

Vergaderjaar 2022–2023

31 239

Stimulering duurzame energieproductie

Nr. 370

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 december 2022

Middels deze brief beantwoord ik de vragen die de vaste commissie voor IenW mij heeft gesteld over de verlaging van de stimuleringsfactoren voor hernieuwbare elektriciteit in de Regeling energie vervoer.

Ik heb besloten om per 1 januari 2023 de Regeling energie vervoer aan te passen. Middels deze wijziging:

- verruim ik op verzoek van de sector de inboekmogelijkheden voor de binnenvaart;
- breid ik het aantal mogelijke inboekbestemmingen uit;
- voeg ik nieuwe grondstoffen toe voor inboeking;
- pas ik de status van de veelgebruikte grondstof *Brown Grease*¹ aan, conform het voorstel van de Europese Commissie, en;
- voer ik enkele technische verbeteringen door.

Vanwege de Oekraïneoorlog en de daaruit voortvloeiende gewenste versnelde afbouw van afhankelijkheid van Russische olie en diesel, heb ik in de internetconsultatie voorgesteld om een extra impuls te geven aan de inzet van hernieuwbare energiedragers in vervoer door de stimuleringsfactoren voor hernieuwbare energiedragers te verlagen voor de jaren 2023 en 2024 en zo het aandeel hernieuwbaar versneld te vergroten.

Gezien de bezorgde reacties vanuit de markt en mijn wens om tot een zorgvuldige afweging te komen, heb ik besloten om dit voorstel niet in de uiteindelijke Regeling op te nemen. Wel steun ik het achterliggende doel van versnelde vervanging van fossiele brandstoffen en extra CO₂-reductie, en zal ik nader bezien welke stappen ik kan zetten om dit in de nabije toekomst te realiseren.

¹ Brown Grease, ofwel putvet, wordt verwijderd van bijlage 5 van de Regeling energie vervoer, in navolging van het voorstel van de Europese Commissie. Hierdoor komt levering van biobrandstoffen op basis van deze grondstof aan zeevaart niet meer in aanmerking voor hernieuwbare energie-eenheden (HBE).

1.

Waarom legt de Staatssecretaris een aangenomen Kamermotie om voor hernieuwbare elektriciteit in de Systematiek energie vervoer op 4 te houden, naast zich neer?

Bij de implementatie van de RED II eind vorig jaar heb ik invulling gegeven aan de motie² van het Kamerlid Bouchallikh door hernieuwbare elektriciteit een stimuleringsfactor van 4 te geven. Biobrandstoffen op bijlage IX, afvalstoffen en residuen kregen een factor 2, terwijl hernieuwbare waterstof (RFNBO) een factor 2,5 kreeg. Alle overige grondstoffen, zoals voedsel- en voedergewassen kregen een factor 1. Op deze manier ontstaat er een onderscheidend speelveld in de markt om meer gewenste grondstoffen in te zetten voor het behalen van de jaarlijkse verplichting.

Het was mijn voornemen om alle categorieën evenredig te verlagen (met 20%) om zo meer ruimte voor hernieuwbare energie te creëren. Het speelveld zou hierdoor niet veranderen. Echter, op basis van de ontvangen reacties op de internetconsultatie heb ik besloten om deze – en de andere stimuleringsfactoren – te handhaven op het bestaande niveau.

2.

Waarom wordt de Regeling energie vervoer op het laatste moment aangepast?

Aanpassing van de Regeling is al sinds begin 2022 voorzien om onder andere de inboekmogelijkheden voor de binnenvaartsector te verruimen en enkele technische correcties door te voeren.

De oorlog in de Oekraïne heeft geleid tot de politieke wens om de afhankelijkheid van Russische olie en diesel zo snel mogelijk af te bouwen door het vervangen van fossiele door hernieuwbare energiedragers. In dit traject, waar stakeholders al langer bij betrokken zijn, is de verlaging van de stimuleringsfactoren laat in beeld gekomen als enige optie om al per 2023 het aandeel fossiele energiedragers extra terug te dringen.

Gezien de reacties op de internetconsultatie heb ik uiteindelijk besloten om van deze verlaging van de stimuleringsfactoren af te zien.

3.

Heeft de Staatssecretaris onderzoek gedaan naar de effecten van deze wijziging op de businesscase van laadpunten en waterstof in mobiliteit?

De impact van het volledige pakket aan wijzigingen op de businesscase van laadpunten en waterstof in mobiliteit is in ogenschouw genomen, net zoals de impact op andere energiedragers. De verwachting was dat het volledige maatregelenpakket in de wijziging van de Regeling energie vervoer zou leiden tot een stijging van de HBE-prijs en daarmee tot een verbetering van de prijs voor alle hernieuwbare energiedragers in wegtransport, ook voor hernieuwbare elektriciteit en waterstof. Een precieze berekening van de effecten is echter niet mogelijk, aangezien het een complex marktmechanisme betreft waarbij veel factoren meespelen (verscheidene soorten hernieuwbare energiedragers en verschillende vervoerssectoren in een internationale context). Maatregelen pakken voor elke sector en energiedrager ook verschillend uit. Voor dit mechanisme stel ik de kaders om via een verplichting tot een hoger aandeel hernieuwbare energie in mobiliteit te komen.

² Kamerstuk 35 626, nr. 15.

4.

Kan de Staatssecretaris ingaan op de brief die de vaste Commissie van lenW hierover heeft ontvangen van de Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) op vrijdag 2 december?

Ik begrijp dat de NVDE zich zorgen maakt, zeker nu ontwikkelingen zoals de hoge energieprijzen en de toenemende belastingdruk op de laadprijs de sector al hard hebben geraakt. Samen met andere ministeries onderzoek ik maatregelen om de laadkosten tijdelijk te dempen, zoals de verlengde verlaging van de energiebelasting voor publieke laadpalen.

In de brief geeft de NVDE aan dat verlaging van de stimuleringsfactoren voor elektriciteit en waterstof niet leidt tot een hogere inzet van hernieuwbare energiedragers. Dit is onjuist, aangezien er door de verlaging meer hernieuwbare energiedragers nodig zijn om aan de wettelijke verplichting te voldoen.

De NVDE draagt verder haar zorgen aan met betrekking tot de impact van de stimuleringsfactoren op de businesscase voor laadpalen en hernieuwbare waterstof, en geeft haar visie op de ontwikkeling van de HBE-prijs. De brief beperkt zich tot de invloed van de verlaging van de stimuleringsfactoren op de HBE-prijs, maar houdt geen rekening met het volledige maatregelenpakket dat ik had voorgesteld, waardoor de HBE-prijs naar verwachting zou stijgen.

Deze stijging voorzie ik nog steeds in enige mate. De huidige lage HBE-prijs door het groeiende aandeel van de zeevaart in de systematiek zal met de wijziging van de Regeling energie vervoer conform signalen van de Europese Commissie, stijgen omdat zeevaart zal moeten overstappen op nieuwe, duurdere grondstoffen.

Uiteindelijk heb ik gekozen om, gezien ook deze signalen uit de markt, de verlaging van de stimuleringsfactoren niet door te voeren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen