

Reactie vanuit waterstofprogramma Noord-Holland Noord

Het doel van learning by using wordt omschreven als: *“Het opdoen en delen van ervaring met grootschalige aanschaf en gebruik van zero emissie voertuigen in het goederenvervoer”*.

Grootschalige aanschaf en opschaling is inderdaad een van de zaken die nodig is voor de versnelling van waterstof in de mobiliteit. Learning by using zou daar een bijdrage aan kunnen leveren. Een aantal zaken vallen op wat betreft de subsidie:

- Operationeel lease kan veel partijen overtuigen om mee te doen en kan voor een toename zorgen in het aantal waterstofvoertuigen. De tekst sluit hier nog niet goed bij aan:

1) samenwerkingsverband: een geen rechtspersoonlijkheid bezittend verband, bestaande uit ten minste twee niet in een groep verbonden deelnemers, dat is opgericht ten behoeve van de uitvoering van activiteiten;

Vanuit een operationeel lease perspectief zouden er vooral meerdere gebruikers betrokken moeten zijn, die hoeven niet perse uitvoering van activiteiten te doen anders dan ze altijd al doen met hun voertuig. Juist het concept van operational lease stuurt er op dat je geen activiteiten hoeft te ontplooiën om de voertuigen te verkrijgen en op de weg te houden....

2) article 14 "Bij een project learning by using wordt de aanvraag ingediend door een samenwerkingsverband van ondernemingen, waarbij ten minste twee ondernemingen investeren in emissiearme vervoermiddelen voor vervoer over de weg of in emissiearme vervoermiddelen voor vervoer over de weg en tank- of laadinfrastructuur."

Vanuit operationeel lease perspectief is dit niet logisch. Eis hier dat er meerdere gebruikers zijn, maar niet dat ze moeten investeren.

- Subsidie geldt momenteel niet voor bestelvoertuigen

Momenteel geldt de subsidie niet voor bestelvoertuigen. Hier is echter veel vraag en er zijn voertuigen beschikbaar. Daarnaast liggen de aanschafkosten lager, waardoor meer ZE voertuigen op de weg zouden kunnen komen. Momenteel is voor opschaling en tot standkomen infrastructuur belangrijk dat er voldoende voertuigen op de weg komen en is naast inzet op zware mobiliteit ook inzet op bestelvoertuigen wenselijk.

- Lager steunpercentage

Investerings in waterstof zijn momenteel substantieel hoger dan een vergelijkbaar voertuig op diesel. Daarbij komt dat de operationele kosten ook nog substantieel hoger zijn en het onzeker is wanneer deze in verhouding omlaag gaan. Veel partijen willen graag maar lopen tegen de kosten aan omdat het met overgaan op waterstof lastig is om competitief te zijn en marges laag zijn. Ook kost het veel partijen veel tijd om een subsidie aan te vragen en zijn partijen zich bewust dat er ook een grote kans is dat ze de subsidie niet krijgen. Al deze punten bij elkaar maken het lastig genoeg en maakt dat veel partijen wachten met investeren. 28% is hierbij al heel weinig voor waterstof. Met 18% gaan weinig partijen bewegen.

Naast subsidie op de operationele kosten is het voor bedrijven erg belangrijk om meer zekerheid te krijgen in toekomstige wet- en regelgeving zodat men weet wanneer zero emissie noodzakelijk wordt of wanneer de TCO in relatie tot diesel omlaag gaat.

- **Manier van toekenning subsidie zorgt voor verspreiding/ versnippering in plaats van grootschalige aanschaf**

Doordat learning by using op first come, first serve basis is en er bij teveel belangstelling op dag 1 geloot wordt, stimuleert de regeling momenteel niet om een zo groot mogelijke samenwerking op te zetten binnen de subsidie met een groot aantal voertuigen. Dit omdat dan de kans bestaat dat het geheel niet doorgaat. Terwijl juist deze samenwerking noodzakelijk is en zorgt dat er genoeg vraag en een netwerk van tankstations tot stand komt. Als deze initiatieven random geselecteerd worden bestaat er de kans dat er een grote versnippering ontstaat die onvoldoende massa zal geven om de keten in de diverse regio's tot stand te laten komen.

-Partijen hebben aangegeven dat het gewenst kan zijn om kennisinstituten mee te laten doen. Dit vanwege de grote component monitoring en kennisdeling