NLHydrogen
Weena 505
3013 AL Rotterdam
info@nlhydrogen.nl
www.nlhydrogen.nl
KVK-nummer: 89230337

Contactpersoon
Mark Oosterveer
mark.oosterveer@NLHydrogen.nl

Datum: 16 oktober 2025

Internetconsultatie Wijziging Regeling energie vervoer ter implementatie RED-III

De implementatie van de REDIII-richtlijn betekent een fundamentele wijziging: niet langer staat het volume van hernieuwbare energie centraal, maar de daadwerkelijke reductie van CO_2-emissies in de keten. Voor NLHydrogen, de brancheorganisatie van ruim 50 bedrijven actief in de gehele waterstofketen, is dit een cruciaal moment. Als Nederland in 2050 klimaatneutraal wil zijn, is grootschalige inzet van groene waterstof onmisbaar. Waterstof is essentieel om de verduurzaming van industrie, zwaar transport en de energiesector te realiseren en biedt bovendien kansen voor versterking van onze strategische positie als waterstofhub in Noordwest-Europa.

REDIII kan hierbij de doorbraak betekenen, mits de implementatie bedrijven de nodige duidelijkheid, voorspelbaarheid, investeringszekerheid en niet in de laatste plaats opschaalbaarheid biedt. Alleen zo kunnen projecten die nu in voorbereiding zijn – vaak met een looptijd tot ver voorbij 2040 – daadwerkelijk van de grond komen. Een duidelijke horizon na 2030 voor de raffinageroute en een stevige dialoog over de ambities voor de inzet van RFNBO waterstof in mobiliteit en andere sectoren zijn essentieel voor het creëren van die doorbraak.

De consultatie voor de wijziging van de Regeling energie vervoer ter implementatie REDIII grijpen wij dan ook graag aan om op een constructieve manier te bouwen aan een werkbaar systeem voor het stimuleren, registreren en vooral het gebruiken van RFNBO waterstof. Hiervoor hebben we onze leden geraadpleegd en zijn we tot de volgende concrete aanbevelingen gekomen:

- **Houd certificeringseisen proportioneel door de gehele keten**
  Maak deze niet strenger dan strikt vereist om administratieve lasten en kosten laag te houden.

- **Aanpassing RFNBO certificeringsschema's in raffinaderijen**
  Hanteer RFNBO-certificeringsschema's die door de Europese Commissie zijn goedgekeurd.

- **Hydrogen Refuelling Station**
  Certificering van elk afleverpunt benadeelt RFNBO-levering aan de pomp.

- **Waterstofcontainers**
  Certificering van containerdistributie kan eenvoudig en efficiënt bij overdracht van producent-PoR.

- **Uniforme Datavereisten Maritiem**
  Er is een asymmetrie in de datavereisten voor waterstof geleverd aan de maritieme sector.

- **Import en Accijnzen**
  Er is verwarring rond vrijstelling accijns RFNBO en Dekking Gasvormige RFNBO

- **Gelijk speelveld voor RFNBO in mobiele energievoorziening**.
  Mobiele stroomlevering met waterstofgeneratoren lijkt uitgesloten van EREs.

Deze aanbevelingen lichten wij hierna graag nader toe:

Houd certificeringseisen proportioneel door de gehele keten.

We benadrukken dat certificeringseisen, hoewel noodzakelijk voor de borging van hernieuwbaarheid, proportioneel moeten zijn en niet strenger dan strikt vereist om de administratieve lasten en kosten laag te houden.
In de bijlage vindt u reactie op de specifieke punten uit het voorstel.

Aanpassing RFNBO certificeringsschema's in raffinaderijen

Artikel 27 en Annex 9 & 10 van de RED-III implementatie introduceren de certificerings- en verificatieregels voor het gebruik van RFNBO-waterstof in raffinaderijen. Echter, uit de pre-certificeringen en signalen van erkende certificeringsschema's (zoals Certif'Hy) blijkt dat er géén certificering of audit plaatsvindt van het intermediaire gebruik van RFNBO-H_2 binnen raffinageprocessen. Dit zorgt voor onnodig administratieve complexiteit. De waterstof wordt beschouwd als verbruikt bij de poort van de raffinaderij. Wij raden de overheid dan ook sterk aan om de bepalingen in Artikel 27 en Annex 9 & 10 aan te passen zodat deze in lijn zijn met de RFNBO-certificeringsschema's die door de Europese Commissie zijn goedgekeurd. Daarnaast is het van belang dat de lidstaat deze goedgekeurde schema's ook formeel erkent.

Hydrogen Refuelling Station, HRS
Een te stringente aanpak voor de gehele waterstofketen, met name bij het afleverpunt (Hydrogen Refuelling Station, HRS), belemmert de snelle en kostenefficiënte uitrol van waterstofinfrastructuur. In dit licht plaatsen we vraagtekens bij de verplichting tot certificering van alle waterstoftankstations (HRS), zoals Art. 20 lid 2 sub d, onder 1 van de Regeling lijkt te impliceren.

Het uitgangspunt zou moeten zijn dat de administratieve last voor HRS'en die geen waterstof produceren maar uitsluitend distribueren, gebaseerd op een Bewijs van Hernieuwbaarheid (PoR) van hun gecertificeerde toeleverancier (conform Art. 8a lid 3), aanzienlijk lichter zou moeten zijn dan voor de waterstofproducent.

Deze blanketverplichting tot certificering van elk afleverpunt, in combinatie met de daarmee gepaard gaande administratie, creëert een ongunstige concurrentiepositie voor RFNBO-levering aan de pomp. Ter vergelijking: voor vloeibare biobrandstoffen is certificering van de tankstations niet verplicht. Het is daarbij essentieel dat de Nederlandse regelgeving niet significant afwijkt van de certificeringspraktijk in andere EU-lidstaten, met name in de buurlanden. Zo begrijpen we dat in Duitsland HRS'en die uitsluitend leveren aan eindklanten (en dus niet produceren), geen certificering voor de verhandeling van PoR's hoeven te hebben.

Waterstofcontainers (Art. 8a lid 4):
De regelgeving stelt dat bij levering met een container de inboeker een eigen massabalans moet voeren en dus gecertificeerd moet zijn. Aangezien waterstoflevering voor HDV in de initiële fase vaak via container supply zal verlopen, is het cruciaal dat de certificering voor de distributie via containers (los van de productie) zo efficiënt en laagdrempelig mogelijk wordt ingericht, zonder onnodige complexe massabalansvereisten indien de PoR van de producent wordt overgedragen.

Uniforme Datavereisten Maritiem (Bijlage 3, punten 4 & 5):
Er is een asymmetrie in de datavereisten voor waterstof geleverd aan de maritieme sector. Voor gasvormige RFNBO wordt in Bijlage 3 de registratie van ENI/IMO-scheepsnummers geëist, terwijl dit voor vloeibare RFNBO niet het geval is. Deze ongelijkheid wekt de indruk dat gasvormige waterstof voor maritiem verkeer op dit punt strenger en mogelijk minder praktisch wordt gereguleerd dan vloeibare alternatieven. We pleiten voor uniforme datavereisten voor zowel vloeibare als gasvormige RFNBO, opdat beide routes voor vergroening van de scheepvaart gelijk behandeld worden. Bovendien, en dit is een cruciaal praktisch punt: het is onduidelijk of brandstofleveranciers op het moment van levering direct toegang hebben tot de vereiste ENI/IMO-scheepsnummers. Als deze data niet direct beschikbaar is, vormt deze vereiste een aanzienlijke administratieve en operationele belemmering die de levering van groene waterstof aan de maritieme sector vertraagt.

Import en Accijnzen (Art. 12):
Artikel 12 behandelt de eisen voor importeurs van vloeibare RFNBO en de verplichting om een bewijs van aangifte accijns aan de NEa te leveren. Dit roept twee belangrijke vragen op:

- **Vrijstelling Accijns:** RFNBO (zoals groene waterstof) is op basis van de huidige wetgeving vrijgesteld van accijns. Het is daarom onduidelijk waarom de Regeling nog steeds eist dat importeurs een bewijs van aangifte accijns moeten leveren. Aangifte van accijns is niet van toepassing op accijnsvrijgestelde brandstoffen. Dit vereiste is verwarrend en creëert onnodige administratieve lasten voor importeurs van RFNBO. We verzoeken de wetgever dit vereiste voor accijnsvrijgestelde brandstoffen te schrappen.

- **Dekking Gasvormige RFNBO:** De huidige tekst spreekt expliciet alleen over vloeibare brandstoffen. Aangezien de Regeling elders consequent onderscheid maakt tussen vloeibare en gasvormige brandstoffen, moet de tekst van Artikel 12 expliciet worden aangevuld zodat deze ook de import van gasvormige RFNBO (groene waterstof) omvat. Dit is essentieel voor de grootschalige import die noodzakelijk is voor de transitie.

Gelijk speelveld voor RFNBO in mobiele energievoorziening. (bijlage 8 art 17 en art 20)
Binnen de huidige Regeling Energie en Vervoer volgens REDIII is geen gelijk speelveld voor mobiele energievoorziening- en werktuigen op RFNBO waterstof. In de regeling worden ook EREs geïntroduceerd voor een categorie waaronder ook mobiele werktuigen voor onder meer de GGW-sector zijn meegenomen. (grond,- weg- en waterbouw) Echter wordt specifiek alleen elektriciteit uit een netaansluiting of mobiele batterijen (die gevoed zijn vanuit een netaansluiting) meegeteld. Dit betekent dat elke mobiele vorm van stroomlevering door middel van waterstofgeneratoren (verbranding en fuel cells) uitgesloten wordt en er zo een oneerlijk speelveld ontstaat tussen concurrerende technologieën om op locatie stroom te leveren aan werktuigmachines. Ook voor het leveren van waterstof aan machines die niet langs een tankstation kunnen, en dit is in de GWW-sector het overgrote deel, lijkt het erop dat deze nu buiten boord vallen van de stimuleringssystematiek van de EREs, omdat enkel waterstof uit tankstation meetelt bij de telling.

Wij leveren hiermee graag een bruikbare reactie op de consultatie. Mocht u vragen hebben of verdere verdieping wensen, dan denken wij graag mee en kunnen wij u voorzien van achtergrondinformatie of contact met onze leden.

Met vriendelijke groet,

Alice Krekt

Directeur NLHydrogen