

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

285

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de waterstofbussen in Arnhem* (ingezonden 28 september 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 25 oktober 2017).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel over de stagnatie van de waterbussen in Arnhem?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2, 3

Herkent u de opmerkingen van de Arnhemse producent dat de opvolging en inzet van waterstofbussen stagneert? Hoe oordeelt u over de bewering dat meer geld en meer risico door overheden de oplossing voor dit probleem zou moeten zijn?

In hoeverre overlegt u met de provincie over waterstofinitiatieven in Gelderland? Wat zijn de ervaringen en bevindingen op dit moment?

Antwoord 2, 3

In 2016 heb ik met de decentrale overheden een bestuursakkoord afgesloten waarin is afgesproken dat nieuwe OV-bussen die vanaf 2025 worden aangeschaft emissieloos rijden. Onderdeel van de uitwerking van dit akkoord is dat in een aantal regio's wordt geëxperimenteerd met waterstofbussen. Deze bussen staan nog aan het begin van de innovatiecyclus. Het lijkt alsof het alleen gaat om de introductie van een nieuwe techniek, maar in de praktijk vergt het een innovatie van het hele omliggende systeem. Zo gaat het ook om aanpassing van ov-concessies en om de samenwerking tussen opdrachtgevers, aanbieders en afnemers van materieel en brandstoffen. Geld en het afdekken van risico's kunnen daarbij helpen. Uiteindelijk moeten overheden, busmaatschappijen en de busleveranciers samen de transitie mogelijk maken. Het ministerie is hierover al geruime tijd met de regio in

¹ [http://www.omroepgelderland.nl/nieuws/2143545/Ontwikkeling-Arnhemse-waterstofbus-stagneert](http://www.omroep gelderland.nl/nieuws/2143545/Ontwikkeling-Arnhemse-waterstofbus-stagneert)

gesprek. De regio heeft van het ministerie een subsidie ontvangen voor een pilot met twee waterstofbussen en voor het tankstation is een Europese subsidie toegekend. Concreet voor waterstofbussen wordt nu verkend of deze in een speciale B.V. (een SPV, Special Purpose Vehicle) zouden kunnen worden ondergebracht om daarin risico's voor de overheden en busmaatschappijen af te dekken. Het ministerie draagt mede bij aan de kosten van die verkenning.

Vraag 4

Hoe staat het met de landelijke uitrol van een dekkend netwerk met waterstof voor zowel personen- als vrachtverkeer? Hoe gaat het specifiek in de nabije toekomst voor de regio Arnhem-Nijmegen? Welke stappen ziet u vanuit de markt of medeoverheden om de noodzakelijke infrastructuur op orde te krijgen en te voorkomen dat een kip-ei-verhaal ontstaat als het gaat om waterstoflaadstations en waterstofbussen? Hoe kan de rijksoverheid hierin faciliteren en zijn daar concrete plannen voor?

Antwoord 4

In de Brandstoffenvisie hebben partijen met het Rijk de ambitie uitgesproken om in 2020 te groeien naar 20 waterstof tankstations. Momenteel staan er in Nederland drie tankstations en afgaand op projecten in de pijplijn zal dat aantal in 2018 en 2019 waarschijnlijk groeien naar 10 tankstations. Met onder meer Arnhem-Nijmegen is het ministerie in gesprek over het doorbreken van het kip-ei dilemma. Nederland participeert op dit moment ook in het Europese Jive-project, met als doel in 2018–2019 vijftig waterstofbussen naar ons land te krijgen, en in een Europees project voor vuilniswagens. De inzet is om zo steeds met de tankinfrastructuur ook de eerste afnemers te krijgen. De overheid faciliteert met studies, subsidies en het creëren van regionaal draagvlak.

Vraag 5

Deelt u de mening dat waterstof een interessant technologie is, maar dat primair de markt zelf initiatieven moet ontplooiën en de overheid zelf daarbij een stimulerende of faciliterende rol kan aannemen? Hoe geeft u daar invulling aan? Welk perspectief ziet u voor waterstoftoepassingen in het verkeer? Welke succesverhalen zijn er in Nederland reeds te delen?

Antwoord 5

Het Rijk faciliteert bedrijven en regio's die waterstof willen inzetten als een optie voor emissieloos rijden. Dit past in het Europees beleid om tankinfrastructuur uit te rollen voor verschillende alternatieve brandstoffen. In meerdere landen wordt hiermee momenteel een start gemaakt. De echte voorlopers zijn Californië en Japan. In Europa zijn veel initiatieven in Duitsland, Denemarken en het Verenigd Koninkrijk. Nederland sluit hierop aan en zoekt nadrukkelijk samenwerking met de buurlanden, omdat de Nederlandse markt uiteindelijk vrij klein is. Voor de transitie naar waterstof en vooral duurzame waterstof is schaalgrootte belangrijk, zowel binnen de mobiliteitssector als door synergie te zoeken met andere sectoren. Denk daarbij aan verduurzaming in de energiesector, de chemie en de petrochemie, waarbij waterstof een belangrijke rol kan spelen.