

Ministerie van I&W

Hoogezand, 21 januari 2022

Betreft reactie op: Consultatie van de beslisnota aanschafsubsidierегeling zero emissie trucks

Geachte ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,

Naar aanleiding van uw verzoek om consultatie van de beslisnota aanschafsubsidierегeling zero emissie trucks de volgende uitwerking:

Holthausen Clean Technology BV Ontwikkelaar van FCEV voertuigen en machines.

Hyzon Motors Europe BV fabrikant van N2 en N3 FCEV vrachtwagens chassis en Trekkers.

In het licht van de bijgevoegde citaten uit het nationale waterstof programma 2022-2025 hebben wij de regeling bestudeerd en hebben de volgende antwoorden naar aanleiding van de gepubliceerde beslisnota aanschafsubsidierегeling Zero-Emissie Trucks:

1. De werkbaarheid van de aanvraagprocedure?  
Geen opmerkingen.
2. De werkbaarheid van de mogelijkheden en beperkingen van de regeling? (onder andere het plafond van 20 trucks per jaar per aanvrager).

A. Berekening.

Tav de werkbaarheid van de regeling is de vraag voor Holthausen of de hoogte van de maximale subsidiebedragen per voertuig en per aanvrager correct is. Een elektrisch waterstof vrachtwagen trekker heeft een meerprijs van € . 400.000,- (€ . 500.000,- prijs elektrische waterstof trekker - € . 100.000,- diesel trekker) Ingeval een kleine onderneming N3 trekker is het bedrag 37% van € . 400.000,- is € . 148.000,- ipv de genoemde € . 131.900,- uit het schema. Is deze constatering juist? En zo nee waarom onjuist?

B. Vergelijking BEV – FCEV

Het huidige voorstel van AanZET is duidelijk interessanter voor BEV dan voor FCEV. Bedragen en percentages zoals genoemd in de huidige opzet van de regeling zullen waarschijnlijk wel resulteren in investeringen in BEV maar niet in FCEV.

Dit zal betekenen dat de ambities van Klimaatakkoord moeilijk te realiseren zijn. BEV ontwikkeling zal zich richten op voertuigen die minder km rijden. Voertuigen met 'beperkte actieradius' kunnen worden vervangen door BEV.

Als het echter gaat om trucks op lange afstand vervoer dan zijn niet BEV maar FCEV noodzakelijk. Lange afstand vervoer is verantwoordelijk voor 80% van de CO2-uitstoot van het wegvervoer. Het is daarom noodzakelijk dat AanZET meer mogelijkheden biedt voor FCEV want de CO2-reductie op lange afstand vervoer is cruciaal om de doelstelling uit het Klimaatakkoord te realiseren.

Ons advies is daarom om een deel van het budget te reserveren voor waterstoftrucks.

#### C. Behaalde doelen

De beperkingen van de regeling omvat het budget van de regeling, om een snelle transitie mogelijk te maken zal een hoger budget in 2022 en meer bestelde voertuigen in samenspraak met levertijden meer geregistreerde voertuigen opleveren in 2022 en 2023 conform het nationaal programma waterstof met als doel 3000 zware voertuigen in 2025.

#### D. CAPEX / OPEX

De regeling AanZET voorziet in subsidie op basis van investering in het voertuig. Voor waterstoftrucks zijn de operationele kosten voor het rijden op waterstof (momenteel 80 euro per 100 km) ook nog aanzienlijk hoger dan bijvoorbeeld bij dieseltrucks (15 euro per 100 km). Daarom zou op OPEX-niveau ook nagedacht moeten worden hoe transportbedrijven in deze in de aanloopfase ondersteund kunnen worden. Op het moment dat groene waterstof daadwerkelijk grootschalig beschikbaar komt en gebruik kan worden gemaakt van HBE's/BKE's is deze ondersteuning niet meer noodzakelijk.

Er zijn diverse regeling opgestart in het recente verleden waarbij het mogelijk was subsidie op de OPEX te faciliteren zoals de SDE vangnet regeling( 2021) en de LNG subsidie regeling (2018 – 2020).

Ons advies is daarom om OPEX-ondersteuning aan waterstof voor mobiliteit te bieden via bijvoorbeeld een SDE-achtige regeling, eventueel gekoppeld aan vloten trucks die via de tenderaanpak in de markt worden gezet. Of om een CAPEX subsidie van 80% zoals in Duitsland aan te bieden aan waterstof tankstations exploitanten wat hen in staat moet stellen om de waterstof tarieven voor de transportbedrijven te verlagen.

#### E. MilieuSteunKader

De regeling AanZET heeft het huidige MSK (General Block Exemption Regulation) als vertrekpunt gekozen. Dat is natuurlijk logisch omdat deze nu nog van kracht is. De nieuwe GBER die in oktober 2021 door de Europese Commissie werd gepubliceerd en waarschijnlijk tegen de zomer 2022 van kracht wordt, laat echter zowel voor waterstof trucks als waterstof tankstations onder voorwaarden tot 100% staatssteun toe. Ons advies is dan ook om zodra mogelijk, het nieuwe MSK als basis te nemen voor aanpassing van de AanZET-regeling voor 2023 en het steunpercentage op te lijnen met de 80% subsidie op het verschil in CAPEX tussen een waterstoftruck en een dieseltruck in Duitsland.

#### F. Tenderaanpak

Als Europa onder dit nieuwe MSK besluit tot invoering van de tenderaanpak en Aanzet 2023 deze tenderaanpak gaat volgen, dan is het wel van belang om onderscheid te maken tussen BEV en FCEV. Gebeurt dit niet dan zal BEV toch de voorkeur houden simpelweg omdat BEV met minder geld te implementeren is dan FCEV. BEV is nu eenmaal al veel verder in de innovatiecyclus dan FCEV. FCEV zal dus duurder zijn voorlopig. Hierbij moet in gedachten worden gehouden dat FCEV noodzakelijk is voor lange afstand vervoer.

Ons advies is daarom om in de criteria van de tenders de te behalen CO2-reductie zwaar mee te wegen. Dit is in het voordeel van FCEV, omdat deze per truck meer dieselkilometers kunnen vervangen door emissieloze kilometers. Dit wordt reeds toegepast in de Duitse subsidieregeling van BMVI van 2021-2024.

Citaat uit Nationaal Waterstof Programma:

De subgroep toepassingen: transport en mobiliteit heeft gekeken naar het huidige en toekomstige gebruik van waterstof voor alle segmenten van personenauto's, bestel- en vrachtwagens, mobiele werktuigen, bussen, schepen tot treinen, en het daarvoor benodigde netwerk van tankstations. Waterstof-elektrisch rijden is een welkome aanvulling op en alternatief voor de inzet van batterij-elektrische voertuigen om samen invulling te geven aan het Europese bronbeleid voor zero-emissie mobiliteit. De inzet van waterstof in transport en mobiliteit ontziet de laadinfrastructuur en kan zo bijdragen aan het voorkomen van potentiële congestie op het elektriciteitsnetwerk en beheersen van bijbehorende kosten voor netverzwaringen. Tankinfrastructuur voor alle modaliteiten is hierbij cruciaal. Voor de komende jaren zijn er ambities gedefinieerd die via Green Deals, convenanten, pilots en stimuleringsprogramma's bereikt moeten worden.

Decentrale ontwikkeling van waterstof in de regio's Dit spoor gaat over de demonstratie en uitbouw van waterstofproductie op decentraal niveau, gekoppeld aan lokale opwekking van duurzame elektriciteit uit zon en wind, voor de toepassing van waterstof in verschillende toepassingen zoals zwaar transport en mobiliteit, het zesde industriecluster, de agro-sector en de gebouwde omgeving, waarbij lokaal ook congestieproblemen in de elektriciteitsinfrastructuur kunnen worden verminderd die de doorontwikkeling van duurzame energieprojecten in de weg staan. De ontwikkeling van zwaar transport over weg en water, mede ingegeven door de toenemende verkrijgbaarheid van voer- en vaartuigen en vulpunten, heeft prioriteit.<sup>9</sup> Door de huidige stikstofproblematiek neemt de belangstelling vanuit de markt (onder meer bouw en grondverzet) voor emissievrije oplossingen, waaronder waterstof, snel toe. Deze projecten staan veelal midden in de samenleving en hebben daarom een belangrijke functie bij de maatschappelijke acceptatie van waterstof; het biedt de kans om burgers in concrete projecten met waterstof in de regio kennis te laten maken. Bij de grootschalige ontwikkeling speelt dit ook een rol maar dan op meer abstract ("achter de bedrijfspoot") en op nationaal niveau.

### **Mobiliteit & transport**

- In 2025: 50 vulpunten, 15.000 lichte voertuigen en 3.000 zware voertuigen.
- 10% jaarlijkse reductie van investeringskosten in vulpunten waterstof.
- Bijdragen aan minimaal 150 binnenschepen in 2030, met 5 PJ voor duurzame vervoerders om 0,4 Mton CO<sub>2</sub>-reductie te realiseren.