

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

123

Vragen van de leden **Van der Lee** en **Kröger** (beiden GroenLinks) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het artikel «Shell krijgt subsidie voor bouw waterstofstations»* (ingezonden 12 september 2018).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 2 oktober 2018).

Vraag 1

Kent u het artikel «Shell krijgt subsidie voor bouw waterstofstations»?¹

Antwoord 1

Ja, ik ken dit artikel.

Vraag 2

Klopt het dat Shell vier miljoen euro subsidie ontvangt van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) voor het bouwen van vier nieuwe waterstofstations? Hoe is dit bedrag tot stand gekomen?

Antwoord 2

In opdracht van mijn ministerie voert RVO.nl de subsidieregeling Demonstratie Klimaattechnologieën en -innovaties in transport (DKTI-Transport) uit. Deze subsidieregeling geeft een kader voor het verstrekken van subsidies ter bevordering van de totstandkoming van klimaattechnologieën en -innovaties in de sector transport. Hiermee wordt de uitvoering van de Duurzame Brandstofvisie bevorderd (hierna: Brandstofvisie). Daarnaast is de subsidieregeling ondersteunend aan de implementatie van de EU Richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen².

In oktober 2017 is de regeling opengesteld met een budget van 16,7 miljoen euro. In het voorjaar van 2018 is het budget verhoogd met 15 miljoen euro aan middelen uit de klimaatvelop voor 2018.

De DKTI-regeling voorziet in de mogelijkheid van cofinanciering van de aanleg van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (inclusief elektrische laadinfrastructuur), waarbij het bedrijfsleven zelf ook een deel financiert. De cofinanciering is mogelijk voor projecten waarvoor reeds deels Europese

¹ Financieel Dagblad, 21 augustus 2018, «Shell krijgt subsidie voor bouw waterstofstations» (<https://fd.nl/ondernemen/1266643/shell-krijgt-subsidie-voor-bouw-waterstofstations>)

² RICHTLIJN 2014/94/EU VAN HET EuropEES parlement EN DE RAAD van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen

subsidies zijn toegekend. De doelstellingen op gebied van duurzaam transport worden ondersteund binnen de betreffende Europese subsidieprogramma's. Met behulp van deze regeling kan daarom optimaal gebruik worden gemaakt van middelen die vanuit de Europese Commissie reeds voor soortgelijke projecten beschikbaar worden gesteld. Shell heeft gebruik gemaakt van de DKTI-regeling door cofinanciering aan te vragen voor haar nieuw te realiseren tankstations voor waterstof in Amsterdam en Schiphol, als onderdeel van het Europese H2-Benelux project. Beide stations ontvangen 1 miljoen euro cofinanciering uit DKTI-Transport. Daarnaast ontvangen de franchisenemers van Shell, Green Planet Real Estate en Joulz Diensten B.V. (voorheen Stedin Diensten B.V.), respectievelijk 475.734 euro en 804.934 euro cofinanciering voor de te realiseren waterstofstations in Pesse en Den Haag. In totaal ontvangen deze vier nieuwe waterstofstations 3.280.668 euro subsidie uit de subsidieregeling DKTI-Transport.

Vraag 3

Deelt u de mening dat batterij-elektrisch rijden een duurzamer alternatief is dan waterstof-elektrisch rijden gezien het feit dat batterijen een hogere energie-efficiëntie hebben?

Antwoord 3

In het proces van de Brandstofvisie heb ik, samen met alle stakeholders in deze sector, gekeken naar wat nodig is om de CO₂-reductiedoelstellingen uit het Parijs-akkoord voor de sector mobiliteit te realiseren. In dat proces hebben we geconstateerd dat alle opties om CO₂ te reduceren ingezet moeten worden. Naast batterij-elektrisch rijden moet er daarom ook ingezet worden op waterstof-elektrisch rijden. Zowel batterij-elektrisch rijden als rijden op waterstof zijn Tank-to-Wheel nul-emissietechnologieën en in dat opzicht dus beide even duurzaam. De Well-to-Wheel CO₂-emissie van beide technologieën wordt bepaald door de mate waarin de elektriciteit of de waterstof duurzaam geproduceerd is. De inzet is dat uiteindelijk zowel batterij-elektrische als waterstofvoertuigen op duurzaam geproduceerde energie rijden.

Waterstof kan een belangrijke brandstof worden voor met name het vervoer over langere afstanden en met zwaardere voertuigen. Rijden op waterstof kan dan voldoende actieradius bieden.

Vraag 4

Klopt het dat Shell ook waterstof verkrijgt uit aardgas in plaats van uit duurzame bronnen? Deelt u de mening dat de manier waarop Shell waterstof produceert niet bijdraagt aan duurzame ontwikkeling?

Antwoord 4

De waterstof die gebruikt wordt voor transport bestaat voor het overgrote deel uit restproducten van andere industriële processen. Deze industriële processen gebruiken fossiele energie (aardgas). Ook bij gebruik van dit fossiele waterstof zijn er echter, in combinatie met brandstofcelvoertuigen, al belangrijke milieuvoordelen te behalen. Ten eerste is het waterstofvoertuig aan de uitlaat zero emissie en draagt het daarmee bij aan het verbeteren van de lokale luchtkwaliteit (vergeleken met de inzet van een reguliere diesel-auto). Ten tweede wordt er van Well-to-Wheel een CO₂-reductie van 20% tot 40% bereikt ten opzichte van een diesel aangedreven auto. De inzet is om uiteindelijk op groene waterstof te rijden. Daarvoor is de opbouw van infrastructuur en een markt voor waterstof van belang. Bij inzet van groene waterstof is de CO₂-emissie van het waterstofvoertuig (Well-to Wheel) nul.

Vraag 5

Klopt het dat batterij-elektrische laadstations nog nooit subsidie hebben ontvangen van het RVO?

Antwoord 5

Nee, dat klopt niet. In de eerste tender van de DKTI-Transport lag de inhoudelijke focus van de demonstratieprojecten op het versnellen van de ontwikkeling van emissiearme vervoermiddelen voor vervoer over de weg van goederen en personen. Tevens moesten de demonstratieprojecten

bijdragen aan de uitrol of het gebruik van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen uit hernieuwbare bronnen. Inmiddels zijn uit de eerste ronde 18 demonstratieprojecten geselecteerd en opgestart waarvan er 12 van toepassing zijn op goederenvervoer met elektrische bedrijfsvoertuigen, zowel vrachtwagens als bestelwagens. In totaal krijgen deze 12 demonstratieprojecten op elektrisch goederenvervoer 10,9 miljoen euro subsidie, waarvan 1,3 miljoen euro wordt aangewend voor investeringen in infrastructuur voor elektrisch laden.

Daarnaast is in de afgelopen jaren publieke laadinfrastructuur door de rijksoverheid gestimuleerd via een Rijksbijdrageregeling, waarop decentrale overheden aanspraak konden maken als zij investeerden in publieke laadpalen. De financiering vanuit het rijk was 7,2 miljoen euro. Ook is de energiebelasting in de eerste schijf voor laadinfrastructuur met een eigen aansluiting verlaagd.

Oplaadpunten voor elektrische voertuigen worden ook via de MIA/Vamil-regeling fiscaal gestimuleerd.

Vraag 6

Deelt u de mening dat batterij-elektrische laadstations minstens zoveel recht hebben op subsidie van het RVO als waterstof-elektrische laadstations?

Antwoord 6

De DKTI-Transport is een technologie-neutrale regeling die oplossingen ondersteunt van de totstandkoming van klimaattechnologieën en -innovaties in de sector transport alsmede de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Op voorhand zijn derhalve geen keuzes gemaakt omtrent de besteding van de middelen naar bepaalde oplossingen. De praktijk heeft ook uitgewezen dat er zowel rondom waterstof-elektrisch rijden als rondom batterij-elektrisch rijden ruim van de DKTI-Transport gebruik is gemaakt door marktpartijen.

Vraag 7

Deelt u de mening dat Shell, het grootste bedrijf van Nederland, deze waterstoftankstations prima zelf had kunnen bekostigen? Deelt u de mening dat het meer impact zou hebben wanneer deze vier miljoen euro zou worden besteed aan batterij-elektrische laadstations?

Antwoord 7

In het algemeen gesproken staan subsidieprogramma's in Nederland open voor alle bedrijven die in Nederland projecten uitvoeren die bijdragen aan de doelstellingen van het subsidieprogramma. De projecten van bedrijven moeten daarbij voldoen aan de voorwaarden en eisen van de specifieke subsidieregeling. Zodra de ingediende projecten voldoen aan deze voorwaarden en eisen, komen die projecten in principe in aanmerking voor subsidie. In de gevallen dat het subsidiebudget niet toereikend is, volgt toewijzing van subsidie volgens de rangschikking van de projecten, zoals in de subsidieregeling is bepaald.