

Reactie internetconsultatie – SWiM door Fountain Fuel

1. Algemeen

Fountain Fuel is tevreden met de aangekondigde regeling voor de subsidiering van waterstofvoertuigen en de exclusieve aandacht voor de waterstofvoertuigen en bijbehorende stations met ruimere budgetten, zodat opschaling ook echt vorm zal krijgen. Na uitgebreide bestudering van de regeling blijven ook vragen en opmerkingen over, die we graag willen delen om de regeling nog meer impact te geven en het doel van de regeling succesvol te realiseren. De belangrijkste hebben we hieronder per kopje aangegeven:

- o Dagomzet
- o Afzet kg H2 per voertuig
- o Efficiency ICE versus FCEV
- o Gerealiseerde stations versus nog te bouwen stations
- o Lease en andere betaalconstructies
- o Binnen sluiten van (semi)overheid
- o Stapelen van subsidies
- o Overige vragen/opmerkingen

2. Dagomzet

Er wordt uitgegaan van stations met een potentiële afname van minimaal 1000kg per dag en een minimale afzet van 30%. Hoewel wij met het ministerie van mening zijn dat dit een gezond uitgangspunt is voor de startsituatie van een station menen wij ook dat dit nooit een knock-out criterium kan en mag zijn als we in ogenschouw nemen dat de voertuigen met hogere afzet nog maar sporadisch in de markt zijn en dat met de voorgestelde subsidie nog steeds een flinke onrendabele top over blijft (tot 40%). Wij beschouwen deze afzet als nastrevenswaardig, maar dit zou niet als minimum voorwaarde mogen gaan gelden. **Kort samengevat stellen wij voor de regeling hierop aan te passen:**

- **Bij het afzetpercentage kan ook bestaande gemiddelde afzet van de laatste 2 maanden worden meegeteld.**
- **Indien ook bij meetellen van bestaande afzet minder dan 30% afzet wordt gerealiseerd is sprake van puntaftrek per elke 5% minder afzet, maar niet van een knock-out criterium.**

Indien de minimumeis wordt verlaten heeft dit als positief effect dat:

- Consortia die niet voldoen aan de minimum afzet toch een groot aantal 'groene' voertuigen op de weg kunnen krijgen. Daarmee wordt het doel van de subsidie nog steeds bereikt, namelijk een impuls geven aan het zwaar transport op waterstof in Nederland.
- Er geen nadeel is voor stations met grotere dagcapaciteit. Voor kleinere stations is het immers eenvoudiger om een consortium samen te stellen dat voldoet aan de 30% minimum afzet, terwijl er netto misschien minder voertuigen dankzij dat consortium gaan rijden.

3. Afzet H2 per kg per voertuig

In de huidige rekensystematiek, waarbij het aantal kg H2 per voertuig doorslaggevend is, lijkt vooral ingezet te moeten worden op de N3-trucks. Hoewel we het belang van de subsidie op zware voertuigen onderschrijven zien we dat de verbruikte kg H2/ per voertuig wel erg in het voordeel van deze N3-truck doorslaat. Wij zijn van mening dat de ca. 1 miljoen busjes in Nederland niet alleen via BEV-varianten kunnen rondrijden. Wij denken zelf dat de BEV-busjes de kortere afstanden voor hun rekening zullen nemen en de waterstofbusjes de langere afstanden. Hierdoor zal er bijna dagelijks getankt worden. **Wij stellen voor de regeling aan te passen voor de N1-voertuigen van 2 naar 3 kg per dag en overigens de 50% eis voor zware voertuigen in stand te houden, waarbij wij er voor zouden pleiten dat niet sprake is van een uitsluitingsgrond bij minder dan 50% N3-trucks, maar van puntaftrek.**

4. Efficiency van ICE versus FCEV

In de huidige systematiek wordt ICE gelijk gesteld aan FCEV, hoewel de aanschafkosten van een ICE voertuig aanmerkelijk lager zijn. In termen van efficiency scoort ICE evident lager (wij gaan uit van een factor 2), waardoor de H2-afname weliswaar hoger is, maar de CO2-winst geenszins. Ook blijft er sprake van NOx-uitstoot. Wij kunnen ons voorstellen dat in beperkte mate ICE-voertuigen worden gesubsidieerd, maar achten het logisch om snel de stap te maken naar FCEV-voertuigen om redenen hiervoor genoemd. **Wij stellen voor dat de regeling op dit punt wordt heroverwogen en een ICE voertuig een duidelijk lagere ranking krijgt in de totaalstelling dan een FCEV-voertuig. Wij denken hierbij aan minimaal een factor 2.**

5. Gerealiseerde stations versus nog te realiseren stations

In de regeling wordt uitgegaan van een onderscheid tussen bestaande stations en nog te bouwen stations. Stations waarvoor al verplichtingen zijn aangegaan, opdat tijdig de waterstofconfiguratie kan worden gerealiseerd (levertijden van meer dan 12 maanden zijn hier gebruikelijk), worden nu uitgesloten van de nog te realiseren stations. Wij stellen die aanpak te heroverwegen aangezien hiermee vaart maken expliciet wordt gestraft door de subsidieverstrekker. Ook ontstaat hierdoor de situatie dat de verdeling in middelen ten koste gaat van de bestaande stations. **Wij stellen voor de regeling op 2 punten aan te passen:**

- **Subsidie van de onrendabele top van een station wordt verstrekt indien nog niet met de bouw is gestart en geen opdracht is verstrekt voor de civiele werkzaamheden. Indien reeds opdracht is verstrekt voor bestelling van de apparatuur om redenen van snelheid wordt dit niet als uitsluitingsgrond beschouwd.**
- **De verdeling tussen bestaande stations en nog te realiseren stations dient te worden heroverwogen, waarbij de impact voor CO2-reductie doorslaggevend is.**

6. Lease en andere betaalconstructies van H2-voertuigen

In de startfase van de inzet van H2-voertuigen bestaat nog veel onzekerheid onder ondernemers over inruilwaarde, verzekeringen en onderhoudskosten. Door een leaseconstructie (zowel operational lease als financial lease) of pay-per-use constructie toe te staan, waarbij een leasemaatschappij eigenaar blijft van het voertuig voor minimaal 48 maanden kan naar verwachting een duidelijk grotere afname van voertuigen onder gebruikers worden gerealiseerd. Zeker voor de lichtere voertuigen (N1) zien we dit als

een welkome aanvulling, maar ook met pay per use zijn voor zwaardere voertuigen al goede ervaringen op gedaan. **Wij stellen voor de regeling op dit punt te verduidelijken:**

- **Lease of pay-per-use wordt uitdrukkelijk goedgekeurd, indien de leasemaatschappij of financier eigenaar wordt van de voertuigen.**

7. Binnen sluiten van (semi)overheden

(Semi)overheden worden nu nadrukkelijk uitgesloten van de regeling. Wij zien dat de hoge aanschafkosten voor de lagere publiekrechtelijke overheden een grote brug te ver zijn en huidige stimuleringsbudgetten niet voldoen, omdat hier de focus te veel op BEV-voertuigen ligt. Wij adviseren de lagere overheden en overige semioverheden binnen deze regeling te sluiten, omdat:

- Van deze partijen wordt verwacht dat zij koploper zijn in de mobiliteitstransitie.
- Er vaak geen toereikend budget is voor deze partijen en andere subsidies of budgetten niet blijken te passen.
- Het wagenpark van bijvoorbeeld gemeenten en waterschappen een goede bijdrage leveren voor deze startfase.

Wij stellen concreet voor dat de lagere publiekrechtelijke overheden worden toegelaten tot de regeling, waarbij zij alleen geen toestemming krijgen om subsidies te stapelen.

8. Stapelen van subsidies

Wij zijn na lezing van de regeling niet zeker dat de stapeling van subsidies, die is toegestaan bij stations ook is toegestaan bij voertuigen. **Wij stellen voor de regeling te verduidelijken op dit punt en de stapeling van subsidies toe te staan tot een maximale onrendabele top van 80%.**

9. Overige vragen en opmerkingen

Na lezing blijven nog een aantal vragen en opmerkingen over, die mogelijk kunnen worden verduidelijkt bij de definitieve regeling. Zie hieronder:

- A. Welke stations worden aangemerkt als zijnde AFIR-proof en stedelijke knooppunten? Tijdens de consultatie is genoemd dat er vier stations voldoen.
- B. Zijn de stations waarvoor CEF-subsidie is ontvangen en die aan het T-enT-netwerk liggen allen AFIR-proof. Hoe denkt het ministerie deze duidelijkheid te verschaffen?
- C. Zijn operationele stations louter stations waar al getankt kan worden?
- D. Worden voertuigen met een gewicht van 4250 KG aangemerkt als N2 of N1? Dit vanwege de uitzonderingsregel die enige tijd van kracht was. Of kunnen voertuigen die nu in de uitzonderingsregel zitten (dus N1) ook worden aangemerkt als N2?