

Reactie internetconsultatie Wijziging Regeling energie vervoer ter implementatie RED-III

Uitgebracht namens de leden van de Learning Community van het landelijke programma Clean Energy Hubs, cc. Interprovinciaal Overleg (IPO)

Arnhem, 15 oktober 2025

Allereerst willen wij u bedanken voor het bieden van de mogelijkheid om te reageren op de voorgenomen wijzigingen in de RED-III.

Wij zijn van mening dat het waardevol is om vanuit het landelijke programma Clean Energy Hubs een gezamenlijke reactie te geven. Dit versterkt de boodschap en laat zien dat er breed draagvlak is om de transitie pragmatisch én ambitieus vorm te geven.

Boodschap: in transitiefase aandacht voor belang hernieuwbare alternatieven

Als Learning Community¹ (LC) van het landelijke programma Clean Energy Hubs², onderdeel van het Topcorridors programma van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) achten wij het noodzakelijk om in de transitiefase van de energiemarkt en het beroepsgoederenvervoer nadrukkelijk ruimte te bieden voor de inzet van hernieuwbare brandstoffen³. Het is belangrijk dat de regelgeving aansluit bij de praktijk, zodat bedrijven nu al stappen kunnen zetten richting verduurzaming, ook wanneer zero emissie-oplossingen nog niet op grote schaal beschikbaar of praktisch inzetbaar zijn.

Het gebruik van hernieuwbare brandstoffen zal een tussenstap zijn. De duurzaamheid ervan moet aantoonbaar geborgd zijn. We moeten voorkomen dat investeringen in deze route leiden tot een lock-in die de uiteindelijke transitie naar volledig zero emissie vertraagt. Het is van belang dat de inzet van hernieuwbare brandstoffen ondersteunend is aan, en niet concurrerend met de route naar het einddoel in 2050.

Einddoel: op termijn volledig zero emissie

We willen vaart maken, maar de opgave is groot. Diverse technologieën zijn nog onvoldoende rijp of beschikbaar om nu al op grote schaal te worden toegepast. Technologische ontwikkelingen volgen elkaar snel op; beleid dient adaptief te zijn in lijn met wat de markt redelijkerwijs aankan.

¹ Samenwerkingsverband van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat en de twaalf Nederlandse provincies met een gezamenlijke visie en strategie, gericht op het doen van onderzoek en kennisdeling zowel nationaal als internationaal. Met als doel het ontwikkelen van kansrijke locaties voor duurzame laad- en tankinfrastructuur op de weg en aan het water en in 2030 een landelijk dekkend netwerk van 100 CEH's in Nederland.

² Voor definitie zie kader.

³ Onder hernieuwbare brandstoffen of biobrandstoffen worden verstaan tweede generatie hernieuwbare brandstoffen geproduceerd uit niet-eetbare organische biomassa die niet geschikt is voor consumptie. Voorbeelden zijn afvalproducten zoals gebruikt frituurvet, dierlijk vet en restafval uit de voedselindustrie en groen gas, opgewerkt biogas afkomstig uit mest, algen of rioolslib.

Als LC zijn wij het eens met het einddoel om in 2050 volledig zero emissie (ZE) te worden. Helaas is er geen korte rechte route. Om dat einddoel te realiseren dient een forse transitie te worden gemaakt, die niet kan zonder tussenstappen en de (tijdelijke) inzet van alternatieven. Als LC zijn wij van mening, dat het in de huidige transitiefase, waarin we geconfronteerd worden met uitdagingen als netcongestie, het niet mogelijk zijn van capaciteitsuitbreiding op het net, het niet rendabel krijgen van de businesscase om grote wagenparken versneld te vervangen dan wel grote vervangingsinvesteringen in de binnenscheepvaart te doen, het dient te gaan om een mix van hernieuwbare brandstoffen en/of energiedragers, w.o. zero emissie.

We kunnen het ons niet veroorloven kostbare tijd verloren te laten gaan. Daar waar het nu haalbaar, schaalbaar en betaalbaar is, is het aan te raden om over te stappen op zero emissie-oplossingen. Wanneer deze oplossingen nog niet op grote schaal beschikbaar of economisch rendabel inzetbaar zijn, dient ruimte te worden geboden aan hernieuwbare brandstoffen, zoals HVO100, bio-LNG, bio-CNG.

Ten behoeve van deze transitie is de markt gebaat bij een bestendig ondersteunend en betrouwbaar overheidsbeleid. Op die manier kan het bedrijfsleven stappen zetten. Dit geluid komt nadrukkelijk ook breed uit de praktijk. Wij toetsen steeds bij het bedrijfsleven of het principe nog klopt en of wij op de juiste koers zitten.

Met deze koers voorkomen wij dat marktpartijen worden gedwongen te investeren in uitsluitend de eindoplossing met een mix van elektrisch en bijvoorbeeld waterstof, waardoor zij zich voorlopig afwachtend opstellen. Zowel de aanbieders als de gebruikers kunnen zodoende nu al een aantal belangrijke stappen zetten op weg naar volledig zero emissie in 2050.

Definitie Clean Energy Hub

Een Clean Energy Hub (vastgesteld in het BO MIRT 2018) is een openbaar toegankelijke tank-, laad- of bunkerfaciliteit met voor weg een mix van ten minste twee hernieuwbare brandstoffen en/of energiedragers waarvan er ten minste één zero-emissie dient te zijn en voor binnenvaart minimaal één hernieuwbare brandstof en/of energiedrager. Locatieafhankelijk in combinatie met andere faciliteiten, zoals horeca, truckparking, duurzame truckwash, betaalbare overnachtingsformule, walstroom, vergaderruimtes, openbaar vervoer en pakketvoorzieningen.

De ideale locatie van een CEH is bij de ontsluiting van een (watergebonden) industrie-, bedrijven- of distributiepark, tussen de hoofdweg en het betreffende park. Dan wel langs de hoofdcorridors c.q. het hoofdvaarwegennetwerk in (de nabijheid van) een binnenhaven.

Hiermee wordt tevens invulling gegeven aan de doelstelling van de Europese Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR) – de Verordening betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

Onderscheid Well-to-Wheel en Tank-to-Wheel

Bij het bepalen van de CO₂-emissies is het van belang om deze voor alle alternatieven op dezelfde wijze te beoordelen. Onze voorkeur gaat uit naar het Well-to-Wheel principe (WtW), waarbij gekeken wordt naar de emissiebelasting bij winning van de grondstof, de productie, het transport, het eindgebruik en de recycling (ketenemissies). Dit in tegenstelling tot het Tank-to-Wheel principe (TtW), waarbij de CO₂-uitstoot alleen gemeten wordt aan de uitlaat. Ook de Renewable Energy Directive gaat uit van de WtW-benadering om de CO₂-emissies te bepalen.

In de transitiefase is de inzet van hernieuwbare brandstoffen van groot belang. Ze kunnen nu al in bestaande motoren worden gebruikt en zijn een belangrijke tussenstap naar volledig zero emissie. Ook volgens het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) betekent het gebruik van hernieuwbare brandstoffen een grote stap richting zero emissie en dragen zij daarmee bij aan de doelstelling om de totale uitstoot van de transportsector de komende jaren terug te dringen. Vanuit het WtW-principe generen zij zeer beperkte CO₂-emissies die momenteel lager zijn dan niet-volledig groene energiedragers, zoals grijze elektriciteit of waterstof geproduceerd met behulp van fossiele brandstoffen⁴.

Wij denken graag mee bij verdere tekstvoorstellen en uitvoeringsvragen.

Met vriendelijke groet,

Kernteam landelijk programma Clean Energy Hubs

Theo Heinink – Business Developer Clean Energy Hubs

Françoise van den Broek – Programmamanager Clean Energy Hubs

⁴ Zie [Dashboard Klimaatbeleid - Duurzame energiedragers](#)