiseren, worden er oplossingen 'achter de meter' ontwikkeld met eigen opwek van hernieuwbare elektriciteit. Zon- en windenergie zijn hiervoor logische opties, maar moeten altijd worden aangevuld met regelbaar vermogen. Batterijopslag en het beschikbare vermogen op een te kleine netaansluiting spelen hierbij een belangrijke rol. Bij hogere vermogensbehoeften, zoals snellaadpleinen voor vrachtwagens, kan extra regelbaar én hernieuwbaar vermogen achter de meter een oplossing bieden

De hogere investeringskosten van dergelijke oplossingen kunnen deels worden gecompenseerd door het huidige systeem van Hernieuwbare Brandstof Eenheden (HBE's). Dit systeem van carbon credits stelt leveranciers van elektriciteit aan wegvoertuigen in staat extra inkomsten te genereren door eigen opwek van hernieuwbare elektriciteit. Hierdoor wordt innovatie gestimuleerd en kan de energietransitie, ondanks netcongestie, toch voortgang vinden.

¹ P.4, Overzicht van wijzigingen Besluit energie vervoer ter implementatie van de herziene richtlijn hernieuwbare energie (RED-III)

Besluit Energie Vervoer sluit duurzame regelbare energie uit

Het HBE-systeem is vastgelegd in het Besluit Energie Vervoer 2022-2030, de Nederlandse implementatie van de Europese Renewable Energy Directive (RED II). Inmiddels is RED III van kracht en wordt het Besluit geüpdatet.

In de concepttekst van de wijziging is echter expliciet gekozen om bij oplossingen 'achter de meter' alleen elektriciteit uit zon en wind mee te laten tellen, en alle andere bronnen van hernieuwbare elektriciteit uit te sluiten. Volgens de Elektriciteitswet omvatten hernieuwbare energiebronnen naast wind en zon ook omgevingslucht, oppervlaktewater, aardwarmte, energie uit de oceanen, waterkracht, biomassa, storgas, rioolwaterzuiveringsgas en biogas. Door expliciet alleen voor zon- en windenergie te kiezen, worden alle andere beschikbare hernieuwbare bronnen—die juist geschikt zijn voor regelbaar vermogen—buiten beschouwing gelaten. Dit bemoeilijkt de al stagnerende elektrificatie van vervoer in Nederland nog verder.

Gevolgen van deze wijziging

Door deze aanpassing wordt het gebruik van hernieuwbare bronnen voor regelbaar vermogen niet langer concurrerend ten opzichte van fossiele brandstoffen. De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) vermeldt in het rapport "*Netcongestie: welke mitigerende maatregelen kunnen logistieke bedrijven nemen?*" dat de inzet van een dieselaggregaat vaak noodzakelijk blijkt om elektrificatie bij netcongestie in goede banen te leiden.

De wijziging zal ertoe leiden dat er in de praktijk meer diesel wordt gebruikt om voldoende laadvermogen te realiseren. Dit heeft onbedoelde gevolgen:

1. **Meer uitstoot van CO₂, stikstof en fijnstof** door het gebruik van dieselaggregaten.
2. **Minder opwek van hernieuwbare elektriciteit.**
3. **Hogere kosten voor de samenleving** door een minder efficiënte realisatie van de REDIII-doelstellingen.
4. **Negatieve perceptie van andere duurzame bronnen**, zoals regionaal gewonnen biogas.
5. **Verplaatsing van innovatie** en gebruik van hernieuwbare energiebronnen zoals biogas naar het buitenland, bijvoorbeeld Duitsland, waar deze wel als duurzaam worden erkend.

Voorstel tot aanpassing van de wijziging

Een oplossing om dubbeltelling te voorkomen maar toch ruimte te bieden aan hernieuwbare bronnen als innovatieve oplossingen voor regelbaar vermogen, is het maken van een uitzondering voor "elektriciteit uit hernieuwbare brandstoffen die in aanmerking komen voor de bijmengverplichting voor vervoersbrandstoffen". In deze energietransitie zijn hernieuwbare bronnen voor regelbaar vermogen namelijk hard nodig als fossielvrije aanvulling op zon- en windenergie.

Hiermee blijven de twee hoofdredenen voor de wijziging intact:

- **Geen dubbeltelling** van brandstoffen die al in de bijmengroute zitten.
- **Automatische afbouw van elektriciteitsopwek uit biomassa** omdat het relatief duur is en uiteindelijk niet de logische route is.

Oproep

Wij verzoeken u vriendelijk doch dringend deze suggestie mee te nemen in de aanpassing van het Besluit Energie Vervoer. Op deze manier wordt de energietransitie niet verder belemmerd of gestagneerd en kunnen we gezamenlijk werken aan een duurzame toekomst.

Dank u wel voor uw aandacht.

Met hartelijke groet,

Jochem Beunderman
Senior Adviseur Public Affairs
Vereniging DOET