

Vergaderjaar 2016–2017

34 728

Besluit van 26 april 2017, houdende regels in verband met de implementatie van richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen)

Nr. 2

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 22 juni 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 24 mei 2017 over het Besluit van 26 april 2017 houdende regels in verband met de implementatie van richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen) (Kamerstuk 34 728, nr. 1).

De vragen en opmerkingen zijn op 13 juni 2017 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 20 juni 2017 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Van Veldhoven

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

| | |
|--|---|
| Inleiding | 2 |
| Algemeen | 2 |
| Wijze van implementatie van richtlijn 2014/94/EU | 3 |
| Artikelsgewijs | 5 |

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van bovengenoemd besluit en hebben hierover één vraag.

De leden van de PVV-fractie hebben met ongenoegen kennisgenomen van dit besluit en willen de Staatssecretaris nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse gekeken naar het Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen en hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van het besluit betreffende de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Al met al zijn zij tevreden met de regeling. Over een aantal punten maken deze leden zich echter nog zorgen, mede gezien de ontwikkelingen in het buitenland en de verwachte kansen en risico's voor de toekomst.

Algemeen

De leden van de PVV-fractie vinden het dubieus dat de Europese Unie zich met de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in Nederland bemoeit. De eerste vraag is dan ook in hoeverre dit besluit voldoet aan de subsidiariteit en proportionaliteit als de gebruikelijke toetsingsmethode hierop wordt toegepast. Het lijkt deze leden logischer om de uitrol van deze infrastructuur gewoon aan de markt over te laten, zodat er ingespeeld kan worden op de vraag. Hoe kijkt de Staatssecretaris hiertegen aan en in hoeverre heeft Nederland na dit besluit nog de ruimte om minder laadpalen te plaatsen als dit nodig wordt geacht? Indien Nederland deze ruimte niet heeft, waarom heeft de Staatssecretaris er dan voor gekozen om dit niet in een wetsvoorstel vast te leggen? Zeker gezien de vele miljoenen aan kosten die hiermee gemoeid zijn, vinden deze leden het merkwaardig dat dit demissionaire kabinet dit er nog even met een besluitje door wil drukken. Waarom heeft de Staatssecretaris ervoor gekozen om de Kamer op deze wijze te willen passeren?

De leden van de D66-fractie vragen wat in de Europese Unie de stand van zaken is bij de ontwikkeling van informatie voor de consument over de herkomst van fossiele energiebronnen (zogenaamde «grijze certificaten»). Op welke manier wordt dit meegenomen bij de herziening van de richtlijnen ten behoeve van de Energie-unie?

Wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft is elektriciteit de belangrijkste energievorm van de toekomst en de accu de belangrijkste energiedrager voor mobiele toepassingen. De gigantische verliezen aan energie bij verbranding of omzetting van waterstof maken dat deze vormen zelden als echt duurzaam kunnen worden beschouwd. Waterstof en biobrandstoffen kunnen een rol vervullen in niches waar elektriciteit voorlopig een te grote technische uitdaging is, aldus deze leden. Zeker bij

«land based mobility» verwachten deze leden geen duurzaam (maatschappelijk en ecologisch) rendement bij een grootschalige uitrol. De leden van de GroenLinks-fractie menen dat elektrische voertuigen de toekomst hebben. Niet alleen op de weg, maar ook als onderdeel van een stabiel en duurzaam elektriciteitsnet dat in staat is om lokaal en decentraal de grote fluctuaties in het aanbod van duurzame energie op te vangen. Door autoaccu's als tijdelijke opslag voor pieken in wind- en zonne-energie te gebruiken, is het mogelijk om het net met minimale meerkosten te stabiliseren.

Hiervoor is wel de regulerende hand van de overheid nodig, zo menen deze leden. Energielevering is al een service en mobiliteit gaat dat worden (het gebruik van een auto in plaats van het bezit ervan). Voor service-industrieën is klantenbinding de belangrijkste kapitaalfactor. Dat is wat deze leden betreft prima, mits die binding wordt gerealiseerd op basis van prijs en kwaliteit, en niet omdat men bijvoorbeeld door een laadabonnement of unieke stekker fysiek is gedwongen om van een bedrijf stroom af te nemen voor het laden van een autoaccu. Ook is het absoluut noodzakelijk om voor de interactie tussen auto en laadpalen open protocollen te gebruiken. Dat is goed voor zowel de markt van elektrische auto's, als de aanbieders van stroom, laadpalen, en natuurlijk de consument, zo menen deze leden.

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het van groot belang dat het laden van elektrische auto's niet alleen wordt geregeld vanuit de positie van de auto, de positie van de stroomproducent of de aanbieder van een laadabonnement beredeneerd, maar ook vanuit de kansen voor de energietransitie. De miljoenen elektrische auto's die straks het grootste deel van de dag aan een kabel hangen, zijn een kans voor de netstabilisatie die we niet kunnen laten liggen. Wat gaat de staatsecretaris doen om dit onderdeel te maken van de strategie voor de uitrol van het laadnetwerk?

De uitrol van een landelijk dekkend laadnetwerk moet wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft veel voortvarender ter hand worden genomen. Er moet een plan komen om de adviesnorm voor één laadplek per drie parkeerplekken snel en dekkend vorm te geven. Niet alleen voor gemeentelijke parkeerplaatsen, maar ook in publieke en private parkeergarages van kantoren, winkelcentra, appartementencomplexen et cetera. Als bestuurder van een elektrisch voertuig moet je ervan op aankunnen dat je je voertuig aan het eind van je rit kunt aansluiten op het net. Voor overheden ligt er wat de GroenLinks-fractie betreft een opdracht dat zij voorlopen op de vraag naar laadpalen. Alleen zo kunnen twijfelaars over de streep worden getrokken om ook over te stappen naar elektrisch rijden. Deze leden verwachten een concreet plan met concrete stappen die binnen een redelijke termijn uitzicht bieden op de realisatie van een dergelijk dekkend netwerk.

Wijze van implementatie van richtlijn 2014/94/EU

De leden van de VVD-fractie vragen, gezien de verplichting van de implementatie van de richtlijn 2014/94/EU, welke gevolgen een eventuele vertraging heeft.

De leden van de PVV-fractie zijn benieuwd wat de kosten voor het Rijk zijn van de Green Deal Laadinfrastructuur. Daarbij vinden deze leden het tamelijk absurd dat er voor nog geen 250 nieuw verkochte «full electric vehicles» (FEV's) in 2015, 10.000 publieke laadpunten voor 2018 gerealiseerd moeten worden. Temeer omdat de elektrische auto's met verbrandingsmotor (PHEV's), voornamelijk leaseauto's zijn die veelal gewoon op benzine rijden. Bovendien zullen zij anders gebruikmaken van een oplaadpunt thuis of op het werk, en logischerwijs niet of nauwelijks

van deze publieke oplaadpunten. Deze leden willen de Staatssecretaris dan ook verzoeken om inzichtelijk te maken wat de huidige verhouding is van het aantal publieke laadpunten tot het aantal FEV's en PHEV's. Daarnaast willen de leden van deze fractie ook graag van de Staatssecretaris weten wat de bezettingsgraad van deze publieke laadstations is en hoeveel FEV's en PHEV's er dagelijks van een publiek oplaadpunt gebruikmaken. Ook willen deze leden graag inzichtelijk krijgen hoeveel publiek geld er in totaal door alle overheidslagen en via de netwerkbedrijven tot op heden is besteed aan de elektrische laadinfrastructuur en hoeveel geld er naar verwachting nog nodig is om aan de door de Staatssecretaris geschetste doelen voor 2020 en 2035 te voldoen. Deze leden verzoeken de Staatssecretaris om deze informatie overzichtelijk in een tabel weer te geven en indien deze informatie niet beschikbaar is, om deze informatie eerst boven tafel te halen, alvorens in te stemmen met een verdere uitrol van publieke infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Is de Staatssecretaris daartoe bereid?

De leden van de D66-fractie lezen dat generieke beleidsmaatregelen voor walstroomvoorzieningen niet noodzakelijk zijn, gezien de al grote beschikbaarheid van walstroom voor de binnenvaart in havens waar daadwerkelijk behoefte aan walstroom bestaat, dat de meeste zeehavens al jarenlang walstroom aanbieden met laagspanning (<440V) voor binnenvaart, vissersschepen en bijvoorbeeld kleinere sleepboten en dat de zeehavens van Rotterdam, Den Helder, Scheveningen en IJmuiden walstroom aanbieden met hoog vermogen voor de zeevaart. De leden van deze fractie lezen tevens dat het streven voor de zeevaart is om in 2025 in tien havensteden walstroominstallaties te hebben met hoog vermogen en voor de binnenvaart om in de 75 belangrijkste binnenhavens walstroom aan te leggen. Deze leden zijn zeer te spreken over dit streven, maar vragen naar een zorgvuldiger onderbouwing van de reden waarom die grote ambitie geen generieke beleidsmaatregelen zou vergen. Deze leden merken op dat het hebben van walstroomvoorzieningen één ding is, maar dat de vraag of er (veel) gebruik van wordt gemaakt, iets heel anders is. Zo moet de prijs van walstroom op zijn minst concurrerend zijn met de prijs van fossiele brandstoffen, en is het van belang dat de schepen in kwestie de juiste voorzieningen aan boord hebben om aangesloten te worden op walstroom. Deze leden vragen de Staatssecretaris nader in te gaan op de stand van zaken met betrekking tot de vraag hoe zij beide elementen gaat bewerkstelligen dan wel verder gaat stimuleren. Zal het hiervoor genoemde streven gehaald worden en, zo nee, waarom niet? Wat zijn de risico's en hoe kunnen die afgedekt worden?

De leden van de D66-fractie vragen of de Staatssecretaris kan aangeven of de voorliggende wetswijziging er ook toe strekt dat consumenten informatie krijgen over de prijs van elektriciteit uit laadpalen bij het laadpunt zelf, net zoals bij benzinstations gebeurt. Zo ja, op welke manier wordt deze informatie aan consumenten gegeven en wat worden de vereisten van de opsplitsing van de opbouw van het tarief? Zo nee, waarom niet?

De leden van de D66-fractie vragen wat de verwachte scenario's zijn voor de toename van liquid natural gas (Lng) in de Nederlandse scheepsvaart en wegvervoer. Hoeveel procent van het totale gasgebruik in Nederland bestaat nu uit lng en hoeveel zal dit naar verwachting in 2025 zijn? Kan de Staatssecretaris daarbij ook aangeven uit welke gasbronnen naar verwachting de lng in 2025 zal bestaan? Hoeveel procent zal waarschijnlijk worden gemaakt uit biogas, hoeveel uit Russisch gas en hoeveel uit (Amerikaans) schaliegas?

Artikelsgewijs

Artikel 3

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het erg belangrijk dat de privacy van burgers goed wordt beschermd. De nu voorliggende tekst in artikel 3, lid 1 maakt het volgens deze leden echter mogelijk om voor bepaalde aanbieders data tot exclusief eigendom van de aanbieder te maken, terwijl een betere regeling die data publiek toegankelijk kan maken, zonder dat daarmee de privacy van de consument wordt bedreigd. Er zijn prima technieken denkbaar (en die worden nu ook al toegepast) die de consument beschermen maar ook flexibiliteit en open protocollen mogelijk maken. Deelt de Staatssecretaris de mening dat dit wenselijk is?

II Reactie van de Staatssecretaris

Bijgaand bied ik u, mede namens de Minister van Economische Zaken, de antwoorden aan op de gestelde vragen van de fracties van de PVV, D66, VVD en GroenLinks. Deze vragen betreffen de ontwikkelingen in de markt voor met name laadinfrastructuur in relatie tot elektrisch rijden en walstroomvoorzieningen voor schepen alsmede de mogelijke maatregelen om de markt te beïnvloeden of daarop de anticiperen. Alvorens ik de vragen beantwoord, wil ik graag ingaan op de aard van het Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen (hierna: het besluit) en de gevolgde procedure.

De uitrol van infrastructuur van alternatieve brandstoffen is niet alleen een zaak voor Nederland, maar voor heel Europa. Door het creëren van een geharmoniseerde Europese infrastructuur van tank- en laadpunten kan de marktintroductie van voertuigen op alternatieve brandstof worden versneld. De belangrijkste doelen zijn het stimuleren van de energiegebruiker voor het transport, vermindering van de afhankelijkheid van met name olie en het terugdringen van de milieu-impact van het gebruik van fossiele brandstoffen.

De daartoe dienende Europese richtlijn 2014/94/EU van het Europese parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen wordt geïmplementeerd met het besluit en een gelijknamige ministeriële regeling. Het bij uw Kamer nagehangen besluit is een rechtstreekse implementatie van richtlijn 2014/94/EU. Het betreft een zuivere implementatie van technische eisen in de uitonderhandelde en geldende Europese regelgeving. Het besluit bevat voornamelijk technische eisen aan tank- en laadinfrastructuur en regels voor informatievoorziening aan consumenten over het gebruik van die infrastructuur, zodat een geharmoniseerd gebruik daarvan in en tussen lidstaten wordt vergemakkelijkt.

Deze richtlijn heeft een implementatiedatum van uiterlijk 18 november 2016. Bij brieven van 26 januari 2017 (Kamerstuk 21 109, nr. 227) en 21 april 2017 (Kamerstuk 21 109, nr. 228) is uw Kamer over de vertraging van de implementatie en de redenen daarvoor geïnformeerd. De Europese Commissie is begin dit jaar een procedure van ingebrekestelling gestart. Omdat het besluit en bijbehorende ministeriële regeling binnenkort in werking treden, verwacht ik geen sanctionerende maatregelen van de Commissie.

Het besluit treedt op grond van de voor nahang geldende regelgeving na een gehanteerde periode van een maand na publicatie in het Staatsblad van rechtswege in werking. Dit is op 24 juni 2017. Het betreft een

gebruikelijke procedure. De nahang van het besluit is ter informatie aan beide Kamers.

Daarnaast bestaat ten aanzien van het besluit in het kader van de onderhavige nahangprocedure niet de mogelijkheid voor beide kamers der Staten-Generaal om de wens te kennen te geven om het hierin geregelde onderwerp bij wet te regelen. Die mogelijkheid is geregeld in artikel 21.6, vijfde lid van de Wet milieubeheer en bestaat alleen, indien een algemene maatregel van bestuur is gebaseerd op artikel 5.1, eerste lid, van de Wet milieubeheer. Het besluit is echter niet gebaseerd op artikel 5.1, eerste lid, maar op artikel 9.2.2.1 van de Wet milieubeheer. Intrekking van het besluit om het onderwerp vervolgens op wetsniveau te regelen ligt daarom niet in de rede.

Verder heb ik uw Kamer bij brief van 23 februari 2017 op de hoogte gesteld over de voortgang van het beleid met betrekking tot uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (Kamerstuk 30 196, nr. 538). Bij die brief ontving uw Kamer, mede namens de Minister van Economische Zaken, het nationaal Beleidskader met een overzicht van de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (elektriciteit, waterstof, CNG en LNG) voor vervoer en de bijbehorende streefcijfers met betrekking tot de laad-, tank- en bunkerinfrastructuur. Dit beleidskader is ook een onderdeel van de implementatie van richtlijn 2012/94/EU waarin lidstaten wordt gevraagd beleidskaders vast te stellen over de ontwikkelingen van de markt voor alternatieve brandstoffen en het beleid betreffende de uitrol van de daarbij behorende infrastructuur. De vragen raken aan dit beleidskader. Ik beantwoord uw vragen graag in het kader van de daarin genoemde streefcijfers en maatregelen om de markt voor alternatieve brandstoffen verder te ontwikkelen.

Algemeen

De leden van de PVV-fractie vinden het dubieus dat de Europese Unie zich met de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in Nederland bemoeit. De eerste vraag is dan ook in hoeverre dit besluit voldoet aan de subsidiariteit en proportionaliteit als de gebruikelijke toetsingsmethode hierop wordt toegepast. Het lijkt deze leden logischer om de uitrol van deze infrastructuur gewoon aan de markt over te laten, zodat er ingespeeld kan worden op de vraag.

Hoe kijkt de Staatssecretaris hiertegen aan en in hoeverre heeft Nederland na dit besluit nog de ruimte om minder laadpalen te plaatsen als dit nodig wordt geacht? Indien Nederland deze ruimte niet heeft, waarom heeft de Staatssecretaris er dan voor gekozen om dit niet in een wetsvoorstel vast te leggen? Zeker gezien de vele miljoenen aan kosten die hiermee gemoeid zijn, vinden deze leden het merkwaardig dat dit demissionaire kabinet dit er nog even met een besluitje door wil drukken. Waarom heeft de Staatssecretaris ervoor gekozen om de Kamer op deze wijze te willen passeren?

Antwoord

De richtlijn vraagt lidstaten om ervoor te zorgen dat op basis van nationale beleidskaders een passend aantal publiek toegankelijke oplaadpalen wordt geïnstalleerd, mede bepaald aan de hand van het aantal (verwachte) elektrische voertuigen in 2020. Een wet hiervoor is niet verplicht en ook niet nodig om te kunnen anticiperen op de markt van laadpalen. Lidstaten hebben een zekere mate van vrijheid en de mogelijkheid om in te spelen op de behoefte in de markt of deze te beïnvloeden. Dit geldt ook voor de uitrol van publiek toegankelijke laadpalen. Ik heb uw Kamer eerder bij brief van 23 februari 2017 op de

hoogte gebracht van het nationaal beleidskader, waarin een overzicht wordt geboden van de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (elektriciteit, waterstof, CNG en LNG) voor het vervoer en de bijbehorende streefcijfers met betrekking tot de laad-, tank- en bunkerinfrastructuur. Het onderwerp Infrastructuur voor alternatieve brandstoffen is tijdens de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van uw Kamer van 30 maart 2017 niet controversieel verklaard.

Het voorgehangen besluit gaat niet over marktmaatregelen maar betreft directe implementatie van een Europese richtlijn over technische standaarden voor de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en over informatieverplichtingen voor het gebruik van de juiste brandstof in motorvoertuigen. Mede gezien het karakter van een verplicht en zuiver implementatiebesluit, de niet controversiële status van het onderwerp en de gebruikelijke nahang van het besluit ter informatie aan de Kamer, kan naar mijn overtuiging geen sprake zijn van het «passeren» van de Kamer. Het besluit volgt rechtstreeks uit Europese regelgeving waarmee Nederland eerder heeft ingestemd.

In de Kamerbrief van december jl. over de visie op laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer (Kamerstukken 31 305 en 33 043, nr. 220) is reeds aangegeven dat er geen harde doelstellingen voor het aantal laadpunten zijn. Het is allereerst aan de markt om een passende mix (privaat, semipubliek, publiek en snelladen) van het aantal laadmogelijkheden te creëren.

De Richtlijn schrijft wel standaarden voor op het gebied van stekkers. Dit draagt bij aan de zogenaamde interoperabiliteit, zodat autorijders op een gelijke wijze (zonder adapters) kunnen laden in heel Europa.

De leden van de D66-fractie vragen wat in de Europese Unie de stand van zaken is bij de ontwikkeling van informatie voor de consument over de herkomst van fossiele energiebronnen (zogenaamde «grijze certificaten»). Op welke manier wordt dit meegenomen bij de herziening van de richtlijnen ten behoeve van de Energie-unie?

Antwoord

De Minister van Economische Zaken heeft uw Kamer op 23 september jl. (Kamerstuk 34 199, nr. 78) geïnformeerd over de Nederlandse inzet ten aanzien van stroometikettering, specifiek de invoering van volledige transparantie, waarbij de herkomst van alle energie op basis van certificaten wordt verantwoord. Nederland pleit in Europees verband voor invoering van volledige transparantie in Europese regelgeving, bij de herziening van de Europese Richtlijn over de gemeenschappelijke regels voor de interne markt voor elektriciteit (deze bevat regels omtrent stroometikettering) en de Europese Richtlijn duurzame energie (deze bevat regels omtrent het garantie van oorsprong-systeem, de certificaten waarmee wordt aangetoond of energie «groen» is.).

De herziening van de Renewable Energy Directive (RED) biedt wel de mogelijkheid voor lidstaten om vrijwillig een systeem van volledige transparantie in te voeren. Nederland verwelkomt dat, maar ziet liever een verplichting voor alle lidstaten omdat hiermee een meer effectief en sluitend systeem kan worden gecreëerd. Dit is onderwerp van de onderhandelingen in Brussel over de RED die zich nog in de beginfase bevinden.

Wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft is elektriciteit de belangrijkste energievorm van de toekomst en de accu de belangrijkste

energiedrager voor mobiele toepassingen. De gigantische verliezen aan energie bij verbranding of omzetting van waterstof maken dat deze vormen zelden als echt duurzaam kunnen worden beschouwd. Waterstof en biobrandstoffen kunnen een rol vervullen in niches waar elektriciteit voorlopig een te grote technische uitdaging is, aldus deze leden. Zeker bij «land based mobility» verwachten deze leden geen duurzaam (maatschappelijk en ecologisch) rendement bij een grootschalige uitrol. De leden van de GroenLinks-fractie menen dat elektrische voertuigen de toekomst hebben. Niet alleen op de weg, maar ook als onderdeel van een stabiel en duurzaam elektriciteitsnet dat in staat is om lokaal en decentraal de grote fluctuaties in het aanbod van duurzame energie op te vangen. Door autoaccu's als tijdelijke opslag voor pieken in wind- en zonne-energie te gebruiken, is het mogelijk om het net met minimale meerkosten te stabiliseren.

Hiervoor is wel de regulerende hand van de overheid nodig, zo menen deze leden. Energielevering is al een service en mobiliteit gaat dat worden (het gebruik van een auto in plaats van het bezit ervan). Voor service-industrieën is klantenbinding de belangrijkste kapitaalfactor. Dat is wat deze leden betreft prima, mits die binding wordt gerealiseerd op basis van prijs en kwaliteit, en niet omdat men bijvoorbeeld door een laadabonnement of unieke stekker fysiek is gedwongen om van een bedrijf stroom af te nemen voor het laden van een autoaccu. Ook is het absoluut noodzakelijk om voor de interactie tussen auto en laadpalen open protocollen te gebruiken. Dat is goed voor zowel de markt van elektrische auto's, als de aanbieders van stroom, laadpalen, en natuurlijk de consument, zo menen deze leden.

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het van groot belang dat het laden van elektrische auto's niet alleen wordt geregeld vanuit de positie van de auto, de positie van de stroomproducent of de aanbieder van een laadabonnement beredeneerd, maar ook vanuit de kansen voor de energietransitie. De miljoenen elektrische auto's die straks het grootste deel van de dag aan een kabel hangen, zijn een kans voor de netstabilisatie die we niet kunnen laten liggen. Wat gaat de staatsecretaris doen om dit onderdeel te maken van de strategie voor de uitrol van het laadnetwerk?

Antwoord

In de Kamerbrief van december jl. over de visie op laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer (Kamerstukken 31 305 en 33 043, nr. 220) wordt de strategie en inzet hierop beschreven. De batterijen in elektrische auto's bieden in de toekomst de mogelijkheid om bij te dragen aan het in balans houden van het elektriciteitssysteem en bij te dragen aan een zo kostenefficiënt mogelijk beheer van de netten. In de Energieagenda (Kamerstuk 31 510, nr. 64) is beschreven wat de belangrijkste te nemen maatregelen zijn van het kabinet ter verbetering van de flexibiliteit van het elektriciteits-systeem. Dit wordt nader uitgewerkt in onder meer het Transitiepad Kracht en Licht. De flexibiliteit die batterijen voor de elektriciteitsmarkt te bieden hebben, zal de komende jaren meer en meer ontsloten worden. Slimme meters, dynamische leveringstarieven en flexibiliteit van service providers zoals bijvoorbeeld aggregatoren zullen hieraan bijdragen. Door de Overlegtafel Energievoorziening (OTE) wordt eveneens gekeken of een aanpassing van de tarievenstructuur voor de netten wenselijk is en op welke wijze netbeheerders flexibiliteit eventueel kunnen inzetten voor het voorkomen of uitstellen van netverzwaringen. Dynamische leveringstarieven, sinds januari van dit jaar mogelijk, kunnen er daarnaast aan bijdragen dat afnemers gestimuleerd worden elektriciteit af te nemen op goedkope uren en in te voeden op duurdere uren. Elektrisch vervoer kan hier ook een bijdrage aan gaan leveren.

De uitrol van een landelijk dekkend laadnetwerk moet wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft veel voortvarender ter hand worden genomen. Er moet een plan komen om de adviesnorm voor één laadplek per drie parkeerplekken snel en dekkend vorm te geven. Niet alleen voor gemeentelijke parkeerplaatsen, maar ook in publieke en private parkeergarages van kantoren, winkelcentra, appartementencomplexen et cetera. Als bestuurder van een elektrisch voertuig moet je ervan op aankunnen dat je je voertuig aan het eind van je rit kunt aansluiten op het net. Voor overheden ligt er wat de GroenLinks-fractie betreft een opdracht dat zij voorlopen op de vraag naar laadpalen. Alleen zo kunnen twijfelaars over de streep worden getrokken om ook over te stappen naar elektrisch rijden. Deze leden verwachten een concreet plan met concrete stappen die binnen een redelijke termijn uitzicht bieden op de realisatie van een dergelijk dekkend netwerk.

Antwoord

In de visie op de laadinfrastructuur wordt deze concrete inzet beschreven. De Rijksbijdrage laadinfrastructuur is recentelijk met 1,5 miljoen euro verhoogd. Hiermee kunnen naar verwachting 6.000 extra laadpunten worden gerealiseerd.

Daarnaast is inmiddels aan onderzoeksbureau Ecorys de opdracht gegeven te onderzoeken in welke mate architecten, projectontwikkelaars, woningbouwcorporaties, bouwers en gemeenten op dit moment uitgenodigd worden om laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren op parkeerplaatsen in de private gebouwde omgeving (zoals appartementen en kantoorgebouwen) en welke aangrijpingspunten er zijn om laadpunten in de gebouwde omgeving waar dit nodig is te bevorderen. De resultaten van dit onderzoek worden in het najaar verwacht.

Het mede door het Ministerie van Economisch Zaken gefinancierde Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur heeft recentelijk het kencijferrapport op hun website gepubliceerd. Hier wordt een huidig streefgetal genoemd voor laadpunten op parkeerplaatsen in openbaar gebied van gemiddeld 1 op de 100 parkeerplaatsen. Dit is een gemiddelde; afhankelijk van de wijk en functie zijn in dit rapport indicatieve cijfers gepubliceerd die gemeenten en andere belanghebbenden kunnen gebruiken bij het bepalen van het aantal laadpunten op een locatie.

Wijze van implementatie van richtlijn 2014/94/EU

De leden van de VVD-fractie vragen, gezien de verplichting van de implementatie van de richtlijn 2014/94/EU, welke gevolgen een eventuele vertraging heeft.

Antwoord

Richtlijn 2014/94/EU had uiterlijk 18 november 2016 moeten zijn geïmplementeerd. Nederland is inmiddels door de Europese Commissie in gebreke gesteld. Het Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen treedt op 24 juni 2017 in werking, samen met een ministeriële regeling. Dit is met de Europese Commissie gecommuniceerd. Verdere vertraging van implementatie van deze richtlijn zou kunnen leiden tot het opleggen van (forse) financiële sancties aan Nederland door de Europese Commissie. Daarnaast leidt meer vertraging tot onzekerheid over de toepasselijke eisen met betrekking tot de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en informatievoorziening aan consumenten. Zonder nationale uitvoeringsregels weet het bedrijfsleven niet precies waar het aan toe is. Ook is

nationale regelgeving nodig voor het kunnen handhaven van de door de richtlijn gestelde eisen.

De leden van de PVV-fractie zijn benieuwd wat de kosten voor het Rijk zijn van de Green Deal Laadinfrastructuur.

Antwoord

De totale Rijksbijdrage voor de Green Deal Laadinfrastructuur is € 7,2 mln. euro in de periode van 2015 tot en met 2018.

Daarbij vinden deze leden het tamelijk absurd dat er voor nog geen 250 nieuw verkochte «full electric vehicles» (FEV's) in 2015, 10.000 publieke laadpunten voor 2018 gerealiseerd moeten worden. Temeer omdat de elektrische auto's met verbrandingsmotor (PHEV's), voornamelijk leaseauto's zijn die veelal gewoon op benzine rijden. Bovendien zullen zij anders gebruikmaken van een oplaadpunt thuis of op het werk, en logischerwijs niet of nauwelijks van deze publieke oplaadpunten. Deze leden willen de Staatssecretaris dan ook verzoeken om inzichtelijk te maken wat de huidige verhouding is van het aantal publieke laadpunten tot het aantal FEV's en PHEV's.

Antwoord

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland publiceert maandelijks op hun de website de meest recente cijfers¹. Op dit moment zijn er in Nederland ruim 118 duizend elektrische voertuigen met een stekker geregistreerd, inclusief de zogenaamde plug-in hybriden. Het aantal volledig elektrische auto's is bijna 15.500. Eind mei waren er 13.638 publieke laadpunten en 15.155 semipublieke punten. Deze laadpunten staan bijvoorbeeld bij winkelcentra, kantoorgebouwen, in parkeergarages en bij particulieren die hun laadpunt voor anderen beschikbaar hebben gesteld. Daarnaast zijn er naar inschatting 75.000 private laadpunten. Een laadpaal heeft over het algemeen 2 laadpunten.

Uit onderzoek van de Hogeschool van Amsterdam² op basis van beschikbare laaddata van de publieke laadinfrastructuur in de vier grote steden en de Metropool Regio Amsterdam blijkt dat over de hele periode van 2012–2016 PHEV's verantwoordelijk zijn geweest voor 70% van alle laadsessies op het publieke laadnetwerk en voor 53% van alle geladen elektriciteit.

Daarnaast willen de leden van deze fractie ook graag van de Staatssecretaris weten wat de bezettingsgraad van deze publieke laadstations is en hoeveel FEV's en PHEV's er dagelijks van een publiek oplaadpunt gebruikmaken.

Antwoord

Het Nationaal Kennisplatform (NKL) heeft vorig jaar een benchmark gepubliceerd met het gemiddelde energieverbruik op publieke palen (een maat voor bezettingsgraad). Het verbruik aan de publieke laadpaal is in de periode ten opzichte van 2013 gegroeid van 5 naar 8,5 kWh per dag. Dit betekent een stijging van 1800 naar 3060 kWh gemiddeld per jaar. Ter vergelijking: een gemiddeld huishouden in Nederland verbruikt ongeveer 3500 kWh per jaar. Deze stijging wordt in de markt generiek gezien als een

¹ <http://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers>

² <http://www.hva.nl/binaries/content/assets/subsites/ido-laad/laadgedrag-phev-vs-fev.pdf>

goed startpunt om uiteindelijk tot een sluitende businesscase te komen. De verwachting voor 2020 is dat deze trend doorzet en dat het verbruik op de laadpalen verder stijgt naar gemiddeld 11 kWh.

EVnetNL heeft vorig jaar statistieken van hun openbare laadpalen gepubliceerd (bestrijkt ongeveer 30% van de markt; andere statistieken zijn niet openbaar). De hoogste bezettingsgraad is 79,6 procent. Zo'n 80 procent van de laadpunten heeft een bezettingsgraad van minder dan 25 procent. Daarbij is het goed te bedenken dat laadpunten 24 uur per dag en zeven dagen in de week beschikbaar zijn (uitgezonderd storingen). Een aantal gemeentes hebben het beleid een laadpunt bij te plaatsen als een gemiddelde bezettingsgraad van 30% wordt gehaald.

Het gemiddelde aantal laadsessies per week betreft 10.753. En het gemiddelde energieverbruik per week is 85.316 kWh. Dat betekent dat er wekelijks zo'n 426.580 kilometer elektrisch gereden werd met behulp van deze laadpalen.

Van de gemeenten met een aanzienlijk aantal laadpunten van EVnetNL staat hieronder de top 10 van hoogste bezettingsgraden op een rij.

| | Gemeente | Aantal EVnetNL laadpunten | Gemiddelde bezettingsgraad laadpunten |
|----|------------|---------------------------|---------------------------------------|
| 1 | Haarlem | 47 | 40,94% |
| 2 | Utrecht | 58 | 40,29% |
| 3 | Leiden | 25 | 27,29% |
| 4 | Amstelveen | 35 | 24,62% |
| 5 | Arnhem | 39 | 17,70% |
| 6 | Rotterdam | 67 | 17,68% |
| 7 | Alkmaar | 32 | 17,01% |
| 8 | Amersfoort | 40 | 16,79% |
| 9 | Den Haag | 85 | 15,85% |
| 10 | Houten | 22 | 15,78% |

De laadsessies hadden een gemiddelde duur (aansluitijd) van 7 uur en 4 minuten met een gemiddelde laadtijd van 2 uur en 35 minuten.

Ook willen deze leden graag inzichtelijk krijgen hoeveel publiek geld er in totaal door alle overheidslagen en via de netwerkbedrijven tot op heden is besteed aan de elektrische laadinfrastructuur en hoeveel geld er naar verwachting nog nodig is om aan de door de Staatssecretaris geschetste doelen voor 2020 en 2035 te voldoen. Deze leden verzoeken de Staatssecretaris om deze informatie overzichtelijk in een tabel weer te geven en indien deze informatie niet beschikbaar is, om deze informatie eerst boven tafel te halen, alvorens in te stemmen met een verdere uitrol van publieke infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Is de Staatssecretaris daartoe bereid?

Antwoord

De totale maximale overheidsbijdrage voor de Green Deal Publiek Toegankelijke Laadinfrastructuur bedraagt € 33 mln. Het Rijk heeft van dat bedrag 7,2 mln. bijgedragen. Daarnaast heeft het Rijk € 1,5 mln. aan het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) bijgedragen. Het NKL schat in dat de business case voor publieke laadinfrastructuur voor 2020 rendabel zal zijn. Dat betekent dat de komende jaren in het teken staan van het uitvoeren van de acties zoals die in de Green Deal(s) zijn afgesproken. Dit sluit aan bij de verwachtingen dat de grote groei van elektrisch vervoer na 2020 plaatsvindt en de markt dan naar verwachting de grotere vraag naar laadinfrastructuur zelf kan accommoderen.

De leden van de D66-fractie lezen dat generieke beleidsmaatregelen voor walstroomvoorzieningen niet noodzakelijk zijn, gezien de al grote beschikbaarheid van walstroom voor de binnenvaart in havens waar daadwerkelijk behoefte aan walstroom bestaat, dat de meeste zeehavens al jarenlang walstroom aanbieden met laagspanning (<440V) voor binnenvaart, vissersschepen en bijvoorbeeld kleinere sleepboten en dat de zeehavens van Rotterdam, Den Helder, Scheveningen en IJmuiden walstroom aanbieden met hoog vermogen voor de zeevaart. De leden van deze fractie lezen tevens dat het streven voor de zeevaart is om in 2025 in tien havensteden walstroominstallaties te hebben met hoogvermogen en voor de binnenvaart om in de 75 belangrijkste binnenhavens walstroom aan te leggen. Deze leden zijn zeer te spreken over dit streven, maar vragen naar een zorgvuldiger onderbouwing van de reden waarom die grote ambitie geen generieke beleidsmaatregelen zou vergen. Deze leden merken op dat het hebben van walstroomvoorzieningen één ding is, maar dat de vraag of er (veel) gebruik van wordt gemaakt, iets heel anders is. Zo moet de prijs van walstroom op zijn minst concurrerend zijn met de prijs van fossiele brandstoffen, en is het van belang dat de schepen in kwestie de juiste voorzieningen aan boord hebben om aangesloten te worden op walstroom. Deze leden vragen de Staatssecretaris nader in te gaan op de stand van zaken met betrekking tot de vraag hoe zij beide elementen gaat bewerkstelligen dan wel verder gaat stimuleren. Zal het hiervoor genoemde streven gehaald worden en, zo nee, waarom niet? Wat zijn de risico's en hoe kunnen die afgedekt worden?

Antwoord

Bij de toepassing van walstroom is het verschil tussen de segmenten binnenvaart en zeevaart belangrijk. Bij binnenvaart is de aanpassing voor schepen relatief beperkt en aan de wal zijn geen kostbare installaties nodig. Veel havens liggen dicht bij lokale bebouwing, zodat ook geluidshinder een drijfveer is om walstroomvoorzieningen aan te leggen. Diesel wordt als brandstof voor de binnenvaart gebruikt, waardoor walstroom in de binnenvaart al snel concurrerend wordt met eigen opgewekte stroom. Bij initiatieven van lokale infrabeheerders is er dan ook zelden weerstand. Bovendien hebben veel havens een generatorverbod opgelegd. Derhalve acht ik in dat segment de doelstelling van installatie en gebruik haalbaar en vereist het mijns inziens geen generieke maatregelen. In de zeevaart is toepassing van walstroom gecompliceerder op zowel het kostenvlak als de techniek. Aanpassingen aan zowel de wal als het schip zijn duurder door bijvoorbeeld de vereiste omvormers van 50 naar 60 Hz netfrequentie en de andere soort (goedkopere) brandstof die zeeschepen kunnen gebruiken. De brandstof is enerzijds goedkoper dan diesel en anderzijds zijn de installatie- en exploitatiekosten van walstroominstallaties bij hoogvermogen zeevaart hoger omdat de tariefstructuur van energieleveranciers is afgestemd op het af te leveren piekvermogen en niet op het gemiddelde geleverde vermogen. Door wetgeving in andere landen zullen er steeds meer schepen komen die voorzien zijn van walstroomaansluitingen, wat het aantrekkelijker maakt om die ook te gebruiken. Dat maakt in een aantal gevallen dat er ook vraag naar komt en verwacht mag worden dat het aantal walstroominstallaties zal gaan groeien. Een generieke maatregel als het tijdelijk verlagen van de energiebelasting heeft de Minister van IenM besproken met de Staatssecretaris van Financiën. Vanwege strijdigheid met het streven naar vereenvoudiging van het belastingstelsel is afgezien van deze maatregel.

Risico's in het streven naar het aantal steden met hoogvermogen walstroominstallaties en het gebruik zie ik vooral in het vervallen van (vereiste) Europese subsidies en het laag blijven van de olieprijsen. Deze twee hebben effect op de mogelijkheid om de dure installaties aan

landzijde gesubsidieerd te krijgen en om walstroom concurrerend te maken voor gebruikers.

De leden van de D66-fractie vragen of de Staatssecretaris kan aangeven of de voorliggende wetswijziging er ook toe strekt dat consumenten informatie krijgen over de prijs van elektriciteit uit laadpalen bij het laadpunt zelf, net zoals bij benzinstations gebeurt. Zo ja, op welke manier wordt deze informatie aan consumenten gegeven en wat worden de vereisten van de opsplitsing van de opbouw van het tarief? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Tijdens het debat over het Verslag Algemeen Overleg Elektrisch Vervoer op 22 december 2016 met de Minister van Economische Zaken heeft uw Kamer een motie aangenomen over prijstransparantie aan het laadstation (Kamerstuk 31 305, nr. 223) (Handelingen II 2016/17, nr. 39, items 44 en 60). De Minister van Economische Zaken zal uw Kamer nog voor het zomerreces informeren over de voortgang op het dossier elektrisch rijden en daarbij aandacht besteden aan prijstransparantie.

De leden van de D66-fractie vragen wat de verwachte scenario's zijn voor de toename van liquid natural gas (Lng) in de Nederlandse scheepvaart en wegvervoer. Hoeveel procent van het totale gasgebruik in Nederland bestaat nu uit lng en hoeveel zal dit naar verwachting in 2025 zijn? Kan de Staatssecretaris daarbij ook aangeven uit welke gasbronnen naar verwachting de lng in 2025 zal bestaan? Hoeveel procent zal waarschijnlijk worden gemaakt uit biogas, hoeveel uit Russisch gas en hoeveel uit (Amerikaans) schaliegas?

Antwoord

Het CBS houdt de cijfers van invoer en uitvoer van LNG bij. In 2016 bedroeg de import van LNG 2330 miljoen m³ en de uitvoer 1227 miljoen m³. Het totale verbruik van aardgas in 2015 was 38202 miljoen m³. Het huidige aandeel van LNG in het aardgasverbruik in Nederland is dus zeer beperkt. Waarvoor LNG uiteindelijk is gebruikt (invoeding in netwerk of als brandstof voor transport) is niet bekend. Het is ook niet mogelijk om aan te geven uit welke bronnen het in 2025 gebruikte LNG zal bestaan. Dit zal met name afhangen van (prijs)ontwikkelingen in de markt. LNG wordt geproduceerd in een groeiend aantal locaties in de wereld. De handel in LNG is in toenemende mate een wereldmarkt.

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het erg belangrijk dat de privacy van burgers goed wordt beschermd. De nu voorliggende tekst in artikel 3, lid 1 maakt het volgens deze leden echter mogelijk om voor bepaalde aanbieders data tot exclusief eigendom van de aanbieder te maken, terwijl een betere regeling die data publiek toegankelijk kan maken, zonder dat daarmee de privacy van de consument wordt bedreigd. Er zijn prima technieken denkbaar (en die worden nu ook al toegepast) die de consument beschermen maar ook flexibiliteit en open protocollen mogelijk maken. Deelt de Staatssecretaris de mening dat dit wenselijk is?

Antwoord

In artikel 3, eerste lid, van het Besluit wordt geregeld dat indien een publiek toegankelijke laadpaal wordt voorzien van een slimme meter, deze meter zodanig is beveiligd dat een passende bescherming van het dataverkeer en de privacy van de afnemers is geborgd. Wie over deze data kunnen beschikken, volgt uit de bestaande bepalingen van paragraaf

4a. Meetinrichtingen en meetgegevens, van de Elektriciteitswet 1998a (de artikelen 26aa e.v.). Uit deze bepalingen volgt onder meer dat een netbeheerder uitsluitend de meetgegevens van afnemers verzamelt indien dit noodzakelijk is voor de taken van de leverancier met betrekking tot bijvoorbeeld facturering en dat een leverancier enkel toegang krijgt tot meetgegevens van de «eigen» afnemers. Gelet op de privacybelangen van de afnemers is het uitgangspunt dat zo min mogelijk derden over hun gegevens beschikken.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema