

Geachte heer, mevrouw,

Met dank voor de door u geboden mogelijkheid tot het leveren van input op de Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit, treft u onderstaand onze zienswijze aan. Wij vragen in het bijzonder uw aandacht voor:

- 1) De timing van de regeling
- 2) Inzet van de beschikbare middelen

De ondertekenaars van deze brief werken al vele jaren samen in de logistieke keten via zowel zakelijke relaties voor vervoer en transport als in projecten welke ten doel hebben de transitie naar Zero Emissie (ZE) logistiek te bespoedigen. Eén van de initiatieven waarbij meerdere vervoerders van Albert Heijn waaronder Simon Loos Transport en de Cornelissen Groep betrokken zijn, is een samenwerkingsverband welke beoogt waterstoftrucks op de weg te krijgen voor het inzetgebied waar batterijtechnologie op dit moment nog tekortschiet (i.e. zwaar en zogenaamd longhaul transport). Deze trucks zullen worden ingezet in de driehoek tussen drie van de belangrijkste logistieke hotspots in West-Europa - de havens van Rotterdam, Antwerpen en het industriegebied rond Duisburg.

Met de ervaringen uit dit initiatief en onze andere activiteiten op het gebied van de energie- en klimaattransitie hebben wij inmiddels vrij goed zicht op de impact van ZE Logistiek op de operatie. Ons baserende op deze ervaringen en op de informatie uit de internetconsultatie, vragen wij in het bijzonder aandacht voor het volgende:

Ad 1. De timing van de regeling

Uit de door ons opgedane ervaringen in bovenvermelde projecten, en uit onze contacten met de diverse actoren in het veld waaronder leveranciers van trucks en infrastructuur, komt het volgende beeld naar voren:

- Op korte termijn is het de verwachting dat alleen trucks met een waterstof verbrandingsmotor in voldoende mate beschikbaar zullen zijn. Echter, nog met een beperkte keuze in merk en type. De eerste serieuze beschikbaarheid van waterstof verbrandingsmotoren (seriematig geproduceerd en OEM ondersteund) wordt zelfs pas na 2025 verwacht. Gegeven de technische risico's rondom waterstoftechnologie en de schaal die met deze regeling wordt beoogd, zal voor ons de ondersteuning vanuit OEMs een absolute voorwaarde zijn voor deelname aan een dergelijk project.
- Om tankstations rendabel te kunnen laten opereren is een grote doorstroom van brandstof (en als gevolg trucks) nodig voor voldoende volume. Er is een proefproject in Frankrijk op dit gebied, maar definitieve resultaten laten op zich wachten. Het kunnen behalen van een grote doorstroom is dan ook nog niet bewezen. Om de operatie rendabel te laten zijn is tanken met grote doorstroom één van de randvoorwaarden voor het slagen van het project.

- Over de prijs en de beschikbaarheid van groene waterstof bestaat op dit moment nog veel onduidelijkheid. Prijzen in een range van € 8 tot €20,- per kg groene waterstof passeren bij ons de revue. Ten aanzien van de beschikbaarheid zijn we in concurrentie met andere spelers in de markt met grote uitdagingen op het gebied van energietransitie zoals de zware industrie. De onbekende waterstof prijsontwikkeling en haar beschikbaarheid impliceert een fors operationeel risico voor de inzet van trucks in de operatie.

Alle onzekerheden bij elkaar opgeteld vormen voorsnog een te groot risico om een dergelijk project op te starten. De risico's zijn bij het voorgestelde programma groter dan bij eerdere projecten in het kader van bijvoorbeeld de subsidieregeling DKT-transport, omdat voor het laten functioneren van een tankstation sprake moet zijn van een inzet van 20 tot 25 trucks.

Samengevat komen de ondertekenaars tot de conclusie dat de voorgestelde subsidieregeling voldoet aan de wensen uit de sector, echter dat zij twee jaar te vroeg komt gezien alle onzekerheden rondom waterstof trucks en de prijs en beschikbaarheid van groene waterstof.

Ad 2. Inzet van de beschikbare middelen

De ontwikkelingen op het gebied van waterstoftrucks kunnen niet los worden gezien van de ontwikkelingen op het gebied van batterij-elektrische (BEV) trucks. Deze laatste ontwikkelingen gaan momenteel snel. Recentelijk hebben enkele OEMs de introductie van een truck aangekondigd met een actieradius van ongeveer 500km. Hiermee valt een belangrijk voordeel van een waterstoftruck weg (grotere actieradius). Daarnaast zien wij in de praktijk dat BEV-trucks na pilotjaren betrouwbaarder worden, en dat het rijden met de trucks door de chauffeurs als zeer prettig wordt ervaren.

De ontwikkelingen en de ervaringen uit de praktijk betekenen voor ons (en met ons vele anderen) dat in de overgang naar ZE-logistiek BEV-trucks voor opschaling de boventoon zullen voeren mits snellaadinfra voldoende beschikbaar is. Met het oog hierop zou het ons inziens voor de efficiënte inzet van middelen wenselijker zijn om voor 2024 en 2025 het budget in verregaande mate te alloceren aan de aanschafsubsidie Zero-Emissie Trucks (AanZET) en om de thans voorgestelde regeling per 1 januari 2026 in werking te laten treden, met een inschrijving in 2025.

Met dank voor deze consultatie, zien wij uw reactie met belangstelling tegemoet middels de definitieve versie van de regeling.

Met vriendelijke groet,

Peter Leegstraten
Manager Transport Expertise
Albert Heijn transport



Mark van der Drift
CEO Cornelissen Groep



Simon Loos
Simon Loos Transport B.V.

