

Reactie Internetconsultatie Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit

RAI Vereniging sectie Zware Bedrijfswagens

23 oktober 2023

Inleiding

In 2050 wil Nederland klimaatneutraal zijn, en zo voldoen aan de Europese klimaatdoelen. De overheid wil een duurzame energiemix ontwikkelen met onder andere hernieuwbare elektriciteit. Waterstof is daarbij ook nodig, want niet alles is met elektriciteit te verduurzamen.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft een subsidieregeling opgesteld om waterstof te stimuleren binnen het wegvervoer. Ze geeft met de Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit (SWiM) een impuls aan zowel de tankinfrastructuur voor waterstof als de afname ervan door vervoerders. Aanvragen voor subsidie moeten worden ingediend door een consortium van tenminste 1 waterstoftankstation en minimaal 1 transport/logistiek onderneming waarmee het mogelijk wordt gemaakt om waterstoftankstations te realiseren en de meerkosten van de aanschaf van waterstofvoertuigen te subsidiëren. De focus ligt daarbij op zwaar logistiek vervoer.

Stimuleren van zero emissie mobiliteit door middel van waterstof als volwaardige optie naast batterij-elektrisch vervoer is het doel. 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 waterstoftankstations die voortkomen uit het Klimaatakkoord en de Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR). Door de combinatie van voertuig- en tankinfra wordt voor een basisafname van waterstof gezorgd.

Reactie RAI Vereniging op de internetconsultatie

RAI Vereniging is van mening dat de ambitieuze klimaat-doelstellingen van 2030 en 2050 alleen bereikt kunnen worden met een gebalanceerd, technologie-neutraal overheidsbeleid waarin alle technologieën die bij kunnen dragen aan het realiseren van de doelstelling een kans krijgen.

Kern van de transitiestrategie is het overstappen van de huidige fossiele brandstoffen als diesel en benzine op duurzame technologieën zoals elektriciteit, waterstof en hernieuwbare brandstoffen. Belangrijk hierbij is om het overheidsbeleid niet volledig te focussen op batterij elektrische voertuigen, maar om ook ruimte te bieden aan zuinigere voertuigen die al dan niet gebruik maken van hernieuwbare brandstoffen en voertuigen die door waterstof worden aangedreven.

De overstap van conventioneel aangedreven voertuigen naar zero emissie voertuigen is niet goedkoop. Grote investeringen zijn nodig. Niet alleen moeten de fabrikanten van trucks investeren in nieuwe aandrijflijnen en hun productieprocessen hierop aanpassen. Ook vervoerders en verladers moeten hun logistieke processen aanpassen. Daarnaast moet er een adequate laad- en tankinfrastructuur aangelegd worden in combinatie met een toereikend onderliggend elektriciteitsnetwerk en toereikende productie van waterstof. Hierbij is financiële stimulering noodzakelijk.

RAI Vereniging is daarom zeer verheugd met het actieve beleid vanuit de overheid om de Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit te introduceren en daarmee waterstof als energiedrager te stimuleren binnen de transitie naar duurzaam wegvervoer. RAI Vereniging juicht ook toe dat de subsidieregeling voorziet om zowel de tankinfrastructuur voor waterstof op te zetten als de afname ervan door vervoerders te stimuleren.

Naast de waardering voor de inzet van de subsidieregeling wil RAI Vereniging graag nog enkele zaken onder de aandacht brengen in deze consultatie:

1. **Beschikbare middelen infrastructuur ontoereikend**
 - De subsidieregeling voor Waterstof in Mobiliteit (SWiM) is bedoeld voor het realiseren van de waterstoftankinfrastructuur gecombineerd met de aanschaf van waterstofvoertuigen.
 - De ambitie van het kabinet vanuit het Klimaatakkoord om 50 waterstoftankstations te realiseren in 2025 ligt aanzienlijk hoger dan het aantal geëist in het AFIR-voorstel (16).
 - Het beschikbare SWiM budget voor 2024 is € 30mln en voor 2025 is het € 60mln. De maximale subsidie die een consortium kan aanvragen is maximaal € 5mln (€ 2mln voor het te realiseren waterstoftankstation en € 3mln voor de waterstofvoertuigen). Dit lijkt op het eerste oog ontoereikend om het gestelde Nederlandse doel van 50 waterstoftankstations in 2025 te gaan halen.
2. **Beschikbare middelen voertuigen ontoereikend**
 - Meerdere fabrikanten zijn waterstofvoertuigen aan het ontwikkelen en deze ontwikkeling vergt enorme investeringen. De hogere aanschafprijzen ten opzichte van diesellootvoertuigen vormen een obstakel voor ondernemers om de overstap te maken van conventioneel aangedreven voertuigen naar een zero emissie waterstof- of batterij elektrisch voertuig, zeker in de eerste introductiejaren.
 - Daarom zijn subsidies noodzakelijk om onder andere de transport- en logistiekondernemers de transitie te laten maken naar waterstof aangedreven voertuigen.
 - Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft aangegeven dat de subsidieregeling SWiM gecombineerd kan worden met onder andere de subsidieregelingen als SEBA, AanZET en de SSEB mits de gestelde voorwaarden voor de aanvraag van de verschillende subsidies niet wordt overschreden.
 - Er staat in de voorgestelde SWiM beschreven dat mogelijk bestaande regelingen als AanZET en SEBA aanzienlijk aangepast zouden moeten worden om specifiek toe te kunnen passen op waterstofvoertuigen.

- RAI Vereniging vraagt daarom het ministerie om inzichtelijk te maken op welke manier deze voorwaarden van gestapelde subsidieregelingen over de periode 2024 – 2030 invloed hebben op de hoeveel subsidie die een transport- of logistiekondernemer kan aanvragen binnen het consortium zodat beoordeeld kan worden in hoeverre de totale subsidieverstrekking toereikend is.
- RAI Vereniging pleit er ook voor om de hiervoor genoemde (gecombineerde) subsidieregelingen, zeker in de beginjaren van de transitie, door te zetten zolang het nodig is om de overstap naar waterstofvoertuigen mogelijk te maken.

3. Minimaal 50% capaciteit ingevuld door trucks

- Voor een geldige SWiM aanvraag moet het consortium bestaan uit 1 waterstoffankstation en minimaal 1 transport-/logistiek onderneming waarbij minimaal 50% van de basisafname van het tankstation voor waterstof voor rekening komt van zware bedrijfswagens.
- Door in te zetten op zwaar logistiek vervoer stimuleert de overheid vooral het volume in afname van waterstof wat uiteindelijk zou moeten leiden tot een lagere prijs aan de pomp.
- RAI Vereniging staat achter deze aanpak om de aanleg van infrastructuur te combineren met de aanschaf van waterstofvoertuigen waardoor ook de afname van waterstof gestimuleerd wordt.
- RAI Vereniging is ook voorstander voor een goede verdeling van de aanschaf van lichte en zware bedrijfswagens binnen een consortium zodat het subsidiebedrag evenredig tot zijn recht kan komen aan beide categorieën. Hiermee wordt voorkomen dat niet maar 1 categorie bevoordeeld wordt bij het toekennen van de subsidie.

4. Subsidietabel voertuigen naar GCW aanpassen

- Het subsidiebedrag voor nieuwe emissievrije waterstofvoertuigen is afhankelijk van de voertuigcategorie en het gemiddelde dagverbruik per voertuig (zie tabellen hieronder). Het ministerie van IenW heeft hiermee een verband proberen te leggen tussen de categorie en het gemiddelde verbruik per voertuig. Grotere en zwaardere voertuigen verbruiken meer waterstof en kunnen dan ook naar verhouding meer subsidie aanvragen.
- In de voorgestelde subsidietabel (zie hieronder) dat er tussen de voertuigen uit de N3 categorie onderscheid wordt gemaakt tussen voertuigen met en zonder oplegger. RAI Vereniging is van mening dat het gemiddelde verbruik van een combinatie niet alleen beperkt blijft tot een N3 met en zonder oplegger, maar dat het gemiddelde verbruik ook toeneemt voor een voertuig uit een willekeurige categorie met bijvoorbeeld een aanhanger.
- RAI Vereniging staat achter de verdeling van subsidie in verhouding tot de afname. RAI Vereniging is echter van mening dat het gewicht van de combinatie (GCW) een beter criterium is om onderscheid te maken voor het toekennen van een verbruiksafhankelijke subsidie. Door deze benadering toe te passen kan bijvoorbeeld een bakwagen met aanhanger van 30 ton evenveel aanspraak maken op subsidie als een trekker met oplegger van 30 ton.



ZWARE BEDRIJFSWAGENS

- RAI Vereniging geeft daarmee het advies om het subsidie toewijzingsmodel voor alle voertuigcategorieën te wijzigen naar een verdeling op basis van GCW. Een concreet voorbeeld van deze aanpassing kan zijn voor voertuigen in de N3 categorie:
 - N3 brandstofcel met GCW < 30 ton
 - N3 brandstofcel met GCW > 30 ton
 - N3 waterstofverbrandingsmotor met GCW < 30 ton
 - N3 waterstofverbrandingsmotor met GCW > 30 ton
- RAI Vereniging stelt zich graag bereid indien gewenst om mee te denken in het aanpassen van de subsidietafel naar GCW voor de overige voertuigcategorieën.

Voorgestelde subsidietafel vanuit de SWiM:

Categorie	Maximaal subsidiebedrag	Maximaal subsidiepercentage
N1	50.000	80% meerkosten
N2 brandstofcel	150.000	
N2 waterstofverbrandingsmotor	50.000	
N3 brandstofcel, bakwagenchassis	180.000	
N3 brandstofcel, opleggetrekker	300.000	
N3 waterstofverbrandingsmotor, bakwagenchassis	60.000	
N3 waterstofverbrandingsmotor, opleggetrekker	100.000	
M1	100.000	
M2	150.000	
M3 brandstofcel	300.000	
M3 waterstofverbrandingsmotor	100.000	

Voertuigtype	Verbruik per dag (365d)
N1	2 kg/d
N2	8,2 kg/d
N3 bakwagenchassis	11 kg/d
N3 opleggetrekker	25 kg/d
M1	3,5 kg/d
M2	6,6 kg/d
M3	18 kg/d

5. Overgebleven subsidie doorschuiven

- De totale subsidie die de overheid in de periode 2024 – 2030 beschikbaar stelt is opgeteld € 235mln.
- Per jaar is een subsidieplafond vastgesteld door de minister.
- RAI Vereniging pleit ervoor om in het geval er subsidiegelden overblijven in een jaar deze door te schuiven naar het opvolgende jaar. Hiermee blijft het totaal beschikbaar gestelde budget inzetbaar voor waterstoftankinfrastructuur en waterstofvoertuigen.

6. Realisatietermijn te kort

- In de voorgestelde subsidieregeling is gesteld dat de subsidieontvanger is verplicht het project binnen 24 maanden na de subsidieverlening af te ronden.
- Deze termijn is gesteld onafhankelijk van het stadium waar de aanvraag voor een omgevingsvergunning zich in kan bevinden. Ook moeten alle te bestellen voertuigen binnen deze termijn op kenteken staan.
- RAI Vereniging is van mening dat dit een belemmering is om te participeren in een consortium. Indien omgevingsvergunning vertraging opleveren, een factor buiten de beïnvloedings sfeer van de transporteur, kan het als gevolg hebben dat vrachtwagen niet gekentekend kan worden.
- RAI Vereniging kan zich voorstellen dat de voertuigen niet eerder besteld gaan worden dan dat de onherroepelijke omgevingsvergunning is afgegeven door de betreffende overheid. RAI Vereniging wil daarmee haar zorg uitten dat de doorlooptijd om tot een onherroepelijke omgevingsvergunning te komen de maximale realisatietermijn van 24 maanden ernstig kan schaden.
- RAI Vereniging pleit er dan ook voor om de realisatietermijn te verruimen door deze te splitsen in een maximale termijn voor het verlenen van de omgevingsvergunning van bijvoorbeeld 6 maanden waarna de maximale termijn van 24 maanden voor de realisatie van het project inclusief het op kenteken zetten van de bestelde voertuigen pas ingaat na de ontvangst van de onherroepelijke omgevingsvergunning.



Standpunt RAI Vereniging en duurzaam wegtransport

Het is de uitgesproken ambitie van RAI Vereniging om op het gebied van duurzaamheid de klimaatdoelstellingen van Glasgow op een realistische manier helpen te bereiken.

Het grootste effect om de klimaatdoelstellingen te realiseren wordt volgens RAI Vereniging bereikt met een slim en Europees afgestemd transitiepad van fossiele brandstoffen naar zero-emissie brandstoffen. Om de transitie op gang te brengen is doelgerichte financiële stimulering noodzakelijk. De investeringen voor een bedrijf die wil overstappen naar zero emissie vervoer zijn immers aanzienlijk.

Belangrijk hierbij is om het beleid niet volledig te focussen op batterij elektrische voertuigen, maar om ook ruimte te bieden aan waterstof aangedreven voertuigen en zuinigere voertuigen die al dan niet gebruik maken van hernieuwbare brandstoffen.

De laad- en tankinfrastructuur is een kritische succesfactor. Een succesvolle uitrol van nieuwe technologieën slaagt alleen als er een adequate laad- en tankinfrastructuur wordt gerealiseerd. Hiervoor zijn aanpassingen aan het elektriciteitsnetwerk noodzakelijke en is er op grote schaal intelligente oplaadinfrastructuur met decentrale en duurzame energieopwekking en -opslag nodig.

Tot slot is het volgens RAI Vereniging essentieel dat Nederland zich committeert aan Europees milieubeleid en niet op eigen initiatief nog weer stringentere eisen formuleert. Dit wisselende beleid leidt tot ongewenste neveneffecten die het bereiken van de milieudoelstellingen ondermijnen.