

**Datum**

30 augustus 2023

**Onderwerp**Reactie internetconsultatie  
terugsluis vrachtwagenheffing**Contactpersoon**

Joyce.conings@nlhydrogen.nl

## Reactie NLHydrogen op het concept-stimuleringspakket 2024-2025 en concept-meerjarenprogramma 2026-2030 terugsluis vrachtwagenheffing

NLHydrogen en haar leden verwelkomen op hoofdlijnen het initiatief van het concept-stimuleringspakket en -meerjarenprogramma voor de terugsluis van de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing voor innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. Na deze inleiding geven wij vier aandachtspunten en daarbij horende oplossingsrichtingen mee met betrekking tot waterstof. Samengevat pleiten wij voor het laten aansluiten van de terugsluis vrachtwagenheffing bij de financieringsbehoeften van de 2030-doelstellingen, het later terugbetalen van de voorfinanciering en het aantrekkelijker maken van zowel de aanschaf als het gebruik van waterstofvoertuigen.

Stimulering van waterstof in het wegverkeer is van groot belang voor de innovatie en verduurzaming van de vervoerssector. De door Ekinetix in opdracht van ministerie IenW uitgevoerde strategische verkenning concludeert dan ook dat waterstof-elektrische mobiliteit complementair is aan batterij-elektrische mobiliteit.<sup>1</sup>

We zijn tevreden met het gebruik van de term “waterstofvrachtvervoer” in het concept-meerjarenprogramma. Door gebruik hiervan lijkt er ruimte te komen voor inzet van waterstofverbrandingsmotoren naast Fuel Cell Electric Vehicles (FCEV). Het is van belang dat de verdere ontwikkeling van beide (en eventuele andere opties) in de uitwerking gerealiseerd worden. Dit zal helpen om de adoptie van waterstof in het wegvervoer te bespoedigen tegen lagere maatschappelijke kosten.

Hieronder gaan wij verder in op de aandachtspunten en daarbij horende oplossingsrichtingen.

### **1. Laat terugsluis vrachtwagenheffing aansluiten bij financieringsbehoeften 2030-doelstellingen**

De vrachtwagenheffing levert, met EUR 250 miljoen per jaar, veel geld op. Deze gelden worden echter verdeeld over vijf grote uitdagende verduurzamingsdoelen waardoor versnippering dreigt. Daardoor biedt de heffing nog onvoldoende ondersteuning voor de vereiste opschaling van zero-emissie vervoer. Dit wordt bevestigd door de Panteia-studie, die groei tot 2030 laat zien, en versnelde opschaling daarna.<sup>2</sup> Zonder stevigere ondersteuning blijft een dergelijk groeipad echter buiten bereik omdat het investeringsperspectief voor marktpartijen troebel blijft. Zo kunnen eerder vastgestelde doelstellingen niet worden gehaald. De Routekaart Waterstof stuurt op 5.000-10.000 waterstoftrucks op de weg in 2030,

<sup>1</sup> Ekinetix. (December 2021). Waterstof in mobiliteit 2030: Strategische verkenning.

<sup>2</sup> Panteia. (November 2022). Sectorstudie Transport en Logistiek: Inzetten op zero emissie alleen is niet voldoende voor realiseren CO2-ambities.

ondersteund door 50 XL vulstations.<sup>3</sup> Dergelijke aantallen geven zicht op een volwassen markt, en nodigen marktpartijen uit om te investeren, maar zijn alleen haalbaar met voldoende ondersteunend beleid.

In het concept-meerjarenplan wordt berekend dat EUR 10 tot 20 miljoen per jaar zal gaan naar het vergoeden van een deel van de onrendabele top van combinaties van voertuigen en waterstoftankinfrastructuur. De regeling biedt nog geen overtuigend pad naar een volwassen markt. De additionele gelden kunnen helpen om een paar extra vulpunten te realiseren. Deze vulpunten hebben echter alleen toekomstperspectief als het aantal trucks op de weg blijft groeien.

Daarnaast lijkt de verdeling van deze netto-opbrengsten tussen de verschillende beoogde maatregelen onevenwichtig. Met name de verhouding tussen de stimulering voor batterij-elektrisch vrachtvervoer en waterstofvrachtvervoer is ons inziens geen adequate weerspiegeling van het belang van moleculen voor vrachtvervoer. Waterstof(vracht)vervoer bevindt zich momenteel in een vroegere ontwikkelingsfase met daardoor hogere aanschafkosten dan batterij-elektrisch (vracht)vervoer.

In bredere zin zal er een hogere subsidie-intensiteit voor alle aspecten van waterstofvervoer nodig zijn tot de achterstand op batterij-elektrisch vervoer is ingelopen. Als we de ambities en het potentieel ervan willen waarmaken zal er dus meer ondersteuning nodig zijn per waterstofvoertuig.

## **2. Het belang van voorfinanciering en het naar achteren verschuiven van de terugbetaling**

Wij zijn blij dat het belang van voorfinanciering meegewogen is in het conceptprogramma en hopen dat het voorbehoud omgezet wordt tot een definitieve besluitvorming deze in te voeren. Het zo snel mogelijk beschikbaar komen van budgetten is noodzakelijk om de transitie op gang te helpen. Wij scharen ons daarbij achter het idee van een terugbetalingsregeling. Een terugbetaling in de jaren 2026 en 2027 is echter erg vroeg, met name omdat de vrachtwagenheffing naar verwachting op 1 juli 2026 ingevoerd zal worden. Dit zou betekenen dat in dat jaar slechts de helft van de geschatte inkomsten opgehaald kunnen worden, terwijl volgens het conceptprogramma wel al het volledige voorgefinancierde budget uit 2024 terugbetaald dient te worden.

Daarnaast hebben bedrijven en ondernemers met name aan het begin van de regeling behoefte aan het subsidiebudget om innovaties en verduurzamingsmaatregelen te realiseren. Aangezien de transitie op dat moment nog volop gaande is verwachten we dat in de beginjaren de investeringen en de daaraan verbonden kosten nog hoog liggen. Wij raden daarom aan de terugbetalingsregeling bijgevolg in de laatste jaren van het meerjarenprogramma te laten vallen, wanneer de markt op gang getrokken is.

## **3. Maak aanschaf van waterstoftrucks aantrekkelijk**

Op dit moment is 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 lager: doordat de afzetmarkt groter is kunnen kosten worden gedeeld door een grotere groep afnemers en dalen de kosten.

---

<sup>3</sup> Nationaal Waterstof Programma. (November 2022). Routekaart Waterstof.

Er zijn vier specifieke beleidsinstrumenten die tezamen Duitsland voorloper maken. Deze maatregelen kunnen ook in Nederland zeer effectief zijn om de aanschaf van waterstoftrucks te stimuleren.

Ten eerste heeft Duitsland een vrijstelling voor de “Maut” (vrachtwagenheffing) als gereden wordt met een zero-emissie vrachtwagen.<sup>4</sup> Ten tweede heeft Duitsland een hogere aanschafsubsidie voor zero-emissie voertuigen die kan op lopen tot 80% van de meerkosten t.o.v. een referentie dieselvrachtwagen of ander equivalent.<sup>5</sup> Ten slotte zal Duitsland nog een extra CO<sub>2</sub>-belasting introduceren voor de transportsector vanaf december 2023 die zero-emissie rijden opnieuw goedkoper zal maken dan rijden met een fossiele brandstof aangedreven vrachtwagen.<sup>6</sup> Dat de Duitse aanpak alvast werkt, blijkt uit de groei in waterstofgebruik en aanschaf van waterstofvoertuigen.

#### **4. Contracts for Difference om het verschil tussen de diesel- en waterstofprijs te overbruggen**

Naast de aanschafprijs is ook de prijs aan de pomp van waterstof voorlopig nog een obstakel voor vervoerspartijen om over te stappen. De ruimte om kostenverhogingen in het energieverbruik te dragen is beperkt, zoals ook in het hoofdstuk ‘Totstandkoming’ van het concept-meerjarenplan wordt onderstreept. Vervoerspartijen hebben aangegeven dat, hoewel zij groot belang hechten aan hernieuwbare brandstoffen als overgangstechnologie naar emissieloos vrachtvervoer, zij hier slechts in zeer beperkte mate middelen voor vrij willen maken.

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.

Om vrachtvervoerders toch nu al over te laten stappen op waterstoftrucks kunnen (Carbon) Contracts for Difference (CfDs) een uitweg bieden. Dergelijke CfDs compenseren vrachtvervoerders voor het prijsverschil tussen diesel en waterstof. De CfDs zullen automatisch uitfaseren naarmate diesel duurder, en waterstof goedkoper wordt.

---

<sup>4</sup> Pölös Zsófia. (2 mei 2023). Proposed German road tolls could increase costs by 70-80% for hauliers. Lees meer op: <https://trans.info/german-road-toll-increase-338746>.

<sup>5</sup> Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz. Förderung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge. Lees meer op: [Förderdatenbank - Förderprogramme - Förderung von leichten und \(foerderdatenbank.de\)](https://foerderdatenbank.de).

<sup>6</sup> Pölös Zsófia. (2 mei 2023). Proposed German road tolls could increase costs by 70-80% for hauliers. Lees meer op: <https://trans.info/german-road-toll-increase-338746>.