A4

RAAD d.d.: 24 en 25 juni 2021
besluit:
Unanlem aangenomen
WS

**Amendement – Geen waterstof**

# GROENLINKS

Meppel, 24 juni 2021

Raadsvoorstel: Perspectiefnota 2022-2025
Agendapunt: 6.1

De raad van de gemeente Meppel in vergadering bijeen op 24 en 25 juni 2021,

**Besluit**

Om besluitregel 1 als volgt te wijzigen:

a. De kaders/uitgangspunten zoals verwoord in deze nota de basis zijn voor de komende programmabegroting, met dien verstande:
   - Dat de voorgestelde investering onder '58. Overhead - Vervanging transportauto/achterlader (waterstof in plaats van diesel)' gewijzigd wordt in 'Vervanging transportauto/achterlader (CO2-neutraal)';

---

Namens GroenLinks,
*Anouk de Vlieg*

---

*Toelichting:*
In het kader van de verduurzaming van het wagenpark van de gemeente Meppel is het voorstel om een vrachtwagen voor het vervoer van afval naar Wijster te vervangen. De voorgestelde vervangende wagen betreft een omgebouwde vrachtwagen die op waterstof kan rijden in plaats van een diesel vrachtwagen. De meerkosten van de ombouw van de vrachtwagen zijn begroot op €315.000 (€515.000 tegenover €200.000 voor een diesel vrachtwagen).

Waterstof wordt door veel partijen gezien als de "brandstof van de toekomst". Met name in noord Nederland wordt er flink lobby gevoerd voor waterstof, bijvoorbeeld door de aanschaf van waterstof bussen voor het OV. Ook worden er flinke subsidies verstrekt voor de bouw van waterstoftankstations: tot 1,3M€ per station. Als grootste voordeel wordt daarbij genoemd dat "tanken" sneller is dan laden. Tegelijkertijd klinkt er met name door technisch ingevoerden forse kritiek. Een waterstof vrachtwagen kent veel meer componenten dan een elektrische vrachtwagen (naast de elektromotor en een (kleine) batterij heeft de waterstof vrachtwagen ook nog een omvormer nodig om waterstof in elektriciteit om te zetten (fuel cell) en tanks voor de waterstof) en heeft daardoor meer onderhoud. En om waterstof te produceren is veel meer stroom nodig: om dezelfde afstand te rijden is voor waterstof 3x zoveel stroom nodig als voor een elektrische vrachtwagen. Hierin is ook geen optimalisatie te verwachten, want het is het gevolg van natuurwetten: bij elke omzetting gaat er energie verloren. Dus zowel bij het omzetten van elektriciteit in waterstof en het omzetten van waterstof in elektriciteit is er verlies van energie. En tenslotte is er nog nauwelijks echt groene waterstof (dus gemaakt met schone elektriciteit) beschikbaar, terwijl er al zeer veel vraag is naar

waterstof (volgens het ministerie van EZ is circa 8% van de huidige (!) CO2 uitstoot van Nederland gerelateerd aan de huidige waterstofvraag). Experts verwachten dat er pas ná 2030 of zelfs 2040 voldoende groene waterstof zal zijn. Het is dan ook logischer om processen die niet zonder waterstof kunnen éérst te voorzien van groene waterstof, voordat groene waterstof wordt ingezet voor processen die ook alternatieven kennen, zoals bijvoorbeeld in zogenoemde "waterstofladders" wordt aangeduid[1].

Daarnaast is op dit moment al helder dat de inzet van een waterstof vrachtwagen leidt tot hogere kosten: naast de fors hogere aanschafprijs zijn ook onderhoud (door ingewikkelde systemen) en energiekosten hoger. De kosten per kilometer zijn daardoor 1,5 tot 2 maal hoger dan bij een vrachtwagen op diesel en een vrachtwagen op elektriciteit[2].

Inzetten op waterstof lijkt de fractie van GroenLinks daarom niet gepast. Met de aanschaf van een waterstof vrachtwagen zit de gemeente de komende jaren vast aan een brandstof die slechts in beperkte mate duurzaam is en veel duurder. Daarom pleiten we er voor om wél vast te leggen dat de nieuwe vrachtwagen een "zero-emissie" vrachtwagen moet worden, maar nog niet direct een techniek vast te leggen. Het College krijgt daarmee de gelegenheid om verschillende opties aan de Raad voor te leggen, met een uitgebreidere analyse van aanschafkosten, gebruikskosten en belasting voor het klimaat. Daarbij heeft GroenLinks alvast wel een voorkeur voor een elektrische vrachtwagen. Oók omdat gerenommeerde vrachtwagenproducenten (Scania, Volvo, DAF) nu al elektrische vrachtwagens kunnen leveren (en er dus geen dure exclusieve ombouw nodig is). Bovendien lijken de totale kosten (aanschaf en gebruik) van elektrische vrachtwagens nu al dichter bij de (huidige) kosten van een diesel aangedreven vrachtwagen te liggen[3].

Uitgangspunt bij dit amendement is dat de financiële reservering in de PPN vooralsnog blijft staan, waarmee er geen effecten zijn voor de verdere financiële uitkomsten voor de jaren 2022-2025. En juist door een duidelijke analyse van aanschaf- en gebruikskosten op te stellen wordt er meer grip gehouden op de toekomstige uitgaven voor transport van afval naar Wijster.

---

[1] Wat 'mag' op waterstof, https://www.wattisduurzaam.nl/17479/energie-beleid/de-waterstofladder-van-wattisduurzaam-wat-mag-op-waterstof/

[2] Total Cost of Ownership-model voor heavy-duty elektrisch wegtransport, https://www.topsectorlogistiek.nl/tco-vracht/

[3] Rapport 'Iedere ton telt', HCNP, https://www.hcnp.nl/wp-content/uploads/2021/06/HCNP-Zero-Emissie-Rapport-Iedere-Ton-Telt-.pdf