

Internetconsultatie Wet Milieubeheer RED-III – 3 november 2023

Ter consultatie ligt een wijzigingsvoorstel voor de Wet Milieubeheer, waarmee de herziene richtlijn hernieuwbare energie (RED-III) wordt geïmplementeerd. De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) is blij met de verhoging van het Europese doel voor het aandeel hernieuwbare energie van 42,5% in 2030, met een streven naar 45%. Specifiek voor de vervoerssector moet een aandeel van tenminste 29% hernieuwbare energie of 14,5% emissiereductie worden behaald. In het voorjaarspakket van het kabinet is bovendien besloten om 20 PJ extra biobrandstoffen in het wegverkeer in te zetten. Om de doelen te halen hebben we een brede mix nodig van hernieuwbare energiedragers. Zo is een snelle omslag naar nulmissie vervoer over weg en water (hernieuwbare elektriciteit, groene waterstof) noodzakelijk om uitstoot van broeikasgassen, stikstofoxiden en luchtverontreinigende stoffen te reduceren en om de doelen voor energiebesparing te halen. Zo draagt elektrificatie van vervoer volgens de Klimaat- en Energieverkenning 2023 fors bij aan het behalen van de doelen voor energiebesparing. De NVDE heeft grote zorgen over de huidige onzekerheid in het beleid voor elektrisch personenvervoer na 2025, onder meer door het aflopen van fiscale voordelen en door het uitblijven van normering in de zakelijke markt. Voor de bestaande vloot en sectoren als zeevaart en luchtvaart zijn (geavanceerde) hernieuwbare brandstoffen cruciaal. Wij adviseren om goed naar de impact van de beleidsvoornemens te kijken rond het wetsvoorstel en het besluit en de regeling, tegelijkertijd roepen wij wel op om tempo te houden bij de implementatie. De NVDE is blij met de toevoegingen die afgelopen jaren via besluit en regeling zijn gedaan om het systeem te verbeteren en te vernieuwen, zoals het als 100% hernieuwbaar aanmerken van elektriciteit die op de leveringslocatie uit hernieuwbare bronnen opgewekt wordt en rechtstreeks aan vervoer is geleverd.

CO₂-ketensturing en sectorsturing: behoud de sterke punten van het huidige systeem

De NVDE is van mening dat de HBE-systematiek in de afgelopen jaren heeft gezorgd voor een effectief investeringsklimaat voor hernieuwbare energie in vervoer. Het is bovendien een effectievere manier gebleken om te voldoen aan de Europese doelstellingen, waarbij zonder subsidie een aantrekkelijke businesscase voor hernieuwbare energie is gecreëerd. Nederland was bovendien het eerste land in de EU om elektriciteit in de nationale HBE-systematiek op te nemen, wat ook in andere lidstaten navolging heeft gekregen. Het is geen toeval dat Nederland in de EU leidend is op het gebied van laadinfrastructuur. De HBE's speelden, en spelen, een cruciale rol in het rond krijgen van de businesscase voor laadbedrijven. Er is nog veel groei nodig in laadmogelijkheden voor elektrisch vervoer zodat de

toekomstige voertuigen kunnen laden wanneer dat nodig is. Daarom is het 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. De dankzij de HBE's gestimuleerde groei van elektrisch laden is bovendien een voorbeeld voor hoe het ook bij groene waterstof voor versnelling kan zorgen.

Voorspelbaarheid rond het HBE-beleid en de overgang naar ERE's is in deze markt cruciaal. De NVDE roept daarom op om bij de omzetting naar CO₂-ketensturing deze sterke punten van het systeem 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 beloofd. Nu deze vermenigvuldigers worden afgeschaft, vragen wij 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'.

4.2.7 Inboekdienstverlener

De NVDE is blij met het toevoegen van de mogelijkheid van geaggregeerd inboeken via een inboekdienstverlener, wij hebben hier eerder via onze consultatiereacties ook voor gepleit. Het biedt de mogelijkheid voor kleinere partijen, zoals transportondernemers, om de businesscase voor duurzaam vervoer en laad- of tankfaciliteiten rond te krijgen, zoals eerder ook bleek uit [onderzoek van Trinomics](#). Uit het onderzoek blijkt onder meer dat maatregelen om het inboekpotentieel van de groeiende groep ondernemingen aan te boren de elektrificatie van vervoer in Nederland zou kunnen versnellen. Het zorgt bovendien voor een gelijk speelveld tussen energiedragers en tussen grote en kleine partijen in mobiliteit.

Naast het introduceren van de inboekdienstverlener, geven wij ook de suggestie om de definitie van 'inboekter' in de Wet Milieubeheer te verbreden, zodat niet alleen ondernemingen maar ook natuurlijke personen kunnen inboeken. Het ligt hierbij voor de hand dat natuurlijke personen alleen via de inboekdienstverlener mogen inboeken. Dit leidt er toe dat de markt voor hernieuwbare energie in vervoer breder toegankelijk wordt en ook binnen het laaddomein voor elektrisch vervoer een gelijk speelveld komt tussen publiek en privaat laden voor particulieren.

Daarbij merken we op dat we grote zorgen hebben over het bredere perspectief op elektrisch vervoer, met name door onzekerheid over fiscale voordelen na 2025 en het uitblijven van normering voor de zakelijke markt. Zonder een correctie in de MRB na 2025 voor elektrische voertuigen ten opzichte van voertuigen met verbrandingsmotor, wordt elektrisch rijden fiscaal zwaarder belast dan voertuigen op fossiele brandstoffen.

Een belangrijk aandachtspunt bij het uitbreiden van de mogelijkheden van het inboeken van elektriciteit, is het gevolg voor het macro doelbereik voor hernieuwbare energie en emissiereductie in de mobiliteitssector, en het gevolg voor andere hernieuwbare energiedragers. Wij beschouwen immers de verschillende hernieuwbare energiedragers als cruciaal voor de verduurzamingsopgave. Ons voorstel is daarom om de jaarverplichting verder te verhogen zodat de lat voor andere hernieuwbare energiedragers niet omlaag gaat. In het voorjaar adviseerde de IBO-studiegroep in het rapport 'Scherpe doelen, scherpe keuzes' ook een hogere jaarverplichting, met oog voor voldoende beschikbaarheid van biograndstoffen. Een andere optie is om de jaarverplichting jaarlijks te herijken aan de hand van de groei van inboeking van elektriciteit in vervoer. Dit biedt twee voordelen: de doorgroei van emissieloos vervoer en de businesscase van laad- en tankinfra (elektriciteit en groene waterstof) blijft een sterke impuls via de ERE-route behouden, en de markt voor hernieuwbare brandstoffen behoudt investeringszekerheid en een ambitieuze doelstelling.

4.3 Raffinageroute

Nederland zet in op 4 GW elektrolysevermogen in 2030. Op dit moment kent de markt voor groene waterstof grote onzekerheden, waardoor ook de investeringszekerheid in elektrolyse onder druk staat. Onder meer is ontwikkeling van de vraag naar groene waterstof noodzakelijk via duidelijke beleidskaders. Bij de voorstellen en uiteindelijke keuzes rond de raffinageroute heeft de NVDE een aantal vragen en aandachtspunten. Allereerst hechten wij aan het uitsluiten van een 'lock-in' van de productie van fossiele brandstoffen. Om de klimaatdoelen te halen moet er een afbouwpad van fossiele energiebronnen zijn, en dus ook van raffinage van fossiele brandstoffen. In de transitiefase is het echter logisch om de fossiele brandstofproductie tijdelijk te vergroenen, mits sprake is van een stevig afbouwpad van fossiele brandstofproductie. Dit kan worden ingevuld door uitfasering van 'fossiele' raffinage of door ombouw naar de productie van hernieuwbare brandstoffen. Wij missen echter de invulling van het fossiele afbouwpad in dit wetsvoorstel. Wij hechten er op zijn minst aan dat de raffinageroute voor een beperkte termijn geldt, en dus een einddatum heeft.

Daarnaast moet ook de markt voor directe inzet van groene waterstof in mobiliteit en inzet in andere sectoren waar wordt ingezet op verduurzaming via groene waterstof van de grond komen. Wij pleiten daarom voor garanties dat de raffinageroute niet leidt tot verdringingseffecten van directe inzet van groene waterstof in mobiliteit, bijvoorbeeld in de binnenvaart, of in andere sectoren dan mobiliteit. Bovendien moet ook in bredere zin de impact op directe inzet van hernieuwbare energie in vervoer en de waarde van ERE's zeer beperkt blijven. Wij hebben daarom zorgen over de

mogelijkheid om raffinagereductie-eenheden in beperkte mate in te kunnen zetten door de leverancier tot eindverbruik om aan de jaarverplichting binnen de sector land te voldoen.

Tot slot

De NVDE denkt graag constructief mee over de verdere implementatie van de RED3 en de uitwerking via Besluit en 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 aangesloten bedrijven zijn actief in hernieuwbare elektriciteit, warmte en gassen en in duurzame mobiliteit, de gebouwde omgeving en de industriector.