



**STERK
N • RD
NEDERLAND**

POWERED BY SNN



SNN

SAMENWERKINGSVERBAND
NOORD-NEDERLAND

**OV 2030
OP NAAR ZERO EMISSIE**

De energietransitie is in volle gang en Noord-Nederland loopt voorop. In Europa zijn we koploper op het gebied van verduurzaming van mobiliteit door middel van groene waterstof. Daarnaast lopen we voor op bijvoorbeeld Californië op het gebied van verduurzaming van het OV en het gebruik van waterstof als brandstof voor zware voertuigen. Verduurzaming van het openbaar vervoer en zero emissie bus- en treinvervoer zijn voor Noord-Nederland prioriteiten. Groene waterstof is niet alleen hiervoor van belang, maar kan ook dienen als grondstof voor de vergroening van de chemie.



WAT DOET NOORD-NEDERLAND AL:

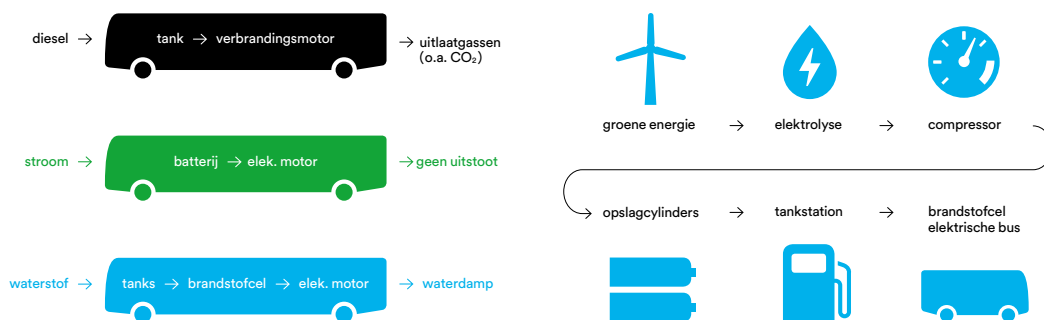
- Een pilot met 2 waterstofbussen en een opschaling vanaf 2020 naar 22-32 waterstofbussen.
- Een langdurige pilot samen met Arriva met 1 of 2 waterstoftreinen vanaf medio 2019.
- Er wordt onderzoek gedaan naar de vraag in hoeverre een batterijtrein met opportunity charging op stations ook een mogelijkheid kan zijn om treinen zero emissie te laten worden.
- De gemeente Groningen investeert in waterstof voor o.a. veegwagens en pendelbussen in de binnenstad die rijden op waterstof.
- Een aantal bedrijven investeert in de mogelijkheden van waterstof voor mobiliteit of onderzoekt voor het eigen wagenpark de mogelijkheden om hiernaar over te stappen. Zo houdt Holthausen uit Hoogezand zich bezig met het ombouwen van voertuigen op diesel naar elektrisch en/of waterstof, zoals de Hesla. In Drenthe zijn Resato en Green Planet bezig om te kijken of het mogelijk is om combinaties te maken tussen waterstof, het snelladen van personenvervoer en vrachtvervoer, maar ook naar het opschalen van het waterstoftanken door het vrachtvervoer.

WAT KUNNEN WE NOG MEER:

- Vanaf eind 2019 hebben Groningen en Drenthe de duurzaamste busconcessie in Nederland met ca. 181 zero emissie bussen, waarvan 22 op waterstof. Hier komen in Drenthe binnenkort mogelijk nog 10 bij. Door het gebruik van elektrificatie en alternatieve brandstoffen wordt ruim 90 procent minder CO₂ uitgestoten dan in de huidige concessie.
- Er zijn nog ca. 170 bussen die rijden op HVO (blauwe diesel) en niet volledig zero emissie zijn, zoals onze langeafstands-Qliners. Uiterlijk in 2030, met de start van de volgende busconcessie, moeten ook deze zero emissie zijn. Dit is landelijk met alle regio's afgesproken. Dit kan met waterstof, batterijen of een combinatie van die twee. Kosten zijn hierbij een belangrijk criterium. Een pilot met de verduurzaming van onze langeafstandsbussen kan ook zeer interessant zijn voor de touringcarbedrijven.
- Uiterlijk 2025 hebben we een transitiepad ontwikkeld, dat precies beschrijft hoeveel van de resterende 170 bussen ook op waterstof gaan rijden of overgaan naar een andere duurzame brandstof. Dit hangt mede af van de ontwikkeling van batterijen aan de ene kant (kunnen die steeds grotere afstanden aan?) en waterstof aan de andere kant (zet de prijsdaling door, dan wordt dit een steeds interessantere optie).
- Groningen start komend jaar met het ombouwen van één of twee treinen naar waterstof en Fryslân gaat experimenteren met batterijtreinen. Uiterlijk in 2030 willen we voor alle treinen (72 in totaal in Groningen en Fryslân) het transitiepad duidelijk hebben en een keuze maken, zodat dit in de nieuwe concessie vanaf 2035 geïmplementeerd kan worden. Ook hier is de keuze tussen batterijen, waterstof of een combinatie daarvan en zijn kosten hierin een belangrijk criterium. Ook bij de plannen voor de personentreinverbinding tussen Emmen en Rheine (Duitsland) worden de kansen en mogelijkheden van waterstoftreinen verkend.

WAT HEBBEN WE NODIG VAN HET RIJK:

- Dat het Rijk gaat investeren in een landelijk dekkend netwerk van tankinfrastructuur voor waterstof, zodat je door heel Nederland kunt rijden op waterstof;
- Dat er (in elk geval voor deze beginfase) een uitzonderingspositie komt van enkele aanbestedingsregels en regels over staatssteun, zodat we coalities kunnen aangaan met de partijen en bedrijven die nu bereid zijn met ons te investeren in de waterstofeconomie. Hierdoor kan de prijs van waterstof per kg een stuk lager worden, waardoor het beter kan concurreren als alternatieve brandstof voor mobiliteit. Concreet betekent dit:
 1. dat Noord-Nederland experimenteerruimte krijgt om met private partijen in de regio partnerships te vormen voor de aanschaf van groene waterstof;
 2. dat dan ook aan netbeheerders ruimte wordt gegeven om op een gunstige manier stroom te leveren, zoals door opslag van overcapaciteit in waterstof (regels zorgen er nu voor dat ze dit niet op die manier mogen opslaan);
 3. dat het Rijk ervoor zorgt dat groene waterstof in prijs beter kan concurreren met fossiele brandstoffen. Dan wel door een subsidie voor groene waterstof beschikbaar te stellen of door een CO₂-heffing op fossiele brandstoffen in te voeren.
- Dat de regelgeving voor het plaatsen van waterstoftankinstallaties gewijzigd wordt en gelijk getrokken wordt met andere landen in Europa. Wij zijn nu het enige land dat een veiligheidsmarge van 250 meter aan vrije ruimte rondom een tankinstallatie eist in de regelgeving. In Duitsland is het bijvoorbeeld mogelijk deze midden in het centrum van een stad te plaatsen.
- Dat het Rijk (een deel van de) financiële dekking levert voor de transitie van het openbaar vervoer naar zero emissie brandstoffen, zodat we conform de gezamenlijke afspraken uiterlijk in 2030 al het busvervoer zero emissie hebben en in 2035 ook ons regionale treinvervoer.



**STERK
NOORD-NEDERLAND
GAAT VOOR**

H₂

WATERSTOF

WIJ ZIJN DE ECONOMIE VAN DE TOEKOMST