



Het onderstaande is de inbreng van Hytruck Consult & Partners (HCNP) op de consultatie over alternatieve transportrechten en UIOLI.

Het werkgebied van HCNP is de transitie naar zero-emissie (zwaar) (weg)transport. De onderstaande inbreng is daarom geschreven vanuit onze kennis van Nederlandse (weg)transportbedrijven. Daardoor kunnen we niet alle vragen beantwoorden.

- 1) Ja. Meer partijen kunnen zo gebruik maken van dezelfde capaciteit. Dat helpt bedrijven, doordat ze eerder of goedkoper gebruik kunnen maken van het net.
- 2) –
- 3) Valt niet te zeggen. Idealiter worden de verschillende transportrechten gedefinieerd op basis van een helder ideaalbeeld van hoe een efficiënt systeem met 100% groene stroom eruit ziet (met zo veel mogelijk nabijheid in tijd en plaats van opwekking en gebruik).
Deze consultatie gaat uit van de huidige situatie. Vanuit dat perspectief lijken de beschreven vormen adequaat.
- 4) De beschrijving lijkt adequaat.
- 5) Flexibele transportrechten op basis van de totale transportcapaciteit in gebieden zonder congestie lijken ons een slecht idee. Dat lokt opportunistisch gedrag uit. Tegelijkertijd krijgt de eigenaar van dergelijke rechten een vervelende schok zodra er congestie ontstaat. Als dat moment relatief ver in de toekomst ligt, is de kans groot dat de eigenaar van de flexibele rechten daar niet (meer) op voorbereid is.
- 6) Flexibele rechten lijken voor transportondernemingen minder aantrekkelijk omdat je niet kunt voorspellen wanneer je gebruik kunt maken van het net en hoeveel stroom je dan kunt afnemen. Transportondernemers moeten kunnen plannen. Een gedeeltelijke oplossing voor dit probleem zal zitten in de inzet van een opslagbatterij. Vervolgens hangt alles af van de vraag hoeveel kWh er flexibel beschikbaar is in een gegeven periode.
- 7) De beschrijving van tijdgebonden transportrechten lijkt adequaat.
- 8) Tijdgebonden transportrechten lijken aantrekkelijk voor transportbedrijven die hun voertuigplanning en oplaadplanning kunnen aanpassen aan de tijdblokken waarvan ze gebruik kunnen maken. Dit zal het merendeel van de transportbedrijven betreffen, zeker in de komende jaren. Tijdgebonden transportrechten zijn voor hen zeker te verkiezen boven het niet krijgen van een aansluiting en dus niet kunnen aanschaffen van elektrische voertuigen. Ze lijken voor deze ondernemers ook te verkiezen boven flexibele transportrechten.
- 9) De beschrijving lijkt adequaat.
- 10) De combinatie van tijdgebonden en vaste transportrechten lijkt aantrekkelijker voor transportbedrijven dan de combinatie van flexibele rechten en vaste rechten.
- 11) Het onderscheid tussen invoeders en afnemers lijkt acceptabel. Het onderscheid bij margenummer 32 lijkt wat gekunsteld, omdat er in de praktijk vrijwel geen partijen zullen zijn met een 100% gelijkmatig stroomgebruik. Het is dus de mate van flexibiliteit die sterk zal verschillen tussen verschillende afnemers.
Tegelijkertijd is de noodzaak van het ontwikkelen van nieuwe typen rechten evident.
- 12) Voor ondernemers in het goedertransport – voor zover zij het opladen van hun voertuigen kunnen plannen op momenten dat ze stroom hebben, of voor zover zij stroom kunnen opslaan tot gebruik – zijn alternatieve transportrechten interessant in gevallen waarin zij daardoor toegang krijgen tot het net, en in gevallen waarin alternatieve rechten duidelijk goedkoper uitvallen.
- 13) Alternatieve transportrechten kunnen overal nuttig zijn om het gebruik van het net te optimaliseren en partijen betaalbaar toegang te geven tot het net. Daarnaast is het



belangrijk om een gelijkwaardig speelveld aan te bieden. Bijvoorbeeld: transportondernemers in congestiegebied die met lagere kosten kunnen laden zouden, indien spelers in niet-congestiegebied geen gelijk contract kunnen afsluiten, een concurrentievoordeel opdoen door een lagere prijs per kilometer. Dit is niet wenselijk.

- 14) Het is belangrijk om goed voor ogen te houden dat het elektriciteitsnet en bijbehorende contracten vaak behoorlijk onbekend gebied zijn voor transport-ondernemers. Tegelijkertijd zijn de marges in het transportbedrijf smal, en ligt een sluitende businesscase voor elektrische voertuigen nog niet makkelijk binnen bereik. Automatisch omzetten van alternatieve rechten in (duurdere) vaste rechten is daarom niet gewenst. Het initiatief helemaal bij de ondernemer laten is ook niet gewenst. De best mogelijke optie is dat de netbeheerder de ondernemer benadert met het aanbod tot omzetting, met daarbij heldere (prijs)informatie, zodat de ondernemer een zinvolle beslissing kan nemen.
- 15) –
- 16) Flexibele transportrechten zijn evident en inherent onzekerder dan tijdgebonden rechten.
Er wordt gesproken over het goed informeren van de afnemers over de resterende netcapaciteit alsook de voorspelde netcapaciteit. Om gebruikers ook in de toekomst een goed beeld te blijven geven van de situatie op het net zou die informatiestroom niet eenmalig moeten zijn, maar periodiek (bijvoorbeeld jaarlijks), zodat gebruikers een onderbouwde overweging kunnen maken over het aanhouden van de flexibele transportrechten. Zie ook antwoord 14.
- 17) Het is aannemelijk dat vaste transportrechten voor een ondernemer meer waard zijn dan tijdgebonden rechten, die weer meer waard zijn dan flexibele. Het zou daarom terecht zijn om de tarieven duidelijk (en voldoende sterk) te differentiëren. Niet differentiëren zou onacceptabel zijn.
- 18) Voor flexibele rechten lijkt uitgaan van de bestaande pieken voor de hand te liggen om opportunistisch gedrag te vermijden.
- 19) Bij flexibele rechten hoort inderdaad geen capaciteitstarief. Bij tijdgebonden tarieven is de voorgestelde één-op-één vertaling van aantal uren naar aandeel kosten twijfelachtig. Een piek uur lijkt meer waard dan een daluur. Dat mag vertaald worden in prijzen per – bijvoorbeeld – blok van een uur. Daarmee kan ook automatisch een hoog tarief voor de piekuren worden ingevoerd. Dit nodigt afnemers uit om hun gebruik zo veel mogelijk te richten op die momenten die goed zijn voor het energiesysteem als geheel. De voorgestelde aanpak van gecombineerde grootverbruikersrechten lijkt adequaat, als rekening gehouden wordt met de opmerkingen hierboven.
- 20) –
- 21) De invoering van een producententarief is zeker het overwegen waard. Het is echter geen voorwaarde voor het uitwerken van alternatieve rechten voor afnemers. Idealiter vloeit de beslissing voort uit een duidelijk ideaalplaatje van het toekomstige energiesysteem met 100% groene stroom, waarbij het uitgangspunt zou moeten zijn dat opgewekte groene stroom daadwerkelijk gebruikt wordt en niet wordt afgeschakeld.
- 22) Het is goed om het elektriciteitsnet optimaal te gebruiken. Dat scheelt grondstoffen en maatschappelijke kosten. De ontwikkeling van nieuwe vormen van transportrechten lijkt om die reden sowieso een goed idee. Idealiter neemt de netbeheerder een besluit over netverzwaring op basis van de toekomstige vraag in combinatie met een optimaal gebruik van het net. Congestiemanagement door het afschakelen van fossiele elektriciteitscentrales – mits uitvoerbaar - is vanuit het



oogpunt van duurzaamheid gewenst omdat het grondstoffen scheelt.

Congestiemanagement door het afschakelen van zon en wind is vanuit duurzaamheid ongewenst omdat daardoor groene stroom verloren gaat. Opslaan van deze stroom is verreweg te verkiezen boven afschakelen. Het tariefsysteem zou dit moeten faciliteren.

(Stationaire) batterijen, elektrisch rijden, en eigen opwek bieden mogelijkheden om te flexibiliseren. De wisselwerking tussen alternatieve transportrechten en verzwaring moet dan ook zo zijn dat de invoering hiervan verzwaring gedeeltelijk voorkomt.

- 23) Het ligt voor de hand dat er minder congestiemanagement in de klassieke zin ontstaat als er meer alternatieve rechten worden vergeven en gebruikt. Dat is natuurlijk óók een manier om congestie te managen.
- 24) Een hoger tarief op piekmomenten is onprettig voor de afnemers, maar kan een rol spelen. Dan is het wel van belang om dit uit te leggen als een kwestie van vraag en aanbod, en niet als strafmaatregel.
- 25) Het aanbrenge van een technische oplossing lijkt voor transportondernemers verreweg het makkelijkste. Zo kunnen ze zich blijven richten op hun corebusiness (transport van goederen – niet van stroom). Bovendien stelt dat de netbeheerder beter in staat om het gebruik van het net te optimaliseren.
- 26) –
- 27) Ja.
- 28) Ja; het vermijdt opportunistisch gedrag.
- 29) Ja, vanuit het oogpunt van de meest duurzame inrichting en benutting van het energiesysteem is het kunnen toepassen van UIOLI in principe gewenst. Weloverwogen maatwerk is essentieel, om te vermijden dat bedrijven in de knoop komen met geplande ontwikkelingen in het stroomgebruik, bv. bij uitbreiding van de elektrische vloot met bijbehorende oplaadinfrastructuur. Transportondernemers zullen in de praktijk niet in één keer hun hele vloot elektrificeren, want dat leidt tot kapitaalvernietiging. Om dezelfde reden zullen ze hun oplaadinfrastructuur in de praktijk laten meegroeien met de elektrische vloot. Dat laatste geldt natuurlijk al helemaal voor het feitelijke stroomgebruik. Toepassen van UIOLI kan daardoor problemen veroorzaken voor bedrijven als het niet heel zorgvuldig wordt gedaan. Toepassen van UIOLI zou bovendien gepaard moeten gaan met een verlaging van de kosten voor de afnemer. Daarvoor is wellicht een heroverweging van het huidige tariefsysteem nodig.
- 30) Nee.

Vriendelijke groet namens HCNP,

