

Vereniging DOET – Internetconsultatie REDII besluit energie vervoer kalenderjaren 2022 2030

HBE systematiek essentieel voor groei laadinfrastructuur!

DOET (Dutch Organisation for Electric Transport) is de branchevereniging op het gebied van elektrisch vervoer in Nederland. DOET vertegenwoordigt de gehele keten van één van de snelst groeiende sectoren van Nederland.

Nederland loopt voorop in de belangrijkste verandering die deze sector de komende jaren tegemoet gaat. DOET streeft naar 100% elektrische mobiliteit opgewekt met duurzame energie, waarin innovaties groene groei versterken.

De leden van DOET zijn ondernemers en partijen die een centraal deel van hun bedrijfsvoering richten op elektrisch vervoer of elektrisch als speerpunt in hun beleid hebben staan. De leden van Vereniging DOET en de Nederlandse overheid en samenleving staan voor de enorme opgave om voor 2030 1,7 miljoen laadpunten in Nederland te realiseren.

Vooralsnog is het zo dat de laadpaalexploitanten (CPO's) te maken hebben met een 'fragiele markt'. Geld verdienen aan de exploitatie van laadinfrastructuur is momenteel bepaald nog niet eenvoudig. U kunt dit ook nalezen in het rapport: "Onderzoek naar de businesscase van laadinfrastructuur" van Ecorys¹. In dit rapport valt te lezen dat HBE's de komende tijd nog een onlosmakelijk onderdeel zullen vormen van het businessmodel van CPO's.

In afstemming met DOET-lid AFS Energy delen wij met u de volgende reactie: binnen transport heeft in de afgelopen jaren een weegfactor van 5 gehad plus een forfait van het aandeel hernieuwbaar op het Europese elektriciteitsnet. In de consultatie voor de Regeling Energie vervoer wordt de weegfactor van 5 naar 4 gezet plus het overschakelen van het Europese gemiddelde hernieuwbaar naar het Nederlandse gemiddelde. De combinatie van een lagere forfait hernieuwbaar en een lagere weegfactor heeft tot gevolg dat er minder HBE-Overig wordt toegekend voor elektriciteit geleverd aan de wegvoertuigen in Nederland. Er werd voorheen een weegfactor 5 gebruikt vanwege de energie-efficiëntie van elektrisch rijden. Dit is niet veranderd en dus ook geen reden voor zo een aanzienlijk verandering. Een kWh levert door deze verlaging 20% minder HBE's op. Daarnaast zijn er andere stromen die wel een hogere weegfactor krijgen zoals hernieuwbare brandstof en luchtvaart, maar elektriciteit gaat juist omlaag. Vooral nu de EV sector begint te groeien en de HBE een zeer welkome aanvulling is aan de kapitaalintensieve inspanningen die deze partijen maken. Aangezien hiernieuwbare brandstof zoals waterstof een stijging in weegfactor kunnen verwachten is het niet uitlegbaar dat de weegfactor van elektriciteit juist naar beneden gaat. Beide brandstoffen leveren geen bijdrage aan het behalen van het nationaal streefcijfer hernieuwbare energie in vervoer. Echter wordt de een gekort en de ander juist verder gestimuleerd. Om deze rechtsongelijkheid tegen te gaan dienen wij bezwaar in tegen de verlaging van weegfactor 5 naar 4 in combinatie met de verlaging van forfait hernieuwbaar.

Dank u wel voor uw aandacht.

¹ Ecorys, Onderzoek naar de businesscase van laadinfrastructuur – Eindrapport, Opdrachtgever: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rotterdam, 29 april 2020