

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

2728

Vragen van de leden **Remco Dijkstra, Visser** en **De Boer** (allen VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Ruim miljoen voor schone bussen»* (ingezonden 5 juni 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 30 juni 2015)

Vraag 1 en 2

Waarom zijn er geen plannen om het in het nieuwsbericht en in de eerder aan u gestelde vragen genoemde project op deze wijze te herhalen? Betekent dit besluit dat er geen enkel vervolg aan dit project wordt gegeven?^{1 2}
Kunt u concreet aangeven wat dit project heeft bijgedragen aan het opdoen van praktijkervaring met waterstofbussen als onderdelen van de transitie naar zero-emissie busvervoer?

Antwoord 1 en 2

De twee waterstofbussen die in Amsterdam hebben gereden in de periode tot 2014 waren een eerste versie proefbussen van een Nederlandse busfabrikant, bedoeld om in de praktijk te worden getest. Dat was een zogenoemde alpha test, een gebruikelijke stap in de auto-industrie voor de ontwikkeling van nieuwe technologie. De test met de twee waterstofbussen in Amsterdam heeft als resultaat dat de busfabrikant, die oorspronkelijk alleen dieselbussen op de markt bracht, nu ook gaat investeren in waterstofbussen. Deze fabrikant heeft dat in een gezamenlijke verklaring met vier andere Europese busfabrikanten in een persbericht naar buiten gebracht. Dit resultaat was het beoogde doel van het programma pilotprojecten openbaar vervoer per bus (2008–2014).

Na een alpha test volgt er vaak een test met een iets grotere serie om nog meer leerervaringen op te doen (beta test). Pas als deze praktijktests, die doorgaans enige jaren duren, voldoende succes opleveren, gaan autofabrikanten er toe over om zogeheten voorseries met consumenten nog verder te beproeven en na te gaan of kinderziekten kunnen worden bestreden. Onder verschillende omstandigheden worden de voertuigen dan getest op betrouwbaarheid. Pas nadat deze voorseries zijn gevalideerd, nemen fabrikanten een volgende stap om deze voertuigen niet langer in kleine series te produceren

¹ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 2321

² Telegraaf, 10 februari 2015

maar in grote series of massaproductie. Deze stappen worden door alle autofabrikanten in de wereld gevolgd om het risico van massale terugroep als er toch nog gebreken zijn zo veel mogelijk in te dammen. Dit geldt zowel voor personenauto's als voor trucks en bussen. In het licht van de beta test kunt u de bijdragen voor het waterstofbusproject «rijden met waterstofbussen in het openbaar vervoer» zien die hebben geleid tot een toekenning van € 4,25 mln voor tien waterstofbussen in vijf regio's.

Vraag 3

Wilt u de stelling uit antwoord 6 op de eerder gestelde vragen, te weten «Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu streeft ernaar dat op de lange termijn zero emissie bussen ingezet kunnen worden zonder meerkosten in vergelijking tot conventionele bussen, tenzij deze meerkosten maatschappelijk verantwoord zijn», uitleggen? Wat heeft het Nederlandse bedrijfsleven er aan? Hoe past dit in de greendeals?

Antwoord 3

Met de stelling wordt bedoeld dat in dit geval waterstofbussen maar ook andere vormen van zero emissiebussen, zoals elektrische bussen, naar verwachting op termijn een zodanige Total Cost of Ownership (TCO) hebben dat zij concurrerend zijn met een conventionele dieselbus. Ingeval de TCO hoger uitvalt maar de bus minder negatieve externe effecten met zich brengt, bijvoorbeeld uitgedrukt in kosten CO₂-uitstoot per kilometer, of minder gezondheidsproblemen in een stad tot gevolg heeft, kan de iets hogere TCO als maatschappelijk doelmatig worden aangemerkt. Dit is uiteindelijk een keuze die door de verantwoordelijke overheden moet worden gemaakt. Als de bussenprojecten leiden tot toepassing en uitrol van bussen van Nederlandse busbouwers of van de toepassing van Nederlandse vindingen van bijvoorbeeld de toeleveringsindustrie dan is dit van meerwaarde voor het Nederlandse bedrijfsleven. Momenteel zijn er bedrijven in onder meer Noord Brabant, Friesland en Gelderland betrokken.

Vraag 4

Kunt u toelichten hoe het project precies past binnen de langetermijndoelen van het klimaat- en energiebeleid? Kan daarbij worden ingegaan op de duur van het project en het aantal deelnemende overheden?

Antwoord 4

Het project «rijden met waterstofbussen in het openbaar vervoer» is in lijn met de afspraken uit het energieakkoord. Om de lange termijn klimaat- en energiedoelen te halen, is een omslag nodig naar emissieloos vervoer daar waar dat mogelijk is en waar dat op termijn kosteneffectief is. Waterstofbussen hebben die potentie, zoals uit diverse internationale studies blijkt; dit geldt ook voor elektrische bussen. De verwachting is dat het project circa drie jaar zal duren. Momenteel nemen Groningen, Gelderland, Noord Brabant, Zuid Holland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag deel aan de projecten.

Vraag 5

In hoeverre is het een duurzame besteding van (belasting)geld dat een nieuwe waterstofbus na drie jaar te hebben rondgereden in Amsterdam terug wordt geleverd? In hoeverre past het doel van het op doen van leerervaringen binnen de kaders van besteding van de Brede doeluitkering (BDU)-middelen?

Antwoord 5

De twee Amsterdamse waterstofbussen zijn inderdaad teruggeleverd aan de fabrikant. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 heeft deze fabrikant mede door het testen in de praktijk besloten om de waterstofbussen verder te ontwikkelen.

Vraag 6

Acht u het van belang dat de doelstellingen van projecten die met belastinggeld gefinancierd SMART geformuleerd worden? Kunt u uw antwoord toelichten? In hoeverre acht u het doel van het opdoen van praktijkervaring met waterstofbussen als onderdelen van de transitie naar zero-emissie

busvervoer SMART? Op welke wijze hadden de doelstellingen voor een geslaagd project «smarter» geformuleerd kunnen worden?

Antwoord 6

Bij het beoordelen van subsidievoorstellen wordt een aantal selectiecriteria gehanteerd. Het betreft onder meer de mate waarin CO₂-uitstoot wordt terugdrongen, het energiegebruik, het meten van de ontwikkeling van kostprijzen van de bussen en onderdelen, alsook de inschatting in hoeverre ondernemers bereid zijn om na afloop van het project door te gaan met het verder ontwikkelen van het product. De subsidieontvangers dienen te voldoen aan specifieke rapportageverplichtingen, en na afloop wordt de regeling geëvalueerd.