

Reactie internetconsultatie Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit

Hierbij reageren wij op de voorgenomen regeling voor waterstof in mobiliteit. Wij zijn van mening dat de regeling in de huidige vorm in onvoldoende mate bijdraagt aan het gestelde doel van de subsidie. Het gestelde doel is het stimuleren van zero emissie mobiliteit door middel van waterstof als volwaardige optie naast batterij-elektrisch vervoer. Belangrijk daarbij is het doorbreken van de patstelling tussen de uitrol van voertuig- en tankinfra, met als doel een bijdrage te leveren aan de doelstellingen voor een landelijk dekkend netwerk van waterstof tankstations.

Onderstaand gaan wij in op een aantal beperkingen die wij zien in de voorgestelde tijdelijke subsidieregeling zero emissie mobiliteit.

Grote onzekerheden rondom beschikbaarheid en levertijden trucks

Allereerst bestaan er grote onzekerheden en daardoor risico's omtrent de beschikbaarheid van waterstoftrucks in de looptijd van een project, zeker bij een maximale looptijd van 2 jaar. OEM trucks zullen naar verwachting pas op zijn vroegst in 2025/2026 beschikbaar komen en de technologie is nog relatief nieuw. Omdat de trucks nog niet beschikbaar zijn wordt het tevens lastig om ten tijde van de aanvraag al realistische offertes aan te leveren. Dit komt mede doordat de benodigde standaarden ontbreken en er nog veel onduidelijkheid heerst rondom de te gebruiken technologie (denk o.a. aan 350 bar versus 700 bar waterstofopslagsystemen). Ook bij retrofit geldt dat er momenteel niet genoeg aanbieders en capaciteit aanwezig is om de gevraagde aantallen trucks tijdig op de weg te krijgen. Wij zijn van mening dat een langere looptijd zou helpen om het mogelijk te maken de projecten uit te voeren binnen de gestelde termijn. Dit zou eventueel in combinatie kunnen met een hoger subsidiepercentage naarmate het project eerder is gerealiseerd, om te voorkomen dat transporteurs de kat uit de boom blijven kijken. Bovendien zijn de per locatie vereiste aantallen trucks erg hoog om de minimale afname te kunnen halen (al snel 12 stuks in het geval van N3 opleggetrekker).

Businesscase zelfs met subsidie niet rond te krijgen

Ook met deze subsidie blijven de kosten van de aanschaf en het gebruik van een waterstoftruck zeer hoog. Zelfs met subsidie is een waterstoftruck nog steeds significant duurder in aanschaf dan een diesel- of batterij-elektrische variant. Doordat hiernaast de operationele kosten ook een stuk hoger zijn is het momenteel niet mogelijk de businesscase voor de investering en de operationele inzet van een waterstoftruck rond te krijgen. Dit maakt dat – naast het gesignaleerde probleem van leveranties – de transporteurs en verladers zeer terughoudend zijn ten aanzien van de inzet van waterstoftrucks. Dit wordt onderstreept door het feit dat in de openstellingsronde van de AanZET subsidie in 2023 er nul aanvragen voor waterstoftrucks zijn ingediend.

Voorwaarden en subsidiepercentages niet interessant genoeg

De hoogte van de subsidiepercentages en de maximale subsidiebedragen maken de regeling onvoldoende interessant voor zowel houders van tankstations als voor transporteurs. Waterstof tankstations vereisen hoge investeringen, helemaal wanneer deze bij een druk van 700 bar moet opereren en meerdere vulpunten moet hebben. Een subsidiepercentage van 40 lijkt er vanuit te gaan dat de basisafname van 30% verzekerd is. De vraag is echter of dit in tijd realistisch is in verband met de grote onzekerheden omtrent de levering van waterstoftrucks. Hiermee zorgt de subsidie voor onvoldoende dekking van de risico's die een exploitant van tankstations moet nemen.

Bovendien zorgt de maximale subsidie per truck, in combinatie met de maximale subsidie van €3 miljoen voor alle voertuigen samen, er voor dat de subsidie van 80% van de meerkosten in de praktijk nooit gehaald zal worden. Hierdoor blijft de CAPEX te hoog om een serieus alternatief te vormen, zeker omdat de OPEX hoger is zowel op het vlak van bijvoorbeeld waardevermindering en verzekeringen als op vlak van de kosten van groene waterstof per kilogram.

Het is zeer onwaarschijnlijk dat zowel houders van tankstations als transporteurs een investeringsbeslissing willen nemen als de kans bestaat dat de trucks niet tijdig in gebruik worden genomen en de subsidie teruggevorderd wordt.

Bedenkingen bij locaties

Ten slotte hebben wij onze bedenkingen bij de keuze voor de locaties en de daaraan gekoppelde prioritering. Deze lijkt voornamelijk gedreven te worden door de AFIR-regelgeving, waarin is opgenomen dat in alle stedelijke knooppunten een waterstoftankstation met een dagelijkse capaciteit van 1.000 kilogram waterstof dient te komen. Voor de stedelijke knooppunten wordt verwezen naar bijlage 1 van de conceptregeling. Daarbij valt op dat de lijst met knooppunten vooral gebaseerd lijkt te zijn op de grootte van een stad en niet op de logistieke functie in relatie tot logistieke netwerken en het directe verzorgingsgebied van een knooppunt. Waar bijvoorbeeld de regio Venlo onbetwist tot de Europese top van logistieke hotspots behoort, valt een dergelijke regio klaarblijkelijk buiten de kaders die qua grootte aan stedelijke knooppunten zijn gesteld. Ook zorgt de prioritering van stedelijke knooppunten er voor dat overige locaties, met mogelijk hogere scores bij een aanvraag, per definitie buiten de boot vallen. Het zou logischer zijn om nadrukkelijker te kijken naar de logistieke functie van een locatie in relatie tot logistieke netwerken en het directe verzorgingsgebied en vanuit dat perspectief ook andere locaties, zoals in ieder geval tankstations gelegen aan de verschillende niveaus van het TEN-T netwerk en belangrijke transportcorridors, binnen de regeling te laten vallen.

Er is meer nodig dan alleen een subsidieregeling

Het is wat ons betreft zeer de vraag of de in de concept regeling geschetste kip-ei problematiek (“exploitanten van tankstations investeren niet omdat er geen voertuigen op waterstof rijden, en ondernemingen investeren niet in voertuigen omdat er geen waterstoftankstations zijn”) zal kunnen worden doorbroken met de voorgestelde subsidieregeling. Er zijn te veel variabelen, onzekerheden en daarmee samenhangende in het spel, die buiten de invloedssfeer van zowel exploitanten van tankstations als transporteurs vallen. Dat begint bij de beschikbaarheid en prijs van (groene) waterstof, die sterk bepalend zijn voor de operationele inzetbaarheid en de OPEX van de trucks. Het raakt aan de beschikbaarheid, de configuraties, de keuzevrijheden en de prijzen van trucks, die sterk bepalend zijn voor de CAPEX van de trucks. Dan hebben we het nog niet eens over de kant van de verladings en de consumenten, want die zullen ook bereid moeten zijn om meerkosten te gaan betalen voor transport. Er zijn tal van schakels in de keten die mede bepalen of waterstoftrucks een serieus alternatief worden voor zero-emissie transport en op welk moment hiervoor een kantelpunt ontstaat. De regeling zou ons inziens dan ook aan kracht kunnen winnen als meer aandacht wordt besteed aan het wegnemen van de risico's die samenhangen met keuzen die anders schakels in de keten maken.

Dit kan door flankerende maatregelen te treffen, zoals bijvoorbeeld:

- Zouden fabrikanten bijvoorbeeld bereid zijn sneller met waterstof trucks op de markt te komen, als parallel aan deze regeling een vorm van collectieve inkoop van waterstof trucks kan worden georganiseerd. Door vraag te bundelen kan fabrikanten immers ook een vorm van zekerheid over afname in tijd worden geboden, hetgeen tevens ten goede zal komen aan de prijs en versnelde beschikbaarheid van trucks.
- Iets dergelijks valt ook te overwegen als het gaat om de toelevering van groene waterstof in voldoende mate en tegen een voldoende aantrekkelijke prijs.
- Wettelijke maatregelen die denkbaar zijn om een verdere vergroening van zwaar transport en brandstoffen af te dwingen. Denk bijvoorbeeld aan de LKW-Maut (tol) in Duitsland om CO₂-uitstoot, geluidsnormen en de emissie van vrachtwagens terug te dringen in combinatie met vrijstelling voor emissievrije vrachtwagens.
- Maar ook draagt een succesvolle samenwerking en kennisdeling tussen zowel tankstation exploitanten, gebruikers en service en onderhoudspartijen bij aan het beoogde doel van de regeling. Hiertoe zou ondersteuning voor de vorming van samenwerking in het project (organiserend vermogen) en kennisdeling daarbuiten (learning by using) een belangrijke aanvulling zijn.

Stap in de goede richting, echter nog teveel haken en ogen

Wij zien de voorgestelde regeling als een waardevol initiatief om de uitrol van waterstof als energiedrager in mobiliteit een stimulans te geven. Ook steunen wij de voorgestelde insteek om de kip-ei situatie te doorbreken door een combinatie van een tankstation en voertuigen te subsidiëren. Echter zorgen beperkende voorwaarden in de regeling, in combinatie met de huidige ontwikkelingen in de markt en waterstoftechnologie, er voor dat risico's en barrières voor aanvragers ons inziens onvoldoende worden weggenomen.

Dit ligt deels aan de regeling zelf. Voornaamste aandachtspunten zijn wat ons betreft:

- maximale looptijd is te kort in combinatie met beschikbaarheid en levertijden voertuigen
- subsidiepercentages en maximale subsidie per voertuig niet afdoende
- de beperking ten aanzien van in aanmerking komende locaties

Hiernaast zijn er nog verschillende factoren en stakeholders, buiten de exploitant en de transporteur om, die tezamen een ecosysteem vormen dat relevant is om de geschetste kip-ei problematiek te kunnen doorbreken. De voorgestelde tijdelijke regeling kan daarbinnen een belangrijk stimulerend instrument zijn, maar om het doel van de regeling te kunnen realiseren zijn ons inziens aanvullende maatregelen nodig. Hiertoe is een aantal suggesties gedaan zonder daarin overigens volledig te zijn.

Dank voor deze mogelijkheid!

Wij stellen het zeer op prijs dat u ons in de gelegenheid hebt gesteld om feedback te geven op de voorgenomen wijziging van de regeling Waterstof in Mobiliteit. Mochten elementen uit onze reactie onvoldoende duidelijk zijn, dan lichten wij dat graag mondeling toe.

AC Adviseurs
tel. nr. 0513 648 854
mail: info@acadviseurs.nl