

Utrecht, 4 februari 2020

Betreft: reactie NVDE op Wijziging Wet milieubeheer i.v.m. implementatie richtlijn RED2

Inleiding

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) ziet in de implementatie van de Renewable Energy Directive (RED2) 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 Register Energie voor Vervoer (REV) heeft Nederland op effectieve wijze een systeem ingericht om de bindende Europese doelstelling voor hernieuwbare energie te behalen. De richtlijn heeft als basisprincipe dat alle hernieuwbare energiedragers op gelijke wijze meetellen en worden behandeld. Voor de NVDE is het daarom cruciaal dat de implementatie van de richtlijn op techniekneutrale wijze plaatsvindt. In deze reactie geven wij suggesties en randvoorwaarden mee voor de implementatie van RED2 in wet- en regelgeving, ook richting keuzes die later worden gemaakt in de Regeling Energie Vervoer over onder meer de jaarverplichting en vermenigvuldigingsfactoren.

Emissieloos vervoer

De maatschappelijke en economische voordelen van emissieloos vervoer zijn groot. Emissieloos rijden verbetert de luchtkwaliteit, veroorzaakt geen schadelijke uitstoot van CO₂ en NO_x, verlaagt de kosten voor energie en onderhoud en in het geval van batterij-elektrisch biedt de batterijcapaciteit welkome flexibiliteit bij het inpassen van wind- en zonne-energie in het energienet. Wij zien grote kansen bij het implementeren van de doelstelling voor hernieuwbare energie in transport uit de RED2 in Nederlandse wet- en regelgeving.

Voldoende laad- en tankinfrastructuur is een belangrijke voorwaarde voor de transitie naar emissieloze mobiliteit en mag geen drempel zijn. Veel marktontwikkelingen zitten nog in een vroege fase van de transitie en op veel terreinen is opschaling nodig. Zo bevindt de Nationale Agenda Laadinfrastructuur zich in de opstartfase richting 1,7 miljoen laadpunten in 2030. Bovendien komen veel nieuwe uitdagingen af op laadpartijen, zoals de elektrificatie van het vrachtvervoer door de opkomst van e-trucks, de doelstelling van 100% uitstootvrije OV-bussen vanaf 2025 en de ontwikkeling van emissievrije zones in binnensteden waardoor veel extra laadpunten voor stadsdistributie nodig zullen zijn. Een gezonde businesscase is daarom essentieel.

Er is grote behoefte aan een instrument dat in deze vroege fase van de markt een duwtje in de rug geeft aan laadinfrastructuur. Op dit moment neemt Nederland elektriciteit op in de jaarverplichting voor brandstofleveranciers. Dit beleid is heel succesvol, en één van de redenen dat Nederland wereldwijd voorop loopt in laadinfrastructuur. Het is belangrijk dat Nederland deze sterkte verder uitbouwt om emissieloos vervoer (personenmobiliteit, goederenvervoer over weg en water, openbaar vervoer) en laadinfrastructuur sneller te laten groeien. Dit sluit aan bij het kabinetsdoel van 100% emissieloze nieuwverkoop in 2030. Daarvoor is ook uitbreiding van de mogelijkheid om elektriciteit in te boeken in het Register Energie voor Vervoer (REV) noodzakelijk. Daarnaast is het van belang om via de regeling de inkoop van hernieuwbare elektriciteit door laadpunten te belonen, om zo de klimaatwinst van emissieloos vervoer zeker te stellen. Bovendien hoort ook groene waterstof als hernieuwbare en emissieloze toepassing in mobiliteit in de jaarverplichting thuis.

Wijziging van de Wet Milieubeheer

Uitbreiden inboeken van elektriciteit in het REV

De NVDE pleit voor het maximaliseren van het aandeel van alle vormen van hernieuwbare energie in het Register Energie voor Vervoer (REV). Op dit moment zit (vrijwel) 100% van de biobrandstoffen geleverd in het verkeer in het REV, en slechts een minderheid van de geleverde elektriciteit aan wegvervoer. Het overgrote deel van de elektronen geleverd aan het wegverkeer blijft dus buiten het REV. Hernieuwbare energie geleverd voor thuisladen en organisaties met laadpalen op het parkeerterrein is momenteel vrijwel onmogelijk in te boeken. Zo is een knelpunt in het huidige systeem dat de meter die in de laadpunten zit door de Nederlandse Emissieautoriteit niet wordt erkend als mogelijkheid om Hernieuwbare Brandstofeenheden (HBE's) te kunnen claimen (inboeken). Indien een bedrijf of huishouden HBE's zou willen inboeken moet hiervoor een aparte netaansluiting worden gerealiseerd, inclusief slimme meter. Dit brengt hoge kosten en administratieve complexiteit met zich mee, die de uitvoering in praktijk onmogelijk maakt. Een ander obstakel bij private laadpunten is dat alleen de stroomafnemer de HBE's kan verkrijgen. Het aanvragen van de HBE's is voor individuele huishoudens of het midden- en kleinbedrijf een complexe administratieve handeling. De NVDE vindt het daarom belangrijk dat bij de implementatie van RED2 de mogelijkheid om in te boeken wordt uitgebreid, en dat wordt gekeken naar het wettelijk definiëren van de Charge Point Operator (CPO) als mogelijke inboekers. De CPO is de laatste schakel in de leverantieketen. Daarbij is het belangrijk dat de huidige inboekers niet worden geraakt.

Rechtstreekse aansluiting hernieuwbare opwek

De richtlijn biedt de mogelijkheid van de 'directe lijn', waarbij de aan vervoer geleverde hernieuwbare elektriciteit voor 100% mag meetellen als er sprake is van een rechtstreekse aansluiting tussen hernieuwbare opwek en de levering aan wegvoertuigen (artikel 27, lid 3 van de richtlijn). Bovendien zien wij uit naar het kader van de Europese Commissie over additionaliteit in de vervoerssector (over aanvullende hernieuwbare-energieproductiecapaciteit), waarbij wij het belangrijk vinden dat wordt aangesloten bij de bestaande instrumenten om de 'hernieuwbaarheid' van energie aan te tonen.

De NVDE vraagt bij de directe lijn onder meer rekening te houden met voertuigen welke direct worden voorzien van zonne-energie, bijvoorbeeld via het dak van de auto. 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.

Elektriciteit en groene waterstof in andere vervoerssectoren: binnenvaart, scheepvaart, mobiele werktuigen, luchtvaart

Ook in andere sectoren dan het wegvervoer is een groot potentieel om in de periode 2021-2030 met het REV elektriciteit en groene waterstof te stimuleren. Zoals de binnenvaart, mobiele werktuigen, walstroom in havens, en ook in de luchtvaart (zoals taxiën, transport op de luchthaven, kleine vliegtuigen). Het is daarom goed dat uitbreiding van vervoersbestemmingen plaatsvindt bij het inboeken van elektriciteit en groene waterstof (paragraaf 4.1 en 4.2.4).

Introductie vermenigvuldiger lucht- en scheepvaart

De NVDE steunt de keuze voor een verplichting voor verduurzaming van de binnenvaart. In de binnenvaart zijn emissieloze schepen in opkomst, onder meer aangedreven door elektriciteit uit batterijen of groene waterstof. Deze toepassingen bevinden zich nog in de ontwikkelfase van de transitie, maar kunnen binnen afzienbare tijd worden opgeschaald. De NVDE pleit voor een volwaardige positie van deze emissieloze technieken in de jaarverplichting en het REV.

In de toelichting onder paragraaf 4.2.8 is de vermenigvuldigingsfactor bij lucht- en scheepvaart echter beperkt tot 'vloeibare biobrandstof en vloeibare hernieuwbare brandstof'. Wij verzoeken om techniekneutraal om te gaan met hernieuwbare energie voor vervoer, en gasvormige hernieuwbare brandstoffen en elektronen hier toe te voegen. Daarbij hoort de grondslag voor de vermenigvuldiger bij de bijschrijving van HBE's ook van toepassing te zijn op batterij-elektrisch en groene waterstof. Wij pleiten daarbij ook voor een passende vermenigvuldigingsfactor voor batterij-elektrisch en groene waterstof, aangezien een elektromotor in een binnenvaartschip aanmerkelijk efficiënter omgaat met energie dan een verbrandingsmotor.

Wijziging Besluit energie vervoer ivm vaststelling jaarverplichting 2021

Via het Besluit wordt naast de doelen voor hernieuwbare energie ook een reductieverplichting vastgelegd voor broeikasgasemissies. Gekozen is om het percentage voor 2021 gelijk te stellen aan het percentage voor 2020, te weten 6 procent. De NVDE pleit voor het jaarlijks verhogen van de reductieverplichting, vanuit de ambitie om de uitstoot van broeikasgassen af te bouwen en binnen één generatie volledig duurzaam te zijn. Bovendien zou het verhogen van de reductieverplichting beter passen bij de gekozen stijging van de jaarverplichting van hernieuwbare energie in vervoer richting 2030.

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) is de organisatie waarin partijen die actief zijn op het gebied van duurzame energie in Nederland zijn verenigd. Ze vertegenwoordigt meer dan 6000 bedrijven, netbeheerders en energiecoöperaties. De NVDE maakt zich sterk voor een energievoorziening die volledig is gebaseerd op hernieuwbare energie.