



Reactie TLN op de consultatie subsidieregeling waterstof in mobiliteit

TLN heeft de voorgenomen subsidieregeling voor waterstof in mobiliteit (SWiM) bestudeerd en maakt graag gebruik van de geboden gelegenheid om op deze consultatie te reageren.

Van truckleveranciers begrepen wij eerder dat de levering van waterstof-elektrische vrachtauto's 'af fabriek' vanaf 2026 kan worden verwacht. Om de klassieke kip-ei problematiek tussen voertuigen en tanklocatie te doorbreken, ondersteunt TLN van harte de subsidieregeling die nu voorligt.

De ontwikkeling van initiatieven met waterstof (H₂) aangedreven vrachtauto's en tankstations is precies wat de markt in deze prille fase nodig heeft.

TLN ondersteunt SWiM-subsidieregeling

TLN ziet de toepassing van vrachtauto's die rijden op waterstof als een wezenlijk onderdeel van de overstap naar zero emissieaandrijving in het goederenwegvervoer. In het algemeen geldt op dit moment qua (kosten)efficiëntie een voorkeur voor batterij-elektrische vrachtauto's maar niettemin is ook de inzet van H₂-voertuigen voor vervoer met zwaardere trucks en/of over langere afstanden een veelbelovende technologie.

Nieuwe technologie vergt duidelijke regels

De SWiM-regeling biedt ondersteuning aan ondernemers die samen met een tankexploitant waterstof-elektrische vrachtauto's (H₂EV) willen inzetten of die willen gaan rijden met een vrachtauto met een waterstofverbrandingsmotor (H₂ICE). Voor de H₂ICE dient naar ons idee nog een typegoedkeuring afgegeven te worden. Het lijkt ons van belang dat die stappen gezet worden voordat de subsidieregeling in maart volgend jaar van start gaat. Er is na de openstelling volgend jaar immers een beperkte periode voorzien om de aanvragen in te dienen.

De markt heeft snel behoefte aan duidelijkheid over de status van de H₂ICE-vrachtauto. In Brussel lijkt er weliswaar ruimte te zijn om deze motor te herkennen als een zero emissievariant. Voor toepassing in de aanstaande Nederlandse zero emissiezones is het voor transporteurs van belang hoe de Nederlandse overheid hiernaar kijkt en mee omgaat. Het betreft wellicht afstemming en besluitvorming die voorbijgaat aan deze subsidieregeling maar tegelijkertijd is het voor ondernemers juist van belang om voorafgaand aan de openstelling van de SWiM-regeling hierover duidelijkheid te hebben. TLN biedt graag aan om deel te nemen aan afstemmingsoverleg met het ministerie op dit vlak.

Waarborg gelijke kansen

De SWiM-regeling wordt toegepast op basis van het tenderprincipe hetgeen inhoudt dat kosteneffectieve subsidieaanvragen voorrang krijgen. De aanschafkosten van H₂EV- en H₂ICE-vrachtauto's ligt ver uiteen. De elektrische trucks met een brandstofcel zijn aanmerkelijk duurder dan de H₂ICE-trucks zoals ook blijkt uit de grote verschillen qua subsidieplafond voor de beide motoruitvoeringen. Wanneer de aanvragen voor beide motorvarianten gelijk behandeld worden, diskwalificeert dat feitelijk de aanvragen voor de H₂EV-technologie. Dat lijkt ons niet juist en ook niet de bedoeling. Wij adviseren hiervoor een waarborg op te nemen in de definitieve regeling.



Volume-eisen lijken broos

De regeling bevat afnamecriteria om een verlangd volume te realiseren ter ondersteuning van de businesscase voor ondernemers van zowel de tankexploitatie alsook van de vrachtauto's. Omdat er nog weinig ervaring is met het verbruik van waterstof in vrachtauto's (H2ICE en H2EV) lijkt het nuttig om hiervoor indicaties te geven in de subsidieregeling. Doordat er nog weinig ervaring in de markt is, lijkt het onnodig en administratief ingewikkeld om op dit vlak afnamegaranties voor getankte waterstof op te nemen in de regeling. Zelfs met een wezenlijke subsidie zullen transportondernemers hun voertuigen optimaal willen inzetten. Een onvoorziene prijsontwikkeling in de kosten van waterstof kan hen daarin matigen. Zulke marktaspecten laten zich niet voorspellen of regelen in een aanschafsubsidierегeling.

Voorrang naar locatie verdient een heroverweging

De voorgenomen SWiM-regeling kent een helder toekenningskader in de vorm van een puntensysteem. Enerzijds is het logisch dat er voorrang wordt gegeven aan tanklocaties die geprojecteerd zijn binnen een stedelijk knooppunt waarvan de definitie nog nadere uitwerking behoeft. Hiermee kan de overheid immers gelijktijdig voldoen aan de AFIR-richtlijn die eisen stelt aan de lidstaten van de EU voor de aanleg van alternatieve laad- en tankinfrastructuur voor wegvervoer. Anderzijds kan het zijn dat de vestigingsplaats van ondernemers met belangstelling voor de inzet van H2-trucks niet binnen de reikwijdte van de definitie stedelijk knooppunt valt. Niettemin zullen zulke bedrijven behoefte hebben om met hun voertuigen dicht bij huis te kunnen tanken. De inzet van H2-trucks kan ook juist voor transportbedrijven van belang zijn die verder aflaggen van stedelijke knooppunten. Het werpt de vraag op of de logica van de voorrangssystematiek van de overheid ook geldt voor het bedrijfsleven en of een voorrangsregeling een licht dan wel een bepalend karakter zou moeten hebben. Naar ons idee ontbreekt het op dit vlak nog aan ruimte voor nuancering.

Hernieuwbaar mag meer gewicht in de schaal leggen

De voorgestelde scoremethodiek houdt onder meer in dat aanvragers die bonuspunten verdienen indien zij afspraken maken voor de levering en het gebruik van hernieuwbare waterstof. Het potentiële voordeel bestaat uit 5 punten op een schaal van 70 punten. Omdat CO2-reductie het hogere doel is van deze omslag naar nieuwe technologie kunnen wij ons voorstellen dat de wegingsfactor voor de toepassing van hernieuwbare waterstof meer invloed zou kunnen hebben in de scoremethodiek.

20 oktober 2023

Transport en Logistiek Nederland

Rob Aarse
Beleidsadviseur