

Wetgevingsoverleg Wet Milieubeheer (implementatie REDIII) - 29 september 2025

De NVDE wil versneld inzetten op duurzame mobiliteit, ter vervanging van fossiele mobiliteit. Dit verkleint de afhankelijkheid van fossiele import, verlaagt de uitstoot van broeikasgassen en verbetert de luchtkwaliteit. De NVDE pleit daarom onder meer voor een vehicle shift (van fossiel naar emissievrij) en een fuel shift (van fossiel naar hernieuwbaar). Voor beide is een zorgvuldige implementatie van de RED III in de systematiek Energie Vervoer cruciaal. Dit verplichtingen- en handelssysteem zorgt via de jaarverplichting namelijk voor een grote stimulans om een groeiend volume hernieuwbare energie aan vervoer te leveren. Op dit moment nog via verhandelbare HBE's en straks via eveneens verhandelbare ERE's. De NVDE heeft de [Nota naar aanleiding van het verslag](#) van 8 september en [de brief](#) van de staatssecretaris van 4 september doorgenomen en op basis daarvan een aantal aandachtspunten.

Beleids horizon 2040

Als eerste willen we graag blijven benadrukken dat het voor bedrijven belangrijk is om voor langere tijd duidelijkheid te hebben. Een beleids horizon tot 2030 wordt door zowel leveranciers van hernieuwbare brandstoffen als door CPO's (laadpuntbeheerders) als te kort ervaren. Het is goed dat de staatssecretaris schriftelijk heeft toegezegd dat hij RVO de opdracht heeft gegeven om aan de slag te gaan met het traject na 2030. We vragen ons echter af welk tijdspad hierbij gehanteerd wordt en wanneer we meer helderheid kunnen verwachten over de vervolgstappen. Input vanuit de markt is in een dergelijk traject vereist, wij denken graag mee. Zo denken wij bijvoorbeeld dat het goed zou zijn aan te sluiten bij het Europese CO₂-doel en een horizon te kiezen tot 2040.

ERE's uit elektriciteit

Daarnaast biedt de voorgestelde overgang van de HBE's (Hernieuwbare Brandstofeenheden) naar ERE's (Emissiereductie-eenheden) kansen voor het Nederlandse bedrijfsleven om de koppositie op het gebied van elektrische laadinfrastructuur vast te houden en uit te bouwen. Een goed voorbeeld is dat het ook voor 'thuisladers' mogelijk gemaakt wordt om certificaten in te boeken. Dit helpt om elektrisch vervoer aantrekkelijker te maken voor de eindklanten, bij zowel huishoudens als bedrijven.

Het grote voordeel van het gebruiken van elektriciteit in vervoer is dat leveringszekerheid en autonomie stevig geborgd worden. Elektrisch vervoer maakt ons onafhankelijk. We wekken onze energie zelf op, schoon en betaalbaar, met zon en wind. Zo bepalen wij onze toekomst, in plaats van afhankelijk te zijn van anderen. Bovendien hebben emissieloze voertuigen geen stikstofuitstoot.



Vermenigvuldiger en het belang van het systeem voor elektrisch rijden

De NVDE is verder content met de duidelijkheid die het antwoord op vraag 8 (onder het kopje inboekdienstverlener, over de vermenigvuldiger) geeft. In het licht daarvan willen we nogmaals benadrukken dat elektriciteit een belangrijke plek in moet blijven nemen in het systeem Energie Vervoer. Een systeem dat elektriciteit te weinig of niet bevordert, slaat een gat in de verduurzaming van mobiliteit omdat:

- Het de businesscase van bedrijven die hebben geïnvesteerd in elektrisch vervoer negatief beïnvloedt, bijvoorbeeld werkgevers of transportbedrijven;
- Het in sommige gevallen een negatieve invloed heeft op de businesscase van al lopende laadpaalconcessies;
- De businesscase van toekomstige laadpaalconcessies minder aantrekkelijk wordt (doordat de inkomsten vanuit ERE's afwezig of niet hoog genoeg zijn). Eén van de gevolgen kan zijn dat de prijs aan de laadpaal omhooggaat;
- De investeringsbereidheid van CPO's afneemt doordat een gunstig investeringsklimaat verdwijnt.

Massabalancerings

In zijn brief beantwoordt de staatssecretaris onder punt 4 (Uitvoering en handhaving) vragen over massabalancerings. De staatssecretaris gaf in de brief aan te onderzoeken of de T2-voorwaarde voor het creëren van ERE's in de zeevaart kan worden geregeld in de Regeling Energie voor Vervoer. We zijn verheugd dit punt nu inderdaad terug te zien in de conceptregeling die door het ministerie wordt geconsulteerd.

Tegelijkertijd hebben wij enige zorgen over het al dan niet toepassen van massabalancerings bij het gebruik van bio-LNG in zwaar transport en scheepvaart. De RED III staat massabalancerings toe, maar het ministerie stelt dat dit niet mag voor vloeibare biobrandstoffen (zoals bio-LNG) die via de bestaande gasinfrastructuur lopen. Daarmee hanteert Nederland in onze ogen een strenger beleid dan de EU voorschrijft, wat neerkomt op een nationale aanvulling op Europese regels. Dit belemmert de internationale markt voor hernieuwbare brandstoffen die juist gebaat is bij een gelijk speelveld. Het is overigens wel belangrijk dat bij het toestaan van massabalancerings goed gekeken wordt naar een goede uitgangspositie voor binnenlands geproduceerde bio-LNG.

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.