



Hytruck Consult & Partners (HCNP) maakt graag gebruik van de mogelijkheid om inbreng te leveren in de consultatie van de SWiM-subsidieregeling.

HCNP heeft kennisgenomen van de inbreng van het Noordhollands Waterstofconvenant en is het met alle onderdelen daarvan eens.

In aanvulling op de inbreng van het Noordhollands Waterstofconvenant geven we u graag het volgende mee.

Wat wij als zeer positief ervaren is de Retrofit-optie, waarmee de vervoerder een relatief jong voertuig beschikbaar kan stellen uit zijn eigen vloot zodat de totale investering kleiner wordt. Retrofitten is goed voor de circulariteit en bevordert een lange levensduur van het basischassis.

De focus op de combinatie van tankinfrastructuur en wagens is in principe een goede om het kip-ei dilemma te doorbreken. Succes is wel afhankelijk van het aantal goede voorstellen dat wordt ingediend en gehonoreerd.

Het opzetten van een project onder deze regeling gaat naar onze mening veel meer moeite kosten dan waarmee het Rijk rekening houdt in de inschatting van de administratieve lasten. Daarmee zullen ook de administratieve lasten sterk toenemen. Daar hebben we de volgende argumenten voor:

1. De subsidies in de regeling zullen niet genoeg zijn om een sluitende businesscase (TCO gelijk aan die van diesel) voor de transporteurs mogelijk te maken. Ook met 80% subsidie op de meerkosten blijft de wagen duurder. Overigens zijn de huidige meerkosten voor een echt zware FCEV-trekker momenteel ongeveer €550.000, zodat de maximale subsidie van €300.000 voor deze (voorkeurs)categorie wagens neerkomt op ongeveer 55%. Voor de echt zware H2 ICE trekker zijn de meerkosten momenteel nog onbekend. Het gerucht wil dat die meerkosten de eerste tijd tegen de €300.000 zullen belopen, zodat de maximale subsidie van €100.000 op die categorie dan rond de 33% zal zijn. De meerkosten voor de wagens zullen dus substantieel hoger uitvallen dan 20%.
2. De transporteur kan zulke substantiële meerkosten niet zonder meer dragen. Hij zal dus een afspraak moeten maken met de verlader(s), die bereid zullen moeten zijn om de meerkosten te financieren gedurende minimaal 4 jaar. Ervaring leert dat het notoir moeilijk is om verladers te verleiden tot dergelijk commitment. Daar gaat dus veel tijd en energie in zitten. Dit verhoogt de kosten voor het ontwikkelen van een project aanzienlijk. En het verlaagt de kans dat goede voorstellen ingediend worden.
3. De verplichtingen die de Corporate Sustainability Reporting Directive oplegt aan grote verladers zou in principe wel een reden zijn voor het geven van dergelijk commitment. Maar verladers zullen dat naar onze verwachting alleen willen doen als daar ook een duidelijke CO2-reductie mee gepaard gaat. Dit staat op gespannen voet met de

mogelijkheid die de uitbaters van waterstoftankinfrastructuur geboden wordt om tot eind 2035 grijze waterstof aan te bieden. Deze brengt immers weinig tot geen CO₂-reductie met zich mee. Overigens maakt de mogelijkheid om grijze waterstof aan te bieden tot eind 2035 het zeer onwaarschijnlijk dat het beoogde reductie-effect van 0,5 Mton CO₂ vanaf 2030 gehaald wordt. Voor de vervoerder zal de keuze dan eerder op Bio-LNG of HVO vallen. Bio-LNG zal binnen 3 jaar volop beschikbaar zijn en dit is voor vele vervoerders bekende techniek. HVO met bijna 90% CO₂ reductie kan in alle huidige Euro VI motoren. Daar hebben we wel mee te maken.

4. **Voor het bereiken van een acceptabele balans tussen enerzijds CO₂-reductie en anderzijds een acceptabelere prijs voor waterstof zouden wij** (zoals we eerder gedaan hebben in het rapport 'Iedere Ton Telt') **adviseren om een ieder jaar toenemende mengverhouding van de groene waterstof t.o.v. de grijze op te leggen met bijvoorbeeld ieder jaar 10% meer groene waterstof in de mix.**

5. Zoals we aangaven onder 3, zullen verladers naar verwachting groene waterstof eisen voordat ze commitment kunnen geven aan een project in het kader van SWiM. Die zal aan de pomp beduidend duurder zijn. Dan komt de vraag op of de verladers dezelfde reductie niet goedkoper kunnen realiseren door in te zetten op BEV. BEV ontwikkelt zich razendsnel: zowel de range als de laadsnelheid gaat momenteel hard omhoog. Verladers die de mogelijkheid hebben om zware laadinfra aan te leggen en ter beschikking te stellen van hun vervoerders, zullen naar alle waarschijnlijkheid niet in een waterstofproject stappen. Dat maakt de inspanning om verladers aan te sluiten dus nog groter voor de initiatiefnemers van een SWiM-project.
Dit maakt de kans kleiner dat er voldoende projectvoorstellen ingediend worden om het doel van de regeling (kickstart van waterstof in (zwaar) transport) te bereiken.
Het Rijk kan overwegen om bijdragen te verstrekken voor de ontwikkeling van goede projectvoorstellen.

Mede namens Jan Boudesteijn



Eric Beers
Voorzitter Hytruck Consult & Partners Coöperatie U.A.