

## Vereniging DOET - Internetconsultatie RED2

### ***Laadinfrastructuurbranche essentieel voor duurzame mobiliteit in Nederland!***

DOET (Dutch Organisation for Electric Transport) is de branchevereniging op het gebied van elektrisch vervoer in Nederland. DOET vertegenwoordigt de gehele keten van één van de snelst groeiende sectoren van Nederland.

Mobiliteit vertegenwoordigt een markt van één biljoen per jaar. Nederland loopt voorop in de belangrijkste verandering die deze sector de komende jaren tegemoet gaat. DOET streeft naar 100% elektrische mobiliteit opgewekt met duurzame energie, waarin innovaties groene groei versterken.

De leden van DOET zijn ondernemers en partijen die een centraal deel van hun bedrijfsvoering richten op elektrisch vervoer of elektrisch als speerpunt in hun beleid hebben staan.

#### **Visie:**

*Nederland als gidsland van Europa op het gebied van elektrische mobiliteit.*

#### **Missie:**

*Het stimuleren van elektrisch vervoer door middel van een samenwerking van ondernemers in elektrische mobiliteit*

Vereniging DOET is verguld over de ambities die zijn weergegeven in de Richtlijn Hernieuwbare Energie waarbij in **Artikel 9.7.4.1** is toegevoegd:

1. *Een inboeker kan tot 1 maart van enig kalenderjaar inboeken in het register de in het direct aan die datum voorafgaande kalenderjaar door hem aan:  
e. vervoer in Nederland geleverde elektriciteit, met uitzondering van elektriciteit geleverd aan spoorvoertuigen, die voldoet aan bij of krachtens algemene maatregel van bestuur gestelde eisen.*

Hiervoor is laadinfrastructuur van essentieel belang. Laadinfrastructuur voorziet elektrische voertuigen van elektriciteit en is daarmee een onlosmakelijk element in het uitstootvrij maken van mobiliteit. Hiervoor is een ambitieuze visie nodig van de overheid. Een dergelijke ambitieuze visie is weergegeven in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). In de NAL staat de ambitie om 1.8 miljoen laadpunten in Nederland te gaan plaatsen. Om dit te realiseren moeten ondernemers maximaal gefaciliteerd worden om, als de markt hier om vraagt simpel en snel laadpunten toe te voegen. Graag willen wij u helpen om de doelstellingen uit het Klimaatakkoord te halen en de ambitie nog scherper te stellen. Wij zien dit als hét moment om de Nederlandse positie van voorloper op het gebied van laadinfrastructuur te bestendigen en te verbeteren.

#### **Aanbevelingen DOET:**

Drie barrières in wet en regelgeving staan het claimen van HBE's bij elektrisch thuisladen momenteel in de weg:

1. MLOEA + slimme meter vereist  
Het grootste knelpunt is dat de meter die in de laadpunten zit en die door de backoffice van de laadpaal operator wordt uitgelezen (en een gecertificeerde MID-meter bevat), door het Register Energie Vervoer (REV, het register om te voldoen aan de jaarverplichting voor

brandstofleveranciers) niet als geldig wordt gezien om HBE's te kunnen claimen (inboeken). De netbeheerder is nu aangewezen om het verbruik te meten en hiervoor dient een secundair allocatiepunt te worden gecreëerd, inclusief slimme meter. Dit brengt onnodige kosten en administratieve rompslomp met zich mee, wat de business case oninteressant maakt. De door ons gewenste oplossing is dat het mogelijk wordt gemaakt om de geleverde kWh aan het laadpunt op te halen door de laadpunt operator (CPO) middels de (gecertificeerde en slimme) MID-meter in het laadpunt.

2. Een van de huidige voorwaarden van de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) is dat de partij die inboekrechten in het register krijgt moet 'aansluiten bij een bestaande publieksrechtelijke definitie'. Dit is volgens RVO en NEa nodig omdat daarmee meteen duidelijk is wie dat is en dat dat altijd één partij is en daar geen discussie over ontstaat. De laadpunt operator is geen bestaande publieksrechtelijke definitie, waarmee deze optie dus niet voldoet aan de voorwaarden van de NEa. Het is om deze reden zaak om hiervoor een oplossing te vinden met de NEa, waardoor de CPO wel inboekrechten krijgt.
3. Belangrijk vertrekpunt hiervoor is dat wij met een duidelijke definitie komen van een CPO. E-Violin heeft reeds een heldere definitie, die gebruikt kan worden.

#### ***Niet mogen claimen namens klanten***

4. Een andere barrière in wet en regelgeving die moet worden beslecht is dat alleen de contractant (de stroomafnemer) de HBE's kan inboeken, hetgeen het boeken van HBE's vanuit een centrale entiteit (laadpunt operator in dit geval) in de weg staat en leidt tot flinke extra administratie. De gewenste oplossing is dat boeking middels machtiging mogelijk gemaakt moet worden, zodat dit eenvoudig als dienst voor klanten kan verzorgen.

#### ***Additionaliteitseis***

5. Met de transpositie van RED naar RED2 is er een extra voorwaarde gesteld aan het inboeken van hernieuwbare elektriciteit voor transport; namelijk een additionaliteitseis. Op dit moment neemt Nederland elektriciteit op in de jaarverplichting voor brandstofleveranciers. De elektriciteit is gebaseerd op het nationale netgemiddelde (grid average) van twee jaar geleden. Vanaf 2021 zal er echter een additionaliteitseis worden gesteld, gezien deze passage in de RED2 tekst zelf: Voorts moet er een additionaliteitselement zijn, hetgeen betekent dat de brandstofproducent er met zijn bijdrage voor zorgt dat de inzet van hernieuwbare energie of de financiering van hernieuwbare energie toenemen.
6. Rondom het concept additionaliteit is veel onduidelijkheid. Om deze reden heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat tot op heden aangegeven te wachten op een definitie (delegated act) uit Brussel. Onlangs heeft ons het nieuws bereikt dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat toch zelf een verkenning te hebben ingezet rondom het concept additionaliteit en de genoemde directe verbinding (direct connection) in Nederlandse context. Dit is een cruciale stap in de transpositie van RED2. Het is belangrijk om te realiseren dat ieder Europees land uniek is in haar natuurlijke omgeving en de mogelijkheden rondom de opwek van hernieuwbare energie. Nederland heeft een unieke kans vanwege haar ligging aan de Noordzee en kan koploper zijn in Wind op Zee. Tegelijkertijd is Nederland een zeer dichtbebouwd land, waardoor opwek mogelijkheden op land beperkt zijn. Dit brengt gevolgen met zich mee rondom het additionaliteit concept zoals voorgesteld in RED2. Zo worden windparken aanbesteed door de overheid. Wanneer zou een park dan additioneel zijn? Ook een directe connectie is vanaf een Offshore windpark vele malen complexer dan vanuit bijvoorbeeld kleinschalige onshore zon- of

windopwekking. Wanneer Nederland hier te conservatief mee omgaat, zou ze haarzelf in een nadelige concurrentiepositie plaatsen ten opzichte van andere (Europese) landen.

7. Er is sprake van de implementatie van een aantal parameters middels een algemene maatregel van bestuur, het zou goed zijn als in de wet aangegeven wordt hoe het mechanische en de ijking van deze AMvB plaatst vindt.
8. Additionaliteit is een item dat wordt besproken in de RED2 en komt deels ook terug in de wetgeving, het zou goed zijn als er voor het van kracht worden van de wet, en daarna de AMvB duidelijkheid is hoe NL hiermee omgaat.
9. De HBE's moeten worden verleend aan CPO's die daadwerkelijk hernieuwbare energie leveren aan consumenten.
10. In Artikel 9.7.5.4 en Artikel 9.8.3a.6 worden verregaande maatregelen voorgesteld bij vermoeden van fraude door de Emissieautoriteit. Wij stellen voor dat dit wordt gewijzigd in bewezen fraude. Hierdoor hoeven (kleine) ondernemers niet te vrezen dat bij het verkeerd invullen van de HBE-portal er gelijk een boete of ontzegging van deelname aan het systeem boven het hoofd hangt.

Dank u wel voor uw aandacht.