# Reactie op consultatie

**Van**

NLHydrogen, Mark.Oosterveer@nlhydrogen.nl

**Datum**

10-12-2025

**Aan**

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

**Onderwerp**

Reactie NLHydrogen internetconsultatie SWIM

**NLHydrogen is de brancheverenigingdie de waterstofsector verbindt, versterkt en vertegenwoordigt. Samen gaan we voorop in de realisatie van een $CO_2$-vrije samenleving. Met kennisdeling, een energiek netwerk en duurzame oplossingen zorgen we dat onze leden koplopers zijn en blijven. Onze leden zijn actief in de hele waterstofwaardeketen, van productie en import tot systeem en infrastructuur en uiteraard de toepassing van waterstof. Als reactie op de vijf vragen uit de internetconsultatie over de SWIM-subsidie delen we graag onze reactie.**

*Vraag 1. Er wordt breder rekening gehouden met de gehele logistieke keten. Daarom is nu ook een aantal logistieke werktuigen subsidiabel. Hierbij is gekeken naar het verwachte gebruik van werktuigen en is gekozen voor werktuigen die niet in andere subsidieregelingen worden gedekt. Mist u types werktuigen op deze lijst?*

Het verder stimuleren van het gebruik van waterstof met de nieuwe SWIM-regeling wordt toegejuicht. Deelnemers vragen zich wel af of de nieuwe categorie bijdraagt aan de doelen om op Europese schaal meer mobiliteit op waterstof te bereiken In de uitbreiding van voer-/werktuig-categorieën missen de personenauto's die worden ingezet voor taxivervoer (M1+P) inclusief personenbusjes zonder rolstoelaanpassing. Deze categorie voertuigen heeft ook te maken met een hoge CAPEX investering voor waterstof en kan niet concurreren met BEV.

Volledig private ‘achter de bedrijfspoort’ oplossingen voor tankinfra en voertuigen zijn lokaal en niet zichtbaar. Bovendien kan deze nieuwe vorm ten koste gaan van andere initiatieven die wel bijdragen aan de vergroting van het Europese waterstof transport areaal, AFIR doelstellingen, en draagvlak voor nationaal beleid zoals de Zero-Emissie Zones. Daarmee ontstaat een risico dat deze aanvullende categorie zorgt dat het beschikbare budget eerder op raakt, terwijl er dan minder geld overblijft voor wegvoertuigen (zwaar of intensief transport). Uitbreiding van logistieke ketens met waterstof aangedreven voertuigen bij transport en logistiek kan een logische keuze zijn.
Belangrijk aandachtspunt: subsidie zou primair ten goede moeten komen aan voertuigen die gebruikmaken van publiek toegankelijke tankstations. Een suggestie is om, als private installaties en -werktuigen subsidiabel blijven, een duidelijke wegingsfactor toe te passen zodat een wegvoertuig zwaarder meetelt dan een beperkt bewegend werktuig.

NB: Marketing en ambassadeurschap voor waterstofmobiliteit: Zichtbare trucks of ander intensieve transportvormen op waterstof op de weg dragen veel meer bij aan acceptatie en navolging dan ‘onzichtbare’ logistieke werktuigen op een afgesloten terrein.

**<u>Vraag 2</u>: De openstellingsdata en budgetplafonds voor de periode 2026-2029 zijn opgenomen in de regeling. Bent u het eens met de gelijkmatige verdeling van het totale budget over de openstellingen?**

Het wordt als positief ervaren dat de openstellingsdata en plafonds voor meerdere jaren vooruit bekend zijn; dit geeft consortia en ondernemers duidelijkheid en maakt ketenplanning en investeringsbeslissingen beter mogelijk. Er is begrip voor de gelijkmatige verdeling.

De prijs voor waterstof aan de pomp is in veel gevallen doorslaggevend voor de hele business case. Lagere prijzen en daarmee een lagere TCO van zwaar transport zal helpen om de versnelling te maken.

Er wordt gevraagd of er flexibiliteit is tussen de verschillende budgetpotten en -plafonds (bijvoorbeeld tussen onderdelen of tussen jaren)? Kan ongebruikt budget worden overgeheveld naar andere onderdelen of jaren als er minder aanvragen zijn dan verwacht?

**<u>Vraag 3</u>: De optie om consortia te vormen met een bestaand tankstation wordt gehandhaafd, waarbij enkel subsidie wordt aangevraagd voor voertuigen. Vindt u dat deze optie moet blijven?**

Aangeraden wordt om deze optie te behouden; in de praktijk wordt al veel gebruikgemaakt van constructies waarbij de nadruk ligt op voertuigen. Deze optie is cruciaal om bestaande tankstations zo snel mogelijk naar een hoge bezettingsgraad te brengen; juist dan daalt de total cost of ownership van de installatie. Voertuigen kunnen in principe sneller gerealiseerd worden dan volledig nieuwe tankstations. Daarom is het zinvol om voertuigen te subsidiëren die tanken bij al bestaande stations.

Wel wordt benadrukt dat ook uitbreiding van de capaciteit van bestaande stations (meer kg/dag) onderdeel moet blijven van de regeling en expliciet genoemd kan worden; Uitbreiden van een bestaand station is voor een ondernemer vaak financieel en praktisch eenvoudiger dan een volledig nieuw station bouwen, terwijl het wel bijdraagt aan volumegroei.

**<u>Vraag4</u>: De optie om subsidie aan te vragen voor tubetrailers wordt opgenomen in de regeling. Dit is ingevoerd om de waterstofprijs te helpen drukken, omdat distributie van waterstof een kostbare aangelegenheid is. Ziet u meerwaarde in deze toevoeging?**

Deze toevoeging is zeker waardvol; Logistiek speelt een belangrijke rol in de kostprijs van waterstof. De term ‘tubetrailers’ moet in dit geval wel wordt verruimd naar een techniek-neutrale beschrijving voor het vervoeren van waterstof; niet alleen ‘tubetrailers’ maar een bredere categorie van mobiele (hogedruk en vloeibare waterstof)opslageenheden (zoals containers en bundels met cilinders) zou in aanmerking moeten komen.

Belangrijk is dat met deze subsidie aan efficiënte ketens wordt gebouwd van belevering van het tankstation tot en met levering aan de eindgebruikers.

Belangrijk aandachtspunt: tube trailers zijn vaak eigendom van de waterstofleverancier en niet van de transporteur of tankstationhouder. De regeling moet helder maken wie mag aanvragen (leverancier, tankstationhouder, vervoerder), bij wie de assets op de balans staan, en welke gebruiks- en looptijdverplichtingen gelden.

Subsidie op het vervoer van waterstof kan bijdragen aan lagere ketenkosten en een betere TCO om de markt op gang te helpen, **mits** de regeling een expliciete waarborg bevat dat de opslag- en aanvoerfunctionaliteit ook door onafhankelijke derde partijen kan worden geleverd (bijv. via lease- of huurconstructies), zodat een gelijk speelveld en gezonde concurrentie in de waterstoflogistiek geborgd blijven.

De suggestie wordt gegeven om een aparte budgetpot voor mobiele opslag en distributie te overwegen zodat deze investeringen niet ten koste gaan van het budget voor voertuigen.

**Vraag 5: Wat vindt u van de verbreding van de subsidieregeling naar multimodale en private waterstoftankstations?**

Het vergroten van de inzet van waterstof is altijd positief. Ook wanneer dat met private toepassingen gebeurt. Maar een subsidieregeling met publieke middelen zou het zwaartepunt moeten hebben in 'on-road' mobiliteit: vrachtwagens, bestelvoertuigen en vergelijkbare wegvoertuigen voor intensief transport met gebruik van publiek toegankelijke stations. Een suggestie wordt gegeven om juist binnen die focus mogelijk nog categorieën toe te voegen die veel volume en zichtbaarheid kunnen brengen, zoals taxi-vloten, mits goed inpasbaar in de regeling.

Als de regeling ook voor private stations wordt opengesteld, vragen deelnemers daarom om prioriteit voor publieke stations, en stellen voor om publiek-private combinaties (dus semi publiek) toe te staan waarbij er tenminste één dispenser publiek bruikbaar is. Op deze manier kan er geborgd worden dat er stations komen die bijdrage aan de Europese en Nationale doelstellingen, en ook de behoeften in de transportsector.

Algemene opmerkingen en aanbevelingen:
Kernboodschap: houd het doel van de regeling helder en maak het niet nodeloos ingewikkeld. Focus op publiek toegankelijke, voor AFIR relevante wegmobiliteit en voorkom dat middelen versnipperen over private en moeilijk realiseerbare multimodale concepten.

Focus nu vooral op maatregelen die op korte termijn schaal en succes opleveren voor waterstofmobiliteit (RFNBO, publiek, zwaar- en intensief wegverkeer), en voorkom dat te veel middelen weglekken naar toepassingen die pas op langere termijn renderen.

Maak de regeling ook beschikbaar voor stations bij Zero Emission Zones om zo de beschikbaarheid van Zero Emission brandstoffen te vergoten en een gelijk speelveld ten opzichte van Batterij Elektrisch Vervoer te creëren.
Hanteer een ander betaalregime dan in eerdere regelingen. De ondernemers die investeren in nieuwe installaties en voertuigen krijgen in de huidige regeling de tweede 50% pas uitbetaald wanneer alle voertuigen aan alle deelnemers zijn geleverd. Dit benadeelt de 'first-movers' die grote bedragen moeten voorfinancieren. Bovendien stimuleert dit uitstel van de uitlevering van het voertuig tot het einde van de projectperiode. . Door eerder al bepaalde termijnen te betalen, wordt de voorfinanciering door de ondernemers en de bijbehorende last verlaagd. Wij zien twee mogelijke oplossingsroutes om het ongewenste effect van de huidige betaalschemas te mitigeren:

1. Verander de voorschot-regeling van 50%-50% naar 90%-10%, in lijn met de AanZET subsidie. Hiermee wordt een uniform verwachtingspatroon geboden aan de ondernemers.
2. Behoud de huidige regeling en verander het moment waarop de tweede betaling volgt. Zo kan er via het kentekenregister (RDW) worden gecontroleerd of een voertuig tenaam is gesteld door de transporteur. Dit is een eenvoudige en transparante manier om te controleren of een deelnemer aan haar verplichting heeft voldaan: het ingebruiknemen van het voertuig. Door een vaststelling (van de subsidie) per voertuig toe te staan verdwijnt de onderlinge afhankelijkheid tussen deelnemers en worden de koplopers niet benadeeld.

**Ten slotte**
SWIM kan zorgen voor meer duurzame kilometers van zwaar en intensief transport. Met de SWIM kunnen volumes in afname en aanbod van RFNBO of koolstofarme waterstof groeien en kan de prijs aan de pomp omlaag. Dit is in lijn met de ambitie en doelstelling voor 2PJ in direct use in mobiliteit. Kijk daarbij ook naar initiatieven over de grens waar onlangs is aangekondigd dat 8 euro aan de pomp mogelijk is. Zet de SWIM vooral in om publieke initiatieven en ondernemingen te stimuleren. Dát draagt bij aan AFIR doelen en maakt dat de samenleving ook resultaat zien van de subsidies.