

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie: Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit

Het hoofdlijnenverslag is een samenvatting van de ingediende reacties. De reacties zijn gesorteerd op (hoofd)thema's. In dit verslag is de reactie van het Ministerie op de internetconsultatie opgenomen

Algemene informatie over de internetconsultatie

In het kort

Met de Subsidieregeling Waterstof in Mobiliteit geeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een impuls aan zowel de tankinfrastructuur voor waterstof als de afname ervan door vervoerders. Aanvragen van subsidie wordt mogelijk voor de realisatie van waterstoftankstations en voor de meerkosten van de aanschaf van waterstofvoertuigen. De focus ligt daarbij op zwaar logistiek vervoer.

Voor wie is deze regeling belangrijk?

- Producenten van waterstof;
- Fabrikanten van (waterstof)voertuigen;
- Waterstof tankstation exploitanten;
- Commerciële partijen als transportondernemers, verladers en andere logistieke partners, zowel uit het MKB als uit het grootbedrijf.

Wat is het doel van deze regeling?

Stimuleren van zero emissie mobiliteit door middel van waterstof als volwaardige optie naast batterij-elektrisch vervoer is het doel. Belangrijk daarbij is het doorbreken van de patstelling tussen de uitrol van voertuig- en tankinfra, met als doel een bijdrage te leveren aan de doelstellingen voor een landelijk dekkend netwerk van waterstoftankstations die voortkomen uit het Klimaatakkoord en de Alternative Fuel Infrastructure Regulation. Door de combinatie van voertuig- en tankinfra wordt voor een basisafname van waterstof gezorgd.

Reacties op hoofdlijnen

Indieners

Van 25-09-2023 tot en met 23-10-2023 kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting. Er zijn in totaal 78 reacties ingediend, hiervan zijn er 66 openbaar.

Indieners zijn:

- Particulieren (ca 50% van de reacties);
- Maatschappelijke organisaties (ca 1% van de reacties);
- Bedrijfsleven en branche (ca 45% van de reacties);
- Lokale overheden (ca 4% van de reacties).

Algemeen beeld van de reacties

De meeste inhoudelijke reacties op deze consultatie waren positief. Indieners zijn het eens met het belang van de subsidie en vinden deze noodzakelijk om de bestaande situatie te verbeteren. Ook doen ze suggesties voor het verbeteren van de regeling om bijvoorbeeld grijze waterstof uit te sluiten of om de projectduur te verlengen. Grijze waterstof is waterstof geproduceerd met fossiele brandstoffen als bron.

Veel reacties waren niet inhoudelijk op de regeling gericht, maar gingen over de rol van waterstof in mobiliteit en de prijs van waterstof. Van deze respondenten vroeg het grootste deel zich af of er op dit moment een rol voor waterstof in mobiliteit is weggelegd, met de hoge prijs van waterstof.

De consultatie heeft niet geleid tot grote inhoudelijke aanpassingen van de regeling. Wel zijn enkele grootheden gewijzigd, zoals het maximum subsidiebedrag voor een project, de hoogte van de subsidiebedragen per voertuig en de dagverbruiken.

Daarnaast is het gebruik van grijze waterstof uitgesloten. Verder zijn enkele punten in de begrippen en toelichting verduidelijkt en zijn enkele kleinere zaken hersteld.

Een nadere lezing van de AFIR en een overleg met de Europese Commissie over de interpretatie hiervan heeft tot nieuwe inzichten geleid. De minimale dagcapaciteit voor een tankstation (zowel bestaande als nieuw te bouwen) om deel te mogen nemen aan deze regeling is verlaagd van 1000 kg naar 500 kg.

De belangrijkste opmerkingen betreffen de volgende hoofdthema's:

1. Aanvraagprocedure
 - Dagcapaciteit;
 - Samenhang met andere subsidies;
 - Termijnen;
 - Doelgroep.
2. Subsidiebedragen
 - Bedrag per voertuig;
 - Bedrag per tankstation;
 - Bedrag per consortium;
 - Flexibiliteit budget.
3. Voertuigen
 - Dagverbruik voertuig categorieën
 - Indeling vrachtwagens categorie N3
 - H2ICE
 - Voertuigen die zijn uitgesloten van deze regeling
4. Tankstations
 - Bestaande tankstations
 - Technische eisen aan tankstations
 - Afname
 - Stedelijke knooppunten

5. AFIR
 - Soort waterstof
6. Tender procedure
 - Rekenmethode
7. Overige vragen
 - Lease

Inhoudelijke reactie van het Ministerie:

1. Aanvraagprocedure

Dagcapaciteit

In de oorspronkelijke regelingstekst is bepaald dat zowel een nieuw te bouwen als een bestaand tankstation een minimale dagcapaciteit moet hebben van 1.000 kg. Na het verschijnen van de definitieve wetteksten van de AFIR en overleg met de Europese Commissie is duidelijk geworden dat een dagcapaciteit van 1.000 kg geen verplichting is voor tankstations gelegen in stedelijke knooppunten.

Hierop is de minimum dagcapaciteit van 1.000 kg verlaagd naar 500 kg. Wel moeten tankstations die in aanmerking willen komen voor subsidie nog altijd geschikt zijn voor zwaar vervoer.

Daarnaast is tijdens de internetconsultatie de vraag gesteld hoe de dagcapaciteit wordt vastgesteld. Dit is aan de aanvrager zelf om te onderbouwen. De dagcapaciteit van een tankstation is afhankelijk van meerdere factoren (buffer- en compressiecapaciteit, ruimte voor opslag, wijze van aanlevering, etc.).

Samenhang met andere subsidies

Respondenten hadden een aantal vragen over de samenhang met andere subsidies en het stapelen van subsidies. Stapeling is mogelijk, zolang aan de voorwaarden van beide subsidieregelingen wordt voldaan.

Termijnen

Veel inhoudelijke reacties gingen in op de maximale projectduur van twee jaar met de mogelijkheid van één jaar verlenging. Respondenten gaven aan dat zeker met de realisatie van een tankstation dit een erg krappe maximale projectduur is. Op basis van deze signalen is besloten de maximale projectduur met één jaar te verlengen tot drie jaar met de mogelijkheid van één jaar verlenging.

Doelgroep

De regeling richt zich op ondernemingen en niet op overheden. Sommige respondenten vragen deze regeling ook open te stellen voor overheden. Dit maakt de regeling echter een stuk complexer, omdat overheden over aparte budgetten beschikken. Ondersteuning van een overheid gebeurt vaak via een Specifieke Uitkering (SPUK) of andere (staat)steunkaders wat een fundamenteel ander instrument is dan een tenderregeling.

2. Subsidiebedragen

Bedrag per voertuig

Volgens verschillende respondenten zijn de maximum subsidiebedragen per voertuig onvoldoende om 80 procent van de meerkosten te dekken. Hieraan is beperkt tegemoetgekomen door de maximum bedragen van een aantal voertuigen (N1 en N3 onder de 30 ton) te verhogen.

Van verschillende voertuigcategorieën zijn de prijzen voor een voertuig nog niet of nauwelijks bekend. Een hoger maximum subsidiebedrag kan een prijsopdrijvend effect hebben. Bovendien is de scoringssystematiek van deze tender zo opgezet, dat een hoger subsidiebedrag leidt tot een lagere score en daarmee een lagere kans op toekenning.

Tot slot leidt het verder verhogen van de maximale subsidiebedragen ertoe dat minder consortia kunnen worden bediend. Dit gaat ten koste van de opschaling van de waterstofmarkt in de mobiliteit.

Bedrag per tankstation

Het maximum subsidiepercentage en maximum subsidiebedrag voor tankstations zijn ongewijzigd gebleven.

Bedrag per consortium

Verschillende respondenten stellen vast dat het maximum subsidiebedrag voor alle voertuigen in een consortium zeer beperkend is. Vooral wanneer aanvraag van een consortium voertuigen anders dan de categorie N3 bevat, dan is niet het maximum subsidiepercentage of het maximum subsidiebedrag per voertuig beperkend, maar het totale subsidiebedrag voor alle voertuigen samen. Om deze discrepantie te verminderen is besloten het maximum subsidiebedrag voor alle voertuigen te verhogen van 3 mln euro naar 4 mln euro.

Flexibiliteit budget

De subsidieregeling kent een maximaal subsidiepercentage van de realisatiekosten (tankstation) en de meerkosten (voertuigen), alsmede een maximum subsidiebedrag per tankstation, voertuig en alle voertuigen gecombineerd. Hiervoor is gekozen om de voorstellen goed te kunnen vergelijken op de mate waarin efficiënt wordt omgegaan met het gevraagde subsidiebedrag. In de scoresystematiek van deze tender is de verhouding tussen het gevraagde subsidiebedrag en het maximaal aan te vragen subsidiebedrag het belangrijkste criterium bij het bepalen van de score. Dit is een vereiste van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (AGVV) waar deze regeling op is gebaseerd.

Daarom wordt niet afgeweken van de gehanteerde maximumbedragen en -percentages ondanks dat hierom door sommige respondenten is verzocht.

3. Voertuigen

Dagverbruik voertuigcategorieën.

Verschillende respondenten gaven aan het gemiddelde dagverbruik per voertuigcategorie waarvan wordt uitgegaan bij het bepalen van het aantal voertuigen dat nodig is in een consortium om 30 procent van de dagcapaciteit van een tankstation te dekken, laag is. Hiervan was vooral sprake voor de categorie N1 (bestelbussen). Vanuit de aanname dat waterstofbestelwagens vooral voor

langere afstanden en zwaardere ladingen worden gebruikt is besloten het gemiddelde dagverbruik te verhogen van twee naar drie kg per dag.

Indeling vrachtwagens categorie N3.

In de concept-regeling werd in de categorie N3 onderscheid gemaakt tussen bakwagens en trekker+opleggers. Een branchevereniging gaf aan dat dit onderscheid vrij weinig zegt over de kosten voor een dergelijk voertuig. Op basis van de input van deze respondent is besloten in de categorie onderscheid te maken tussen voertuigen met een maximum toegestaan gewicht van onder en boven de 30 ton. De dagverbruiken van voertuigen in de categorie onder 30 ton zijn aangepast op deze aangepaste indeling.

H2ICE

Waterstofverbrandingsmotoren (H2ICE) wordt door verschillende respondenten als een kansrijke ontwikkeling gezien. Wel wordt aangegeven dat duidelijkheid moet worden verschaft over de toegang tot Zero Emissie-zones. Hierover is per Kamerbrief d.d. 17 juni 2024 (2024Z10722) duidelijkheid verschaft.

Voertuigen die zijn uitgesloten van deze regeling

De regeling richt zich op (bestel)bussen en trucks, omdat hier de grootste meerwaarde wordt gezien voor waterstof in mobiliteit. Een aantal respondenten vraagt om ook bouwmaterieel op te nemen in de lijst van te subsidiëren voertuigen. Voor bouwmaterieel bestaat er echter met de SSEB al een andere subsidieregeling die specifiek is gericht op dergelijke voertuigen.

4. Tankstations

Bestaande tankstations

In de conceptregeling was het al mogelijk om voor bestaande tankstations deel te nemen aan een consortium, waarbij enkel subsidie wordt aangevraagd voor de voertuigen. Respondenten geven aan dat de minimale dagcapaciteit van 1.000 kg veel bestaande tankstations in de weg zit. Deze tankstations hebben vaak een kleinere dagcapaciteit dan 1.000 kg vanwege de nog beperkte waterstofmarkt.

De verlaging van de minimale dagcapaciteit naar 500 kg (zie ook 3.1.1) maakt het voor een grotere groep bestaande tankstations mogelijk om deel te nemen aan een consortium.

5. Technische eisen aan tankstations

Afname

De regeling stelt als eis dat de vervoerders in een consortium met hun voertuigen minimaal 30 procent van de dagcapaciteit afdekken. Dit wordt bepaald op basis van een tabel waarin per voertuigcategorie het gemiddeld dagverbruik wordt bepaald. De som van de gemiddelde dagverbruiken van alle voertuigen in het consortium moeten optellen tot 30 procent van de dagcapaciteit van het station.

Dit is volgens sommige respondenten moeilijk te realiseren vanwege de beperkte beschikbaarheid van voertuigen en de premature waterstofmarkt. De definitieve regeling is op een aantal punten aangepast, waardoor deze minimale afname-eis makkelijker kan worden gerealiseerd. Zo is de minimale dagcapaciteit van een station verlaagd van 1.000 kg naar 500 kg. Ook zijn de

gemiddelde dagverbruiken van een aantal voertuigcategorieën verhoogd. Op deze manier is het voor een consortium eenvoudiger om aan bovengenoemde afname-eis te voldoen.

Aan de afname-eis van 30 procent is niet getornd. Het verlagen van dit percentage gaat vooral ten koste van de mate waarin een tankstation rendabel kan opereren. Dit laatste is van belang om een landelijk basisnetwerk aan tankstations te realiseren en te behouden.

Stedelijke knooppunten

Sommige respondenten hebben moeite met de voorrangsregeling voor aanvragen voor tankstations in een stedelijk knooppunt waar zich nog geen tankstation bevindt dat geschikt is voor zwaar vervoer. De voorrangsregeling komt voort uit de verplichting uit de AFIR om in 2030 ieder stedelijk knooppunt te hebben voorzien van een waterstoftankstation. Deze voorrangsregeling betekent niet dat een consortium met een tankstation buiten een stedelijk knooppunt of in een stedelijk knooppunt dat al een waterstoftankstation heeft geen kans maakt. Op dit moment zijn 10 van de 26 stedelijke knooppunten al voorzien van een waterstoftankstation dat geschikt is voor zwaar vervoer. Naarmate meer stedelijke knooppunten voorzien zijn van een waterstoftankstation wordt deze voorrangsregeling minder bepalend bij de toekenning van subsidies.

Voor consortia met een bestaand tankstation, waarbij enkel subsidie wordt aangevraagd voor voertuigen, geldt deze voorrangsregeling bovendien in zijn geheel niet.

Er is ook gesuggereerd om een lijst met logistieke hotspots toe te voegen aan de voorrangsregeling. Wegens het ontbreken van een eenduidige definitie en een wettelijke verplichting is hier niet voor gekozen. Juist door de voorrangsregeling beperkt te houden is deze sneller ingevuld en ontstaat er snel meer ruimte voor initiatieven buiten de stedelijke knooppunten.

6. AFIR

Soort Waterstof

Terecht is door verschillende respondenten opgemerkt, dat in de concept regelingstekst grijze waterstof, ofwel waterstof die geproduceerd is met fossiele brandstoffen, niet is uitgesloten. Dit gaat volgens deze respondenten ten koste van de CO₂-besparing. Hierop is in de definitieve regeling het type waterstof gespecificeerd naar CO₂-arme waterstof. Er is bewust nog niet gekozen voor het enkel toestaan van hernieuwbare waterstof, te weten waterstof op basis van hernieuwbare bronnen als zon- en windenergie, vanwege de beperkte beschikbaarheid van dit type waterstof.

7. Tenderprocedure

Rekenmethode

Naar aanleiding van opmerkingen, die stellen dat waterstofverbrandingsmotoren vanwege hun relatief lagere kosten een voordeel hadden ten opzichte van voertuigen met een brandstofcel in de oorspronkelijke rekenmethode, is besloten deze rekenmethode aan te passen. Nu scoort een consortium punten op basis van het aandeel van het maximum subsidiebedrag dat wordt aangevraagd. Op die manier heeft een aanvraag voor een verbrandingsmotor geen voordeel ten opzichte van een aanvraag voor een brandstofcel.

8. Overige vragen

Lease

Het aanschaffen van een waterstofvoertuig en het vervolgens verleasen is mogelijk binnen de kaders van deze regeling. De subsidie wordt in dat geval aangevraagd door de eigenaar van het voertuig en niet door de leasende partij.