

Internetconsultatie: Wijziging Besluit energie vervoer REDIII

De NVDE pleit ervoor om versneld in te zetten op duurzame mobiliteit. Daarbij hoort een voortvarende vehicle shift (een andere aandrijfwijze, van fossiel naar emissievrij) en fuel shift (van fossiel naar hernieuwbaar). Voor de shifts is snelle inzet van een brede mix van hernieuwbare energiedragers nodig: groen opgewekte elektriciteit, groene waterstof en geavanceerde biobrandstoffen. Het nieuwe systeem Energie Vervoer is ontworpen om mobiliteit verder te verduurzamen. Het Besluit energie vervoer REDIII gaat hierbij volgens de NVDE helpen. Zo verwachten wij dat de gekozen hoogtes van de verplichtingen, de vrije ruimte en de limieten en het feit dat daarmee de landsector een grote rol speelt, grotendeels gaan helpen om de doelstellingen te behalen. Wij zien daarbij een zeer grote rol voor elektriciteit in het systeem.

Met veel interesse heeft de Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) daarom kennisgenomen van de internetconsultatie over "Wijziging Besluit energie vervoer REDIII". Via deze zienswijze willen wij reageren op het voorstel. In onze reactie gaan we eerst in op de consultatievragen. We sluiten af met onze visie op de raffinageroute.

Effecten systeem

Voor de NVDE is het belangrijk dat de regeling doet waarvoor deze bedoeld is en dat dus duidelijk wordt hoe de markt er vanaf 2026 uit gaat zien. Dit is ons met dit besluit nog niet voldoende duidelijk geworden. Ook is het voor ons van belang dat elektriciteit op de juiste manier kan bijdragen, waarbij ondernemers die nu al actief zijn in het laadinfrastructuurdomein niet voor onwelkome verrassingen komen te staan. Ook hierover is nog niet voldoende duidelijk. Dit komt omdat een aantal belangrijke vragen nog niet beantwoord zijn, namelijk:

- welke conversiewaarden worden gehanteerd?
- kan er ondanks de grenzen tussen de modaliteiten een waterbedeffect optreden door ontwikkelingen in de separate modaliteiten?
- Worden er in de Regeling conversiewaardes gehanteerd die elektriciteit inderdaad een voordeel geven (dan wel andere fossiele brandstoffen geen oneerlijk concurrentievoordeel geven)?
- In hoeverre het nieuwe systeem, inclusief de sectorspecifieke verplichtingen, geïntegreerd kunnen worden in bestaande contracten waar HBE-prijzen niet geïndexeerd mogen worden?
- In hoeverre bij bestaande contracten/concessies een prijsstabilisatiemechanisme of voorspelbare indexering kan bijdragen aan het waarborgen van financiële stabiliteit, het faciliteren van investeringen en het beheersbaar houden van kosten voor e-rijders in publieke contracten?
- Wat is de precieze samenhang met andere ingevoerde of nog in te voeren regelgeving (bijvoorbeeld ETS2) vanuit het eigen of andere ministeries?

Om deze vragen te beantwoorden pleiten we daarom voor een impactassessment. Een dergelijk onderzoek is belangrijk want dat er nog geen duidelijkheid is zorgt voor een flink risico. Het systeem gaat immers al op 1 januari 2026 in en onze leden dienen zich voor te kunnen bereiden. Bovendien zorgt de invoering voor een stapeling met andere wetgeving op verschillende momenten in de keten. Dit pleit voor zorgvuldige invoer en coördinatie over de ministeries heen.

Het is essentieel dat de efficiency en duurzaamheidsvoordelen van elektrisch vervoer ook tot een nieuwe investeringsimpuls in de laadinfrastructuur kunnen leiden. Een goed ingericht systeem met emissiereductie-eenheden kan dit stimuleren. Voorspelbaarheid rond het HBE-beleid en de overgang naar ERE's is in deze markt cruciaal.

Verder pleit de NVDE ervoor nog eens goed te kijken naar de sterke punten van het 'oude' systeem. Overwogen zou moeten worden om deze te behouden. Daarbij hebben we een aantal aandachtspunten:

- Via de stimuleringsfactoren (vermenigvuldigers) werden technieken die extra stimulans nodig hebben, of gecompenseerd werden voor energie-efficiëntie (zoals elektrisch vervoer) extra beloond. Wij vragen aandacht voor het blijvend opnemen van energie-efficiëntie als factor bij het bepalen van de waarde van emissiereductie-eenheden, en toe te lichten of via de referentiewaarden (uit de richtlijn) een vergelijkbare correctiefactor voor energie-efficiëntie wordt geboden.
- Naast CO₂-reductie is ook uitfasering van fossiele energiebronnen een belangrijk streven, onder meer om geopolitieke redenen. In het huidige systeem is dit goed geborgd door de sturing op hernieuwbare energiedragers. Wij roepen op om in het nieuwe systeem te bewaken dat naast CO₂-reductie ook ingroei van hernieuwbare energie en afbouw van fossiele energie geborgd blijft. In onze ogen wordt dit in het voorstel goed ingevuld door CO₂-besparing te koppelen aan een 'hoeveelheid geleverde hernieuwbare energie'.

Duur van de verplichtingen

Er wordt voorgesteld dat er verplichtingen komen tot en met 2030. De gekozen horizon is volgens NVDE echter te kort in een markt waarin het gebruikelijk is om ver (soms meer dan tien jaar) vooruit te kijken en investeringen gedaan worden met oog op de (zeer) lange termijn. Een verplichting tot 2030 zorgt ervoor dat het mogelijk niet interessant is om de door de overheid gewenste investeringen te doen. Het is belangrijk dat Nederland ook na 2030 nog heldere richtlijnen en vastgestelde marktmechanismen hanteert en daarmee de markt blijft stimuleren. Dit dient echter wel zodanig te gebeuren dat Nederland in de pas loopt met de rest van Europa, zodat te allen tijde een level playing field blijft bestaan.

Inboekdienstverlener

De NVDE is blij met de inboekdienstverlener. We pleitten hier eerder al voor via eerdere reacties op consultaties. Dit biedt de mogelijkheid voor kleinere partijen zoals transportondernemers om de businesscase voor duurzaam vervoer en laad- of tankfaciliteiten rond te krijgen. We zijn ook blij met de mogelijkheid dat natuurlijke personen kunnen inboeken via de inboekdienstverlener. Dit leidt er toe dat de markt voor hernieuwbare energie in vervoer breder toegankelijk wordt en elektrisch rijden aantrekkelijker wordt.

Om een systeem met inboekdienstverleners te laten slagen moet het inboekerssysteem aan een aantal randvoorwaarden voldoen. Het systeem moet:

- betrouwbaar en fraudebestendig zijn. Een dienstverlener moet toegang hebben tot concrete data en de kwaliteit daarvan moet garanderen dat de ERE's daadwerkelijk gerealiseerd zijn.
- betaalbaar (laagdrempelige kostenstructuur) en praktisch bruikbaar zijn.
- schaalbaar zijn gezien de hoeveelheid laders en aansluitvolume in de thuis en MKB-markt.

NVDE verwacht dat alleen een systeem dat aan de bovenstaande randvoorwaarden voldoet eigenaren van kleine laadpunten kan prikkelen om hun elektriciteit beschikbaar stellen voor het inboeken van ERE's.

Hoogtes verplichtingen, vrije ruimte en limieten

NVDE begrijpt de voorgestelde percentages en de verdeling over de verschillende modaliteiten. Op deze wijze wordt daadwerkelijk het principe van 'de vervuiler betaalt' gehanteerd en worden de lasten niet te veel bij één modaliteit gelegd (ten opzichte van andere modaliteiten). We hebben de volgende opmerkingen hierover:

- Verder valt het NVDE op dat I&W in de wet Biofuels O (Overig) als feedstockcategorie uitsluit via artikel 2 lid 2 en artikel 7 lid 5. Uitsluiten van de categorie O is een kop op EU regels en leidt bovendien tot een krapte in feedstockkeuze en daarmee tot een ongunstige concurrentiepositie voor bijmenging in de zeevaart ten opzichte van het wereldwijde speelveld. NVDE adviseert dit aan te passen.
- Uit het nieuwe besluit volgt dat RAREs tot een maximumpercentage ingezet kunnen worden. NVDE is van mening dat dit maximumpercentage behapbaar moet zijn. We waarschuwen voor ongecontroleerde instroom indien dit niet goed in regeling wordt geborgd. Zie voor onze overige opmerkingen hierover onder het kopje raffinageroute.
- Een cap van 4% carryover voor producenten (art 29 lid 3) is zeer laag om buffers te hebben aan het einde van het jaar, gegeven ook mogelijke productie- of leveringsproblemen voor biobrandstoffen (zoals bijvoorbeeld plotselinge tekorten in de internationale biobrandstoffenmarkt). Bedrijven houden er normaal gesproken al rekening mee dat er in de laatste twee weken door leveringsstoringen geen HBE-productie plaats zou kunnen vinden (mocht alles goed verlopen dan staat twee weken productie al gelijk aan 4%). Door het te lage percentage kunnen er grote schokken in de ERE-markt plaatsvinden in de laatste maanden van het jaar (nog erger dan we nu al zagen in november 2024). NVDE stelt dan ook voor de carryover voor inboekers te verhogen naar minimaal 6%.
- Als laatste merkt NVDE over dit onderdeel op dat voor de *leakage* gevoelige sectoren binnenvaart en zeevaart bilaterale afspraken met buurlanden (met name België en Duitsland) cruciaal zullen zijn voor behoud van de huidige concurrentiepositie en marktvolumes.

Overige opmerkingen

Verder is het in sommige gevallen (door netcongestie) nodig om voldoende vermogen op laadlocaties te realiseren, waarbij gewerkt wordt met oplossingen 'achter de meter' met eigen opwek van hernieuwbare elektriciteit. Hierbij is ervoor gekozen om alleen elektriciteit uit zon en wind mee te laten tellen en alle andere bronnen uit te sluiten. De reden hiervoor is dubbeltelling binnen de REDIII-systematiek. Deze redenering kan NVDE volgen maar het leidt soms tot ongewenste effecten. We pleiten ervoor nog eens opnieuw te kijken naar mogelijkheden om uitzonderingen toe te staan voor hernieuwbare brandstoffen waarbij er geen risico op dubbeltelling bestaat (omdat ze verder niet ingezet worden in mobiliteit).

Raffinageroute

NVDE is verheugd met het voornemen de raffinageroute open te stellen. Het genereren en verhandelen van credits door toepassing van RFNBO's door raffinaderijen helpt bij de opschaling van groene waterstof. Het zorgt tevens voor de broodnodige emissiereductie tijdens de productie van conventionele en biobrandstoffen in raffinaderijen. De raffinageroute kan – vanwege de opschaling van elektrolyse – daarmee de weg plaveien voor toepassing in de industrie en directe inzet van waterstof in specifieke vormen van mobiliteit (zoals onder meer langeafstandsvervoer of uitzonderlijk zwaar transport). Hoe de raffinageroute exact wordt vormgegeven is belangrijk. De vormgeving moet recht doen aan zorgen over concurrentie met biobrandstoffen, elektrisch vervoer en directe inzet van waterstof.

Gezien de verre horizon die grote investeringen in grote opschaling van hernieuwbare waterstof nodig hebben juicht NVDE een aantal zaken toe:

- 1) het loslaten van de vaste einddatum;

- 2) het geven van meer ruimte [in PJ] aan de raffinageroute;
- 3) het werken met subdoelen. De subdoelen zijn passender bij de EU wetgeving en gaat het ongewenste concurrentie met biobrandstoffen en elektrisch vervoer (in het laatste geval gerelateerd aan de ontwikkeling van laadpalen) tegen.

Correctiefactor

Ondanks dat de hoogte van de correctiefactor nu geen onderdeel is van het voorliggende wijzigingsbesluit, wil NVDE toch reageren op dit cruciale onderdeel. NVDE heeft begrip voor het instellen van een correctiefactor. Hiermee wordt voorkomen dat bijvoorbeeld de directe inzet van waterstof in mobiliteit niet onnodig afgeremd wordt.

In een eerdere [notitie van NVDE over de raffinageroute](#) sprak NVDE al over het opnemen van een correctiefactor. De context waarbinnen de correctiefactor bestaat is belangrijk. De correctiefactor bestaat namelijk in een context waarin duurzame energie in alle modaliteiten (elektrisch, biobrandstof en directe inzet van H₂) sterk moet kunnen groeien. Tegelijkertijd is het is voor de energietransitie als geheel belangrijk dat de markt voor RFNBO's op gang komt: dit helpt de directe inzet in mobiliteit, de raffinageroute, de sector industrie en het CO₂-vrije elektriciteitssysteem.

Balans

Om de scherpe benodigde opschaling te kunnen faciliteren, willen wij voorkomen dat de raffinageroute te onaantrekkelijk is. Daarentegen begrijpen we ook de zorg dat de route niet té aantrekkelijk moet worden. Dat belemmert de directe inzet van waterstof.

Bij het bepalen van de correctiefactor zal dus een balans gevonden moeten worden tussen een aantal thema's, die hierna onder 1 tot en met 3 zijn opgenomen (met onder a) t/m c) aanvullende argumentatie).

Volgens NVDE zijn de volgende thema's van belang bij het balanceren van de correctiefactor in de raffinageroute:

- 1) het stimuleren van direct gebruik van waterstof in specifieke vormen van mobiliteit. Het toepassen van een correctiefactor kan hierin sturend werken, omdat de positie van de raffinageroute in de *merit order* ermee veranderd kan worden. De [studie 'Inzet van groene waterstof in de vervoerssector' van TNO](#) is precies hierop uitgezet.
 - a) Hierbij kan aangetekend worden dat direct gebruik met het mogelijk maken van de raffinageroute niet goedkoper wordt en er alsnog altijd andere vormen van stimulering nodig zijn om direct gebruik te stimuleren.
 - b) En ook: enkel directe inzet gaat -naast dat het duur is- te weinig bijdragen om het RFNBO subdoel te halen (zie ook KEV), de raffinageroute is hierbij dus nodig.
 - c) Een correctiefactor van 0,4 is een zéér veilige keuze in zorgen dat direct gebruik altijd eerder aan de beurt is in de *merit order* dan de raffinageroute. Het plaatst de raffinageroute als laatste en duurste optie, waarbij alle andere opties (zoals import van waterstof en inzet van e-methanol) eerder aan de beurt komen. De in te bouwen factor kan het beste zo ingesteld worden dat de raffinageroute wel aan de beurt komt, maar zonder negatieve neveneffecten.
- 2) Het opschalen van de waterstofmarkt an sich.
 - a) De raffinageroute biedt een mooie kans om vraag naar groene waterstof te stimuleren, waarbij meerkosten direct bij gebruikers komen en waar weinig mogelijkheid tot weglek van vraag bestaat. De verplichting geldt immers bij import ook voor die partijen op de Nederlandse markt.

- b) Hierbij is het verstandig te voorkomen dat voornamelijk import ontstaat op de goedkopere opties (zoals bijvoorbeeld e-methanol) om aan de (sub)doelen te voldoen, terwijl er geen Nederlandse ontwikkelingen plaatsvinden. Dit zou een geopolitiek risico van importafhankelijkheid vergroten, en een Nederlandse kans op de markt verkleinen.

3) de waardesystemen van de certificaten binnen RED-III zijn bepalend, en kunnen zorgwekkend zijn.

- a. De Nederlandse markt kan bijvoorbeeld onderuit gehaald worden door de Duitse markt. Als de waarde van certificaten daar hoger zijn, waardoor volumes daar ingezet worden. Het werken met subsectoren is hierin in het Nederlandse model een voordeel, desalniettemin vindt beïnvloeding plaats in het kader van investeringsbesluiten, en in het kader van import/export.

De [aangenomen motie Bontenbal en Vermeer](#), roept op tot nader onderzoek om het industrieperspectief meer mee te nemen. Wij onderkennen dat er meer vragen te beantwoorden zijn, die geen onderdeel waren van de eerder genoemde TNO-studie. Bovenstaande doelstellingen zullen door die studie moeten worden gewogen om tot een juist besluit te komen.

Aangezien het lastig te bepalen is wat de exacte hoogte van de correctiefactor moet zijn, ook voor NVDE, en aangezien brede (internationale) marktomstandigheden hier invloed op kunnen hebben; doen wij het duidelijke advies om beleid te ontwerpen dat de overheid de komende jaren in staat stelt kleine aanpassingen te doen aan de correctiefactor om de beleidswens te realiseren door in te spelen op markontwikkelingen.

Doe dit op basis van monitoring, en een gestructureerde vastgestelde aanpak, zodat de markt een idee heeft waar het naartoe gaat en vooruit kan blijven kijken. Hiermee wordt voorkomen dat investeringen uitblijven, of dat partijen na investeringen binnen korte termijn met onrendabele business cases komen te zitten.

Elementen die van belang zijn in de monitoring, zijn: het subsidiebudget voor elektrolyzers en vraagstimulering, H2Global budget, voortgang volumes in directe inzet, voortgang volumes in de raffinageroute, voortgang volumes in industrie, volume van eigen Nederlandse RFNBO productie, en het volume vanuit import.

We pleiten daarbij dus ook voor voldoende snelheid in de invoering van de wet, om geen verdere vertraging op de lopen in de waterstof ontwikkelingen. En om aansluiting te houden bij de huidige OWE tender, waarbij finale investeringsbeslissingen een uiterste termijn hebben, en mede afhankelijk zijn van de raffinageroute vormgeving.

Vragen?

Wij wensen u veel succes toe in de verdere uitwerking. Neem gerust contact met ons op als u vragen heeft over onze inbreng. Dit kan via:

- Hilbert Michel (hilbertmichel@nvde.nl), voor vragen over de effecten van het systeem, de duur van de verplichtingen, de inboekdienstverlener en de hoogtes van de verplichtingen, vrije ruimte en limieten
- Tessa Hermens-van Ruremond (tessahermens@nvde.nl), voor vragen over onze visie op de raffinageroute

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) maakt zich sterk voor een energievoorziening die volledig is gebaseerd op hernieuwbare energie door het bundelen van krachten uit de gehele sector. De activiteiten bij meer dan 1600 aangesloten bedrijven vertegenwoordigen nu al een omzet van ruim €43 miljard en meer dan 200.000 werknemers.