

Utrecht, 6 januari 2021

## **Betreft: reactie NVDE op REDII besluit energie vervoer kalenderjaren 2022-2030**

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) verwelkomt het Besluit Energie Vervoer, als onderdeel van de implementatie van de Renewable Energy Directive (RED2). Wij zien in de implementatie van deze richtlijn een onmisbare kans om hernieuwbare energie in vervoer te laten toenemen, de marktkansen van hernieuwbare energie te verbeteren en de omslag naar emissieloos vervoer te stimuleren. Er is immers grote behoefte aan een instrument dat in deze vroege fase van de markt van hernieuwbare elektriciteit, groene waterstof en bijbehorende tank- en laadinfrastructuur een duwtje in de rug geeft. Dit hebben wij uitgebreid uiteengezet in onze reactie op de Wijziging van de Wet Milieubeheer.<sup>1</sup>

### **2.3 Kwaliteit van de hernieuwbare energiedragers**

In de toelichting op het besluit wordt terecht gesteld: “Nederland (...) streeft waar mogelijk naar elektrificatie”. Elektrificatie is op vrijwel alle vervoersmodaliteiten mogelijk en wordt bovendien al breed toegepast: personenauto’s, bestelauto’s, bussen, vrachtwagens, binnenvaartschepen. De NVDE benadrukt dat het streven naar elektrificatie ‘waar mogelijk’ zeer breed toepasbaar is en het komende decennium belangrijke prioriteit moet zijn van wet- en regelgeving, waaronder ook in voorliggend besluit. Elektrisch vervoer maakt op dit moment de stap van snelle ontwikkelingen in personenvervoer naar toepassingen in goederenvervoer over weg en water (batterij-elektrisch en groene waterstof). Onze oproep is daarom om elektrificatie breder te beschouwen dan alleen personenvervoer (‘licht wegtransport’) en de maatschappelijke voordelen van emissieloze toepassingen breed te benutten.

#### **2.3.4 Categorie overig, met onder andere hernieuwbare elektriciteit en hernieuwbare brandstoffen**

##### *a. uitbreiding inboekmogelijkheid (hernieuwbare) elektriciteit*

###### *Binnenvaart*

De NVDE is blij met de toevoeging van de binnenvaart onder de jaarverplichting, en de mogelijkheid om onder meer geleverde elektriciteit of groene waterstof aan de binnenvaart in te boeken. Daarbij wordt terecht rekening gehouden met de verschillende toepassingen van energievoorziening aan zero emissie schepen, zoals via verwisselbare batterijcontainers of levering via elektrolyt. Net als bij het wegvervoer gaat een elektromotor ook in een binnenvaartschip aanmerkelijk efficiënter om met energie dan een verbrandingsmotor. Wat de NVDE betreft horen daarom ook in de binnenvaart passende vermenigvuldigingsfactoren te worden gehanteerd, in lijn met de multipliers bij dezelfde energiedragers in het wegvervoer. De NVDE pleit daarom voor een factor vier voor de toepassing van elektriciteit in de binnenvaart.

###### *Uitbreiding inboekmogelijkheden*

Vrijwel 100% van de geleverde biobrandstoffen aan het wegverkeer worden momenteel ingeboekt in het Register Energie Vervoer (REV). Dat geldt niet voor geleverde elektriciteit, daarvan wordt ongeveer de helft ingeboekt van het deel dat geleverd is aan vervoer en inboekbaar is (47%)<sup>2</sup>. In totaal ligt dit

<sup>1</sup> [Overheid.nl | Consultatie Wijziging Wet milieubeheer i.v.m. implementatie richtlijn RED2, reactie \(internetconsultatie.nl\)](https://overheid.nl/consultatie/wijziging-wet-milieubeheer-i.v.m.-implementatie-richtlijn-red2-reactie-internetconsultatie.nl)

<sup>2</sup> Besluit energie vervoer kalenderjaren 2022-2030, Nota van Toelichting, pag 19

percentage nog veel lager als alle geleverde elektriciteit aan vervoer in ogenschouw wordt genomen; immers het grootste deel van elektriciteit in het wegverkeer wordt thuis en op het werk geladen. Dit deel valt op dit moment nog buiten het REV. Het is daarom belangrijk dat de mogelijkheid om in te boeken wordt uitgebreid. Het is goed dat in het besluit de inboekmogelijkheden verruimd worden door de mogelijkheid om een secundair allocatiepunt te kunnen gebruiken. Dit zal de administratieve drempel om in te boeken verlagen.

Er is echter meer mogelijk en ook wenselijk, onder meer om een gelijk speelveld in de laadmarkt en vervoerssectoren te creëren. Zo is het vrijwel onmogelijk om, ook met de nieuwe voorstellen, hernieuwbare energie voor thuisladen en bedrijven die minder dan tien laadpalen op eigen terrein hebben in te boeken. Dit komt voornamelijk door de relatief hoge kosten van eigen administratie en verificatie voor kleine laadpunten. De NVDE pleit daarom voor verdere uitbreiding van de mogelijkheid om in te boeken, zonder huidige inboekers te raken en met behoud van de controlemogelijkheden van de NEa. Opties zijn onder meer het toestaan van inboeken (voor kleine laadpunten) via aggregatie en/of machtiging zoals Duitsland voornemens is in te voeren.

Naast de bovenstaande wijzigingen in het Besluit, dient ook de definitie van 'inboeker' in de Wet Milieubeheer toe te staan dat niet alleen ondernemingen maar ook natuurlijke personen kunnen inboeken. Tenzij het machtigen van een onderneming door een natuurlijke persoon ook geïnterpreteerd kan worden als zijnde in lijn met de bestaande definitie van inboeker in de Wet Milieubeheer.

#### *Directe lijn*

De NVDE ziet kansen in de toepassing van de rechtstreekse aansluiting tussen levering van elektriciteit of groene waterstof aan vervoer en de opwek van wind- en zonne-energie, mogelijk in combinatie met opslag, mits aantrekkelijke randvoorwaarden worden toegepast en het werkbaar is voor marktpartijen en netbeheerders. NVDE pleit daarom voor de uitbreiding van de inboekmogelijkheden voor hernieuwbare elektriciteit, waarbij het mogelijk wordt om in te boeken via een directe lijn, naast de inboekmogelijkheid op basis van het netgemiddelde. De directe lijn kan op die manier toepassing van hernieuwbare elektriciteit bevorderen en de maatschappelijke kosten voor het energienet verlagen.

In het Besluit wordt gekozen voor de directe lijn in de zin van de Elektriciteitswet (eerste lid, onderdeel ar). Dit artikel geeft zeer beperkte mogelijkheid om de directe lijn te combineren met stroomvoorziening via het net. De inboekmogelijkheid via een directe lijn zoals omschreven in het voorstel sluit niet aan bij de huidige gangbare praktijksituatie. Wij verwachten dan ook dat hier weinig gebruik van zal worden gemaakt. Onze verwachting is dat de directe lijn in het geval van elektriciteit alleen kan werken in combinatie met een netaansluiting. De gebruiker van een voertuig zal immers altijd moeten kunnen laden (overdag, 's avonds, in de zomer, in de winter), ongeacht het aanbod van wind- of zonne-energie. Daarnaast wordt in artikel 10 gekozen voor de eis dat geen exploitatiesubsidie

---

#### ***De Duitse plannen met inboeken***

*De laatste conceptversie van de Duitse implementatie van RED2 plannen kent aan elk geregistreerd elektrisch voertuig een forfait aan privaat geladen kWh toe. De eigenaar kan het registreren en claimen van de credits van dit forfait uitbesteden aan een door hem te kiezen aggregator (laadpuntbeheerder, fabrikant, elektriciteitsleverancier).*

*Duitsland is voornemens om dit systeem in een volgende fase (circa 2024) te verfijnen, onder meer door over te stappen van forfaitaire verbruikswaarden naar daadwerkelijk gemeten waarden. Nederland zou ook een dergelijke stapsgewijze invoering kunnen overwegen*

---

is betaald voor de elektriciteit die wordt ingeboekt. Deze combinatie van eisen maakt het zeer lastig om een businesscase hiervoor op te bouwen.

Een directe lijn zou in combinatie met een gridconnectie ingericht kunnen worden, zolang sprake is van een aansluiting/MID-meter (hybride systeem). Dit biedt kansen om een zon- of windproject (waterstof of elektriciteit) direct aan te sluiten (los van het net). Hierbij valt onder meer te denken aan 'solar carports' door laadpunten te overdekken met zonnepanelen. Via een andere connectie kan elektriciteit van het net worden gehaald op het moment dat de opwekinstallatie de vraag niet aankan of om aan het net te leveren als er sprake is van meer opwek dan levering aan mobiliteit. Middels opslag kan het deel van directe levering verder worden geoptimaliseerd. Dit past ook bij de essentie in de richtlijn: elektriciteit rechtstreeks uit hernieuwbare opwek geleverd aan wegvoertuigen wordt volledig als hernieuwbare elektriciteit geteld<sup>3</sup>. Zolang dit via een afzonderlijk bemeterd leverpunt plaatsvindt (en daarmee wordt 'geteld'), wordt in onze ogen voldaan aan de richtlijn.

In de Elektriciteitswet (artikel 1, eerste lid, onderdeel ar) lijkt het onderscheid tussen verbruiker en producent belemmeringen op te leveren voor solar carports. Het is wenselijk om juridische belemmeringen voor deze toepassing van de directe lijn weg te nemen. Ook moet in ogenschouw worden genomen dat gelijktijdig een consultatie is geopend over de Energiewet, die de huidige Elektriciteitswet 1998 beoogt te vervangen<sup>4</sup>. Artikel 3.2.8 in dit voorstel roept daarbij nieuwe vragen op voor toepassing in vervoer, zoals introductie van de term 'eindafnemers'. Bovendien roept koppeling aan dit traject vragen op over langjarige investeringszekerheid, zolang de wettelijke definitie van de directe lijn in de Energiewet nog niet definitief is.

Een mogelijk instrument om de directe lijn aan te tonen is de 'garantie van oorsprong voor niet-netlevering'. Hiermee kan exact de hoeveelheid hernieuwbare elektriciteit of groene waterstof worden aangetoond die via de rechtstreekse aansluiting is ingevoed aan het leverpunt via de directe lijn en wordt de mogelijkheid van dubbeling voorkomen.<sup>5</sup>

Daarnaast pleit de NVDE er voor om bij de directe lijn rekening te houden met voertuigen welke direct worden voorzien van zonne-energie, bijvoorbeeld via het dak van de elektrische auto, vrachtwagen of bus. Hierbij zou de eis moeten gelden dat betrouwbaar wordt gemeten dat de opgewekte zonnestroom door de auto daadwerkelijk aan vervoer is geleverd. Door de directe opwek van zonnestroom in het voertuig via de RED2 te stimuleren wordt de druk op de laadinfrastructuur verminderd en wordt voertuigefficiëntie indirect gestimuleerd.

### 2.3.5 Voortzetten gerichte stimulering op gewenste energiedragers

De NVDE heeft met instemming kennisgenomen van het hanteren van de vermenigvuldigingsfactor uit de richtlijn voor hernieuwbare elektriciteit, waarbij de richtlijn een factor vier voor elektriciteit voorschrijft. Bovendien wordt gekozen voor een vermenigvuldigingsfactor voor hernieuwbare brandstof, zoals waterstof uit hernieuwbare elektriciteit. De NVDE sluit zich aan bij de conclusie dat waterstof uit hernieuwbare elektriciteit baat zal hebben bij de keuze om een vermenigvuldigingsfactor

---

<sup>3</sup> Richtlijn: artikel 27, lid 3, 2e alinea

<sup>4</sup> <https://www.internetconsultatie.nl/energiewet>

<sup>5</sup> garantie van oorsprong voor niet-netlevering: een garantie van oorsprong voor energie uit hernieuwbare energiebronnen die op een installatie of op een directe lijn wordt ingevoed of voor gas uit hernieuwbare energiebronnen dat wordt geleverd aan een bemeterd leverpunt, als bedoeld in artikel 1.1 van het Besluit hernieuwbare energie vervoer 2015; <https://wetten.overheid.nl/BWBR0035971/2020-01-01>

te hanteren. Wij zien uit naar de verdere uitwerking in de Regeling Energie Vervoer om een passende stimulans te bieden aan groene waterstof in mobiliteit.

De NVDE denkt graag constructief mee over de verdere implementatie van de RED2 en de uitwerking van de Regeling Energie Vervoer.

*De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) is de organisatie waarin partijen die actief zijn op het gebied van duurzame energie in Nederland zijn verenigd. Ze vertegenwoordigt meer dan 6000 bedrijven, netbeheerders en energiecoöperaties. De NVDE maakt zich sterk voor een energievoorziening die volledig is gebaseerd op hernieuwbare energie.*