

GIDARA Energy kan met haar gepatenteerde technologie afval dat vandaag de dag wordt verbrand of gestort, opwaarderen naar hoogwaardige eindproducten voor de transportmarkt en voor materialen en producten in een circulaire economie. Afval wordt een grondstof waarmee gebruik van primaire fossiele grondstoffen wordt teruggedrongen. De eerste plekken waar GIDARA dit wil gaan realiseren zijn de Amsterdamse en Rotterdamse havens. [Gidara Energy \(gidara-energy.com\)](http://Gidara Energy (gidara-energy.com))

GIDARA Energy waardeert de wijze waarop het Ministerie van I&W de sector heeft meegenomen in het proces van de totstandkoming van het huidige wetsvoorstel. Door niet alleen in gesprek te gaan met koepelorganisaties maar ook te luisteren naar individuele bedrijven is er meer oog voor specifieke uitwerking (en handhaving) van wetgeving voor de individuele bedrijven. Wij hopen dat het Ministerie deze werkwijze voortzet bij het vormgeven van de verdere wetgeving (Besluit en Regeling Energie Vervoer).

- Wij hebben begrepen dat het Ministerie van I&W van zins is sectorspecifieke doelstellingen te introduceren met binnen elke sector doelstelling een sub doelstelling voor zowel geavanceerde biobrandstoffen als voor hernieuwbare brandstoffen van non-biogene oorsprong. Hier zijn wij een voorstander van omdat dit zekerheid biedt aan de markt.
- Voorkomen moet worden dat geavanceerde biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van non-biogene oorsprong uit de markt worden gedrukt door invoeding van (groen)waterstof in raffinaderijen. Wellicht ten overvloede; blauwe waterstof is geen hernieuwbare energie drager en moet niet in aanmerking komen voor ERE's.
- In de toelichting bij wijziging van de WMB staat als cap voor conventioneel genoemd 5% + 1%. Dit is onjuist. Cap conventioneel huidig gebruik + 1% ipv limiet van 5% + 1%. Huidige RED 2 schrijft voor 2020 verbruik met een maximum. Indien het verbruik in 2020 lager was dan de limiet, kan niet zomaar worden overgestapt naar de hogere limiet.
- Wij denken dat het meenemen van Elektrisch (personen)Vervoer in de ERE systematiek geen toegevoegde waarde heeft. ERE's (Emissie Reductie Eenheden) vormen geen incentive voor het op de markt krijgen/brengen van meer elektrische voertuigen. De opname van EV in de systematiek heeft zo mogelijk een averechts effect omdat EV binnen de ERE systematiek concurreert met hernieuwbare brandstoffen en niet met de fossiele brandstoffen. EV's leveren een belangrijke bijdrage in het verduurzamen van transport maar dienen bij voorkeur op een andere manier te worden gestimuleerd.
- Huidige interpretatie van de Europese regels lijkt niet toe te staan dat er een nationale verplichting voor luchtvaart brandstoffen wordt opgelegd. Europa wil een evenredige distributie van duurzame luchtvaartbrandstoffen over Europese luchthavens. In plaats van zicht te richten op het tanken van duurzame luchtvaart brandstoffen in Nederland, zou Nederland zich moeten richten op de mogelijkheden om de productie van duurzame luchtvaartbrandstoffen in Nederland te stimuleren. De RED 3 leent zich niet voor het stimuleren van toenemende inzet van luchtvaart brandstoffen.
- Om maximale flexibiliteit te realiseren en voor kosten efficiëntie dient de definitie van E10 te worden aangepast. De huidige definitie van E10 beperkt het toegestane percentage (geavanceerde) biomethanol in E10 ten opzichte van het toegestane percentage (bio)methanol in de EN228 benzine specificatie. Dit beperkt de inboekers in hun keuze voor ethanol danwel geavanceerde biomethanol. Door in de definitie te spreken van bio-alcoholen in plaats van bio-ethanol, kan het probleem simpel worden opgelost.