

## Reactie op internetconsultatie Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit (SWiM)

Namens alle partijen verbonden aan het Convenant Waterstof in Zware Mobiliteit Noord-Holland<sup>1</sup> sturen wij hierbij onze reactie op de voorliggende concept-subsidieregeling. Dit convenant is ondertekend door bijna 60 partijen en heeft als doel gezamenlijk te werken aan een dekkend netwerk van 8 waterstoftankstations en waterstofvoertuigen in Noord-Holland en distributie en afname van klimaatvriendelijke waterstof waar mogelijk te stimuleren. Het doeljaar is 2025. Het verbeteren van de business case van waterstofvrachtvoertuigen t.o.v. fossiele voertuigen, zodat er op z'n minst pariteit ontstaat tussen de beide vormen, is belangrijk. Subsidie is in deze fase van ontwikkeling van de waterstofvoertuigen daarom essentieel.

Onze suggesties t.a.v. de concept-regeling staan hieronder puntsgewijs weergegeven.

### AFIR-doelstelling/TEN-T corridor

- Om te komen tot een goed dekkend netwerk voor heel Nederland is het goed om breder te kijken dan de urban nodes/TEN-T corridor. Bijvoorbeeld Noord-Holland boven het Noordzeekanaal zou minder in aanmerking komen terwijl hier wel mogelijkheden liggen voor consortia. Heel Noord-Holland is een *Hydrogen valley*<sup>2</sup> en veel waterstofontwikkelingen vinden ook plaats boven het Noordzeekanaal. Het is niet uit te leggen aan ondernemers waarom zij niet in aanmerking mogen komen voor de subsidieregeling, maar hun collega's ten zuiden van het Noordzeekanaal wel. Het zou goed zijn om flexibeler met deze afbakening om te gaan en voldoende ruimte te geven aan initiatieven die los van de urban nodes vereiste aan alle overige criteria voldoen.
- Het belang van gelijkwaardigheid tussen regio's kwam ook sterk naar voren in het in maart jl. gepubliceerde rapport *Elke Regio telt*<sup>3</sup> van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur, de Raad voor het Openbaar Bestuur en de Raad Volksgezondheid en Samenleving. Een belangrijke conclusie van dit rapport is dat sommige regio's zich achtergesteld voelen bij investeringen van het Rijk, onder andere de Kop van Noord-Holland. In het belang van de realisatie van de energietransitie zou het goed zijn om elke regio gelijkwaardige kansen te bieden in deze regeling.

### Tankstations

- Een minimale dagcapaciteit van 1000 kilo voor een tankstation is erg ambitieus vergeleken met de capaciteit van bestaande tankstations, die in de orde van grootte van 30 - 50 kilo liggen. De vraag is hoe realistisch 1000 kilo in deze fase is. Tijdens de stakeholdersessie van 12 september jl. is aangegeven dat deze 1000 kilo niet perse volledig aanwezig hoeft te zijn, dit betreft puur de capaciteit die het station aan moet kunnen. Hoe waardevol is dan een capaciteit van 1000 kilo en moet deze niet in eerste instantie lager gesteld worden?
- 30% van de dagcapaciteit moet gedekt worden door de voertuigen binnen het consortium. Voor de diverse voertuigen is een dagverbruik uitgewerkt op basis waarvan omgerekend dus minimaal 12 (zware) voertuigen nodig zijn per tankstation. Dit lijkt erg ambitieus en de haalbaarheid daarvan is twijfelachtig. Voorstel is om de 30%-eis te verlagen of het dagverbruik per voertuig te verhogen.

---

<sup>1</sup> [Convenant Waterstof in Zware Mobiliteit Noord-Holland](#)

<sup>2</sup> [https://bestanden.noord-holland.nl/internet/Onderwerpen/Klimaat\\_Energie/Groen\\_gas\\_en\\_waterstof/Hydrogen\\_valley/Hydrogen\\_valley\\_interactieve\\_kaart.html](https://bestanden.noord-holland.nl/internet/Onderwerpen/Klimaat_Energie/Groen_gas_en_waterstof/Hydrogen_valley/Hydrogen_valley_interactieve_kaart.html)

<sup>3</sup> [https://www.rli.nl/sites/default/files/rli\\_elke\\_regio\\_telt\\_nieuw\\_hr\\_def.pdf](https://www.rli.nl/sites/default/files/rli_elke_regio_telt_nieuw_hr_def.pdf)

- 50% van de capaciteit moet worden ingevuld door trucks. Voor een sluitende business case is het juist nodig om ook meer op andere voertuigen te kunnen inzetten. De focus op zwaar transport in de eindsituatie is begrijpelijk, maar kan juist een remmende werking hebben op de groei van waterstof in mobiliteit op de korte termijn.

### Netcongestie

- Netcongestie is in veel regio's een groeiend probleem, zo ook in Noord-Holland. Wij menen dat het opportuun is om binnen de voorliggende regeling voorrang te geven aan gebieden waar netcongestie weinig tot geen batterij-elektrisch vervoer toestaat, en er dus kansen liggen voor waterstof. Graag gaan we in gesprek om samen uit te zoeken hoe dit concreet ingevuld kan worden onder de huidige regeling.

### CAPEX – OPEX

- De huidige regeling voorziet in een subsidie voor de aanschaf (CAPEX) terwijl er ook aan de operationele kant (OPEX) risico's voor de ondernemer liggen. Het zou goed zijn om te bezien of OPEX ook een plek in de regeling kan krijgen. Los daarvan zou de huidige structurele korting op of vrijstelling van accijns op waterstof in ieder geval in stand gehouden moeten worden.

### Aanvraagperiode

- Er wordt voorgesteld om 1 indieningsperiode per jaar te hanteren. Om flexibel in te kunnen spelen op ontwikkelingen in de markt, afgewezen voorstellen vanwege een tekort aan financiering per tranche sneller een plek te kunnen geven in een volgende tranche en dus het momentum van de markt te kunnen benutten, stellen we voor om dit minimaal 2 momenten per jaar te laten zijn en indien nodig het benodigde budget verder naar voren te halen.

Graag gaan we met u in gesprek om deze punten verder toe te lichten en hierover van gedachten te wisselen.