NAL Nationale Agenda Laadinfrastructuur

Handreiking energierichtlijnen private laadinfrastructuur

Voor beleidsmedewerkers, logistiek makelaars en adviseurs

Sluit aan

Inhoudsopgave

Introductie 4

Leeswijzer 4

1. De basis van regelgeving op Europees niveau 5

1.1 EU-ETS en ETS-2 5

1.2 RED-III 5

1.3 De kern van ETS-2 en RED-III 6

2. De richtlijnen in Nederland 7

2.1 ETS-2 7

2.2 Wat betekent ETS-2 voor transportondernemers? 7

2.3 RED-III, brandstoftransitieverplichting en ERE 8

2.4 De kern van de ERE-systematiek 9

2.5 Voordeel ERE's 9

2.6 Vrachtwagenheffing 10

3. Wat is het perspectief? 10

Bronnen en verder lezen 11

Introductie

ETS-2, RED-III, ERE: het zijn allemaal termen die je in de regelgeving rondom elektrisch laden voorbij hoort komen. Maar wat betekenen ze eigenlijk en wat betekenen ze voor logistieke ondernemers? In deze handreiking wordt bondig uitgelegd waar de regelgeving vandaan komt, wat de samenhang is en wat het perspectief is voor logistieke ondernemers.

Leeswijzer

Deze handreiking is geschreven voor beleidsmedewerkers, logistiek makelaars en adviseurs die betrokken zijn bij de energietransitie in de logistieke sector. De handreiking biedt inzicht in de achtergrond, werking en samenhang van ETS-2, RED-III, de ERE-systematiek en de vrachtwagenheffing.

Beleidsmedewerkers ondersteunt de handreiking bij beleidsvorming en communicatie richting ondernemers. Logistiek makelaars kunnen de informatie gebruiken om bedrijven te begeleiden bij verduurzamingskeuzes en investeringen in laadinfrastructuur. Adviseurs kunnen de handreiking inzetten om de financiële en strategische gevolgen van Europese en nationale regelgeving te duiden.

Hoofdstuk 1 beschrijft wat de richtlijnen ETS-2 en RED-III inhouden, waarom deze zijn ingevoerd en waarom ze relevant zijn voor elektrisch vervoer en beleidsvorming. Hoofdstuk 2 gaat dieper in op de werking van ETS-2, RED-III, ERE en de vrachtwagenheffing. Hoofdstuk 3 beschrijft wat dit concreet voor ondernemers betekent en welk handelingsperspectief zij hebben gezien de verwachte ontwikkeling van de regelgeving.

1. De basis van regelgeving op Europees niveau

De Europese Unie zet met behulp van regelgeving in op het omlaag brengen van CO_2-emissies. Vanuit de Green Deal (2019) en de Europese Klimaatwet (2021) zijn de Europese doelen voor klimaatneutraliteit in 2050 vastgelegd. Belangrijke pijlers daarbij zijn het EU-ETS (Emissions Trading System) en de RED-III (Renewable Energy Directive).

1.1 EU-ETS en ETS-2

Wat is het?

In het kort is dit een op marktwerking gebaseerd systeem waarbij (grote) uitstoters van broeikasgassen emissierechten moeten aanschaffen en inleveren voor hun uitstoot; deze rechten zijn onderling verhandelbaar. Daarbij geldt een plafond voor alle gezamenlijke rechten, waarbij vanuit de ETS-richtlijn het emissieplafond jaarlijks daalt (cap-and-trade-principe). Dit geeft waarde aan emissierechten en zorgt ervoor dat het voor partijen loont om te investeren in CO_2-reductie zodat minder rechten ingekocht hoeven te worden, of rechten juist verkocht kunnen worden. Het einddoel is om in 2050 de netto-uitstoot van alle broeikasgassen tot nul te reduceren.

Het **EU-ETS** begon in 2005 met zware industrie en energiebedrijven die relatief veel CO_2 uitstoten: EU ETS Stationair. Met de jaren is het EU-ETS verder uitgebreid. In 2012 werd de luchtvaart onderdeel van het ETS; de zeevaart volgde in 2024. Vanaf 2028 vallen ook de gebouwde omgeving, het wegvervoer en overige sectoren onder een eigen systeem: ETS-2. Dit systeem gaat qua werking lijken op het al bestaande ETS en richt zich daarbij niet direct op de verbruikers zoals logistieke ondernemers, maar op brandstofleveranciers zoals Shell, TotalEnergies en BP.

Wat betekent het voor logistieke ondernemers?

ETS-2 legt geen directe verplichtingen op aan transportbedrijven, maar leidt naar verwachting wel tot hogere prijzen voor fossiele brandstoffen. Veel ramingen gaan uit van een stijging van ongeveer 11 tot 16 eurocent per liter diesel, afhankelijk van de ontwikkeling van de CO_2-prijs.

1.2 RED-III

Wat is het?

Een andere pijler vanuit de EU is de **Renewable Energy Directive**. Deze richtlijn stimuleert de toevoeging en het gebruik van hernieuwbare energie. Een van de maatregelen vanuit de RED-richtlijnen is de introductie van de hernieuwbare brandstofeenheden (HBE's), waarmee het gebruik van hernieuwbare energie in brandstoffen voor vervoer werd gestimuleerd.

Sinds 1 januari 2026 is daarbij de **brandstoftransitieverplichting (BTV**) in werking getreden als nationale uitwerking van de RED-III-richtlijn in Nederland. Een belangrijke wijziging met de invoering van de BTV is de overgang van HBE's naar **ERE's** (**emissiereductie-eenheden**). Met de brandstoftransitieverplichting en ERE's komt de nadruk meer te liggen op de verlaging van CO_2-uitstoot in de transportsector, in plaats van de verhoging van het aandeel hernieuwbare energie.

Wat betekent het voor logistieke ondernemers?

Voor logistieke ondernemers biedt dit een kans voor verduurzaming. ERE-certificaten worden uitgegeven voor brandstof met een lagere CO_2-uitstoot dan fossiele brandstof. De ERE-certificaten zijn daarbij verhandelbaar en krijgen daardoor een waarde. Door bijvoorbeeld elektrisch te laden kan de ondernemer ERE-certificaten krijgen die hij vervolgens (via een inboekdienstverlener) kan verkopen. ERE-certificaten leveren momenteel circa € 0,16 per geladen kWh op, wat kan oplopen tot meer dan € 0,30 wanneer aantoonbaar wordt geladen met gelijktijdig op locatie opgewekte hernieuwbare energie.

Naast ETS-2 en RED-III spelen ook andere Europese instrumenten een belangrijke rol in de verduurzaming van het goederenvervoer. Zo worden zware voertuigen ingedeeld in CO_2-emissieklassen volgens de VECTO-methodiek. Op basis daarvan wordt onder meer de hoogte van de ***vrachtwagenheffing*** bepaald: voor voertuigen met een lage uitstoot, zoals elektrische vrachtwagens, is de heffing aanzienlijk lager dan voor vrachtwagens met meer uitstoot. Dit verschil kan oplopen tot ruim € 0,16 per gereden kilometer.

1.3 De kern van ETS-2 en RED-III

Vanuit de Europese Unie zijn twee pijlers van belang voor het stimuleren van elektrisch vervoer:

Vanuit de ETS-2-richtlijn wordt gestuurd op CO_2-reductie door middel van het verlagen van het uitstootplafond voor onder andere brandstofleveranciers.

Vanuit de RED-III en onderliggende Nederlandse ERE-regelgeving in de vorm van de BTV wordt CO_2-reductie gestimuleerd bij brandstofleveranciers door de creatie van verhandelbare ERE-certificaten in Nederland.

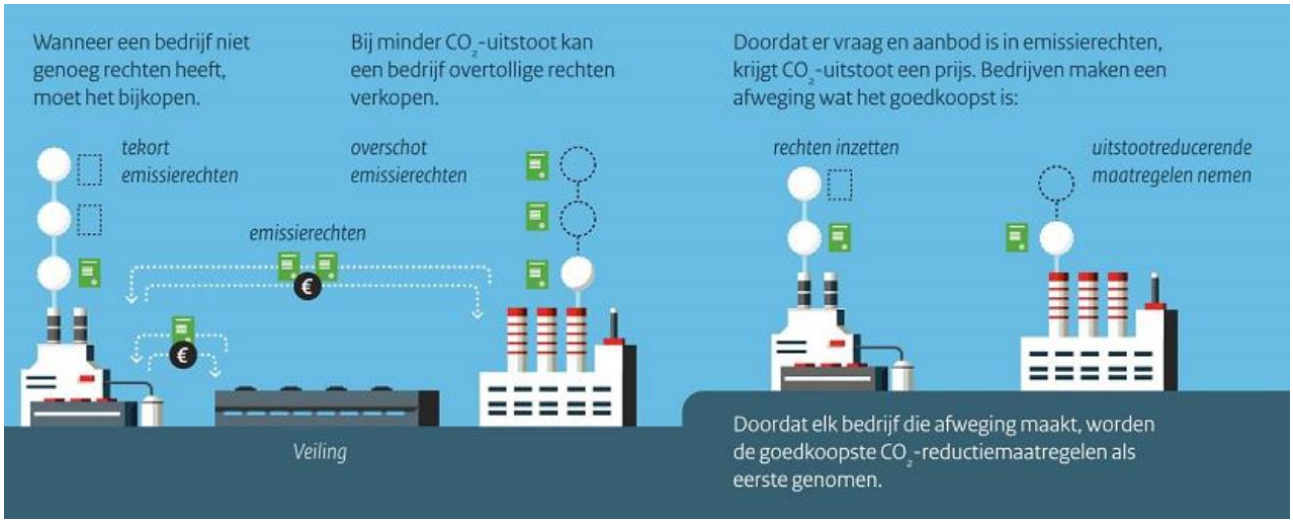
HBE's zijn dus niet meer relevant. ETS-2 en ERE-certificaten zijn wél relevant, omdat die het meest concrete effect hebben.

2. De richtlijnen in Nederland

2.1 ETS-2

Zoals in hoofdstuk 1 is uitgelegd, is ETS-2 een uitbreiding van het bestaande emissiehandelsysteem EU-ETS. Hierdoor zijn ook brandstofleveranciers verplicht om deel te nemen. Dit betekent dat zij jaarlijks hun uitstoot moeten opgeven en daarvoor ETS-2-emissierechten moeten inleveren via het EU ETS-register. Hierbij geldt: 1 emissierecht per ton CO_2-uitstoot. De ETS-2-emissierechten vallen in een ander emissiehandelsysteem dan die van het oorspronkelijke EU-ETS en zijn daarmee niet uitwisselbaar.

Doordat een plafond wordt vastgesteld voor de hoeveelheid uit te stoten emissies, krijgen emissierechten waarde. Daarbij komt dat het plafond voor uitstoot jaarlijks wordt verlaagd. Er worden bij ETS-2 geen gratis emissierechten afgegeven zoals bij het EU-ETS; brandstofleveranciers dienen dan ook alle emissierechten in te kopen. De onderstaande afbeelding geeft een beeld van de werking van het emissiehandelsysteem.



Figuur 1: Toelichting werking emissiehandelsysteem (bron NEa).

2.2 Wat betekent ETS-2 voor transportondernemers?

Doordat ETS-2 zich richt op de brandstofleveranciers, hebben transportondernemers niet direct met de richtlijn te maken. Wel zullen de gevolgen merkbaar worden. Brandstofleveranciers zullen de kosten voor het inkopen van emissierechten doorberekenen in de brandstofprijzen. Daardoor worden de prijzen van brandstoffen met veel CO_2-uitstoot, zoals diesel en benzine, hoger, naar verwachting tussen de € 0,11 en € 0,16 per liter. Voor brandstoffen met een lagere CO_2-uitstoot, zoals elektriciteit, zullen de gevolgen niet of minder merkbaar zijn.

Oorspronkelijk was de planning dat de ETS-2-richtlijn in 2027 in werking zou treden. Dit is nu uitgesteld tot 2028, onder meer vanwege zorgen over stijgende energieprijzen. Voor de (middel)lange termijn maakt dat weinig uit, omdat de einddoelen gehandhaafd blijven.

2.3 RED-III, brandstoftransitieverplichting en ERE

De Renewable Energy Directive III uit 2023 is de Europese richtlijn die de toevoeging van hernieuwbare energie stimuleert. De richtlijn wordt door middel van nationale wetgeving geïmplementeerd in de lidstaten. Zoals in hoofdstuk 1 aangegeven, is dit in Nederland gebeurd met de brandstoftransitieverplichting (BTV), met als belangrijkste onderdeel de overgang van HBE's naar ERE's. Van belang daarbij: omdat dit Nederlandse regelgeving is, gelden ERE's niet in andere landen.

Net als ETS-2 geldt de BTV niet direct voor de gebruikers, maar geldt er een verplichting voor de brandstofleveranciers om hun uitstoot te verminderen. De ERE's werken daarbij als een marktmechanisme waarbij brandstofleveranciers elk jaar voldoende ERE's moeten inleveren om aan hun brandstoftransitieverplichting te voldoen.

Een leverancier kan hieraan voldoen door zelf brandstoffen met een lage emissie, zoals hernieuwbare elektriciteit of waterstof, te leveren. Daarnaast kunnen ERE's worden aangekocht van andere partijen. Hierdoor ontstaat een marktwaarde voor ERE-certificaten.

Een ERE staat daarbij voor 1 kg CO_2-eq-emissiereductie in de keten ten opzichte van een Europees vastgestelde fossiele referentiewaarde. Zo kunnen voor elektrisch laden ERE's worden verkregen, waarbij voor de emissiereductie wordt gekeken naar de gemiddelde uitstoot van 'grijze' elektriciteit. Als aangetoond kan worden dat de gebruikte elektriciteit direct gelijktijdig op locatie is opgewekt uit bijvoorbeeld zonnepanelen, dan worden meer ERE's verkregen per geladen kWh.

Onthoud vooral: hoe groter de aantoonbare CO_2-reductie, hoe meer ERE's kunnen worden verkregen en hoe hoger de potentiële opbrengst.

In de markt voor ERE's zijn verschillende rollen:

- Nederlandse Emissieautoriteit (NEa): de toezichthouder op onder andere de markten voor emissiehandel en ERE's.
- Verplichtinghouder: het bedrijf dat een brandstoftransitieverplichting heeft en elk jaar ERE's moet inleveren, zoals brandstofleveranciers (Shell, BP, TotalEnergies enzovoort).
- Inboekdienstverlener: de inboeker registreert de levering van hernieuwbare energie in het Register Energie voor Vervoer, waarmee ERE's worden verkregen. Dit kan zowel een verplichtinghouder zijn als een zelfstandige inboekdienstverlener.
- Afnemer: de afnemer van hernieuwbare energie als brandstof heeft feitelijk geen directe rol of verplichting. Door bijvoorbeeld elektrisch te laden zorgt de afnemer er wel voor dat ERE's kunnen worden verkregen door de inboekdienstverlener. De inboekdienstverlener geeft de afnemer daarvoor een vergoeding. Daarmee is de ERE niet alleen interessant geworden voor brandstofleveranciers, maar ook voor bedrijven en particulieren die hernieuwbare energie afnemen voor vervoer.

Om als transportondernemer met elektrisch vervoer te kunnen profiteren van ERE-certificaten moet een aantal zaken zijn geregeld:

- Allereerst dient de laadinfrastructuur geschikt te zijn om deel te kunnen nemen. Laadpunten dienen te beschikken over een (ingebouwde) MID-gecertificeerde meter volgens de eisen van de NEa. Een externe MID-meter volstaat dus in principe niet.
- Daarnaast moet een inboekdienstverlener worden aangewezen die tegen vergoeding van administratieve kosten de ERE-certificaten registreert en verhandelt. Een bedrijf mag certificaten alleen zelf inboeken als het meer dan 2 miljoen kWh per jaar elektrisch laadt. In de praktijk betekent dit dat voor nagenoeg alle bedrijven een inboekdienstverlener noodzakelijk is. Ter illustratie: een e-truck die 120.000 km per jaar rijdt met een verbruik van circa 1,2 km/kWh laadt ongeveer 100.000 kWh per jaar. Er zijn dan circa 20 vergelijkbare voertuigen nodig om de grens van 2 miljoen kWh te bereiken.

2.4 De kern van de ERE-systematiek

De ERE-systematiek heeft als doel om CO_2-emissiereductie te realiseren. Door het marktmechanisme, waarin ook afnemers een rol kunnen spelen, kan dit een interessante vergoeding opleveren voor afnemers die elektrisch laden, terwijl de belangrijkste verplichtingen hogerop in de keten bij brandstofleveranciers liggen.

2.5 Voordeel ERE's

Diverse randvoorwaarden en factoren zijn van belang in de berekening van het financiële voordeel van ERE's:

- Wordt er op eigen locatie geladen (met MID-gecertificeerde meter)? Voor deze geladen kWh's worden ERE's afgegeven.
- Welk aandeel van de totaal geladen kWh's wordt op eigen locatie geladen? Wanneer niet op eigen locatie wordt geladen, maar bijvoorbeeld bij publieke laadpleinen of bij andere bedrijven, dan worden daar geen ERE's voor verkregen.
- Is er opwek van hernieuwbare energie, zoals zonnepanelen of windmolens, aanwezig op de eigen locatie? Wanneer wordt geladen met hernieuwbaar opgewekte elektriciteit kunnen meer ERE's per kWh worden verkregen en is dus een hogere vergoeding per kWh mogelijk.
- Welk aandeel van de op eigen locatie geladen kWh's komt vanuit de hernieuwbare opwek? Dit moet worden aangetoond door zogeheten 'niet-netlevering Garanties van Oorsprong (GvO)'.

Tot slot zijn factoren van belang zoals de kWh-prijzen (op eigen locatie of bij publieke laadpalen) en de inkomsten van ERE-certificaten per geladen kWh. Om een indruk te geven: in week 26 van 2026 waren de marktprijzen voor ERE's voor elektrisch wegvervoer € 0,162 per geladen kWh voor grijze

stroom. Bij laden met aantoonbaar 100% lokaal opgewekte hernieuwbare energie was dat € 0,322 per geladen kWh. Deze prijzen zijn afhankelijk van de markt en fluctueren. Ook hangt het bedrag dat de ondernemer ontvangt af van de afspraken met de inboekdienstverlener.

2.6 Vrachtwagenheffing

De vrachtwagenheffing is ingegaan op 1 juli 2026. Houders van vrachtwagens (categorie N2 en N3, zwaarder dan 3.500 kg) betalen een vergoeding per gereden kilometer op bijna alle snelwegen en geselecteerde N-wegen. Het tarief hangt af van het gewicht, de Euro-emissieklasse en de CO_2-uitstoot. Het verschil in tarief is substantieel:

- Elektrische vrachtwagens betalen, afhankelijk van het gewicht, een tarief tot € 0,038 per kilometer.
- Voor Euro 6-vrachtwagens loopt dit tarief op tot € 0,201 per kilometer.

Het verschil loopt daarbij op tot ruim 16 cent per kilometer. Overigens geldt van 1 september tot en met 31 december 2026 tijdelijk een korting van 22,3% op deze tarieven, als tegemoetkoming voor de sterk gestegen brandstofprijzen in het voorjaar van 2026.

3. Wat is het perspectief?

Een veelgehoorde klacht is dat de verschillende regelingen en richtlijnen rondom de verduurzaming van transport veel onduidelijkheid, onzekerheid en verplichtingen met zich meebrengen. Dat is begrijpelijk, zeker als ook het vervoersbeleid in de verschillende steden en regelingen als de vrachtwagenheffing worden meegenomen.

Hoewel afzonderlijke regelingen kunnen wijzigen, is de algemene beleidsrichting duidelijk. De Europese klimaatdoelen voor 2050 zijn wettelijk verankerd en zowel ETS-2 als RED-III zijn onderdeel van een bredere strategie om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen.

Voor logistieke ondernemers betekent dit dat fossiele brandstoffen naar verwachting structureel duurder worden, met name door de inwerkingtreding van ETS-2 in 2028. Tegelijkertijd wordt het gebruik van emissiearme en emissievrije energiedragers gestimuleerd, op Europees niveau vanuit de RED-III-richtlijn.

Voor de ERE-systematiek en de vrachtwagenheffing, die in de Nederlandse regelgeving zijn geïmplementeerd, ligt dit genuanceerder. De ERE-systematiek is een Nederlandse regeling die in eerste instantie een looptijd heeft tot 2030. Het is goed mogelijk dat de invulling van de regeling daarna zal veranderen. Maar doordat de bovenliggende RED-III-richtlijn in stand blijft zal de richting van de regeling hetzelfde blijven: CO_2-reductie in de transportsector wordt gestimuleerd. Hetzelfde perspectief geldt voor de vrachtwagenheffing, waarmee CO_2-uitstoot duurder wordt.

Voor investeringen in voertuigen, laadinfrastructuur en energievoorziening biedt dit een belangrijk signaal: maatregelen die leiden tot lagere CO_2-uitstoot sluiten aan bij de langetermijnontwikkeling van wet- en regelgeving. Elektrificatie draagt daardoor niet alleen bij aan duurzaamheidsdoelen, maar ook aan een toekomstbestendige bedrijfsvoering.

Bronnen en verder lezen

- Europese Commissie – EU-richtlijnen (als basis van de regelgeving)
- NEa – ETS-2, RED-III, ERE-systematiek en rekenregels
- RVO – RED-III-vergunningen, lopende communicatie energievervoer
- CBS – invloed RED-III op berekeningen hernieuwbare energie (2025)
- CE Delft – Stappenplan zero-emissie vrachtwagens (2024)
- Sectorale uitleg ERE (eTruck Academy, ELIX, EV Update, Greenchoice)

Dit is een uitgave van Nationale Agenda Laadinfrastructuur
www.agendalaadinfrastructuur.nl/

1 oktober 2026