

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu 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 fungerend voorzitter van de commissie,
Van Veldhoven

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
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 bewindspersoon