



Het H2 Platform vraagt de Staatssecretaris om voor inboekingen van waterstof de vermenigvuldiger op 2,5 te houden en deze niet te verlagen. Juist de vermenigvuldiger voor waterstof biedt het ministerie een budget neutrale mogelijkheid om de sector te stimuleren en de businesscase van laad- en waterstofbedrijven te verbeteren. Dit heeft een direct en positief effect op de benodigde uitrol van waterstoftankinfrastructuur en de productie van groene waterstof, en maakt daarmee de weg vrij voor de noodzakelijke versnelde transitie naar uitstootvrij personen- en goederenvervoer. Gezien het geringe aandeel van HBE's uit waterstof in de totale mix hoeft niet te worden gevreesd dat het instandhouden van de vermenigvuldiger verstorend zal werken voor de totale HBE-markt.

Toelichting

Ter consultatie ligt een wijzigingsvoorstel voor de Regeling energie vervoer. Begin november 2022 is dit voorstel gewijzigd, waarbij een reductie van 20% is voorgesteld voor de vermenigvuldigers voor inboekingen van onder andere waterstof. Het H2 Platform is bezorgd over de negatieve gevolgen van deze verlaging voor de uitrolsnelheid van waterstoftankinfrastructuur en de opschaling van de productie van groene waterstof in Nederland.

Het is belangrijk om te beseffen dat de HBE's uit groene waterstof anders werken dan de HBE's op alternatieve brandstoffen. Waar die laatste bepalen hoeveel een fossiel bedrijf moet bijmengen om aan bepaalde doelstellingen te voldoen, werken HBE's uit groene waterstof meer als stimulering voor investeerders in productiecapaciteit en tankinfrastructuur voor groene waterstof. HBE's uit waterstof-elektrisch vervoer zijn minder responsief op prijsprikkels, omdat het gebruik van waterstof niet de keuze van een bedrijf is, maar het gevolg van de vraag van gebruikers, consumenten en bedrijven. Dit is wezenlijk anders dan de HBE's op bijmengbare brandstoffen, waarbij een bedrijf een afweging kan maken tussen de prijs van HBE's en de kosten van grondstoffen om bij te mengen.

Nederland was het eerste land in de EU om elektriciteit in de nationale HBE-systematiek op te nemen. Het is geen toeval dat Nederland in de EU leidend is op het gebied van laadinfrastructuur. De HBE's speelden, en spelen, een cruciale rol in het rond krijgen van de businesscase voor laadbedrijven. Een voorbeeld voor hoe het ook bij waterstof voor versnelling kan zorgen. Voorspelbaarheid rond het HBE-beleid is in deze markt cruciaal. Het is tevens een mooi voorbeeld van 'de vervuiler betaalt', waarbij de markt zonder investeringen uit gemeenschapsgelden geld herverdeelt van vervuilers naar groene bedrijven. Zero emissie voertuigen dreigen nu slachtoffer te worden van de zeer begrijpelijke wens om versneld minder afhankelijk te worden van Russische olie.

Voor bijmengbare brandstoffen is de redenatie van het ministerie op dit punt goed te volgen. Een lagere vermenigvuldiger maakt het noodzakelijk om meer alternatieve brandstoffen bij te mengen om eenzelfde hoeveelheid HBE's te verkrijgen, wat het aandeel alternatieve brandstoffen vergroot. Zoals hierboven geschetst heeft de verlaging van HBE's uit waterstof niet ditzelfde effect, en kan het zelfs remmend werken op de ambitie om energiebronnen te diversifiëren.

Het H2 Platform acht de voorgestelde verlaging dan ook onwenselijk. Vooral ook omdat een zorgvuldige analyse van de impact van de voorgestelde verlaging ontbreekt op de ingroei van waterstof-elektrisch vervoer. Het doel van de multiplier is immers mede om ervoor te zorgen dat de

relatief duurdere opties om hernieuwbare energie te leveren aan de transportsector aantrekkelijker worden. Verlaging van de multipliers maakt daarmee de duurdere opties relatief minder aantrekkelijk. Weliswaar moet er fysiek meer geleverd worden aan de transportsector, maar dat betekent niet automatisch dat de aanpassing van de multipliers evenredig uitpakt voor alle typen brandstoffen.

Het ontbreken van een zorgvuldige impactanalyse klemt te meer nu de voorgestelde wijziging plots in consultatie is gebracht met een reactietermijn van één week. Vanuit het perspectief van een consistent overheidsbeleid is dit zeer onwenselijk. Projecten die nu ontwikkeld worden gaan immers uit van de huidige multipliers die al geruime tijd in gesprek waren en met het vaststellen van de meest recente Regeling energie vervoer zijn geformaliseerd. Deze Regeling is nog geen jaar oud, terwijl de businesscases van projecten zijn gebaseerd op een tijdshorizon van 10-15 jaar. Daar komt bij dat het bij waterstof-elektrisch vervoer gaat om een prille en zich ontwikkelende markt. Ook de waterstofmarkt zelf is een opkomende markt. De invoering van een multiplier van 2,5 was ook bedoeld om de transportmarkt als een vliegwiel te laten fungeren om waterstof als zodanig van de grond te krijgen. Door de multiplier binnen een jaar weer te verlagen wordt dat effect minder goed bereikt. Het H2 Platform hecht aan een consistent en voorspelbaar overheidsbeleid; dat is voor markten die zich nog moeten ontwikkelen essentieel. Het H2 Platform is bezorgd over wat de voorgestelde aanpassingen betekenen voor projecten die nu ontwikkeld worden of al ontwikkeld zijn.

De voorgenomen verlaging op de vermenigvuldiger voor waterstof van 2,5 naar 2 komt op een moment dat de waterstof-elektrische rijders en vervoerders en de bedrijven die waterstof-elektrisch rijden en vervoeren mogelijk maken toch al hard worden geraakt, en potentiële rijders, vervoerders en bedrijven worden afgeschrikt. Stijgende elektriciteits- en waterstofprijzen, het aflopen van de BTW-verlaging op energie, en het bezuinigen op overige stimuleringsmaatregelen leiden momenteel al tot vertraging in de energietransitie. Bovendien is de marktwaarde van HBE's het afgelopen jaar al flink gedaald, mede door het steeds grotere aandeel van de zeescheepvaart in de toekenning van HBE's. Deze situatie leidt tot een onevenredige impact op de (potentiële) waterstof-elektrische rijder of vervoerder vergeleken met zijn fossiele evenknie. Juist op een moment dat waterstof zijn intrede doet als oplossing voor met name het zwaardere vervoer en de nood van een duurzame energie-onafhankelijkheid zo evident is, wordt de transitie geremd door deze maatregelen.

Het H2 Platform vraagt de Staatssecretaris dan ook om voor inboeking van waterstof de vermenigvuldiger op 2,5 te houden en deze niet te verlagen. Juist de vermenigvuldiger voor waterstof biedt het ministerie een budget neutrale mogelijkheid om de sector te stimuleren en de businesscase van waterstofbedrijven te verbeteren. Dit heeft een direct en positief effect op de benodigde uitrol van waterstoftankinfrastructuur en de productie van groene waterstof, en maakt daarmee de weg vrij voor de noodzakelijke versnelde transitie naar uitstootvrij personen- en goederenvervoer. Gezien het geringe aandeel van HBE's uit waterstof in de totale mix hoeft niet te worden gevreesd dat het instandhouden van de vermenigvuldiger verstrendend zal werken voor de totale HBE-markt.