Reactie op consultatie

Van

NLHydrogen, mark.oosterveer@nlhydrogen.nl

Datum

11-12-2025

Aan

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Onderwerp

Reactie NLHydrogen internetconsultatie SEBM

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 brancheverenigingdelen we namens de sector graag onze reactie op uw consultatie. Deze gaat niet specifiek in op uw vragen rond projecten en looptijden maar kijkt naar de omgevingsfactoren die de slagingskans van innovaties en subsidies kunnen versterken.

NLHydrogen staat als brancheverenigingvoor de ontwikkeling van de waterstofeconomie als geheel en stimulering is nodig op alle onderdelen in de keten. Bovendien zien we de potentie van CO2 vrije waterstof in binnenvaart als belangrijke factor in de energietransitie.

In reactie op uw consultatie hebben we de volgende opmerkingen en vragen:

TECHNIEK:
In de regeling wordt gesproken over:

> *'een energieomzetter die is ontworpen om chemische energie (input) uit waterstof, al dan niet in combinatie met een andere brandstof, om te zetten in mechanische energie (output) middels een intern verbrandingsproces waarbij minimaal 50% van de chemische energie uit hernieuwbare bron komt;'*

De focus op waterstof- en methanolverbrandingsmotoren wordt in de regeling verklaard doordat het deze twee technieken zijn die nog niet beschikbaar zijn op de markt (aanbod nog niet op orde) en dus nog niet klaar voor opschaling. Andere technieken, zoals voor batterij-elektrisch varen of waterstof-brandstofcellen zijn wél al op de markt verkrijgbaar, en klaar voor de vroege fase opschaling.

Echter met een techniek-neutralere uitleg is binnen deze definitie ook de combinatie van een fuelcell en elektrische aandrijving te vatten. Hiermee is ook de transitie van diesel-elektrisch naar fuelcell-elektrisch te versnellen. En wordt het uiteindelijke doel om richting 2050 een emissieloze binnenvaart te hebben, versneld. Ook het ambitieuze tussendoel van minimaal 40% C02-reductie in 2030 komt daarmee mogelijk eerder in beeld.

MIDDELEN:

Uit de reacties van de leden komt ook de vraag voort of de bijdragen uit de regeling voldoende zijn om de beoogde technieken die nog een TRL-sprong moeten maken, te helpen naar toepassing in de binnenvaart.

INFRASTRUCTUUR:

In de regeling is ruimte voor de kosten van infrastructuur, vallen daar ook installaties zoals laadarmen- en installaties voor de schepen onder?

TOTAL COST OF OWNERSHIP:

De versnelling van de toepassing van waterstof is een som van ambitie, innovatie en een ‘good old business case’ En die wordt gemaakt door te kijken naar de Total Cost of Ownership. Daarin worden de investeringen in de ‘assets’ (de schepen en de motoren) maar ook het onderhoud en zeker de exploitatiekosten meegewogen. Daarom adviseren we om voor de versnelling van de inzet van koolstofarme waterstof ook de kostprijs van waterstof te subsidiëren, bijvoorbeeld met contracts for difference om het prijsverschil met groene waterstof te compenseren. (CfD)

STAKEHOLDERS:

De regeling kan worden aangevraagd door een ‘mariniseerder’ of ‘fabrikant’. Maar als ook de infrastructuur subsidiabel is, bestaat de kans dat deze niet binnen de bovengenoemde doelgroepen valt. Ons advies is dan ook om – net als bij de SWIM- ook consortia toe te laten in de regeling.

Mocht u naar aanleiding van de reactie nog verder in gesprek willen, dan werken we met onze leden daar graag aan mee.