



**Reactie op de consultatie
subsidieregeling waterstof in
mobiliteit**

Stadsontwikkeling
Afdeling Duurzaamheid

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179, Rotterdam
Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam

Van: A. Luimes
E-Mail: a.luimes@rotterdam.nl

Datum: 17 oktober 2023

De gemeente Rotterdam is blij te zien dat zwaar wegtransport als primaire doelgroep wordt benoemd voor de inzet van waterstof in mobiliteit. Met een gecombineerde subsidieregeling, voor zowel de voertuigen als de tankstations, kunnen sneller stappen worden gezet in dit segment. In de uitwerking van de subsidieregeling komt de focus op zwaar wegtransport echter onvoldoende tot uiting. Daarnaast betreurt Rotterdam het dat publiekrechtelijke bestuursorganen, waaronder gemeenten, niet in aanmerking komen voor de subsidie: juist het gemeentelijk wagenpark leent zich voor de inzet van waterstof. Ook bestaan er zorgen over de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de levering van groene waterstof.

Durf te kiezen voor toepassing in zwaar wegtransport.

In het Beleidskompas voor internetconsultatie wordt de focus op zwaar wegtransport expliciet benoemd. Rotterdam kan zich op hoofdlijnen vinden in de redentatie die hieraan ten grondslag ligt. Voor specifiek het zware transport is de verwachting dat de transitie naar zero emissie niet volledig zal worden ingevuld door batterijen. Het stimuleren van een gezamenlijke ontwikkeling van voertuigen en tankfaciliteiten als alternatief voor batterij-elektrisch rijden lijkt daarin een logische stap.

In de uitwerking van de subsidieregeling valt echter op dat er geen eenduidige keuze wordt gemaakt voor toepassing van waterstof in zwaar wegtransport. Zo is het binnen de regeling mogelijk om subsidie aan te vragen voor lichte waterstofvoertuigen. De gemeente Rotterdam stelt voor om enkel subsidie te verlenen aan voertuigcategorieën M3, N2 en N3; of in elk geval de hoogte van het subsidiebedrag voor lichte waterstofvoertuigen naar beneden bij te stellen tot maximaal €50.000.

Stel stevigere eisen voor de transitie naar hernieuwbare waterstof.

Tot op heden is er slechts op kleine schaal groene waterstof beschikbaar. De verwachting is echter dat het aanbod richting 2030 gaat groeien. Er worden in de regeling 5 punten toegekend wanneer bij aanvraag van de subsidie uitsluitend hernieuwbare waterstof geleverd wordt. De gemeente Rotterdam ziet graag dat de waardering verhoogd wordt, gezien het totaal te behalen punten. Uit onderzoek van TNO¹ blijkt dat het gebruik van grijze waterstof in vrachtwagens nu nog leidt tot vergelijkbare of hogere CO₂ uitstoot dan conventionele brandstoffen. Wanneer de beoogde opschaling een succes is en gebruik van groene waterstof pas in 2035 wordt afgedwongen, is te verwachten dat dit leidt tot hogere CO₂ uitstoot als ongewenst neveneffect.

In de criteria is opgenomen dat de subsidieontvanger de toezegging moet doen dat de tankinfrastructuur op 31 december 2035 enkel hernieuwbare waterstof zal leveren. Het is

¹ Scenariostudie voor de rol van waterstof in het transportsysteem van Rotterdam (februari 2021)



onduidelijk of hiervoor bij aanvraag een plan van aanpak wordt verwacht en hoe het Rijk verwacht hierop te handhaven. Rotterdam pleit voor harde afspraken ten aanzien van de levering van groene waterstof. Tevens kan een scherpere doelstelling (bijvoorbeeld 2031 of 2032) bijdragen aan de business case voor ontwikkeling van electrolyzers en importketens met groene waterstof.

Stel de subsidieregeling open voor gemeenten.

Van gemeenten wordt verwacht dat zij koploper zijn in de transitie naar zero emissie mobiliteit. Dit vraagt om flinke investeringen in het eigen wagenpark. De gemeente Rotterdam heeft inmiddels twee pilots lopen met waterstofvoertuigen, waaronder een kolkenzuiger op waterstof. Dit soort voertuigen zijn nog niet beschikbaar op de markt en moeten apart worden ontwikkeld. De kosten hiervoor lopen hoog op; waarbij rekening gehouden moet worden met hogere kosten voor onderhoud en herstel vanwege toepassing van een nieuwe techniek. Gemeenten worden vaak uitgesloten van subsidieregelingen en hebben niet altijd (voldoende) financiële middelen om te investeren in waterstof. Terwijl het gemeentelijk wagenpark zich bij uitstek leent voor toepassing van waterstof in mobiliteit vanwege de aard van de voertuigen. Rotterdam verzoekt daarom om de regeling open te stellen voor gemeenten.

Overigens wordt in de regeling verwezen naar de beschikbaarheid van publieke financiering voor overheden; Rotterdam hoort graag hoe zij daar aanspraak op kan maken voor verduurzaming van het gemeentelijk wagenpark.

Maak aanvraagperiode twee keer per jaar beschikbaar.

De aanvraagperiode wordt voorzien eens per jaar van begin maart tot half april. Voorwaarde voor indiening is dat de Omgevingsvergunning is aangevraagd en ten minste ter inzage ligt. Rekening houdend met de beoordelingstermijnen en capaciteit van gemeenten, voorziet Rotterdam dat het voor veel partijen niet haalbaar is om daar in de eerste ronde in 2024 aan te voldoen. Bovendien hebben bedrijven tijd nodig om een consortium te vormen. Het voorstel is daarom om de aanvraagperiode te verlengen ofwel twee indieningsmomenten beschikbaar te stellen (bijv. voorjaar en najaar).