

# Beleidskompasformulier voor internetconsultatie

## Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit (SWiM) – update 2026

### ∞ Wie zijn belanghebbenden en waarom?

#### Hulpvragen

- Wie zijn direct of indirect belanghebbenden bij het betreffende vraagstuk?  
Producenten van waterstof, OEM's, waterstof tankstation exploitanten, commerciële partijen als transportondernemers, verladers en andere logistieke partners zowel uit het MKB als uit het grootbedrijf.
- Wie beschikken er over relevante kennis over en ervaring met het vraagstuk?  
Producenten van waterstof, OEM's, waterstof tankstation exploitanten, commerciële partijen als transportondernemers, verladers en andere logistieke partners zowel uit het MKB als uit het grootbedrijf.
- Op welke wijze zijn belanghebbenden tot nu toe in de verschillende fasen van het beleidstraject betrokken?  
Voor oorspronkelijke regeling: webinar (17 april 2023), consultatiebijeenkomst met stakeholders o.a. (tankstationhouders, vervoerders, voertuigbouwers) 12 september 2023 en internetconsultatie (september 2023);  
Voor wijzigingsregeling per 2026: Consultatiebijeenkomst 11 maart 2025, diverse gesprekken indieners SWiM 2024 en 2025 en internetconsultatie (november 2025).

### 1. Wat is het probleem?

#### Hulpvragen

- a) Wat is het probleem?
  - Er is sprake van een patstelling in de ontwikkeling van tankinfrastructuur, gecombineerd met bijbehorende voertuigen. Zonder voertuigen geen tankinfra, en zonder tankinfra geen voertuigen.
  - Met nationale en Europese subsidies is een pijplijn aan projecten mede gefinancierd, die onvoldoende tot uitvoering komen door de patstelling. Investerings in tankstations, ook met subsidie, worden uitgesteld en soms afgesteld door het ontbreken van afzetmogelijkheden op korte termijn.

- Bovendien is de onrendabele top van zowel tankinfrastructuur als voertuigen nu te hoog voor marktpartijen om zonder aanvullend beleid van Rijksoverheid te investeren in één van beide kanten van de patstelling.
- Combinatie patstelling en hoge onrendabele top maakt dat noodzakelijke opschaling en bijbehorende daling in de kosten, zowel in de investeringskosten van de tankinfrastructuur als in de prijs van groene waterstof, niet tot stand komt.
- De eerste generatie reeds gerealiseerde tankstations en tankstations in ontwikkeling heeft overwegend onvoldoende capaciteit voor gebruik voor het zwaar transport en kwalificeren daarmee ook niet voor de AFIR. Volgens de AFIR zijn grotere tankstations nodig met meer capaciteit. Dit vereist grote investeringen zonder uitzicht op een dekkende exploitatie op korte of middellange termijn.

b) Wat zijn de oorzaken van het probleem?

- Waterstof in mobiliteit is een nieuwe toepassing, waardoor deze markt zich nog in een vroege fase van ontwikkeling bevindt. Waterstof is een volwassen toepassing in onder andere industrie en chemie, maar daar gaat het nog om toepassing van grijze waterstof (op basis van fossiele grondstoffen) in plaats van groene waterstof (op basis van hernieuwbare elektriciteit).
- Als gevolg van vroege fase markt: hoge meerkosten voertuigen en tankinfrastructuur (capex) en hoge kosten van waterstof aan de pomp (opex).

c) Wat is de omvang van het probleem?

Komende decennia moet de transportsector de omslag maken naar zero-emissie (ZE) De verwachting is dat dit niet volledig wordt ingevuld door batterijen, maar dat een aandeel waterstof nodig zal zijn. Dit moet zich komende jaren tot een volwaardig alternatief voor zero emissie in zwaar vervoer ontwikkelen, om te voorkomen dat de verduurzaming van de mobiliteitssector vertraagt.

d) Wat is het huidige beleid en wat heeft de evaluatie opgeleverd?

Het huidige beleid richt zich op het realiseren van een landelijke basisinfrastructuur van waterstoftankstations en het stimuleren van de afname van waterstof. Dit gebeurt hoofdzakelijk via de Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit (SWiM). In deze regeling worden tegelijkertijd de realisatie van waterstoftankstations als de aanschaf van waterstofvoertuigen gerealiseerd. In 2024 en 2025 is de regeling al opengesteld geweest met een budget van respectievelijk 28 en 40 miljoen euro. Bij beide openstellingen was er sprake van een overtekening van de regeling. De SWiM is daarmee effectief bij het oplossen van de patstelling (zie 1a).

Naast de SWiM wordt het gebruik van waterstof in mobiliteit gestimuleerd via de AanZET regeling, MIA en Vamil. Ook wordt de productie van groene waterstof gestimuleerd via de OWE.

e) Wat gebeurt er als de overheid niets doet (Nuloptie)? Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Dan komt de ontwikkeling van vraag en aanbod onvoldoende op gang, daardoor kan het alternatief voor batterij-elektrisch zich onvoldoende ontwikkelen en zijn er voor bepaalde soorten vervoer minder mogelijkheden om tot zero-emissie vervoer te komen.

## 2. Wat is het beoogde doel?

### Hulpvragen

- a) Wat zijn de beleidsdoelen?
- Hoger doel: zero-emissie doel en klimaatneutraliteit – 2 opties openhouden
  - Het doorbreken van de patstelling tussen de uitrol van voertuig- en tankinfra. Met als doel een bijdrage te leveren aan de ambitie uit het Klimaatakkoord van 50 waterstoftankstations in 2025, aan de Europese verplichtingen volgend uit AFIR (eisen waterstoftankinfrastructuur: tankstation langs TEN-T netwerk en bij alle stedelijke knooppunten) en RED3 en aan de behoefte aan waterstof trucks in de transportmarkt.
  - Door de combinatie van voertuig- en tankinfra in de subsidieregeling kan de tankinfra bij start van de exploitatie in ieder geval rekenen op een basisafname, terwijl hiermee voor gebruikers van de voertuigen een betrouwbare landelijke tankinfrastructuur wordt beoogd.
  - Hierdoor wordt een noodzakelijke randvoorwaarde gecreëerd voor de logistieke sector om te investeren in waterstofvoertuigen voor zwaar wegvervoer. Daarnaast krijgen de exploitanten van tankinfra het perspectief van afname en doorgroei van de afname van waterstof. Zo krijgen zij zicht op een gezonde toekomstige exploitatie en krijgen de vrachtwagenfabrikanten (OEM's) zicht op een serieuze markt.
  - Een evenwichtige en landelijk dekkende spreiding van waterstof tankstations realiseren als noodzakelijke basis voor verdere autonome groei van de tankinfrastructuur.
- b) Aan welke [duurzame ontwikkelingsdoelen \(sustainable development goals, SDG's\)](#) en [brede welvaartsuitkomsten](#) dragen de doelen bij?
- Zero emissie in mobiliteit, bijdrage mobiliteit aan CO2-reductieopgave.

## 3. Wat zijn opties om het doel te realiseren?

### Hulpvragen

- a) Wat zijn kansrijke aangrijpingspunten om het doel te realiseren?
- Doorgaan op ingeslagen richting van het gelijktijdig stimuleren van waterstoftankinfrastructuur en afname door waterstofvoertuigen.
- b) Wat zijn, gegeven de aangrijpingspunten, kansrijke beleidsopties?
- Voortzetten SWiM met aanpassingen aan de hand van marktontwikkelingen en Europees beleid (zie 4).

- c) Wat is de [beleidstheorie \(doelenboom\)](#) per kansrijke beleidsoptie?
- Doorgaan op ingeslagen richting van het gelijktijdig stimuleren van waterstoftankinfrastructuur en afname door waterstofvoertuigen. Zo komt de ontwikkeling van vraag en aanbod op gang. Dit vergroot de mogelijkheden voor zero-emissie vervoer.

## 4. Wat zijn de gevolgen van de opties?

### Hulpvragen

- a) Wat zijn de verwachte gevolgen per beleidsoptie?
- Landelijk basisnetwerk van waterstoftankstations en basisafname door waterstofvoertuigen op deze tankstations.
- b) Welke [verplichte toetsen](#) zijn van toepassing en wat zijn daarvan de uitkomsten (voor zover bekend)?
- Deze regeling wordt getoetst op uitvoerbaarheid (door RVO) en regeldruk (door ATR). De basisregeling is als uitvoerbaar aangemerkt, is in 2024 en 2025 ook daadwerkelijk uitgevoerd. De gevolgen voor de regeldruk zijn proportioneel en de adviezen van de ATR zijn overgenomen.

## 5. Wat is de voorkeursoptie?

### Hulpvragen

- a) Wat is het voorstel?
- Bestaande regeling:**
- Tenderregeling voor consortia van tankstations en vervoerders, voor de realisatie van netwerk van waterstoftankstations en waterstofvoertuigen (excl. Personenvoertuigen).
- Wijzigingen per 2026:**
- Uitbreiding logistieke werktuigen:  
In de SWiM werden vooralsnog enkel voertuigen (bestelbusjes, bussen en trucks) gesubsidieerd. Door ook de mogelijkheid te bieden om logistieke werktuigen te subsidiëren wordt de verduurzaming van de bredere logistieke keten aangepakt. Hierbij is gekozen voor categorieën voertuigen die niet reeds door andere subsidieregelingen worden gedekt. Consortia hebben op deze manier de mogelijkheid om voor de afname van waterstof een bredere groep potentiële afnemers te benaderen.
  - Uitbreiding multimodale tankstations:  
De AFIR stimuleert lidstaten om bij de uitrol van tankinfrastructuur naar meerdere modaliteiten te kijken. Gasvormige waterstof zoals die wordt toegepast in wegtransport kan ook worden toegepast in spoorvervoer, de binnenvaart en (kust)zeevervaart. De tankinfrastructuur voor deze modaliteiten is minder ver ontwikkeld dan de tankinfrastructuur voor wegtransport. Door het stimuleren van multimodale tankstations kunnen deze modaliteiten gebruikmaken van de tankinfrastructuur voor wegtransport,

waarvoor het gebruik al meer ontwikkeld is. De voordelen van multimodale tankstations ten opzichte van aparte tankstations voor verschillende modaliteit is beschreven in het Ekinetix-rapport.

- Uitbreiding voorrangsbepaling zero-emissiezones:

In de SWiM bestaat een voorrangsregeling voor initiatieven die een waterstoftankstation realiseren in of in de directe nabijheid van een stedelijk knooppunt dat nog niet wordt gedekt door een waterstoftankstation. Deze voorrangsregeling is bedoeld om snel en effectief de AFIR-doelstelling - om ieder stedelijk knooppunt in 2030 voorzien te hebben van een waterstoftankstation - in te vullen. Ter ondersteuning van het nationale beleid van zero-emissiezones wordt deze voorrangsregeling uitgebreid met gemeenten die een zero-emissiezone hebben of hebben aangekondigd. Op deze manier kan de SWiM effectief bijdragen aan het vergroten van de opties voor zero-emissie mobiliteit in deze steden.

- Verhoging minimale dagcapaciteit:

In de SWiM was het mogelijk een waterstoftankstation te realiseren met een minimale dagcapaciteit van 500 kg. Gezien de marktontwikkeling waarbij de toepassing van waterstof in mobiliteit zich meer en meer toespitst op zwaar vervoer is de aanname dat waterstoftankstations van 500 kg te klein zullen zijn om grotere aantallen vrachtwagens op een dag te kunnen bedienen. Bovendien zijn er in 2024 en 2025 geen aanvragen ingediend voor nieuwe tankstations kleiner dan 1000 kg. Daarom wordt voorgesteld om de minimale dagcapaciteit van waterstoftankstations te verhogen van 500 kg naar 1000 kg.

b) Hoe houdt het voorstel rekening met:

- [doeltreffendheid](#) en [doelmatigheid](#);
- uitvoerbaarheid voor alle relevante partijen (inclusief [doenvermogen](#), [regeldruk](#) en [handhaving](#));
- brede maatschappelijke impact?

Waterstoftankstations kunnen niet rendabel worden zonder een bijbehorende voertuigenvloot en de voertuigenvloot komt niet tot ontwikkeling zonder een gedegen infrastructuur voor waterstof. Dat betekent dat een tijdelijke stimulering van beide (voertuigen gekoppeld aan HRS) met een aanpak gebaseerd op consortiumvorming noodzakelijk is, om tot een gelijkmatige opschaling van dit ecosysteem en de bijbehorende waardeketen te komen. Deze tijdelijke subsidie op de onrendabele top maakt dat de prijs van vooral waterstofvoertuigen gaandeweg gaat dalen en de prijs aan de pomp beheersbaar blijft.

De tendersystematiek daagt aanvragers uit een competitief voorstel aan te leveren.

De maatregel draagt bij aan de doelen uit REDIII en AFIR. Het richt zich op het realiseren van een landelijk basisnetwerk van waterstoftankstation en het stimuleren van de afname van waterstof.

Het gepubliceerde rapport "[Strategische Verkenning Waterstof in Mobiliteit \(Ekinetix\)](#)" geeft een duidelijk kader voor de investeringen die nodig zijn om vanaf 2030 te komen tot een substantiële CO2-reductie en ondersteunt bovengenoemde strategie.

### **Wijzigingen per 2026**

De voorgestelde wijzigingen hebben geen impact op de doeltreffendheid en doelmatigheid omdat de kern van de aanpak ongewijzigd blijft. Namelijk het gelijktijdig stimuleren van tankinfrastructuur en afname door voer- en werktuigen.

Wat betreft de uitvoerbaarheid zijn een aantal kleine wijzigingen doorgevoerd die de uitvoerbaarheid ten goede komen:

De wijzigingen bieden aanvragers vooral meer mogelijkheden voor het aanvragen van subsidie en voorziet in subsidiëring van type tankstations en werktuigen die nog niet gedekt zijn door subsidieregelingen. Wel kan het in specifieke gevallen voorkomen dat door de uitbreiding van de subsidiemogelijkheden de aanvraag complexer wordt. Zo kan de combinatie van afname door zowel voertuigen als logistieke werktuigen specifieke eisen stellen aan een tankstation. Bijvoorbeeld het combineren van publiek toegankelijke en private tankpunten.

c) Wat zijn de risico's en onzekerheden van dit voorstel?

Gezien de brede interesse in de SWiM in 2024 en 2025 zijn de risico's en onzekerheden voor de openstellingen van de SWiM in de jaren 2026 en verder aanmerkelijk lager geworden. De aanpak heeft zich bewezen. Specifiek voor de voorgestelde wijzigingen kan het zijn dat de subsidiemogelijkheden voor multimodale tankstations en logistieke werktuigen nog vroeg komt. Het Ministerie van IenW probeert dit probleem te voorkomen door in de wijzigingsregeling duidelijk aan te geven wat de openstellingsmomenten en bijbehorende budgetten voor de periode 2026-2029 zijn. Dit gebeurt dus niet meer jaarlijks. Initiatiefnemers krijgen hierdoor meer duidelijkheid en kunnen daardoor nu al starten met voorstellen die verder in de toekomst liggen en meer voorbereidingstijd vragen.

d) Hoe ziet de voorgenomen [monitoring en evaluatie](#) eruit?

De SWiM wordt jaarlijks gemonitord en geëvalueerd. Er heeft in 2025 een invoeringstoets plaatsgevonden.