

Commissiedebat Duurzaam Vervoer – 22 april 2025

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) wil versneld inzetten op duurzame mobiliteit. Duurzame mobiliteit moet in de plaats komen van mobiliteit met uitstoot en verbranding van fossiele grondstoffen. Dit maakt Nederland snel **minder afhankelijk** van de import van fossiele brandstoffen, het is beter voor het klimaat (door fors minder CO₂-uitstoot), het is beter voor de gezondheid (luchtkwaliteit) en het milieu (stikstof). De NVDE pleit daarom voor een vehicle shift (een andere aandrijfwijze: van fossiel naar emissievrij), een modal shift (een andere vervoerswijze: van bijvoorbeeld eigen auto naar OV en deelmobiliteit) en een fuel shift (een verandering van brandstof in voertuigen: van fossiel naar hernieuwbaar). De shifts staan momenteel onder druk, onder andere door de late implementatie van de RED III en prijstransparantie bij het laden van elektrische auto's.

Op het moment van dit schrijven wordt de implementatie van de onderdelen uit hernieuwbare energierichtlijn (RED III) die gaan over mobiliteit verder uitgewerkt, onder andere via de wet Milieubeheer, het Besluit Energie Vervoer en de nadere uitwerking daarvan in de nog te verschijnen Regeling Energie Vervoer. De leden van de NVDE kijken reikhalzend uit naar deze nadere uitwerking. Deze is namelijk van grote invloed op hun bedrijfsvoering, zowel bij bedrijven actief in laadinfrastructuur als bij bedrijven die hernieuwbare brandstoffen leveren.

Zorg voor een vlotte REDIII-implementatie in Besluit en een Regeling en creëer duidelijkheid

Helaas wordt de ruimte tussen het verschijnen van de Regeling en het ingaan van de nieuwe systematiek op 1 januari 2026 steeds kleiner. Bedrijven kunnen nu niet goed inschatten hoe de markt er vanaf 2026 uit zal zien. Voor de NVDE is het belangrijk dat de regeling doet waarvoor deze bedoeld is, namelijk de stimulering van hernieuwbare energie in vervoer zodat de fossiele brandstofplas snel en adequaat wordt afgebouwd. Eerder al pleitten we daarom voor meer snelheid en bijvoorbeeld een impactassessment die de uitwerking van de nieuwe regels doorrekent op de impact op de verschillende vervoersmodaliteiten, de beschikbaarheid van hernieuwbare brandstoffen en specifiek de business case voor elektrisch rijden. Die oproep herhalen we in deze inbreng.

De oude systematiek heeft geholpen om Nederland voorop te laten lopen bij laadinfrastructuur en hernieuwbare brandstoffen, niet alleen op de weg maar ook bij de inzet van hernieuwbare brandstoffen voor zeevaart en luchtvaart. Een unieke koploperspositie die Nederland met de introductie van de REDIII hopelijk weet te behouden. Nu bijvoorbeeld de belastingvoordelen voor elektrisch rijden verdwijnen (zoals de korting op energiebelasting voor laadpalen), wordt een goed systeem nog belangrijker. Want om de groei van elektrisch vervoer te blijven ondersteunen dienen er meer laadpalen bij te komen. Om dat te bereiken is het belangrijk investeringen in laadpalen te blijven stimuleren. Wij zijn erg tevreden met het voorstel van lenW om ook in de nieuwe ERE-systematiek elektrisch laden te laten bijdragen aan de verduurzaming op de weg (inclusief privaat laden), aangezien we verwachten dat emissiereductie-eenheden (ERE's) hierbij een steeds grotere rol gaan spelen. Daarom is het belangrijk dat er snel een nieuw evenwicht ontstaat tussen



vraag en aanbod van certificaten. De prijs van de nieuwe certificaten moet hoog genoeg zijn om het wegvallen van subsidies te compenseren.

Voorkom onverwachte problemen die de transitie naar duurzaam vervoer vertragen

De NVDE wil voorkomen dat ondernemers voor onverwachte problemen komen te staan. We pleiten daarom voor een zorgvuldige invoer, met coördinatie over de ministeries heen. Helaas zijn er nog zaken onduidelijk en dit bemoeilijkt de commerciële overgang naar het nieuwe systeem. Zo hebben onze leden onder meer de volgende vragen:

- kan er ondanks de grenzen tussen de modaliteiten een waterbedeffect optreden door ontwikkelingen in de separate modaliteiten?
- wat zijn de gevolgen van de overgang naar een nieuw systeem voor (overheids)contracten die zijn afgesloten ten tijde van het oude systeem?
- wat is de precieze samenhang met andere ingevoerde of nog in te voeren regelgeving (bijvoorbeeld ETS2) vanuit het eigen of andere ministeries?
- hoe verlopen de onderhandelingen tussen Nederland en buurlanden om mogelijke weglekeffecten (tanktourisme) te voorkomen in sectoren als de binnenvaart, kustvaart en zeevaart?
- welke conversiewaarden (van HBE naar ERE) worden er gehanteerd?
- kan een gelijksoortige aggregator-rol, die nu voor privaat elektrisch laden mogelijk wordt gemaakt, ook geïntroduceerd worden voor de binnenvaart, om zo administratieve lastenverlaging¹ voor deze sector te bewerkstelligen?

Het is van cruciaal belang dat de ondernemers tijdig duidelijkheid krijgen over hun vragen. Met de duidelijkheid kunnen ze de zo gewenste verduurzaming doorzetten. Wij pleiten voor publicatie en consultatie van een concept Regeling Energie voor Vervoer **nog voor de zomer**, zodat in het begin van het najaar deze formeel kan worden en de ondernemers voorbereidingen kunnen treffen voor een goede start in 2026.

Stimuleer niet alleen de inzet van hernieuwbare brandstoffen, maar ook duurzame productie ervan

Met de toevoeging van intermediate crops aan de Annex 9 lijst, ontstaat een groot potentieel voor hernieuwbare energieproductie van eigen bodem zonder concurrentie met voedsel of veevoerproductie. Het valt de NVDE op dat de inzet van deze gewassen veel sterker wordt bevorderd luchtvaart (die toepassing staat in Annex 9A), maar veel minder voor zeevaart (die staat in Annex 9B). Dit is een gemiste kans, niet alleen voor de verduurzaming van onze zeevaart (en de concurrentiepositie van onze havens) maar ook voor de concurrentiepositie van onze boeren. We hebben dan ook de volgende vragen:

- Op welke wijze wil de overheid ook de productie van hernieuwbare brandstoffen ondersteunen, zodat deze meer op Nederlandse (Europese) bodem van de grond komt ter ondersteuning van de leveringszekerheid?
- Kan de staatssecretaris hier meer duidelijkheid over ophalen in Europa?

Duidelijke laadprijzen helpen de transitie naar elektrisch rijden

In automobilititeit is elektrisch rijden de toekomst. Op dit moment is er veel te doen over de fiscale behandeling van elektrische rijden. Ook zijn er zorgen over prijstransparantie, zoals onder andere blijkt [uit de motie Veltman en Bamenga van 6 november 2024](#). Prijstransparantie maakt elektrisch rijden toegankelijk en gebruiksvriendelijk en dat draagt bij aan de groei van elektrisch vervoer en een duurzamere toekomst.

¹ De binnenvaart bestaat vaak uit éénpitters met maximaal 2 man personeel, die straks ook met de verplichting te maken krijgen.

Een laadprijs moet vooraf helder zijn, zodat bestuurders gemakkelijk kunnen zien waar en tegen welke kosten ze hun auto kunnen opladen. Het is echter belangrijk om te realiseren dat de laadmarkt anders werkt dan de traditionele brandstofmarkt. De prijs die op een laadpaal kan worden weergegeven, is vaak niet de uiteindelijke prijs die een bestuurder betaalt. Dit komt doordat de meeste laadsessies (95%) worden gestart via een laadpas of app (van een serviceprovider, de MSP). De uiteindelijke kosten zijn afhankelijk van de afspraken tussen de consument, de MSP en de laadpaalexploitant (CPO). De afhankelijkheden zorgen ervoor dat er geen 'one size fits all' oplossing is voor prijstransparantie.

Er gaat gelukkig al veel goed op het gebied van prijstransparantie. Laadpaalexploitanten en laadpasbedrijven werken hier samen ook hard aan. Ook kent prijstransparantie een wettelijke basis in de Nederlandse consumentenwetgeving en biedt de Europese Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) de nodige richtlijnen, waardoor de consument bescherming geniet.

Oplossingen: kijk goed wie sleutel in handen heeft en zorg voor praktische en realistische oplossingen

Om consumenten altijd de meest actuele laadprijs te bieden, is digitale prijstransparantie de beste oplossing. Zowel MSP's als CPO's kunnen via apps en QR-codes real-time prijzen tonen. Dit vraagt weinig extra investeringen en biedt bestuurders direct inzicht in de tarieven die voor hen gelden. Hierdoor kunnen zij een weloverwogen keuze maken. Tegelijkertijd moet goed gekeken worden hoe groot het prijstransparantieprobleem nu precies is, welke oplossingen door wie doorgevoerd moeten worden en of er in sommige gevallen geen kind met het badwater weggegooid wordt.

Aangezien in 95% van de gevallen de laadsessie gestart wordt via de MSP is het niet altijd logisch om een oplossing van laadpaalexploitanten (CPO's) te verlangen. Dat is zeker het geval wanneer er sprake van is dat de CPO gebonden is aan afspraken die in een publieke aanbesteding tot stand zijn gekomen. Ook is het complexer om zaken als netbewust laden of dynamische tarieven te combineren met volledig of actueel inzicht in de prijs(componenten). Misschien niet onmogelijk, maar enige voorzichtigheid is gewenst.

In de gevallen waar de oplossing wel door de CPO's geleverd moet worden, bijvoorbeeld wanneer laadpalen met displays gewenst zijn, pleiten we voor nationaal dezelfde eisen en dus een level playing field. Ook vragen we aandacht voor de praktische problemen die extra technische eisen toevoegen opleveren. Een laadpaal zonder display is bijvoorbeeld meer hufterproof dan eentje met en bovendien goedkoper dan één met.

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 industrie. De activiteiten voor duurzame energie bij 1.600 aangesloten bedrijven vertegenwoordigen nu al een omzet van ruim € 43 miljard en bijna 200.000 werknemers in Nederland.