

Informatiesessie systeem Energie Vervoer

Impressieverslag

Op 16 april vond de Informatiesessie plaats over de implementatie van de nieuwe richtlijn hernieuwbare energie (RED-III) in het systeem Energie Vervoer. Het doel van de bijeenkomst was om alle betrokken partijen te informeren over de huidige stand van zaken. Er was daarnaast ook ruimte om vragen van de aanwezigen plenair te bespreken en in kleiner verband tijdens de lunch.

RED-III implementatie

Inmiddels is de RED-III uit onderhandeld, formeel vastgesteld en in werking getreden. De transportdoelen van de RED-III zijn ambitieuzer dan die van de vorige RED. Zo is het doel voor hernieuwbare energie verdubbeld en gelden deze doelen met de RED-III voor alle brandstoffen in Nederland. De eerste bouwstenen voor de implementatie ervan in Nederland zijn al langer bezig, en zijn we nu in de afrondende fase van het ontwerp voor de Nederlandse implementatie in het systeem Energie Vervoer. Op basis van de internet consultatie van afgelopen zomer en de stakeholderbijeenkomst van oktober 2023 zijn en worden de laatste besluiten genomen door de bewindspersonen.

Nationale implementatie

Camiel Fremouw (projectleider hernieuwbare energie bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat [IenW]) gaf een korte samenvatting van de hoofdlijnen van de RED-III, gevolgd door een illustratie van het Nederlandse systeem Energie Vervoer. Het huidige systeem Energie Vervoer legt een verplichting op brandstofleveranciers voor het leveren van een hoeveelheid hernieuwbare energie. Brandstofleveranciers krijgen credits (HBE's) voor het leveren van hernieuwbare energie. Deze HBE's zijn verhandelbaar. De Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) is toezichthouder van dit systeem. In de toekomst zal deze verplichting niet liggen op een hoeveelheid hernieuwbare energie, maar op het reduceren van een bepaalde hoeveelheid CO₂-ketenemissies. "Zo stimuleren we de grootst mogelijke CO₂-reductie met zo min mogelijk grondstoffen."

Daarnaast is ervoor gekozen om brandstofleveranciers een aparte verplichting voor verschillende modaliteiten op te leggen. Dit houdt in dat voor elke sector



een andere invulling van de verplichting is ontworpen, passend bij de sectoren. Bas Kelderman en Salih Karaarslan (beleidsmedewerkers Duurzame Scheepvaart bij IenW) presenteerden de doelen voor de zeevaart en binnenvaart, gevolgd door Pia van Gorp (beleidsmedewerker Duurzame Luchtvaart bij IenW) die de luchtvaartdoelen presenteerde. De sectoren Zeevaart, Binnenvaart en Luchtvaart kunnen door credits van andere sectoren te kopen ook (voor een klein deel) voldoen aan de verplichting van hun eigen sector. Dit wordt ook wel de 'vrije ruimte' van een sector genoemd.

INFORMATIEESSIE SYSTEEM ENERGIE VERVOER

Impressieverslag

Camiel ging verder met de verdere gevolgen van de implementatie van RED-III. De credits worden in het huidige systeem HBE's genoemd, ofwel 'Hernieuwbare brandstofeenheden'. In het nieuwe systeem, waar er wordt gestuurd op CO₂-keten emissiereductie zullen credits 'Emissiereductie eenheden' (ERE's) genoemd worden. Eén ERE vertegenwoordigt één kilo bespaarde CO₂-ketenemissies. Elke sector heeft haar eigen credits met eigen benaming.



Binnen de verplichting moet er ook worden voldaan aan specifieke subdoelen en limieten voor het gebruik van grondstoffen (Conventioneel, Annex IXa, Annex IXb en RFNBO's). De hoogtes van deze subdoelen en limieten zijn nog niet bekend.

Mark Macaré (beleidsmedewerker hernieuwbare energie bij I&W) illustreerde de 'Raffinageroute',

welke als doel heeft het gebruik van hernieuwbare waterstof te stimuleren. In de eerste plaats wordt de directe inzet van hernieuwbare waterstof in de mobiliteit beloond. Daarnaast zal het ook mogelijk worden om via een indirecte weg, de 'Raffinageroute', hernieuwbare waterstof in te zetten. Wanneer hernieuwbare waterstof via deze route wordt ingezet, dan zal deze inzet minder beloond worden doordat er correctiefactor op wordt toegepast. De Raffinageroute kan alleen worden ingezet om te voldoen aan de RFNBO-subverplichtingen, en concurreert dus niet met de inzet van andere hernieuwbare energie in de mobiliteitssectoren.

De inzet van elektriciteit zal verder worden verbreed in de systematiek. Het wordt mogelijk voor huishoudens met een laadvoorziening om credits te verkrijgen. Om de lasten voor kleine bedrijven en huishoudens te verlagen, zijn er inboekdienstverleners in het leven geroepen.

Marnix Brinkman van de Nederlandse Emissieautoriteit gaf vervolgens uitleg over de omrekening van HBE's naar ERE's. Dit zal gebaseerd worden op de HBE-reductiebijdrage gepubliceerd in 2025. ERE's zullen per soort toegedeeld worden naar de sectoren op basis van de inboekresultaten 2025 van de gehele markt, die in voorjaar 2026 bekend worden.



Maatregelen 2025

Na een waardevolle Q&A, vervolgde het programma met een presentatie van Mark Macaré over aanvullende maatregelen voor het jaar 2025. De implementatiedatum van de RED-III in Nederland is op 1 januari 2026. Voor het jaar 2025 zijn er aanvullende maatregelen opgesteld zodat het systeem Energie Vervoer goed blijft werken. Zo zal de opt-in voor de sectoren Zeevaart en Luchtvaart met een jaar verlengd worden. Daarnaast zullen de inboekmogelijkheden voor waterstof worden uitgebreid. Europese regels zijn versoepeld t.o.v. de Nederlandse eisen. Harmonisatie van de eisen is daarom gewenst. Daarnaast zal het mogelijk worden om waterstof te leveren middels waterstofcontainers. Als laatste zullen de spaarmogelijkheden worden beperkt zoals ook al eerder aangekondigd. Deze maatregelen zullen nog bij de markt geconsulteerd worden, waarna het naar de Raad van State gaat.

Wij willen jullie allen hartelijk bedanken voor jullie aanwezigheid, interesse en het delen van ervaringen. Daarnaast nodigen we jullie nogmaals uit om contact met ons op te nemen als jullie vragen, zorgen of opmerkingen hebben.