

Utrecht, 4 oktober 2021

RED2 Regeling energie vervoer kalenderjaren 2022-2030

Reactie NVDE op de internetconsultatie

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) ziet de implementatie van de Renewable Energy Directive (RED2) als 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. Door middel van de jaarverplichting en het systeem van HBE's kunnen de marktkansen voor hernieuwbare elektriciteit en groene waterstof toenemen en kan het aandeel hernieuwbaar in de vervoersmix verder doorgroeien. Daarvoor is het belangrijk dat er langjarige duidelijkheid komt over dit stimuleringskader zodat er voldoende investeringszekerheid ontstaat voor marktpartijen om te investeren in bijvoorbeeld laadpalen, tankpunten en electrolyzers. Elektrificatie is op vrijwel alle vervoersmodaliteiten mogelijk en wordt bovendien al breed toegepast: personenauto's, bestelauto's, bussen, vrachtwagens en binnenvaartschepen. 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).

Vermenigvuldigingsfactoren elektriciteit en groene waterstof (artikel 11 concept Regeling energie vervoer)

Het is positief dat gekozen is voor vermenigvuldigingsfactoren voor zero emissie technieken in wegvervoer en binnenvaart. Daarbij is de vermenigvuldigingsfactor van 4 voor elektriciteit in vervoer in lijn met de Europese richtlijn. Bovendien is het goed dat een vermenigvuldigingsfactor van 2,5 voor groene waterstof is opgenomen in de Regeling. In onze ogen fungeren deze factoren als *equivalentiefactoren*, omdat het een effectief instrument vormt om nulmissie en de hogere ketenefficiency ten opzichte van verbrandingsmotoren te belonen.

Inboeken elektriciteit en groene waterstof in de binnenvaart (artikel 8a en artikel 9)

De NVDE ziet de in het conceptbesluit toegevoegde mogelijkheid om geleverde elektriciteit en groene waterstof aan de binnenvaart in te boeken als een onmisbare stap. 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. Daarom is het goed dat ook in de binnenvaart vermenigvuldigingsfactoren gelden voor het inboeken van elektriciteit en groene waterstof (artikel 11).

Belonen van 100% geleverde hernieuwbare elektriciteit aan vervoer (artikel 9 en artikel 11)

De NVDE juicht de in het conceptbesluit toegevoegde optie om aantoonbaar geleverde hernieuwbare elektriciteit aan vervoer volledig te belonen toe, naast de huidige inboekmogelijkheid op basis van het netgemiddelde. Hiermee kunnen bijvoorbeeld overkappingen met zonnepanelen worden beloond en worden de maatschappelijke kosten voor het energienet verlaagd.

In de toelichting van de conceptregeling wordt vermeld dat twee manieren worden geïntroduceerd:

1. 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) vergoed is
2. 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.

In het conceptbesluit wordt voor de definitie van 'directe lijn' verwezen naar de Elektriciteitswet. In de conceptregeling wordt nu een afwijkende definitie van 'directe lijn' geïntroduceerd. Hoe verhoudt dit zich tot elkaar? Duidelijkheid en eenduidigheid zijn volgens de NVDE noodzakelijk.

Volgens de NVDE is de eerste optie (uitgaande van de definitie in de conceptregeling) in de praktijk onmogelijk toe te passen door de eis dat geen sprake mag zijn van verbinding met het net. Dit zou alleen kunnen in combinatie met een batterij. Gezien de businesscase van zowel laadpunt, als batterij, als hernieuwbare opwek is het niet reëel dat deze optie in de praktijk zal worden toegepast. Onze verwachting is daarom 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.

De tweede optie biedt wel de gewenste praktische oplossing (in artikel 11, lid 2) voor projecten die hernieuwbare opwek op locatie en levering aan voertuigen of schepen combineren. Via het bemeterde leverpunt is aan te tonen hoeveel hernieuwbaar opgewekte elektriciteit aan vervoer wordt geleverd. Daarbij wordt door de inboekverificateur de meter van het bemeterde leverpunt en de meter van een eventuele eenheid die elektriciteit uit hernieuwbare bronnen op dezelfde locatie opwekt gecontroleerd (pag. 35/36). De introductie van deze mogelijkheid sluit goed aan bij het voorstel van de

Europese Commissie in het Fit-for-55-pakket, waarin het eerder aangekondigde ‘framework on additionality’ voor directe elektrificatie in transport vervangen is door een tekst die lidstaten verplicht om elektriciteit geleverd door via ‘directe connectie’ met de hernieuwbare opwekinstallatie voor 100% hernieuwbaar aan te merken.

De NVDE pleit daarnaast voor een derde optie voor het volledig als hernieuwbaar inboeken van de geleverde elektriciteit. Door net als bij groene waterstof (conform artikel 8a) dezelfde voorwaarden te hanteren (in dit geval het gebruik van garanties van oorsprong) om aan te tonen dat hernieuwbare elektriciteit is geleverd aan vervoer kan in Nederland geproduceerde elektriciteit waarvoor geen exploitatiesubsidie is ontvangen als 100% hernieuwbaar worden ingeboekt.

Groene waterstof in mobiliteit (artikel 8a)

Het is goed dat in de conceptregeling gekozen is voor het stimuleren van zero emissie technieken, en dat ook de groei van groene waterstof wordt bevorderd. Door middel van GVO's wordt aangetoond dat de waterstof die aan vervoer wordt geleverd hernieuwbaar is en in Nederland geproduceerd is. Het is belangrijk dat in de regeling al zoveel als mogelijk wordt aangesloten bij de vereisten in de (nu nog concept) *delegated act* van de Europese Commissie, zodat direct al een betrouwbare en werkbare koppeling tussen waterstofproductie en hernieuwbare energiebronnen gegarandeerd kan worden. Daarom lijkt het verstandig om nu al in de regeling als vereiste op te nemen dat naast GVO's er een hernieuwbare Power Purchase Agreement (PPA) dient te worden aangegaan. Dan zou waarschijnlijk op termijn alleen nog een aanvullende eis m.b.t. gelijktijdigheid (o.b.v. telemetrie) geïntroduceerd dienen te worden. Dit minimaliseert toekomstige wijzigingen in de regeling, wat bijdraagt aan de gewenste duidelijkheid voor investerende marktpartijen.

Uitbreiding inboekmogelijkheden

Ongeveer de helft van de geleverde elektriciteit aan vervoer (die inboekbaar is) wordt daadwerkelijk ingeboekt (47%)¹. In totaal ligt dit 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 goed dat administratieve drempels om in te boeken worden verlaagd en dat verder onderzocht wordt hoe drempels verder verlaagd kunnen worden. De NVDE pleit daarbij voor verdere uitbreiding van de mogelijkheid om in te boeken, zonder huidige inboekers te raken en met behoud van de controlemogelijkheden van de NEa.

¹ Besluit energie vervoer kalenderjaren 2022-2030, Nota van Toelichting, pag 19

De Tweede Kamer heeft via een amendement en een motie aangedrongen op onderzoek naar het mogelijk maken voor kleinere spelers om te kunnen inboeken, en daarbij specifiek gevraagd naar de mogelijkheid van geaggregeerd inboeken naar voorbeeld van Duitsland ([amendement en motie Grinwis](#)). Het is belangrijk dat het gevraagde onderzoek op korte termijn plaatsvindt. Daarbij moet zowel gekeken worden naar het vergroten van de mogelijkheden voor kleine ondernemingen om in te boeken alsook de opties voor particulieren om in te boeken.

Maak het inboeken van opgewekte zonnestroom via het dak van zonnevoertuigen mogelijk

Door middel van de wettelijke systematiek hernieuwbare energie wordt het leveren van energie uit hernieuwbare bronnen aan vervoer beloond via HBE's. De levering van hernieuwbare energie kan op verschillende manieren, waarbij veel wordt geïnnoveerd. De NVDE pleit er voor om de inboekbevoegdheid ook te verbreden naar 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.

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) 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 6000 aangesloten bedrijven vertegenwoordigen nu al een omzet van ruim €41 miljard en meer dan 250.000 werknemers.