

1. De route naar Zero Emissie voertuigen richt zich op elektrificatie van de aandrijvingen. Om de energie hiervoor beschikbaar te maken zijn er twee routes: via elektronen of via moleculen. Er is in de wereld meer dan genoeg hernieuwbare energie beschikbaar en het aantal internationale initiatieven om deze groene energie te vangen en door middel van waterstof te transporteren is enorm. De verwachtingen van de energieproducenten en netwerkbedrijven is dat de prijs van energie naar nul of lager zal dalen (dat is nu al regelmatig het geval) en dat de prijs uitsluitend zal bestaan uit die voor opslag en transport.

Er is in Nederland echter geen level playing field op het gebied van deze wijze van energietransport en levering: Als iemand ergens in Nederland een grote hoeveelheid stroom nodig heeft, zijn de netbeheerders volgens de Energiewet verplicht de infrastructuur die daarvoor nodig is aan te leggen. Als iemand ergens in Nederland waterstof wil gebruiken, moet hij/zij zelf zorgen voor de daarvoor benodigde infrastructuur. In de DKTI-regeling wordt in sommige projectcategorieën hiermee rekening gehouden, maar niet in alle.

Wij zouden graag zien dat in alle categorieën het subsidiepercentage voor H2-tankstations 90% is, zodat er een gelijk speelveld ontstaat tussen batterij-elektrisch en waterstof-elektrisch.

2. De Zero Emissie voertuigen voor zwaar transport lijken uit twee varianten te bestaan: de versie op basis van waterstof met een brandstofcel of de versie op basis van opladen aan het elektriciteitsnetwerk en batterijen. Brandstofcel dominant versus Batterij-dominant.

Er is echter ook een derde variant waarbij het voertuig weliswaar een brandstofcel heeft, maar ook een grote accu, waardoor het grootste deel van de dag op elektriciteit uit het net wordt gereden en maar een klein gedeelte van de dag op elektriciteit opgewekt door de brandstofcel. De Fuel-Cell fungeert daarbij eigenlijk alleen als range extender. Op dit moment zijn bijna alle proefprojecten met H2-vrachtwagens van deze categorie. Dit heeft twee consequenties:

1: hierdoor wordt er per voertuig per dag relatief weinig waterstof getankt. Waar een tankstation waar per dag 25 vrachtwagens, die 100% op waterstof rijden, rendabel te maken is, is een tankstation dat gebruikt wordt door voertuigen die meer dan helft van hun energie uit het elektriciteitsnet halen, pas rendabel bij meer dan 50 voertuigen.

2: bij serieuze opschaling van het aantal voertuigen met deze techniek loopt dezelfde overheid die de pilot gesubsidieerd heeft, in de fuik dat zij vervolgens ook nog eens de rekening krijgt voor de noodzakelijke netwerkverzwaring.

Dit soort voertuigen passen niet bij het waterstofbeleid, waarbij er van overheden een frontrunnerrol wordt gevraagd om de opstap naar waterstoftoepassingen in de zware logistiek te versnellen. De "bijrol" van waterstof in deze voertuigen remt de groei van het aantal tankstations, en dat remt weer de groei van het wagenpark waterstofvoertuigen.

Wij pleiten ervoor om dit soort hybride voertuigen uit te sluiten van subsidie.

3. Er bestaan in Europa 2 regelingen die aan het werkgebied van de DKTI raken: de AFID en de CVD. Door deze regelingen te betrekken bij de DKTI, bijvoorbeeld door een hogere waardering te geven voor projecten die bijdragen aan een van beide regelingen, wordt er een directe lijn gelegd tussen Europese en Nederlandse doelen.

4. In de conceptregeling staat dat de nieuwe categorie Learning by Using beoordeeld zal worden op basis van volgorde van binnenkomst. Indien deze categorie op de 1e dag van indiening is overtekend, wat niet ondenkbaar is, zal er worden geloot. Zowel wie het eerst komt, wie het eerst maalt, als loting leidt niet tot het krijgen van de beste projecten. Wij pleiten er dan ook voor om ook voor deze categorie de projecten te laten ranken door de Adviescommissie.

5. Het doel van Learning by Using is het opdoen en delen van ervaring met grootschalige aanschaf en gebruik van zero-emissie voertuigen in het goederenvervoer om hierdoor kennis over een effectieve en efficiënte inzetbaarheid (bijvoorbeeld in verband met de actieradius, de laadduur of meer in algemene zin de operationele kosten) van deze voertuigen verder te verhogen. Dit moet de weg effenen naar inzet van waterstofvoertuigen in de private logistieke wereld. Het delen van ervaring is ook een doelstelling van de huidige door DKTI ondersteunde proeftuinen. Navraag leert echter dat dit "beperkt" wordt tot het delen van openbaar beschikbare informatie. Wij pleiten ervoor dat alle informatie van deze projecten openbaar wordt gemaakt, zodat er door meerdere partijen van kan worden geleerd.

6. Ook het woord grootschalig is hierbij interessant: het beschikbare budget en de maximale subsidiepercentages daarbij wordt gemikt op 3 tot 5 voertuigen. Dat komt nog niet in de buurt van de grootschaligheid van 20 tot 30 voertuigen die nodig is om een tankstation te justificeren. Wij pleiten er dan ook voor om zowel het budget als het maximale subsidiepercentage voor deze categorie substantieel te verhogen. We beseffen dat dit binnen de regels van de AVG bij de huidige positionering van deze categorie lastig is, maar wellicht kan door een andere framing van deze projecten daar toch een oplossing voor gevonden worden.

8. Er wordt in de hierboven genoemde projectcategorie gevraagd om offertes van de referentievoertuigen. Het vragen van offertes zonder een koopintentie is niet integer en ook niet efficiënt. De wetenschap dat het slechts om referentieoffertes gaat zal de inspanningen van leveranciers reduceren tot het minimum en de prijs opdrijven. Bij RVO, RWS, de Adviescommissie, (eventueel kan kennis ingehuurd worden bij partijen als Panteia, RHDHV en Ecorys) moet voldoende kennis aanwezig zijn om een door een aanvrager opgegeven richtprijs voor een referentievoertuig te kunnen beoordelen. Deze kennis is in ieder geval opgedaan in de uitvoering van eerdere regelingen, zoals de eerste twee tranches van de DKTI, het programma Truck van de Toekomst. Daarnaast heeft de overheid geïnvesteerd in diverse TCO-modellen, waar de kosten van conventionele voertuigen uitgebreid beschreven worden.

Tot slot

Hoewel niet direct van belang voor de opzet en inhoud van de DKTI-regeling, willen wij u graag nog het volgende meegeven:

De DKTI wordt eenmalig toegekend aan een project en kent slechts de omvang van enkele voertuigen. Voor opschaling naar reguliere bedrijfsvoering en het verder vervangen van de gehele vloot door emissievrije voertuigen is er geen garantie op blijvende ondersteuning. Dit introduceert een onacceptabel zakelijk risico voor ondernemers. Zo zijn er aan het stallen van waterstof gedreven

voertuigen strenge eisen verbonden en zal er dus dubbele stalling capaciteit benodigd zijn gedurende de overgang.

Wij pleiten voor een langdurige ondersteuning voor ondernemers die het transitietraject naar emissievrij zijn ingegaan.

Namens het H2E-team,

Evert van de Laar

E5 Projecten

Elzenhof 5

2411 HM Bodegraven

06 2428 2969

e.van.de.laar@gmail.com