

**Van**

Jacqueline Vaessen (directeur a.i.)

**Contactpersoon**

Joyce.conings@nlhydrogen.nl

**Datum**

13 mei 2024

**Onderwerp**

Consultatiereactie Subsidieregeling aanschaf emissieloze touringcars

NLHydrogen schaart zich achter het doel van de Subsidieregeling aanschaf emissieloze touringcars, namelijk om de luchtkwaliteit in steden te verbeteren en bij te dragen aan de gewenste CO<sub>2</sub>-afname door de aanschaf van emissieloze touringcars te stimuleren. Wij zouden echter graag zien dat de subsidieregeling naast batterij-elektrische touringcars ook opengesteld wordt voor touringcars op waterstof. Door de waterstof elektrische varianten toe te voegen, zal deze transitie sneller verlopen en met een hogere servicegraad voor de uiteindelijke doelgroep. Hieronder benadrukken wij graag het belang van (bijkomende) stimuleringsmaatregelen voor waterstofvoertuigen, waaronder touringcars, alsook de bredere maatschappelijke rol van waterstof in de mobiliteitssector.

**Belang van voldoende stimuleringsmaatregelen**

In het Klimaatakkoord is een doelstelling geformuleerd voor 100% emissieloze mobiliteit in 2050. Naast onder meer batterij elektrisch en biobrandstoffen is een complementaire rol weggelegd voor waterstof bij het invullen van deze mobiliteitsdoelstelling. Het gebruik van waterstof in de mobiliteit wordt ook door de Europese Unie nadrukkelijk gestimuleerd met beleid en (subsidie-)instrumenten.<sup>1</sup> Zo geldt er voor de mobiliteitssector een bijmengplicht van 1% Renewable Fuels of Non-Biological Origin (RFNBO's), i.e. hernieuwbare waterstof.

De subsidieregeling aanschaf emissieloze touringcars focust enkel op nieuwe batterij-elektrische touringcars. Voor wat betreft touringcars op waterstof wordt er verwezen naar de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit, paragraaf Waterstof in Mobiliteit, oftewel de zogenaamde SWiM-regeling. De openstelling van de SWiM is vanzelfsprekend een cruciale stap voor veel ondernemers en dus de uptake van waterstof in de mobiliteitssector, maar dit zal naar alle waarschijnlijkheid niet voldoende zijn om voldoende voertuigen en waterstoftankstations te realiseren die nodig zijn voor het behalen van het bovengenoemde 1% RFNBO transport subdoel uit de Renewable Energy Directive.

De SwiM zal namelijk 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 touring cars zijn, dewelke max. €300k subsidie krijgen (voertuigcategorie M3), komen we uit op een maximum van ongeveer 400 touringcars die gedurende de hele looptijd van de SwiM tot 2030 de weg op gestuurd kunnen worden.

---

<sup>1</sup> Hierbij gaat het onder meer om de RED II, de herziening daarvan in de RED III, de AFIR en de overkoepelende Fit-for-55- en RePowerEU-voorstellen. Deze leggen lidstaten mogelijk verplichte doelstellingen op voor de toepassing van waterstof in de mobiliteit en bieden instrumenten om het gebruik van duurzame energiedragers, waaronder waterstof, te stimuleren.

Ons inziens is de verhouding tussen de stimulering voor batterij-elektrisch vervoer en waterstofvervoer geen adequate weerspiegeling van het belang van moleculen voor onder andere touringcars. Juist voor touringcars is waterstof een passende brandstof omdat touringcars relatief zwaar zijn en lange afstanden aaneengesloten afleggen. Hierbij is wel van belang dat waterstofvervoer zich nog in een vroegere ontwikkelingsfase bevindt dan batterij-elektrisch. Dit maakt dat een relatief hogere subsidie nodig is om waterstofvervoer concurrerend te maken, onder andere vanwege relatief hogere aanschafkosten.

In bredere zin zal er gedurende een langere periode een hogere subsidie-intensiteit voor alle aspecten van waterstofvervoer, waaronder touringcars, 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.

### Maatschappelijk belang

Een greep uit de bijdrage die waterstof in (weg)mobiliteit kan leveren aan het energiesysteem en strategische positie van Nederland:

- Mobiliteit biedt de mogelijkheid om waterstof te helpen opschalen in ons energiesysteem. Eenvoudigweg omdat er op weg ca. 1 miljoen lichte bedrijfswagens, 146.000 zware vrachtvoertuigen en 8.800 (OV) bussen zijn die in aanmerking komen om te verduurzamen met waterstof elektrische aandrijflijnen (zogenaamde Fuel Cell Electrical Vehicles).<sup>2</sup> Ook van 10.000.000 personenauto's in Nederland kan een deel op waterstof rijden. Daarnaast zijn er ook mogelijkheden om waterstofvoertuigen met een verbrandingsmotor te ontwikkelen (H2ICE) die op korte termijn de transitie naar waterstof in mobiliteit kunnen versnellen.
- Met alleen batterij-elektrische voertuigen blijkt de bovengenoemde doelstelling vandaag de dag niet uitvoerbaar en zullen waterstof-elektrische voertuigen hier voor de versnelling moeten gaan zorgen. Daarnaast zijn waterstofvoertuigen niet (direct) afhankelijk van het stroomnet en zijn er nauwelijks schaarse grondstoffen nodig om deze te produceren.
- Het levert een belangrijke bijdrage aan het urgente probleem van netcongestie. De optimalisatie van de laad- en tankinfrastructuur voor respectievelijk batterij-elektrisch en waterstof elektrisch kan het elektriciteits- en laadpalennet ontlasten. Een gecombineerd BEV- en FCEV-systeem, bijvoorbeeld, biedt de mogelijkheid om miljarden aan infrastructuur te besparen.<sup>34</sup> Voor verdere toelichting hierover, zie [Bijlage: economisch voordeel gecombineerd BEV- en FCEV-systeem](#).
- Het is een sector die gewend is hogere prijzen te betalen voor hun energie dan de industriële grootverbruikers: de meerkosten voor duurzame waterstof kunnen zodoende tegen lagere publieke kosten worden geabsorbeerd. De inzet in mobiliteit zal positief bijdragen aan de productie en import van hernieuwbare waterstof.

<sup>2</sup> Gebaseerd op cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek: [https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/vervoermiddelen-en-infrastructuur/vrachtvoertuigen#:~:text=Begin%202023%20stonden%20er%20ruim,voor%20oplegger%20\(58%20procent\)](https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/vervoermiddelen-en-infrastructuur/vrachtvoertuigen#:~:text=Begin%202023%20stonden%20er%20ruim,voor%20oplegger%20(58%20procent)).

<sup>3</sup> [The Road to Net Zero](#), McKinsey for Clean Hydrogen Partnership, augustus 2022.

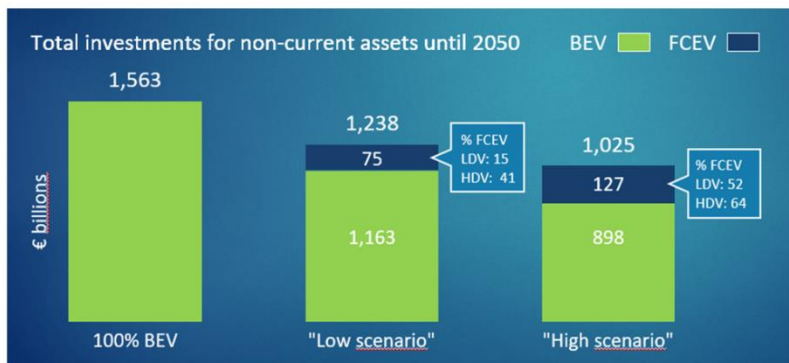
<sup>4</sup> [Comparative Analysis of Infrastructure for Germany](#), Forschungszentrum Jülich, 2018.

- Veel kennis, kunde en kapitaal (i.e. (onderzoek naar) innovatieve technologieën, tankstation-exploitanten, voertuigbouwers, etc.) zijn in Nederland aanwezig. Deze helpen niet alleen de doelstellingen te realiseren, maar dragen ook bij aan de gunstige concurrentiepositie van Nederland en de werkgelegenheid voor de bevolking.

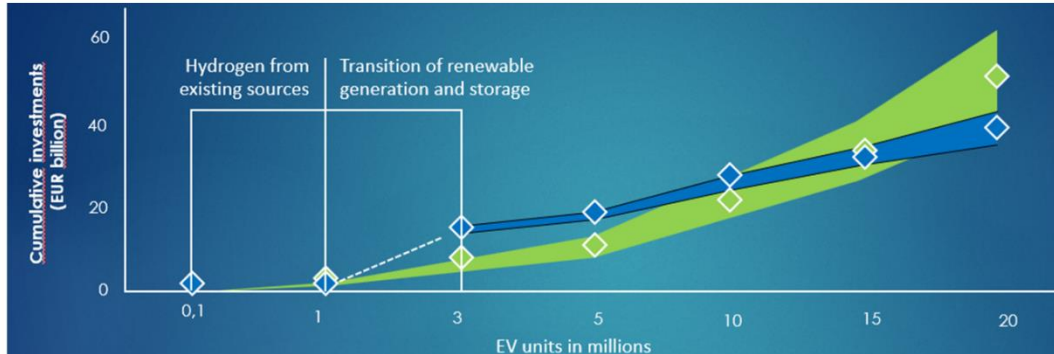
## Bijlage: economisch voordeel gecombineerd BEV- en FCEV-systeem

- "Low" scenario costs 20% less than 100% BEV.
- "High" scenario with costs 34% less than 100% BEV.

A combined H2 refueling infrastructure for commercial vehicles and passenger cars is most cost efficient.



<sup>1</sup> Source: "The Road to net Zero" (McKinsey for Clean Hydrogen Partnership 2022).



### Conclusions:

- Initial cost for electric charging is low – but it increases non-linearly with the number of vehicles.
- The cost for a hydrogen refueling station depends mainly on the size – and remains constant in the roll-out.

<sup>2</sup> Source: "Comparative Analysis of Infrastructures for Germany" (FZ Jülich).