

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
via [internetconsultatie.nl/redii\\_regeling\\_energie\\_vervoer\\_kalenderjaren\\_2022\\_2030](https://internetconsultatie.nl/redii_regeling_energie_vervoer_kalenderjaren_2022_2030)

**Ons kenmerk** 2.020.019  
**Behandeld door** Rick van Staveren  
**E-mail** rvanstaveren@energie-nederland.nl  
**Datum** 4 oktober 2021  
**Onderwerp** Reactie Energie-Nederland op de internetconsultatie RED II Regeling energie vervoer kalenderjaren 2022-2030

Geachte mijnheer, mevrouw,

Energie-Nederland geeft via deze internetconsultatie graag haar reactie op het voorstel RED II Regeling energie vervoer kalenderjaren 2022-2030.

Op nationaal en Europees niveau zijn afspraken gemaakt over de benodigde toename van hernieuwbare energie en de afname van CO<sub>2</sub>-emissies in de vervoerssector. Deze Regeling Energie Vervoer specificeert de maatregelen in de Wet milieubeheer en het bijbehorende Besluit energie vervoer. De Wet Milieubeheer, het besluit en deze regeling vormen samen de implementatie van de nationale en internationale afspraken.

## **Energie-Nederland pleit voor langdurig stabiel, uitvoerbaar en voorspelbaar beleid**

Een adequate implementatie van de herziene Europese Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED II) en langjarige zekerheid is belangrijk voor de groei van zero-emissie vervoer in Nederland via het gebruik van elektriciteit en/of waterstof. Voor de verdere groei van zero-emissie vervoer is stimulering via o.a. de Jaarverplichting en HBE-systematiek van groot belang. De waarde van HBE's is belangrijk om tot haalbare business cases te komen voor de realisatie van elektrische laadinfrastructuur, voor waterstofproductie en -levering aan vervoer en voor (subsidievrije) hernieuwbare-elektriciteitsproductie.

Om de jaarverplichting en de HBE-systematiek een effectieve en efficiënte stimulans te laten zijn voor de toename van het gebruik van hernieuwbare energie in vervoer, is het van cruciaal belang dat dit stimuleringskader voldoende (financiële) incentives, duidelijkheid en zekerheid biedt aan marktpartijen om daadwerkelijk investeringen te doen in bijvoorbeeld laadinfrastructuur, groene-waterstofproductie en hernieuwbare-elektriciteitsproductie. Langjarig stabiel, uitvoerbaar en voorspelbaar beleid is daarbij van belang, zodat daadwerkelijk de omslag gemaakt kan worden van fossiele brandstoffen naar zero-emissie opties als (hernieuwbare) elektriciteit en groene waterstof.

Door de regels zoals die opgenomen worden in de nog in ontwikkeling zijnde gedelegeerde handeling (cf. artikel 27 lid 3 RED II), zullen binnenkort de Europese vereisten bekend worden voor het meetellen van groene waterstof bij het bereiken van de transportdoelstelling van de Hernieuwbare Energierichtlijn (RED II). Ten behoeve van een stabiel en voorspelbaar stimuleringskader pleiten wij ervoor om na vaststelling van de definitieve Regeling Energie Vervoer 2022-2030 eventuele toekomstige wijzigingen in het Nederlandse beleid tijdig aan te kondigen. Daarnaast zouden deze wijzigingen de positie van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong niet onnodig moeten verslechteren.

Naast een langjarig stabiel, uitvoerbaar en voorspelbaar beleid, is ook een voortvarende implementatie van de RED II in de Nederlandse wet- en regelgeving van belang. Wij pleiten er voor om alle inspanningen te richten op het afronden van het implementatieproces voor het einde van 2021.

## Artikelsgewijze opmerkingen bij de regeling

### Artikel 1 *Directe lijn*;

- Artikel 10 lid 2 van het concept Besluit energie vervoer 2022-2030 verwijst naar de definitie als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel ar, van de Elektriciteitswet 1998<sup>1</sup>. Artikel 10 lid 4 van het concept Besluit stelt vast dat er in een Ministeriële Regeling nadere regels kunnen worden gesteld. In de concept Regeling is in artikel 1 een afwijkende definitie opgenomen. Deze definitie is tevens veel strikter dan de uitleg van een directe lijn in de RED II. In het kader van de eenduidigheid pleiten wij voor de toepassing van de definitie uit de Elektriciteitswet 1998.

### Artikel 8 *Methanol*

- Dit artikel voorziet in een inboekbevoegdheid voor aan de Nederlandse markt voor vervoer geleverd LNG, voor aan de Nederlandse markt voor vervoer geleverde kerosine of voor de aantoonbaar aanwezige methanol in de Nederlandse markt voor vervoer geleverde benzine. Het is ons niet geheel duidelijk of de regeling enkel toestaat dat methanol in benzine bijgemengd wordt, of dat het ook mogelijk is om 100% methanol te leveren aan de vervoersmarkt. Wij verzoeken om dit te verduidelijken. Voor zover 100%-levering niet mogelijk is, wordt opgemerkt dat in benzine slechts een beperkte hoeveelheid methanol kan worden bijgemengd. Het mogelijk maken van 100% methanol levering zou het aandeel vloeibare hernieuwbare brandstof aanzienlijk kunnen vergroten.

### Artikel 8 en 8a *Garanties van Oorsprong*;

- Zowel bij de productie van methanol, kerosine of LNG uit waterstof als bij de directe levering van waterstof aan vervoer, wordt uitgegaan van een koppeling met een hernieuwbare-elektriciteitsbron op basis van Garanties van Oorsprong (GvO's); wij zien dit als een positieve ontwikkeling die nodig is om de groei van groene-waterstofproductie en -levering aan vervoer te bevorderen, maar

---

<sup>1</sup> Artikel 1 lid 1 ar Elektriciteitswet 1998 luidt: *directe lijn*: een of meer verbindingen voor het transport van elektriciteit, behoudens voor zover die gelegen is binnen een installatie, die: 1°. niet verbonden is met een net of met een andere verbinding voor het transport van elektriciteit en die een geïsoleerde productie-installatie van een producent rechtstreeks verbindt met een geïsoleerde verbruiker van elektriciteit, niet zijnde de producent of 2°. ten hoogste via de installatie van één aangeslotene op de verbinding is verbonden met een net of met een andere verbinding voor het transport van elektriciteit en die een productie-installatie van een producent, met tussenkomst van een leverancier, rechtstreeks verbindt met één of meer verbruikers van elektriciteit, niet zijnde de producent of in hoofdzaak huishoudelijke verbruikers, teneinde te voorzien in de elektriciteitsbehoefte van deze verbruikers;

pleiten er ook voor om daarbij waar nodig aan te sluiten bij de eisen voor het meetellen van groene waterstof die worden gesteld in de gedelegeerde handeling in het kader van Artikel 27 van RED2 .

**Artikel 9 lid 1** *De hoeveelheid geleverde elektriciteit die wordt ingeboekt, bedoeld in artikel 10, eerste lid, onderdeel a en b, en het tweede lid, van het besluit, is de geleverde hoeveelheid in kWh die blijkt uit de meter van het bemeterd leverpunt.*

- Artikel 11 lid 2 van de concept Regeling verwijst naar artikel 9 lid 1. Artikel 9 lid 1 verwijst naar artikel 10 lid 1 en lid 2 van het Besluit. Dit artikel verwijst naar artikel 9.7.4.1, eerste lid, onderdeel e, van de Wet Milieubeheer. Hiermee is artikel 9 lid 1 van de Regeling van toepassing op wegvervoer. Ons inziens zou het artikel in de Regeling ook moeten verwijzen naar artikel 10 lid 3 van het Besluit, waarmee artikel 9 ook van toepassing wordt op binnenvaartschepen.
- Daarnaast pleiten wij ervoor om ook voor de levering van elektriciteit de mogelijkheid te introduceren om 100% hernieuwbare elektriciteit in te boeken op basis van een virtuele koppeling met een specifieke (Nederlandse) hernieuwbare energiebron via een PPA en GvO's. Dit kan immers ook voor brandstoffen gebaseerd op elektriciteit.

#### **Artikel 11**

- Langjarige zekerheid is zoals eerder in deze reactie aangegeven belangrijk voor de investeringsbereidheid van marktpartijen. Zowel het Besluit als de Regeling zijn van toepassing op de periode 2022-2030. Kunnen we ervan uitgaan dat de in de conceptregeling genoemde vermenigvuldigingsfactoren gelden voor de gehele periode tot en met 2030, voor zover niet anders vermeld in de Regeling of bijbehorende Toelichting? Kan dit in het kader van de gewenste zekerheid en duidelijk expliciet worden opgenomen in de Toelichting?

#### **Artikel 11 lid 1**

- Op basis van dit artikel wordt een vermenigvuldigingsfactor van 2,5 geïntroduceerd voor groene waterstof. Hier staan wij positief tegenover.

#### **Artikel 11 lid 2**

- In artikel 11 lid 2 staat "(...)voor het gedeelte van de geleverde elektriciteit dat de inboeker op locatie aantoonbaar uit hernieuwbare bronnen heeft opgewekt (...)".

Onder 2.2.3.2 van de Toelichting staat:

*"Daarnaast voert de gewijzigde Regeling energie vervoer twee manieren in, waarbij de geleverde elektriciteit volledig beloond wordt. Het betreft enerzijds de levering van elektriciteit die met behulp van een directe lijn geleverd is en*

*met garanties van oorsprong duurzame elektriciteit (zonder subsidie) vergoend is en anderzijds de hoeveelheid elektriciteit die aantoonbaar op de leverlocatie uit hernieuwbare bronnen opgewekt en met behulp van een bemeterd leverpunt aan wegvoertuigen of binnenschepen geleverd is.”*

Graag zouden wij zien dat “op locatie” en “op de leverlocatie” nader wordt toegelicht en verduidelijkt.

**Artikel 11 lid 3**

- We zijn positief dat voor leveringen met behulp van een directe lijn het volledige gedeelte van de energie-inhoud (100%) ingeboekt kan worden.

**Artikel 11 lid 4**

- We zijn positief over een factor 4 voor elektriciteit geleverd aan wegvoertuigen.

**Artikel 17 en Bijlage 8 E**

- We zijn bezorgd dat voorliggende verificatie-eisen niet uitvoerbaar zijn voor kleine laadpunten en ze daarmee praktisch worden uitgesloten van het Energie Vervoer beleid. Dit gaat bijvoorbeeld om de laadpunten van kantoren, bedrijfsterreinen, parkeergarages, winkelcentra, vakantie- en attractieparken en het laden door kleine taxi- en transportbedrijven. Dit wordt veroorzaakt door de relatief hoge kosten die de eigenaar van een klein laadpunt moeten maken voor de administratie en verificatie die nodig is om in te kunnen boeken. Het Ecorys rapport over het uitbreiden van inboeken<sup>2</sup>, gemaakt in opdracht van RVO ter voorbereiding van het nieuwe beleid, stelt vast dat ‘om de kosten goed te maken die gepaard gaan met het inboeken jaarlijks minimaal 70 MWh moet worden ingeboekt, waarvoor al gauw sprake moet zijn van minimaal 10 laadpunten bij regulier laden.’ Hierdoor kunnen kleine bedrijven en ZZP’ers met elektrische voertuigen de administratie- en verificatiekosten niet terugverdienen, dus gaan zij ook niet inboeken. Grotere partijen hebben deze drempel niet en kunnen wel meedoen en hebben daarmee een belangrijk financieel voordeel. Het uitsluiten van kleine laadpunten heeft als nadelig effect dat hierdoor minder stimulans ontstaat voor investeringen in laadinfrastructuur, doordat investeringen in het grootste deel van de laadinfrastructuur geen stimulans krijgt met het voorgestelde beleid. Daarbij komt dat de meeste kleine laadpunten ook niet in aanmerking komen voor het verlaagde tarief van energiebelasting.

---

<sup>2</sup> Mogelijkheden en belemmeringen voor inboeken van hernieuwbare elektriciteit voor transport in de toekomstige jaarverplichting Energie Vervoer, 15 mei 2020

Energie-Nederland stelt daarom voor om voor alle inboekers voor elektriciteit vereenvoudigde administratie- en verificatieregels vast te stellen, zodat inboeken ook voor kleinere laadpunten interessant wordt. Dit dient wel op zodanige wijze te gebeuren dat dit niet fraudegevoelig wordt en cybersecurity voldoende gewaarborgd wordt. Elektriciteit is echter, in tegenstelling tot bijvoorbeeld biobrandstoffen, een eenduidig product met overzichtelijke kenmerken. Zo wordt door de laadpaalbeheerders (*Charging Point Operators*, de bedrijven die laadpalen aanbieden en beheren) al een factuur opgemaakt met daarop vermeldt de hoeveelheid geladen elektriciteit. Bijvoorbeeld op basis van de facturatie en de informatie van de laadpaalbeheerders is het mogelijk een goedkope en eenvoudige, maar robuuste procedure te organiseren om de ingeboekte hoeveelheid elektriciteit te controleren.

Aanvullend stelt Energie-Nederland ook voor om op korte termijn, in het kader van de voorgestelde aanpassingen van de Europese Hernieuwbare Energie Richtlijn, de mogelijkheden te onderzoeken om thuisladen in aanmerking te laten komen voor het inboeken van elektriciteit.

## **Overig**

### *HBE's en exploitatiesubsidie*

- Energie-Nederland bepleit dat het mogelijk moet zijn om exploitatiesubsidie te kunnen verkrijgen voor productie van hernieuwbare brandstoffen indien de onrendabele top niet geheel door de waarde van een HBE weggenomen is. Dit is bijvoorbeeld nodig wanneer een producent van waterstof zich volledig richt op de transportmarkt en de waarde van een HBE niet afdoende is om de onrendabele top af te dekken. Daarmee wordt voorkomen – zoals het Besluit wenst te bereiken – dat een gesubsidieerde vorm van hernieuwbare energie een oneigenlijk concurrentievoordeel verkrijgt. De te verstrekken subsidie wordt immers alleen verstrekt voor zover dat nodig is om de eventueel resterende onrendabele top af te dekken die niet reeds door een HBE is gedekt. Uit de toelichting op het eerder geconsulteerde Besluit (pagina 33) lijkt te volgen dat hetgeen hierboven wordt voorgesteld mogelijk is. Het staat in de toelichting echter niet als zodanig verwoord. In het geconsulteerde Besluit zelf is deze mogelijkheid ook niet vastgelegd. Wij pleiten er daarom voor om dit alsnog te doen. Daarbij moet duidelijk zijn – zowel in het Besluit zelf als in de toelichting daarop – dat wanneer de onrendabele top niet geheel door de waarde van een HBE weggenomen is, de hernieuwbare brandstof in aanmerking kan komen voor exploitatiesubsidie voor het gedeelte van de onrendabele top die nog niet is afgedekt.

*Intermediate route*

- Wij realiseren ons dat er nog een discussie loopt over het toekennen van HBE's bij het gebruik van groene waterstof in raffinaderijen (zgn. *intermediate route*). In navolging van onze consultatiereactie op het conceptbesluit pleiten wij ervoor om, volledig in lijn met RED II, deze mogelijkheid te introduceren in het Besluit en Regeling Energie Vervoer 2022-2030 en daarbij de hoogte van de Jaarverplichting te verhogen o.b.v. de mate waarin deze mogelijkheid daadwerkelijk benut gaat worden, om een eroderend effect op de HBE-prijs te voorkomen.