

Datum: 23 oktober 2023**Onderwerp:** NLHydrogen consultatiereactie Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit

Reactie NLHydrogen op het concept van de subsidieregeling voor waterstof in mobiliteit (SWiM)

NLHydrogen en haar leden verwelkomen op hoofdlijnen de subsidieregeling voor waterstof in mobiliteit. Hierna geven wij ook enkele aandachtspunten en daarbij horende oplossingsrichtingen mee.

Eerst en vooral zijn wij blij dat de subsidie er op gericht is om de patstelling tussen uitrol van voertuig- en tankinfrastructuur te doorbreken: zonder waterstofvoertuigen namelijk geen waterstoftankinfrastructuur en andersom. Door deze te combineren in de subsidieregeling kan de tankinfrastructuur bij de start van de exploitatie in ieder geval rekenen op een basisafname. We gaan ervan uit dat naast deze SWiM-regeling ook verder ruimte gecreëerd blijft worden voor subsidieregelingen die de bestaande tanklocaties ook de mogelijkheid biedt om in vraag te groeien.

Deze regeling is in ieder geval een stap in de goede richting om zero-emissie mobiliteit door middel van waterstof als volwaardige optie naast batterij-elektrisch vervoer te laten bestaan. Er is namelijk een hogere subsidie-intensiteit voor alle aspecten van waterstofvervoer nodig tot de achterstand op batterij-elektrisch vervoer is ingelopen. Als we de ambities en het potentieel ervan willen waarmaken is er flink wat ondersteuning nodig per waterstofvoertuig. Ondersteuning voor waterstof in de mobiliteitssector zal namelijk ook een belangrijke bijdrage leveren aan het urgente probleem van netcongestie. De ontlasting van het net door waterstoftankmogelijkheden levert een cruciale bijdrage.

Onderstaand schetsen wij onze belangrijkste aandachtspunten voor de verdere uitwerking van de subsidieregeling.

1. De kracht van de subsidieregeling is niet voldoende groot om aan de ambities te voldoen

Positief is dat de SwiM een langjarige regeling is tot 2030. Dit biedt het benodigde perspectief om projecten te kunnen ontwikkelen. Desalniettemin vrezen wij dat de regeling niet krachtig genoeg is. Ervan uitgaande dat de RFNBO-target van 1% overeenkomt met 2,9 PJ aan hernieuwbare waterstof, betekent dit dat ongeveer 3900 trucks/bussen nodig zijn om die hoeveelheid af te nemen (aangenomen dat dit volledig in wegtransport opgenomen is). De SwiM zal ca. €200 miljoen beschikbaar hebben (inclusief terugsluis vrachtwagenheffing). Met de maximale subsidies van €2 miljoen voor een vulpunt en €3 miljoen voor waterstofvoertuigen, zijn er maximale subsidiebedragen van €80 miljoen voor vulpunten en €120 miljoen voor waterstofvoertuigen. Er van uitgaande dat deze voertuigen allemaal fuel cell trucks/bussen zijn, dewelke max. €300k subsidie krijgen, komen we uit op ca. 400 trucks/bussen die gedurende de hele

looptijd van de SwiM tot 2030 de weg op gestuurd kunnen worden. 400 van de 3900 is slechts ca. 10% van de benodigde trucks/bussen om aan het Europese RFNBO-transportdoel te kunnen voldoen.

Daarnaast is het belangrijk om zekerheid te hebben dat de subsidiebedragen beschikbaar komen en dat er een transparante verdeling is van bedragen over de jaren. Dit maakt het mogelijk dat project initiators projecten kunnen ontwikkelen anticiperend op het ter beschikking komen van subsidie. We verwachten dus dat in de beginjaren de investeringen en de daaraan verbonden kosten nog hoog liggen. Wij verwachten dat indien de hogere budgetten in de beginjaren gealloceerd worden, er eerder een markt voor Original Equipment Manufacturers gecreëerd wordt.

2. Verleng de realisatietermijn

De realisatietermijn van de projecten is momenteel gezet op 24 maanden na de subsidieverlening. Dit is echter in de meeste gevallen te kort. Zo is er onzekerheid ten aanzien van de snelheid waarmee de bouw van tankinfrastructuur kan worden gerealiseerd, mede vanwege de stikstofproblematiek. NLHydrogen pleit dan ook voor een langere termijn waarbij het belangrijk is dat er minimaal 1 jaar met de voertuigen daadwerkelijk gereden is. Alleen dan kan een goede balans worden opgemaakt. Daarom pleiten wij voor een realisatietermijn van 60 maanden.

3. Maak aanschaf van waterstoftrucks aantrekkelijk

De verdeling van de caps op waterstofvoertuigen en waterstoftankstations van respectievelijk €3 miljoen en €2 miljoen brengt een risico op versnippering met zich mee, terwijl opschaling juist het doel zou moeten zijn. Schaalvoordelen verlagen de subsidie-intensiteit van projecten, en vergroten het perspectief door truck-producenten om over te gaan op serieproductie.

Om te vermijden dat er niet voldoende opschaling tot stand komt pleiten wij ervoor om (ook) een algemene cap in te stellen van €5 miljoen per consortium, maar dat de betrokken partijen enige flexibiliteit hebben om de budgetten over beide elementen te verdelen. Uiteraard moet vermeden worden dat op die manier budget naar bestaande tankstations gaat en dient ervoor gewaakt te worden dat de subsidie-intensiteit voor verschillende voertuigen evenwichtig is. Door verdelingspercentages in te bouwen in plaats van harde caps zouden deze uitwassen vermeden kunnen worden en kan de patstelling tussen uitrol van voertuig- en tankinfrastructuur toch doorbroken worden.

In algemene zin is op dit moment de aanschaf en het gebruik van een waterstoftruck in Nederland onvoldoende aantrekkelijk. Duitsland loopt hierin voor op Nederland. Omdat het beleid in Duitsland verder is ontwikkeld, is de prijs van waterstof aan de pomp ook lager: doordat de afzetmarkt groter is kunnen kosten worden gedeeld door een grotere groep afnemers en dalen de kosten. De Duitse beleidsinstrumenten kunnen ook in Nederland zeer effectief zijn om de aanschaf van waterstoftrucks te stimuleren. Voor meer details verwijzen we naar de NLHydrogen reactie op de consultatie over de [terugsluis vrachtwagenheffing](#).

4. Overbrug het verschil tussen diesel- en waterstofprijzen

Naast de aanschafprijs is ook de prijs aan de pomp van waterstof voorlopig nog een obstakel voor vervoerspartijen om over te stappen. Conventionele brandstoffen worden, onder andere door invoering van emissiehandel in de mobiliteit steeds duurder, terwijl duurzame waterstof naar verwachting door verdere opschaling van de productie, steeds goedkoper zal worden. In de tussentijd dreigt echter vertraging. Hier zouden (Carbon) Contracts for Difference (CfDs) een uitweg kunnen bieden om vrachtvervoerders toch nu al over te laten stappen op waterstoftrucks. Dergelijke CfDs compenseren vrachtvervoerders voor het prijsverschil tussen diesel en waterstof. De CfDs zullen automatisch uitfaseren naarmate diesel duurder, en waterstof goedkoper wordt.

5. Eisen en scoringsmethodiek

Voorrangregeling tankstations op stedelijke knooppunten

Wij begrijpen dat deze subsidieregeling haar oorsprong vindt in de eisen van de Alternatieve Fuels Infrastructure Regulation (AFIR). In lijn hiermee krijgen aanvragen voor tankstations die op een stedelijk knooppunt liggen (indien daar nog geen AFIR-proof tankstation aanwezig is) voorrang in de regeling. In brede zin is het belangrijk deze wet te zien in combinatie met voldoende vraag. De focus op deze knooppunten is gezien de wetgeving begrijpelijk, maar het is in deze en/of toekomstige subsidieregelingen van belang dat er ook voldoende ruimte gecreëerd wordt/blijft worden voor vulpunten op andere locaties, alsook dat er aandacht gegeven wordt aan de in de AFIR-genoemde transportcorridors (TEN-T netwerk). De bedrijvigheid van waterstofvoertuigen bevindt zich namelijk niet altijd in de directe omgeving van de stedelijke knooppunten, maar vaak ook daarbuiten. Daarnaast is het belangrijk op te merken dat boven de Amsterdam-Enschede-lijn weinig stedelijke knooppunten liggen. Er moet vermeden worden dat dit deel van het land buiten de boot valt onder deze subsidieregeling.

FCEV versus H2ICE

Wij zijn verheugd dat met SWiM zowel het gebruik van waterstof in verbrandingsmotoren (H2ICE) als met FCEV kan worden ondersteund. Voor wat betreft de technologie van de waterstofvoertuigen in de regeling is het belangrijk een gelijke appreciatie te hanteren. Dit wil zeggen dat zowel de waterstof-elektrisch aangedreven voertuigen als de waterstofverbrandingsmotor (H2ICE) evenveel ruimte en kansen moeten krijgen. Een aandachtspunt in de huidige opzet van de regeling is echter dat FCEV moeilijk zal kunnen 'concurreren' met H2ICE. De subsidie-intensiteit uitgedrukt in gevraagde subsidie ten opzichte van bespaarde CO₂ zal sterk in het nadeel uitvallen van FCEV. H2ICE moet een subsidieplafond van €100K en FCEV met een plafond van €300K maar vergelijkbare CO₂-reductie betekent dat je voor 1 FCEV truck 3 H2ICE voertuigen kunt aanschaffen waardoor de CO₂-reductie ook 3 keer zo groot zal zijn. Doordat de subsidie-intensiteit voor H2ICE lager is, scoor je met andere woorden in de huidige scoringsmethodiek hoger. NLHydrogen verzoekt dan ook om voor dit probleem een oplossing te zoeken.

Voor projectontwikkelaars is een bijkomende cruciale randvoorwaarde dat er snel duidelijkheid komt over de toegang van H2ICE-voertuigen in de zero emissie-zones.

Dagcapaciteit

Voor wat betreft de dagcapaciteit is deze in de conceptregeling SWiM gedefinieerd als het aantal kilogram waterstof dat een waterstoftankstation per dag kan laten tanken. Deze grootheid zegt echter op zichzelf weinig over de vraag of een tankstation in staat is om met een acceptabele wachttijd een bepaalde hoeveelheid zware voertuigen te laten tanken. De bezoekenmomenten van een HRS kennen namelijk bepaalde profielen die ertoe leiden dat er pieken ontstaan in het aantal vrachtauto's en bussen dat per uur getankt moet worden. Dit wordt bepaald door de capaciteit van het station en de vulsnelheid. Tevens moet vermeden worden dat op de HRS'en vooral "slowfill" vulpunten worden geïnstalleerd; deze zijn namelijk niet geschikt voor heavy-duty. Wij verzoeken dan ook om deze parameters (capaciteit en vulsnelheid, i.e. geen slowfill) ook als vereisten op te nemen in de regeling, om te komen tot een acceptabele wacht- en vultijd ook tijdens piekuren.

Betrouwbaarheid

Daarnaast valt op dat de betrouwbaarheid van het station niet gedefinieerd is. Wij beseffen dat deze parameter moeilijk objectief te beoordelen valt, maar adviseren om hier desondanks aandacht aan te besteden. Dit kan door een minimale uptime (96%) te verlangen van het station (te meten in het eerste jaar na inbedrijfsname).

Light commercial vehicles en categorie voertuigen

De AFIR vereist dat HRS'en in stedelijke gebieden (bij een stedelijk knooppunt) ook een tapzuil voor light commercial vehicles of personenauto's heeft. Om de markt in de volle breedte te kunnen bedienen, adviseren wij om dit criterium ook als vereiste op te nemen.

Voor wat betreft de voertuigcategorieën wordt in de huidige regeling de categorie M1 (5+1) genoemd, dewelke naar onze inschatting verwijst naar rolstoelbusjes. Wij vragen ons af of de regeling onder deze categorie ook taxibusjes begrijpt. Aangezien taxi's grootverbruikers zijn in de steden en de rolstoelbus eigenlijk altijd ook een taxiregistratie betreft, vinden wij dat de taxibusjes ook onder deze categorie moeten vallen.

In ieder geval dient er voldoende subsidiebudget beschikbaar te zijn om in de verschillende gebruikscases van waterstof in mobiliteit te voorzien.

Hernieuwbare waterstof

We ondersteunen het beperkte gewicht dat momenteel in de scoringsmethodiek aan hernieuwbare waterstof gegeven wordt gezien het tot nog toe beperkte aanbod ervan. Naarmate het aanbod van hernieuwbare waterstof toeneemt, dient de inzet van hernieuwbare waterstof in toekomstige rondes van de subsidieregeling verder worden beloond.

Quantitative risk assessment

NLHydrogen suggereert om als de minimale vereiste voor de subsidie niet het ter inzage liggen van een vergunning te laten zijn, maar het hebben van een QRA waaruit blijkt dat de beoogde tanklocatie op die plek een vergunning kan krijgen. Met een QRA-eis kan voorkomen worden dat subsidie wordt verleend aan partijen die op een aangevraagde locatie geen waterstof tankstation kunnen realiseren. Met deze

aanpassing zou veel tijd (ca. 1 jaar) en geld bespaard kunnen worden met het aanvragen van een vergunning voor een locatie waar vervolgens geen subsidie voor verleend wordt.

Dit kan in de scoring minder punten opleveren, maar we willen vermijden dat aanvragers volledig uitgesloten worden van de regeling omdat ze enkel een QRA hebben.

We onderkennen dat enkel een QRA echter geen absolute garantie over de projectrealisatie is. Zekerheid dat projecten gerealiseerd worden, is zowel voor bedrijfsleven als overheid cruciaal om investeringen te doen. Wij denken graag met u mee hoe deze realisatie zekerheid zo goed mogelijk kan worden ingeschat.

Waterstofkwaliteit

Tot slot wordt zowel van de fossiele als hernieuwbare waterstof die getankt zal worden verwacht dat de zuiverheid ervan minimaal 99,999% bedraagt. Waterstofzuiverheid is voor het gebruik in waterstof-elektrische voertuigen van cruciaal belang. Er moet daarom tijdig worden nagedacht over zuiveringsinstallaties (ingeval de waterstof uit een transport- en/of distributienet komt) op strategische plekken in het netwerk.

6. De subsidieregeling is niet geschikt voor het Openbaar Vervoer

Ten aanzien van waterstof voor het Openbaar Vervoer (OV) is deze regeling niet geschikt. Allereerst omdat de regeling een tenderprocedure is die qua doorlooptijd niet past in de korte doorlooptijden van een OV-aanbesteding. Een vervoerder moet ruim 2 jaar van tevoren in een kort tijdsbestek van enkele maanden inschrijven en kan dan niet de subsidie meenemen omdat niet duidelijk is of hij die krijgt op dat moment. De tenderprocedure voor de SWiM loopt dan namelijk nog of moet zelfs nog beginnen.

Daarnaast wil een OV-vervoerder meestal zijn eigen tankstation op zijn stalling en niet bij een publiek tankstation tanken. Dat voldoet dus niet aan RED III.

De grootste blokkerende factor in het OV is echter de waterstofprijs en niet de prijs van het voertuig. Dit komt omdat in het OV diesel niet meer toegestaan is en een waterstof-elektrisch bus ongeveer dezelfde CAPEX heeft als een batterij-elektrische bus. Voor een operatie van 50 waterstofbussen in één concessie kom je al gauw €3 miljoen OPEX per jaar te kort t.o.v. batterij-elektrisch, met name t.a.v. energiekosten.

Daarom pleiten we voor een aparte, specifieke regeling voor waterstof in het OV die deze problemen aanpakt en waarbij de nadruk ligt op het verlagen van de energiekosten i.p.v. een aanschafsubsidie.

Ook in deze context kunnen (Carbon) Contracts for Difference (CfDs) een uitweg kunnen bieden om OV-bedrijven over te laten stappen op waterstofbussen.

Het is belangrijk daarbij te constateren dat waterstofbussen nu al in ruime mate beschikbaar zijn en dat de keuze voor waterstof-elektrisch i.p.v. batterij-elektrisch in het OV ruimte op het net overlaat voor andere ambities t.a.v. elektrificering (zoals voor bebouwde omgeving, mobiliteit, stadsdistributie, industrie, etc.).