

Aan: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Betreft: Consultatie Wijziging Besluit energie vervoer 2025
Datum: 8 juli 2024

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een aanpassing voor van het Besluit energie vervoer in 2025. Als een van de marktleiders op het gebied van publiek laden en concessiehouder in onder andere Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht, heeft EQUANS Nederland met veel belangstelling kennisgenomen van deze wijziging. Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid hierop te reageren.

Inleiding

EQUANS Nederland installeert door het hele land publiek toegankelijke laadpalen die Nederlandse groene stroom leveren. We zien dat elektrisch rijden de afgelopen jaren een razendsnelle ontwikkeling heeft doorgemaakt. Waar deze manier van autorijden enkele jaren geleden nog alleen was voorbehouden aan zakelijke rijders met een laadpaal bij huis, zien we nu dat dankzij een groeiend aantal publieke laadpalen een steeds groter marktaandeel elektrisch rijdt. Dit is een positieve ontwikkeling, want elektrisch rijden is goed voor schone lucht, het leefmilieu, en helpt bij het terugdringen van CO₂-uitstoot en het behalen van klimaatdoelen. Het is daarom onze missie om elektrisch rijden steeds betaalbaarder en toegankelijker te maken.

In de voorgenomen Wijziging Besluit energie vervoer 2025 worden enkele obstakels rondom een snelle overgang naar elektrisch rijden weggenomen, waaronder het omlaag brengen van de spaarlimiet voor partijen met een jaarverplichting, en het opsplitsen van de land- en maritieme sector. Over enkele andere voorstellen maken wij ons zorgen.

De voorgenomen wijziging in de huidige vorm heeft de volgende ingrijpende, en naar onze mening ongewenste, consequenties:

- **Effect van spaarmogelijkheden op hernieuwbare energie.** Het afbouwen van de spaarlimiet voor concessiehouders van elektrische laadpalen, van 10% naar 4%, leidt tot een te krappe marge. Pas aan het eind van het kalenderjaar wordt duidelijk, op basis van het volume aan elektriciteit van de laatste maanden van het jaar, welke hoeveelheid HBEs kan worden verkocht aan kopers. Het gehele jaar werken concessiehouders van elektrische laadpalen dus met een schatting. Hier is een zekere marge noodzakelijk, om te voorkomen dat meer HBEs worden verkocht dan daadwerkelijk ingeboekt kunnen worden.
 - **Oplossing:** Het doel van de HBE-systematiek is de verduurzaming van de mobiliteitssector. Om dit doel te behalen hebben concessiehouders van elektrische laadpalen van HBEs een bepaalde mate van flexibiliteit nodig. Behoud daarom de huidige spaarlimiet van 10%.
- **Niet-actuele prijs ERE.** Waar in de REDIII-documentatie wel gesproken wordt over well-to-wheel berekeningen voor ERE's, wordt niet duidelijk gemaakt welke berekening/formule hieraan ten grondslag gaat liggen. In de huidige regeling wordt voor EV's momenteel gerekend met het percentage hernieuwbare energie in het net van 2 jaar geleden.
 - **Oplossing:** Het ministerie beroept zich hierbij op het argument dat correcte data niet beschikbaar is. Dat is niet correct, TenneT is verplicht om op uurbasis het percentage hernieuwbare energie te berekenen en te delen met de ENTSOE. Neem dergelijke informatie mee in de formule om een ERE te waarderen en te zorgen dat de systematiek zijn doel dient, namelijk: verduurzaming.

EQUANS Nederland gaat graag over bovenstaande in gesprek.