



RETOURADRES Postbus 3008 / 2700 KS Zoetermeer

Reactie TLN op consultatie REDII / wet Milieubeheer d.d. 4-2-2020

Inleiding REDII en Klimaatakkoord

De Renewable Energy Directive heeft als streven meer hernieuwbare energie in het Europese energiesysteem te stimuleren. Een groot aandeel betreft het energiegebruik in transport. De Nederlandse overheid heeft daarom doelen geformuleerd die verdere verduurzaming in transport bewerkstelligen. In de Europese uitwerking van de REDII (2021 t/m 2030) is vastgelegd dat het hernieuwbare aandeel in brandstoffen moet uitkomen op 14%. In het Klimaatakkoord heeft Nederland voor biobrandstoffen vastgelegd dat er 60 petajoule hernieuwbaar in de markt moet komen. Nederland komt daarmee in 2030 tot ongeveer 20% algehele bijmenging en overtreft zo de doelen van de EU. Hiermee wordt in Nederland 2 Mton CO₂-reductie in 2030 bereikt.

Effectieve sturing op CO2 is cruciaal

Bij de verduurzaming van brandstoffen wordt tot op heden alleen gestuurd op energieaandeel (REDI tot 2021). Het aandeel hernieuwbaar wordt op energiebasis bepaald. Voor ieder aandeel hernieuwbaar wordt daarom de energiewaarde vastgesteld. Deze sturing is niet rechtstreeks gekoppeld aan de CO₂-reductie. Dit is wel wezenlijk. Bij de inrichting van de nationale aanpak van de REDII wil Nederland daarom sturen op energiewaarde (HBE) én op CO₂-reductie (BKE). Ook de Tweede Kamer heeft hierop aangedrongen. TLN ziet voordelen in de combinatie in het mechanisme van HBE en BKE die tezamen een gezonde prikkel aan de markt inhouden om versneld te verduurzamen. Het is daarbij van belang schokeffecten in de HBE-waarde bij de introductie van de BKE te voorkomen. Het LNG-platform stelt daarvoor de volgende formule voor: Huidige HBE-waarde = Nieuwe HBE-waarde + BKE-waarde. Wanneer deze formule kan werken voor de ingroei van bioLNG zou het ook een stabiliserend effect moeten kunnen hebben voor de bijmenging van andere duurzame biobrandstoffen zoals HVO bij diesel.

Kosteneffectief en heldere footprint aan de pomp

De uitwerking van het te kiezen mechanisme is van belang om een effectief sturingsinstrument in handen te hebben dat niet lijdt onder perverse prikkels. De oriëntatie van TLN betreft veel meer de gebruikerszijde dan de productiekant. Daarbij past een terughoudende opstelling waar het gaat om de keuzen voor de systematiek. Vanuit gebruikersperspectief is natuurlijk wel zeer relevant dat de verduurzaming wordt gerealiseerd tegen de laagste kosten om te voorkomen dat wezenlijke prijsstijgingen op een later moment kunnen rekenen op felle protesten van consumenten en bedrijfsleven. Daarnaast is van belang dat de gekozen systematiek voorziet in een solide waarborg op grond waarvan gebruikers weten wat zij tanken cq laden. Van het bedrijfsleven wordt de komende jaren verwacht CO₂-emissies die volgen uit de activiteiten te registreren. Voor de transportsector is daarom noodzakelijk dat brandstofleveranciers aan hun klanten de exacte CO₂-emissies van de gebruikte brandstof opgeven. Dergelijke opgaven dienen robuust en betrouwbaar te zijn. Ook daarin dient de systematiek te voorzien.



Snel haalbaarheid GreenTruckFuel verkennen

Er zijn ideeën voor de toepassing in vrachtauto's van een hogere bijmenging dan de Nederlandse afspraken in het kader van de REDII. Deze ideeën zijn eerder samengevat onder de noemer GreenTruckFuel. In het Klimaatakkoord is aangegeven dat hieromtrent nog een verkenning zal plaatsvinden. TLN hecht eraan dat deze verkenning op korte termijn kan plaatsvinden. Enerzijds omdat GreenTruckFuel een wezenlijke bijdrage kan leveren aan de CO₂-reductie in het wegtransport, anderzijds om ook voor deze toepassing een concrete besteding te kunnen overwegen op basis van de terugsluis van de vrachtwagenheffing. Voor deze verkenning ziet TLN naast I&W/RVO graag ten minste de logische partners aangesloten zoals evofenedex, BOVAG, Platform Duurzame Biobrandstoffen, LNG-platform en het Waterstofplatform.

//