

Namens het H2 platform willen wij de volgende algemene commentaren en aanbevelingen tot aanpassing bij de regeling “Aanschaf subsidie zero emissie trucks” onder uw aandacht brengen.

Conclusie

De ontwikkeling van de FCEV-truck loopt zo ‘n 5 tot 10 jaar achter op de ontwikkeling van de BEV-truck ‘s, de FCEV is nog in het innovatiestadium, er is nog geen sprake van de genoemde “Van Innovatie naar opschaling” fase. De daling op de kostcurve is voor de FCEV pas net begonnen. Dit aspect in combinatie met het ontbreken van enige verdere specificatie over de vereiste eigenschappen en kenmerken van de beoogde, te subsidiëren voertuigen (laadvermogen, actieradius, hoeveel tijd per dag beschikbaar /oplaadtijd /tanktijd) - maakt de voorgestelde subsidieregeling van geen tot heel weinig interesse en is in feite een diskwalificatie voor de FCEV ‘s. Dit is ook weer evident in de teneur van de tekst van de paragraaf “Laad- en tankinfrastructuur”, gericht op het laden van BEV ‘s.

Voor de ontwikkeling van Zero Emissie logistiek is deze de facto uitsluiting van waterstof een slechte zaak omdat er zodoende eenzijdig type voertuigen voor beperkte toepassingen worden gestimuleerd terwijl de markt zeer gevarieerde eisen stelt en daarvoor oplossingen zoekt.

Aanpassingen

Daarom moet de voorliggende Regeling zodanig worden aangepast dat er sprake is van brede opschaling op basis van de gezochte/gewenste combinatie van eigenschappen van het voertuig (actieradius, laadvermogen, uptime), zodat er wél, tijdig passende zero-emissie voertuigen voor de verschillende toepassingen commercieel beschikbaar komen. En waarbij de specifieke voordelen van waterstof – licht en grote dichtheid van energie - hun rol en voordeel kunnen demonstreren. De voorgestelde steunbedragen en -percentages zijn in dit ontwikkelingsstadium van de FCEV volstrekt onvoldoende en moeten worden opgehoogd tot 80%, zoals in Duitsland -waar dit percentage reeds met goedkeuring van “Brussel” (ook voor de infrastructuur) - wordt toegepast. Dit past ook volledig in de Brusselse ambities om wereldwijd leider te worden in de ontwikkeling van waterstof mobiliteit. Achterblijven ten opzichte van Duitsland betekent dat de industriële activiteit zich dáár zal ontwikkelen en Nederland dus achterblijft.

Omdat deze regeling tot en met april 2027 van kracht blijft, dringen wij erop aan dat er substantiële veranderingen in deze Regeling worden aangebracht waardoor een gebalanceerde ontwikkeling – inclusief gebruik en stimulering van FCEV - van zero-emissie logistiek wordt bevorderd. Daarbij kunnen de verschillende energiedragers op hun sterke eigenschappen bogen, worden de verschillende vervoersbehoeften/modaliteiten bediend én wordt de eenzijdige afhankelijkheid en kwetsbaarheid van elektrisch laden verminderd/vermeden - met het voortdurend oplopend gebrek aan capaciteit een steeds evidentier probleem en bedreiging voor ZE logistiek.

Het is opmerkelijk dat deze regeling niets doet voor de categorie N1 terwijl zich op dat gebied van waterstof wel interessante ontwikkelingen – innovaties en proefseries - afspelen, met name bij Renault en Stellantis. In het algemeen blijkt dat ondernemers hierin zijn geïnteresseerd, maar dat de meerkosten zo’n 200 tot 300% zijn ten opzichte van diesel. Dat zou betekenen dat een flinke bijdrage

via subsidie en fiscaal voordeel gewenst/noodzakelijk is. Wij stellen voor dat onderzocht wordt hoe de regeling kan worden uitgebreid met deze categorie.

Urgentie en Argumentatie

Hieronder een aantal kwalitatieve argumenten waarom de regeling moet worden aangepast om te zorgen dat Nederland tijdig, **alle** benodigde zero-emissie wegtransport modaliteiten op schaal beschikbaar heeft.

- 1) Er is consensus dat verschillende wegtransport behoeften leiden tot verschillende oplossingen: de eisen die gesteld worden aan een bestelauto's die binnen de stad/lokaal opereert verschillen fundamenteel met de eisen die gesteld worden aan een internationale koeriersdienst. De heavy-duty longhaul trekker-combinatie vereist een veel grotere actieradius en laadvermogen dan de regionaal opererende bakwagen. Hetzelfde geldt voor de OV: de stadsbus versus de regionale bus. De aspecten die bij de voertuigkeuze spelen zijn bijvoorbeeld de actieradius op één lading/tank, dagelijkse vaste eindbestemming of ritten van meerdere dagen, 24 uur per dag rijden (denk aan taxicentrales) of slechts een dagdeel. Allemaal vragen die de keus van de aandrijflijn van het voertuig beïnvloeden. Bedenk daarbij dat de economische efficiency van het rijden/bemannen in combinatie met de uptime van het voertuig, **een cruciale rol** speelt in de keuze.
- 2) Waterstof is per definitie een zeer licht gewicht energiedrager die zich uitstekend leent voor het opslaan van grote hoeveelheden energie terwijl het tanken van voertuigen in minuten geschiedt, met andere woorden het voertuig kan met een grotere payload 24 uur per dag rijden. Het commercieel beschikbare laadvermogen van de FCEV-truck is aanzienlijk groter dan de BEV-variant. Ter illustratie, een BEV-trekker is 5000 kg zwaarder dan de diesel versie, de Hyzon FCEV trekker is 1500 kg zwaarder dan de diesel variant. Het trekvermogen zal voor een BEV-truck 38 ton zijn terwijl de Hyzon trekker 50 ton kan trekken. In een bakwagen zal deze 3500 kg gewichtsverschil volledig ten koste gaan van het laadvermogen.
- 3) De elektrificatie van de samenleving op weg naar zero-emissie stuit – in Nederland én in NW Europa – nu al - en in de toekomst steeds ernstiger - op de limieten van het elektrische net. De netbeheerders spreken nu al op hun websites uitgebreid over hun "Congestie management" . De noodzakelijke uitbreiding/verzwaring van het net zal jaren in beslag nemen en de zero-emissie mobiliteit ernstig vertragen. Vanuit het oogpunt van diversificatie van de elektrificatie is het verstandig én noodzakelijk om waterstof als energiedrager voor de – lichte en zware -mobiliteit tijdig te ontwikkelen. We komen er niet met alleen batterijen.