

# REACTIE OG CLEAN FUELS CONSULTATIE

## SUBSIDIEREGELING WATERSTOF IN MOBILITEIT

**23 oktober 2023**

OG Clean Fuels heeft kennisgenomen van de concept-subsidieregeling Waterstof in mobiliteit die tot 23 oktober 2023 ter consultatie ligt. Graag geven wij onderstaand onze zienswijze op de voorgenomen regeling.

OG Clean Fuels is een toonaangevend bedrijf dat een gevarieerd aanbod van schone brandstoffen aanbiedt, variërend van bio-CNG/LNG gemaakt van organisch afval tot groene elektriciteit en waterstof voor elk type voertuig. OG Clean Fuels heeft op dit moment drie waterstoftankstations actief en wij zijn betrokken bij groene waterstofproductie in Nederland. Wij geloven dat waterstof een cruciale rol kan gaan spelen bij het bereiken van netto nul emissies wereldwijd. Wel denken wij dat, naast de inzet van elektriciteit en waterstof, ook biobrandstoffen concurrerender moeten worden ten opzichte van hun fossiele concurrenten.

Het doel is een zo snel mogelijke CO<sub>2</sub>-reductie en daarom moeten we gaan voor 'én...én'. Zowel inzetten op elektrificatie en waterstof op de lange termijn, als biobrandstoffen op de korte termijn. Uit de Klimaat- en Energieverkenning 2023 blijkt dat 55% CO<sub>2</sub>-reductie in 2030 verre van zeker is. Aanvullend beleid is daarom nodig. Zoals ook onderschreven in de brief 'plan en tijdspad voor verduurzaming van vrachtwagens', blijft het noodzakelijk om breed in te zetten op verschillende vormen van verduurzaming en duurzame brandstoffen te gebruiken waar batterij-elektrisch niet toereikend is. Met de vaststelling van de RED-III wordt het belang van hernieuwbare brandstoffen ook op Europees niveau bevestigd.

Wij geven u drie suggesties mee voor het toekennen van de subsidieregeling 'waterstof in mobiliteit'. Vervolgens zullen wij het belang van de inzet van biobrandstoffen uiteenzetten.

### Geografische spreiding

Het is essentieel dat tankinfrastructuur geografisch verspreid is. Wij willen hierbij benadrukken dat er niet alleen gekeken moet worden naar stedelijke knooppunten, maar dat er ook aandacht moet zijn voor stations in de buurt van economische kernzones, zoals logistieke hubs in Drachten, Heerenveen en Emmen. Wij begrijpen uiteraard dat voldaan moet worden aan de AFIR. Echter, de focus van deze regeling op tankstations langs de TEN-T is niet toereikend voor de positie van logistieke hotspots buiten dit netwerk. Juist op plekken buiten de TEN-T – waar minder vrachtverkeer rijdt – is een financiële stimulans voor de bouw van waterstoftankstations, vanwege de grotere onrendabele top, nodig. Wij vrezen dat de subsidie slechts gebruikt zal worden voor stedelijke knooppunten, waardoor, onder andere, grote delen van Noord-Nederland, vergeten zullen worden. **Daarom roepen wij op om bij het beoordelen van de aanvragen van de subsidie nadrukkelijk rekening te houden met geografische spreiding en dus ook middelen te reserveren voor stations buiten de TEN-T.** Er kan hierbij gedacht worden aan een soortgelijke regeling als voor de TAB2 CNG stations, waarbij er een koppeling wordt gemaakt tussen geografische spreiding en het percentage subsidie.

### Groene waterstof

**Verder willen wij dat grijze waterstof wordt uitgesloten voor deze subsidieregeling en uitsluitend aanvragen op basis van groene waterstof worden ingewilligd.** Het gebruik van groene waterstof is namelijk vele malen efficiënter voor het behalen van onze klimaatdoelstellingen, aangezien er bij de productie van groene waterstof, in tegenstelling tot de productie van grijze waterstof (dat zorgt voor een jaarlijkse uitstoot van 12.5 miljoen ton CO<sub>2</sub>), geen CO<sub>2</sub> vrijkomt. Bovendien is grijze waterstof op dit moment niet de norm bij de zeventien bestaande waterstoftankstations. Wij raden aan deze lijn in de toekomst door te trekken.

## Maximale subsidiebedrag

Ten slotte pleiten wij voor een verhoging van het maximale subsidiebedrag op voertuigen. Zelf zien wij grote potentie in M3-voertuigen. Echter, de huidige opbouw van de subsidieregeling lost het 'kip en ei' verhaal niet op. Op dit moment staat het 'maximum subsidiebedrag voertuigen' op 3 miljoen euro per consortium. Het maximum subsidiebedrag voor M3-voertuigen is 300 duizend euro. De aanschaf van tien M3-voertuigen zou dus gesubsidieerd kunnen worden met het inzetten van deze subsidie. Echter, een waterstoftruck kost ongeveer 600 duizend euro, terwijl een dieseltruck 180 duizend euro kost. Met de subsidie van 300 duizend euro zal een ondernemer dus zelf nog een bedrag van  $180 + 120 = 300$  duizend euro per voertuig (!) moeten betalen. Dit is een ongekend hoog bedrag, wat voor veel ondernemers gewoonweg niet haalbaar is.

Daar komt bovenop dat tien voertuigen niet genoeg zijn om de dagcapaciteit van 300 kg (30% van 1000kg) te halen. Een waterstoftruck kan ongeveer 25 kg tanken. Op basis van een dagcapaciteit van 300 kg moeten er dus twaalf M3-voertuigen worden aangeschaft. Het bedrag van 3 miljoen euro moet daarmee dus niet onder tien voertuigen worden verdeeld, maar onder twaalf. Dit vergroot de kosten voor de ondernemer. Hoe meer trucks erbij komen, hoe minder subsidie er per truck beschikbaar is. Zo brengen we de 'kip en het ei' niet dichterbij elkaar. **Daarom roepen wij op om het maximumbedrag van 3 miljoen en het subsidiepercentage per voertuig te verhogen.**

## Biobrandstoffen

Zoals gezegd helpt de inzet van biobrandstoffen ons bij het halen van onze klimaatdoelen. Met name de elektrificatie van zwaar langeafstandsvervoer is nog niet overal mogelijk. Bovendien is grootschalige beschikbaarheid van deze trucks ook pas in 2027/28 een realiteit. Daarom zien wij hernieuwbare biobrandstoffen als een goed alternatief. OG Clean Fuels pleit voor de stimulering van schone hernieuwbare biobrandstoffen, zoals Bio-CNG en Bio-LNG:

- Bio-CNG en Bio-LNG zijn sneller opschaalbaar dan elektrificatie (netcongestie) en waterstof (afhankelijk van groene waterstofproductie en inzet industrie)
- Bio-CNG en Bio-LNG zijn schoner. Stoten tot 90% minder CO<sub>2</sub> uit.
- Bio-CNG en Bio-LNG belasten op geen enkele manier bestaande netwerken. Grote investeringen zijn daarom ook niet nodig.
- Een grote inzet van hernieuwbare brandstoffen in mobiliteit vermindert de afhankelijkheid van fossiel uit het buitenland.
- De inzet van hernieuwbare brandstoffen bevordert een circulaire economie. Organische materialen, zoals mest of landbouwafval, worden gebruikt voor de productie van hernieuwbare brandstoffen, die rechtstreeks kunnen worden ingezet voor de verduurzaming van mobiliteit.

Om de inzet van biobrandstoffen te vergroten, roepen wij op om:

- Een laag of geen tarief in de vrachtwagenheffing voor trucks, die rijden op hernieuwbare brandstoffen, te hanteren.
- De aanschaf van schone voertuigen die rijden op hernieuwbare brandstoffen te stimuleren.
- Het ombouwen van verbrandingsmotoren naar schone technologieën te stimuleren.
- Hernieuwbare brandstoffen te stimuleren via betalen naar gebruik (BnG).

Samenvattend: Wij zijn optimistisch over het doel van de concept-subsidieregeling waterstof in mobiliteit. Wel voorzien wij enkele knelpunten die het 'kip en ei' verhaal niet oplossen. Graag zien wij naast een focus op **geografische spreiding**, op groene waterstof en op een **hoger maximaal subsidiebedrag voor voertuigen**, ook beleid dat erop gericht is de **inzet van biobrandstoffen in mobiliteit te stimuleren**.

Bedankt voor het lezen van onze reactie.

Als u nog vragen heeft, dan kunt u contact opnemen met:

Marcel Borger  
**CEO & founder OG Clean Fuels**  
borger@ogcleanfuels.com

