

Internetconsultatie Wijziging Regeling energie vervoer kalenderjaren 2022-2030 – 8 november 2022

Ter consultatie ligt een wijzigingsvoorstel voor de Regeling energie vervoer. Begin november is dit voorstel nader gewijzigd, waarbij een reductie van 20% werd voorgesteld voor de vermenigvuldigers voor inboekingen van onder andere elektriciteit en groene waterstof. De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) is bezorgd over de gevolgen van deze voorgenomen verlaging en de gevolgen die dit zal hebben op de uitrolsnelheid van elektrische laad- en waterstoftankinfrastructuur in Nederland en van de opschaling van de productie van groene waterstof. Daarbij komt dat de multiplier van 4 voor elektriciteit in de Europese Richtlijn (RED2) is opgenomen en dat [de Tweede Kamer per motie heeft verzocht](#) om de vermenigvuldigingsfactor van 4 toe te passen voor elektrisch vervoer, zowel voor wegvervoer als voor binnenvaartschepen.

Mobiliteit zonder uitstoot: HBE's zijn cruciaal

Wij steunen de wens om versneld minder afhankelijk te worden van Russische olie, en van fossiele brandstoffen in het algemeen. Nulemissie vervoer over weg en water is de belangrijkste structurele oplossing om de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen af te bouwen en de doelen voor klimaat, stikstof en luchtkwaliteit te halen. Het is belangrijk om te beseffen dat de HBE's uit elektriciteit en 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 elektriciteit en groene waterstof meer als stimulering voor laadbedrijven en investeerders in tankinfrastructuur voor groene waterstof. HBE's uit elektrisch vervoer zijn minder responsief op prijsspraken, omdat het gebruik van meer elektriciteit en 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 business case 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.

Voor bijmengbare brandstoffen is de redenering 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 elektriciteit en waterstof niet hetzelfde effect, en kan het zelfs remmend werken op de ambitie om de onafhankelijkheid te vergroten en energiebronnen te diversifiëren.

Zorgvuldige analyse van impact op nulemissie vervoer ontbreekt

Wij missen hierbij een zorgvuldige analyse van de impact van de voorgestelde maatregel op de ingroei van zero emissie vervoer. Het doel van de multipliers is immers mede om ervoor te zorgen dat de relatief duurdere opties om hernieuwbare energie aan te transportsector aantrekkelijker worden. Verlaging van 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 wordt 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 gecommuniceerd zijn en met het vaststellen van de meest recente Regeling Energie Vervoer zijn geformaliseerd. Deze Regeling is nog geen jaar oud, terwijl de business cases van projecten zijn gebaseerd op een tijdshorizon van 10-15 jaar. Daar komt bij dat het bij EV en groene waterstof gaat om een prille en zich ontwikkelende markt.

Behoud vermenigvuldigingsfactor voor elektriciteit en groene waterstof

De voorgenomen verlaging op de vermenigvuldiger voor elektriciteit van 4 naar 3,2 en voor groene waterstof van 2,5 naar 2 komt op een moment dat de elektrische rijder, nulemissie binnenvaartschipper en de bedrijven die nulemissie vervoer mogelijk maken toch al hard worden geraakt. Stijgende elektriciteits- en waterstofprijzen, het aflopen van de BTW-verlaging op energie, en de afbouw van overige stimuleringsmaatregelen leiden momenteel al tot vertraging in de energietransitie. Bovendien is de marktwaarde van HBE's het afgelopen jaar 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 elektrische rijder ten opzichte van de fossiele rijder. Juist op een moment dat elektrisch rijden steeds toegankelijker wordt voor het grote publiek, zero emissie goederenvervoer in opkomst is en de nood van een duurzame energieonafhankelijkheid zo evident is wordt de transitie geremd door deze maatregelen.

Samenvattend, juist de vermenigvuldiger voor elektriciteit en groene waterstof biedt het ministerie een mogelijkheid om de EV-sector na de bovenstaande bezuinigingsmaatregelen op budgetneutrale wijze te stimuleren, en de businesscase van laad- en waterstofbedrijven te verbeteren. Dit heeft een direct en positief effect op de benodigde uitrol van laad- en tankinfrastructuur, en maakt daarmee de weg vrij voor een snellere transitie naar uitstootvrij personen- en goederenvervoer. De NVDE vraagt de staatssecretaris dan ook om voor inboeking van elektriciteit de vermenigvuldiger komend jaar op 4 te houden. Dit is in lijn met de Europese Richtlijn en met de breed gesteunde wens van de Tweede Kamer ([motie Bouchallikh](#)). Voor groene waterstof vragen wij in lijn met bovenstaande inhoudelijke onderbouwing de vermenigvuldiger op 2,5 te houden. Gezien het geringe aandeel van HBE's uit elektriciteit en waterstof in de totale mix ([circa 2%](#)) hoeft men niet bang te zijn dat het in stand houden van de vermenigvuldiger verstrend zal werken voor de totale HBE-markt.

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) maakt zich sterk voor een energievoorziening die volledig is gebaseerd op hernieuwbare energie door het bundelen van krachten uit de gehele sector. De activiteiten bij meer dan 6000 aangesloten bedrijven vertegenwoordigen nu al een omzet van ruim €41 miljard en meer dan 250.000 werknemers.