

Wetswijziging voorstel Wet milieubeheer

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 fossielebrandstoffen. Dit maakt Nederland snel minder afhankelijk van de import van fossiele brandstoffen, het is beter voor het klimaat (minder CO₂-uitstoot) en beter voor de gezondheid (luchtkwaliteit). De NVDE pleit daarom onder meer voor een vehicle shift (een andere aandrijfwijze: van fossiel naar emissievrij) en een fuel shift (een verandering van brandstof in voertuigen: van fossiel naar hernieuwbaar). Voor beide shifts is een zorgvuldige en tijdige implementatie van de Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED III) belangrijk.

De inhoud van de REDIII komt via een wetswijziging in de wet Milieubeheer terecht. Het is goed dat de behandeling hiervan al tijdens het zomerreces wordt opgestart. De ruimte tussen de wetswijziging en het ingaan van de nieuwe systematiek op 1 januari 2026 is krap en een start van de behandeling ná het reces zou de ruimte nog kleiner hebben gemaakt. Hoe eerder duidelijk is hoe de markt er vanaf 2026 uit zal zien, hoe beter.

Nieuwe systematiek gaat verdere ontwikkeling laadinfrastructuur helpen, langere horizon nodig

De oude systematiek heeft geholpen om Nederland voorop te laten lopen bij laadinfrastructuur en hernieuwbare brandstoffen. Deze koploperspositie moet Nederland behouden. Daarnaast wordt het systeem nog belangrijker doordat belastingvoordelen voor elektrisch rijden verdwijnen (zoals de korting op energiebelasting voor laadpalen). Om de groei van elektrisch vervoer toch te blijven ondersteunen is het belangrijk investeringen in laadpalen te blijven stimuleren. De NVDE is dan ook erg opgetogen dat de wetswijziging hiervoor ruimte biedt door de creatie van ERE's uit elektriciteit. Op dit moment zijn HBE's belangrijk voor de businesscase van laadpaalexploitanten (CPO's) en ERE's moeten die rol straks vervullen.

De NVDE is eveneens verheugd met de mogelijkheden die worden gecreëerd voor een inboekdienstverlener. Dit biedt de mogelijkheid voor kleinere partijen zoals transportondernemers om de businesscase voor duurzaam vervoer en laad- of tankfaciliteiten rond te krijgen. We zijn ook verheugd met de mogelijkheid dat natuurlijke personen kunnen inboeken via de inboekdienstverlener. Dit leidt er toe dat de markt voor hernieuwbare energie in vervoer breder toegankelijk wordt en elektrisch rijden aantrekkelijker wordt.

De voorgestelde verplichtingen gelden vooralsnog tot en met 2030. De gekozen horizon is echter te kort in een markt waarin het gebruikelijk is om ver (soms meer dan tien jaar) vooruit te kijken en investeringen gedaan worden met oog op de (zeer) lange termijn. Een verplichting tot 2030 zorgt ervoor dat het mogelijk



niet interessant is om de door de overheid gewenste investeringen te doen. Het is belangrijk dat Nederland ook na 2030 nog heldere richtlijnen en vastgestelde marktmechanismen hanteert en daarmee de markt blijft stimuleren. Dit dient echter wel zodanig te gebeuren dat Nederland in de pas loopt met de rest van Europa, zodat te allen tijde een level playing field blijft bestaan.

Nog openstaande vragen over ERE's uit elektriciteit

Ook is nog niet alles duidelijk over de toekomstige rol van ERE's. In de memorie van Toelichting staat dat 'een rechtsgevolg van de CO2-ketenemissiesturing is dat de vermenigvuldigers voor geleverde elektriciteit komen te vervallen omdat de voordelen van elektriciteit al opgenomen zijn in de referentiewaarden voor de vaststelling van de ketenemissiereducties.' Voor de leden van de NVDE is het belangrijk dat de voordelen die in het nieuwe systeem geboden worden even groot zijn als in het huidige systeem. CPO's zijn bovendien langjarige verplichtingen aangegaan op basis van het oude systeem, zij hebben zekerheid nodig. Ook voor de langere termijn.

De NVDE wil voorkomen dat ondernemers voor onverwachte problemen komen te staan. We pleiten daarom voor een zorgvuldige invoering, 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 nog de volgende vragen:

1. Kan de staatssecretaris verduidelijken in hoeverre het nieuwe systeem daadwerkelijk dezelfde voordelen biedt voor CPO's als in het huidige systeem?
2. Wat zijn de gevolgen van de overgang naar een nieuw systeem voor (overheids)contracten, zoals laadpaalconcessies, die zijn afgesloten ten tijde van het oude systeem?
3. Wat is de precieze samenhang met andere ingevoerde of nog in te voeren regelgeving (bijvoorbeeld ETS2) vanuit het eigen of andere ministeries?

Hernieuwbare brandstoffen

Volgens de NVDE gaan de voorgenomen wetswijzigingen er inderdaad voor zorgen dat er emissies worden gereduceerd in de transportsector. Het toevoegen van verplichtingen voor de binnenvaart en zeevaart gaan daarbij helpen. Het nieuwe systeem kan er daarmee voor zorgen dat het aandeel hernieuwbare brandstoffen ten opzichte van de totale brandstoffenplas groter wordt. Dit is echter wel afhankelijk van in hoeverre er in Nederland gebunkerd blijft worden (gezien het internationale karakter van de binnenvaart, kustvaart en zeescheepvaart). In het licht daarvan vraagt de NVDE zich het volgende af:

4. Hoe verlopen de onderhandelingen tussen Nederland en buurlanden om mogelijke weglekeffecten (tanktoerisme) te voorkomen in sectoren als de binnenvaart, kustvaart en zeevaart?

Verder is het slagen van het systeem afhankelijk van hoe makkelijk het door bedrijven kan worden geïmplementeerd. In dat kader vraagt de NVDE zich het volgende af:

5. Kan een gelijksoortige aggregatorrol, die nu voor privaat elektrisch laden mogelijk wordt gemaakt, ook geïntroduceerd worden voor de binnenvaart, om zo administratieve lastenverlaging voor deze sector te bewerkstelligen?

Om het aandeel hernieuwbare brandstoffen op systeemniveau op te schalen dienen we slim gebruik te maken van bestaande infrastructuur. Door massabalancerings toe te staan voor biogas in het gasnet (zoals

dat ook het geval is met het stroomnet) hoeft er geen aparte infrastructuur opgezet te worden. Er gaan onnodig veel investeringen verloren aan dubbele infrastructuur indien dit niet gebeurt, zonder dat de energietransitie er iets mee opschiet.

Met massabalanssystemen voor bio-LNG kan het energiesysteem worden verduurzaamd door duurzame producten bij te mengen in dezelfde infrastructuur waar ook fossiel aanwezig is, zolang maar kan worden aangetoond hoeveel duurzame producten zijn geproduceerd en gebruikt. Gezien de benodigde infrastructuur is dit in het bijzonder relevant voor biogas. Nederland kijkt nu af van de Europese regels voor massabalancering (EU IE 996). Dit systeem is in de EU terecht toegestaan en wordt bijvoorbeeld in Duitsland al succesvol toegepast.

6. Is de staatssecretaris bereid massabalancering toe te staan (en indien nodig ervoor in Europa voor te pleiten) om zo een snellere en betaalbare transitie voor hernieuwbare brandstoffen zoals bio-LNG in Nederland mogelijk te maken?

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 voor 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:

7. 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?
8. Kan de staatssecretaris hier meer duidelijkheid over ophalen in Europa?

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.