

Date: 23 oktober 2023

Consultatie subsidieregeling waterstof in mobiliteit

Doelgroep van de consultatie

Op 25 september werd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de 'wijziging besluit energie voor vervoer voor verhoging jaarverplichting 2024' voorgelegd voor internetconsultatie. Deze consultatie eindigt op 23 oktober.

VEMOBIN reageert op deze consultatie als vertegenwoordiger van de doelgroepen:

- Waterstoftankstation exploitanten;
- Producenten van waterstof

VEMOBIN en de leden zijn geïnteresseerd in verduurzaming van transport via alle technologiesporen.

- VEMOBIN en haar leden zetten in op energiestations voor alle soorten energie voor mobiliteit.
- VEMOBIN en haar leden steunen de brede toepassing van hernieuwbare energie en andere brandstoffen en gassen met een betere CO2 prestatie, om de CO2-emissies van mobiliteit en transport te reduceren.
- VEMOBIN en haar leden stellen dat alle CO2 reducerende technieken en brandstoffen nodig zijn om de CO2 reductiedoelen te halen.

Reactie op de subsidieregeling waterstof in mobiliteit

VEMOBIN verwelkomt een regeling die waterstof in mobiliteit stimuleert. Tegelijkertijd constateert VEMOBIN dat de regeling een hoge ambitie (minimaal twee aanvragers moeten samen tot een kloppend project komen) combineert met een grote mate van detail en schotten in deze regeling.

VEMOBIN denkt dat deze regeling meer kans van slagen heeft als de regeling minder complex wordt, met minder beperkende voorwaarden. Het alternatief dat VEMOBIN hier neerzet, stuurt op:

- Zoveel mogelijk inzet van zware waterstof voertuigen, vanuit de overtuiging dat waterstof vooral een energiedrager is, die past in de energiemix voor het zwaar transport.
- Zo hoog mogelijke inzet van de te realiseren waterstofpunten.
- Het aantal coördinatie fricties tussen de aanvragende partijen te verlagen.
- Vertrouwen op dat de tendervorm van de subsidie de meest competitieve aanvragen zal honoreren.

Hiertoe stelt VEMOBIN het volgende voor:

- Pas de aanvraag voor het vulstation aan, dat 40% van de te maken kosten subsidiabel zijn. Verwijder het plafond €2 miljoen. Andere subsidieregelingen moeten meegenomen worden bij het onder het 40% plafond blijven. Het waterstof tankstation krijgt niet meer dan 40% subsidie.
- Beloon niet alleen de potentie om voorbij een dagcapaciteit van 1000 kg op te kunnen schalen, maar maak ook de casus waarin het consortium kans ziet al direct een vulpunt met een hogere dagcapaciteit te realiseren en daar de minimale basisafname bij te kunnen verzorgen.
- Bereid de regeling voor bestaande stations uit in die zin dat stations die niet voldoen aan AFIR-regels, ook zonder opwaardering een aanvraag kunnen doen voor de subsidiabele aanschaf van voertuigen. Deze stations zouden een aanvraag voor voertuigen moeten kunnen doen voor minimaal 30% van de capaciteit en maximaal 60%. Deze stations zijn niet allemaal geschikt om uit te bereiden, maar kunnen wel een basis zijn voor een vervoerder om op waterstof te gaan rijden.
- Ken voor de zwaar wegvervoer delen in de aanvraag (N2 en N3) een subsidie van 80% van de onrendabele top ten opzichte de prijs van het referentievoertuig.

- Ken voor de andere voertuigen een 60% subsidie toe van de onrendabele top ten opzichte van de prijs van het referentievoertuig.
 - o Reden 1: deze voertuigen profiteren van de mogelijkheid tot inzet in zero emissiezones. De eigenaren kunnen een business case overleggen, die een (beperkte) meerprijs rechtvaardigt.
 - o Reden 2: de regeling beoogt met voorrang zware voertuigen op de weg te krijgen, de andere typen dienen om flexibiliteit in de pool te brengen. De subsidiepercentages stralen dat nu ook uit.
- Verwijder de plafondbedragen voor voertuigen uit de regeling. De systematiek van de tender moet bewaken dat de leveranciers van waterstofvoertuigen gedisciplineerd worden om de catalogusprijs niet op te drijven met het zicht op de regeling.
- Includeer M1 voertuigen met 8 zitplaatsen in de regeling, naast gehandicaptenvervoer. Reden: taxibedrijven schrijven vaak met een mix van voertuigtypen in op een aanbesteding.
- VEMOBIN pleit niet voor een regeling zonder plafond. Als plafond kan worden gehanteerd dat maximaal het aantal waterstofvoertuigen dat optelt tot 60% van de basisafname subsidiabel is. Daarboven zijn de voertuigen niet subsidiabel

De voornaamste reden voor bovenstaande voorstellen is om de samenwerkingen binnen de beoogde consortia te vergemakkelijken. VEMOBIN onderschrijft de ketenaanpak die de staatssecretaris voorstaat. Deze aanpak is echter wel complex qua organisatie: twee partijen moeten in gezamenlijkheid een kloppende businesscase voor een nieuwe aandrijflijn en energiedrager uitdokteren. Door minder beperkende voorwaarden in de subsidie te verwerken, beoogt VEMOBIN dat de consortia makkelijker kunnen landen op een gezamenlijk plan.

Rest ons u veel succes toe te wensen bij de behandeling van alle ingekomen visies op deze consultatie. Voor aanvullende informatie kunt u zich wenden tot: J.M. Koopmans, mkoopmans@VEMOBIN.nl