



## Consultatiebijdrage Wet Milieubeheer RED-III

Rotterdam, 3 november 2023

### Samenvatting

Eneco verwelkomt de spoedige omzetting van de herziene Hernieuwbare Energie Richtlijn (RED-III) in de Wet Milieubeheer. Eneco steunt het voornemen om niet langer op energie-inhoud te sturen, maar op CO<sub>2</sub>-ketenemissiereductie (vermindering van de CO<sub>2</sub>-intensiteit van transport).

**Eneco stelt een brede definitie van 'eindafnemer' voor, waardoor ook particulieren financieel voordeel kunnen halen uit het inboeken van ERE's.** Eneco is een voorstander van het toestaan van het geaggregeerd inboeken van kleinere hoeveelheden aan wegvervoer en mobiele machines hernieuwbare elektriciteit via een inboekdienstverlener. We zijn echter bezorgd dat het wetsvoorstel alleen levering aan ondernemingen als eindafnemer toestaat bij inboekingen via een inboekdienstverlener en niet de levering aan andere organisatorische eenheden, zoals natuurlijke personen, verenigingen of stichtingen.

**We achten het noodzakelijk om een serie van randvoorwaarden op te stellen waarbinnen de 'inboekdienstverlener' dient te opereren, zodat partijen met vertrouwen een inboeker kunnen aanwijzen.** Eneco vindt het van belang dat een betrouwbaar en uitvoerbaar systeem voor inboekdienstverlening wordt opgezet. De 'inboekdienstverlener' moet op basis van correcte informatie over de daadwerkelijk geleverde hoeveelheid elektriciteit inboeken. Bovendien moet de informatie controleerbaar en verifieerbaar zijn, waarbij de administratieve kosten en handelingen voor de eindafnemer beperkt blijven.

**Tijdens het opzetten van de ERE-systematiek in de zeevaart sector is het belangrijk dat de rol van walstroom wordt gewaarborgd.** Dit is nodig omdat walstroom een belangrijke verduurzamingsoptie is die meer voordelen met zich meebrengt naast het reduceren van CO<sub>2</sub> emissies, terwijl deze energiedrager moet concurreren met goedkope alternatieve brandstoffen.

**De voorgestelde raffinageplicht geeft afzet zekerheid aan electrolyzers. Afzet zekerheid is cruciaal voor de opschaling van hernieuwbare waterstofproductie in Nederland.** In aanvulling op de raffinageverplichting kan een verplichting worden neergelegd bij brandstofleveranciers om voor een deel conventionele brandstoffen geproduceerd met hernieuwbare waterstof te leveren. Dit maakt het mogelijk voor de raffinagesector om kosten door te rekenen.

**De systematiek moet aansluiten bij het Nederlandse streefdoel voor elektrolyse is 4GW in 2030.** Bij het 4GW doel past 30PJ hernieuwbare waterstofinzet in raffinage en directe inzet in transport, zonder verdringing van andere verduurzamingsopties in de transportsector.



## **Achtergrond**

Eneco is actief op het gebied van energielevering en energiediensten, hernieuwbare energie ontwikkeling en productie, warmtenetten en energieopslag. Als onderdeel van Eneco, biedt Eneco eMobility, laaddiensten aan voor elektrisch rijden, met een focus op thuisladen en zakelijk laden. Eneco is ook actief op het gebied van walstroom (levering van elektriciteit aan zeeschepen als ze in de haven liggen) en de ontwikkeling van hernieuwbare waterstofproductie met elektrolyse.

## **Algemene systematiek**

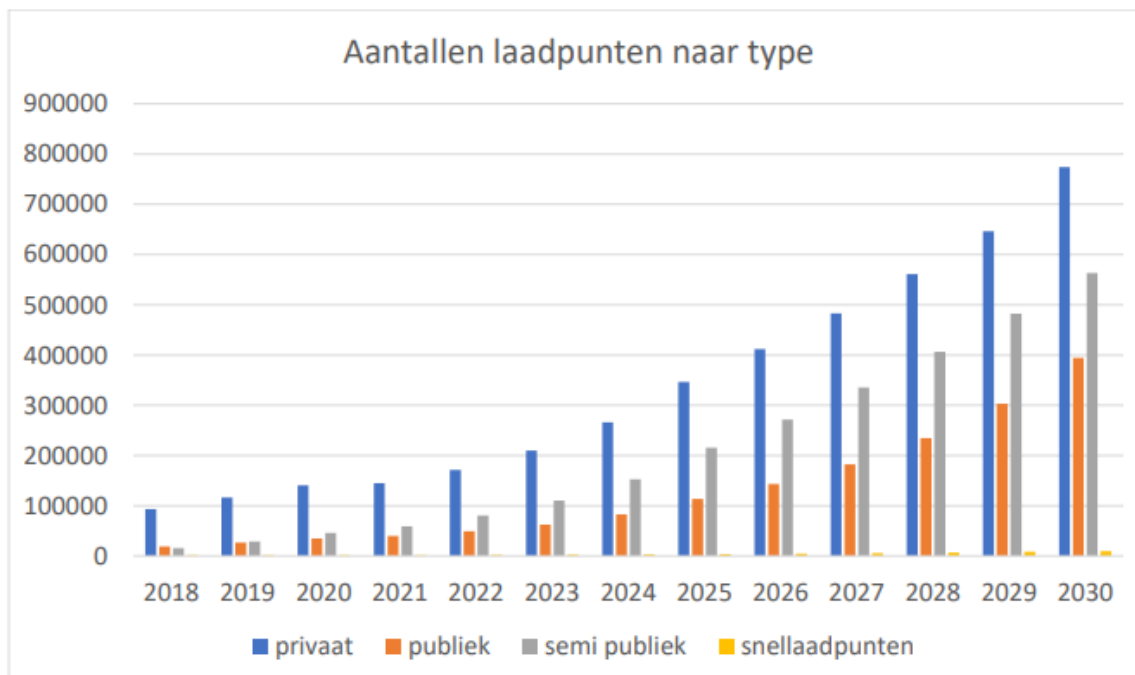
Eneco ziet de algemene ontwikkeling omtrent RED-III en de snelle transpositie in Nederlandse wetgeving als zeer positief. RED-III past in een bredere Europese en Nederlandse klimaataanpak gericht op het bereiken van minstens 55% CO<sub>2</sub>-uitstootvermindering in 2030 en de lange termijn doelstelling van klimaatneutraliteit in 2050. Met name vanwege het feit dat in de nieuwe wet toestaat dat doelstellingen worden gebaseerd op CO<sub>2</sub>-emissiereductie in plaats van duurzame energie. Dit zal bewerkstelligen dat de grootst mogelijke emissiereductie behaald zal worden. Daarnaast ziet Eneco de ontwikkeling van aparte doelstellingen per sector en aparte emissiereductieenheden (ERE's) als een positieve ontwikkeling. Dit zal er aan bijdragen dat er in elke transport sector stappen worden gezet om een belangrijke bedragen te leveren aan de klimaatdoelstellingen van 2030 en 2050.

## **Levering van elektriciteit aan wegvervoer en mobiele machines**

Eneco ziet van het cruciaal belang het Nederlandse beleid de opschaling van alle verschillende type laadpunten stimuleert. Dit omdat de aanwezigheid van voldoende laadinfrastructuur een belangrijke prikkel verschaft voor aanschaffen van een elektrische auto. Echter, extra aandacht is nodig om de opschaling van private laadpunten te garanderen. Het wordt verwacht dat een groot deel van Nederlandse laders zal bestaan uit de kleine private en semipublieke laders (bijvoorbeeld bij supermarkten) zoals RVO laat zien in de 'Prognose Laadinfrastructuur'<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Prognose Laadinfrastructuur, Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, 27 maart 2019



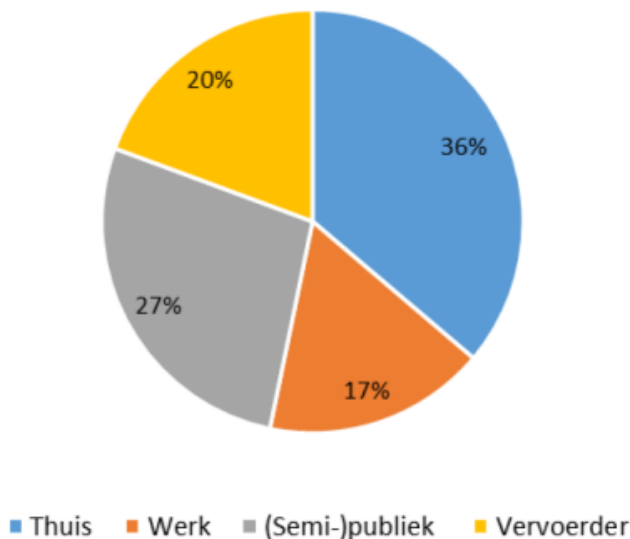
Figuur 8: Aantallen laadpunten naar type.

Bron: RVO, 2019

Zoals we in vorige consultaties al hebben aangekaart, was thuisladen in 2020 al verantwoordelijk voor 36% van het elektriciteitsverbruik voor elektrisch laden. Recentelijke Eneco bedrijfsgegevens bevestigen de belangrijke rol van thuisladers in het laadgedrag van particulieren – huishoudens met een laadpaal laden 60-70% van hun laadvolume via de thuislader. Echter, er is gebleken dat als gevolg van de energiecrisis het laden van een auto soms wel twee tot driemaal duurder is geworden<sup>2</sup>. Hier komt bovenop dat het wegvallen van fiscale stimulering na 2025 en de hogere motorrijtuigenbelasting dit effect zal verergeren<sup>2</sup>. Indien deze laadpunten geen gebruik kunnen maken van de diensten van een ‘inboekdienstverlener’ zullen huishoudens geen voordeel kunnen halen uit de financiële prikkel die de ERE markt kan geven, terwijl deze wel hard nodig is voor het bereiken van de Nederlandse doelstellingen.

<sup>2</sup> Half miljoen laadpunten bereikt, maar zorgen over toekomst elektrisch rijden, NOS, maandag 19 Juni 2023

Figuur 2.2 Verdeling elektriciteit voor vervoer (in totaal ca. 500 GWh, excl. LEV) naar type laadpunt



Bron: Eigen berekening, zie ook Annex V

Bron: Ecorys, 2020<sup>3</sup>

Daarom acht Eneco het van groot belang dat nieuwe wetgeving over de verduurzaming van de transport sector alle typen elektrische laadinfrastructuur dekt, inclusief alle type kleine laadpunten (semipubliek laden bij winkelcentra en bedrijven, laden van kleine taxi- en transportbedrijven, en huishoudens). Hoewel het wetsvoorstel dit deels probeert te bewerkstelligen zijn er een aantal punten waarop Eneco ruimte ziet voor verbetering. Specifiek de definitie van de 'eindverbruiker' waarvan het momenteel niet duidelijk is of deze ook natuurlijke personen zoals huishoudens beslaat en de randvoorwaarden waaronder de 'inboekdienstverlener' kan opereren.

#### *Definitie van 'eindverbruiker'*

Ten eerste de definitie van de eindverbruiker. In het huidige wetsvoorstel is de definitie van 'eindafnemer' vastgesteld als 'een afnemer aan wie uitsluitend voor eigen gebruik elektriciteit wordt geleverd'. Hoewel deze definitie niet uitsluit dat natuurlijke personen, zoals huishoudens, ook als eindafnemer beschouwd kunnen worden, is het niet zeker dat natuurlijke personen ook daadwerkelijk vallen onder deze definitie. Het feit dat de huidige definitie in de Wet Milieubeheer alleen ondernemingen onder de definitie van 'inboekker' vallen, zou kunnen spreken voor een vergelijkbare lezing van de definitie van 'eindafnemer'.

Eneco pleit voor het expliciet opnemen van natuurlijke personen, zoals huishoudens in de definitie van eindverbruiker in de Wet Milieubeheer. Immers, indien huishoudens niet onder de definitie van 'eindafnemer' vallen, kunnen deze entiteiten geen 'inboekdienstverlener' aanwijzen en missen ze dus ook op de mogelijkheid om ERE's te genereren.

<sup>3</sup> Mogelijkheden en belemmeringen voor inboeken van hernieuwbare elektriciteit voor transport in de toekomstige jaarverplichting Energie Vervoer, 15 mei 2020



Hiervoor zijn ook beleidsmatige redenen. De elektrificatie van het wegtransport is een cruciale manier voor de transportsector om te voldoen aan de gestelde emissiereductie eisen die nodig zijn om de 2030 en 2050 klimaatdoelen te halen. De toegankelijkheid van laadinfrastructuur is een belangrijke prikkel voor huishoudens om een elektrische auto aan te schaffen. Hier komt bovenop dat kleine ondernemingen wel kunnen profiteren van het geaggregeerde inboeken van hun elektriciteit. Indien dit niet gelijk wordt getrokken zou dit huishoudens kunnen benadelen ten opzichte van kleine ondernemingen.

#### *Randvoorwaarden 'inboekdienstverlener'*

Ten tweede achten we het ook nodig om, in de wet of het onderliggende besluit, de randvoorwaarden en criteria waaronder een 'inboekdienstverlener' opereert te definiëren om een betrouwbaar en uitvoerbaar systeem voor inboekdienstverlening te garanderen. De 'inboekdienstverlener' moet op basis van correcte informatie over de daadwerkelijk geleverde hoeveelheid elektriciteit inboeken. Bovendien moet de informatie controleerbaar en verifieerbaar zijn, waarbij de administratieve kosten en handelingen voor de eindafnemer beperkt blijven.

Er dient een werkbare situatie te ontstaan die de juiste prikkels verschaft aan eindafnemers om een inboekdienstverlener aan te wijzen. Eneco stelt daarom dat de volgende randvoorwaarden zouden moeten worden overwogen:

- De inboekdienstverlener moet werken met controleerbare en verifieerbare data. De beste garantie hiervoor is dat de inboekdienstverlener directe en niet terugroepbare toegang heeft tot data van de slimme meter (MID-meter) van de laadpaal, zodat bij fouten alleen de inboekdienstverlener verantwoordelijk kan zijn.
- De data moet voor een voldoende lange periode worden opgeslagen, zodat de verificateur en eventueel de toezichthouder hier toegang toe kunnen hebben.
- Verificatie van de inboekdienstverlener vindt met regelmaat plaats (bijvoorbeeld een keer per jaar) waarbij geen fysiek bezoek aan de eindafnemers nodig is, eventueel wel steekproefsgewijs.
- Daarbij moet het mogelijk zijn om via groepsgewijze verificatie voor de eindafnemers beheerd door de inboekdienstverlener uit te voeren.

De NEa kan als toezichthouder op deze randvoorwaarden dienen. Alleen door de NEa erkende partijen zouden als inboekdienstverlener moeten kunnen optreden. Eneco voorziet dat er voor gekozen wordt om of een aparte aanmeldingsprocedure op te zetten voor 'inboekdienstverleners' waarin een check plaatsvindt, of dat de NEa een check uitvoert op het moment dat de 'inboekdienstverlener' een account aanmaakt. De expliciete erkenning van een 'inboekdienstverlener' zal ondernemingen, maar ook huishoudens en andere eigenaren van kleine laadpunten, het vertrouwen geven om een inboekdienstverlener aan te wijzen.

#### **Levering van elektriciteit aan zeescheepvaart**

##### *Waarborgen positie walstroom en elektrische aandrijving in havens*

Via de Europese Verordening 'FuelEU Maritime' is de verplichting gesteld dat schepen die onder Verordening (EU) 2023/1804 vallen om vanaf 2030 tijdens het aanmeren gebruik te maken van walstroom in plaats van hun eigen dieselmotoren. Eneco is daarom van mening dat bij de sectorsturing voor zeescheepvaart rekening gehouden moet worden met de noodzaak om zeevaart te



verduurzamen via elektriciteit. Dit terwijl elektriciteit momenteel maar een relatief kleine alternatieve energiedrager is in de zeescheepvaart. Een belangrijke oorzaak hiervan is dat het voor havens lastig is om een goede business case op te stellen voor walstroom. Het elektriciteitsverbruik is laag tijdens het aanmeren, terwijl de installatie duur is<sup>4</sup>. De mogelijkheid om HBEs te genereren onder de huidige systematiek is daarom een belangrijk onderdeel van het rondmaken van de business case voor walstroom. Eneco ziet het voldoende stimuleren van walstroom als belangrijke verduurzamingsmaatregelen in de Nederlandse havens. Immers, er zijn een aantal voordelen verbonden aan het verbruik van walstroom die het een aantrekkelijke optie maken voor gebruik in tijdens aanmeren – zie ook onderstaande bron van CE Delft.

- Vergeleken met alternatieve brandstoffen heeft de elektrificatie van scheepvaart geen effect op de luchtkwaliteit (fijnstof) en genereert geen omgevingsgeluid
- Er komen geen stikstofemissies vrij tijdens het elektrisch laden versus gebruik van huidige dieselgeneratoren
- Direct stroomgebruik versus omzetten van elektriciteit in hernieuwbare waterstof of andere RFNBO's heeft als voordeel dat er geen efficiëntieverlies is door extra omzetting

Hoewel er geen verplichting is voor het elektrisch aandrijven van zeeschepen in havens gaat dezelfde logica over verduurzaming op en dient ook gestimuleerd te worden.

Tabel 3 - Emissiefactoren (in g/kWh) voor hulpmotoren op diesel vergeleken met elektriciteit

Emissies	Hulpmotoren zeeschip	Hulpmotoren binnenvaartschip <sup>a</sup>		Walstroom
		CCR-1	CCR-2	Elektriciteit
CO <sub>2</sub>	680	750-1.500		490 <sup>b</sup>
NO <sub>x</sub>	8	9.2	6	0.46
PM	0.22	0.4	0.15	0.022

Bron: CE Delft, 2020<sup>5</sup>

Zoals eerder aangegeven is Eneco is een voorstander van sectorsturing. Echter de sturing op de sector zeescheepvaart moet er niet toe leiden dat ERE's uit elektriciteitslevering (o.a. walstroom) geen kans meer hebben in de markt, gezien de grote volumes die kunnen worden gerealiseerd met de inzet van biobrandstoffen. Aangezien er vanaf 2030 een verplichting geldt voor het gebruik van walstroom op een deel van de schepen die in Nederland aanmeren, is het noodzakelijk dat er momentum wordt gecreëerd richting 2030 om hier aan te kunnen voldoen. Daarom pleit Eneco ervoor dat de positie van walstroom en elektrische aandrijving wordt gewaarborgd in de nieuwe ERE systematiek voor zeescheepvaart.

#### *Inboeken van verliezen*

Eneco is zich ervan bewust dat in de huidige hernieuwbare brandstofeenheden (HBE) systematiek er veel onduidelijkheid bestond over het inboeken van verliezen. Hoewel dit nu verduidelijkt is en verliezen niet meer meegenomen mogen worden, is het van belang dat dit in de nieuwe systematiek meteen wordt gedefinieerd, zodat het duidelijk is hoeveel ERE's ingeboekt kunnen worden.

<sup>4</sup> EU moet walstroom stimuleren via belastingkorting via belastingkorting, Brand Stories – Nieuwsblad Transport, 24 februari 2022

<sup>5</sup> Stimulering van walstroom, een vergelijkende analyse met drie potentiële stimuleringsmaatregelen, CE Delft, 2020



## Raffinageverplichting en de directe inzet van waterstof in transport

Hernieuwbare waterstof is een onmisbare schakel voor het klimaatneutraal maken van de Nederlandse economie. Het is daarbij van belang dat we een groot deel van deze hernieuwbare waterstof in Nederland zelf produceren. In een CO<sub>2</sub>-vrij energiesysteem zullen elektrolyzers een systeemrol vervullen. Waterstofproductie geeft strategische onafhankelijkheid en maakt Nederland blijvend aantrekkelijk voor de industrie.

Het kabinet heeft daarom voor gekozen voor een streefdoel van 4GW elektrolyse in 2030. De investeringsbeslissingen voor deze electrolysers komen echter alleen tot stand als er, ook op korte termijn, een afzetmarkt is voor hernieuwbare waterstof.

De Nederlandse raffinagesector gebruikt ongeveer 60PJ fossiele waterstof per jaar. De kosten van de inzet van waterstof zijn laag in vergelijking met de benzine- en dieselprijs aan de pomp. Dit betekent dat de vervanging van fossiele waterstof door hernieuwbare waterstof een beperkt prijseffect zal hebben aan de pomp, terwijl dit op korte termijn wel grote volumes aan inzet van hernieuwbare waterstof mogelijk zal maken.

Voor de waterstoftransitie en de opschaling van electrolysers in Nederland, is het bij de opzet van de raffinageroute van belang dat de systematiek afzet zekerheid en voldoende afnamevolume van hernieuwbare waterstof garandeert, zodat investeringsbeslissingen voor elektrolyse gemaakt kunnen worden. Eneco pleit, op basis van het streefdoel van 4GW elektrolyse in 2030, voor een systematiek die leidt tot 30PJ hernieuwbare waterstofinzet boven op de reeds voorziene jaarverplichting. Daarnaast is een doel voor 2035 noodzakelijk, rekening houden met de uitfasering van conventionele verbrandingsmotoren in het wegvervoer. De hernieuwbare waterstofinzet in raffinaderijen zou complementair moeten zijn aan de reeds voorziene jaarverplichting om niet de verduurzaming van de transportsector zelf te beperken. Een deel van de waterstofinzet zal in de transportsector zelf kunnen plaatsvinden, bijvoorbeeld met de productie van duurzame lucht- en scheepvaartbrandstoffen.

Eneco staat open voor de voorgestelde verplichting voor (bio)raffinaderijen om hernieuwbare waterstof te gebruiken, gezien dit zekerheid geeft over de afzet van hernieuwbare waterstof in de raffinagesector. De verplichting sluit ook aan bij de RFNBO-verplichting die zal worden opgelegd aan andere industriële sectoren. Eneco wil voorstellen dat, in aanvulling op de raffinageverplichting, een additionele verplichting wordt opgelegd aan brandstofleveranciers in de sector 'land' om conventionele brandstoffen geproduceerd met hernieuwbare waterstof te leveren. In de memorie van toelichting wordt opgemerkt dat het niet in de rede ligt om de verplichting bij de brandstofleverancier neer te leggen: hij heeft immers geen directe invloed op de keuze van de soort waterstof die de raffinaderijhouder inzet. Echter, als de raffinaderijhouder een verplichting heeft, dan kan er ook een verplichting bij de brandstofleverancier gelegd worden. Deze kan er nu immers vanuit gaan dat er voldoende conventionele brandstoffen met hernieuwbare waterstof zullen worden gemaakt. De combinatie van een raffinageverplichting met een leveranciersverplichting geeft raffinaderijhouders de mogelijkheid om de meerkosten van de inzet van hernieuwbare waterstof door te rekenen in de prijs van brandstoffen voor de binnenlandse markt. Een overblijvend concurrentierisico is dat Nederlandse raffinaderijen die deels zouden willen exporteren mogelijk een deel van de extra kosten niet kunnen doorrekenen aan de buitenlandse eindgebruiker (die valt immers niet onder de Nederlandse brandstofleveranciersplicht). De precieze mogelijkheden van doorrekeningen hangen daarbij af van de gekozen systematiek in omliggende landen en de dynamiek in brandstoffenmarkt (schaarste aan raffinagecapaciteit of juist een overschot, transportkosten, et cetera). Eventuele beperkingen in de mogelijkheid om kosten door te berekenen, kunnen



ondervangen worden door de raffinageverplichting in volume lager in te stellen dan de leveranciersverplichting. Het deel export kan daarmee op gepaste wijze (deels) worden vrijgesteld.

Het risico van een *stand alone* leveranciersverplichting, zonder verplichting op de raffinagehouder, is dat de brandstoffen gemaakt met hernieuwbare waterstof worden geïmporteerd, afhankelijk van de definitie van de de inboekgerechtigde partijen. Indien import het effect is, leidt het beleidsinstrument niet tot afzetzekerheid in van hernieuwbare waterstof in Nederland. Een ander risico is dat de brandstofleverancier niet kan voldoen aan de verplichting vanwege mogelijk onvoldoende beschikbaarheid van brandstoffen gemaakt met hernieuwbare waterstof.