

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

1941

Vragen van de leden **Remco Dijkstra** en **Leegte** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Minister van Economische Zaken over *duurzame brandstofmix* (ingezonden 22 april 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) mede namens de Minister van Economische Zaken (ontvangen 13 mei 2014).

Vraag 1

Klopt het dat er een werkgroep «visie duurzame brandstofmix» is opgericht, onder andere voor de uitwerking van het SER Energieakkoord?

Antwoord 1

Ja, dat klopt. In het Energieakkoord voor duurzame groei hebben partijen onder andere afgesproken een gezamenlijke visie te ontwikkelen op de toekomstige brandstoffenmix.

Vraag 2

Deelt u – in het licht van het feit dat in het Energieakkoord staat dat gekeken zal worden naar een «tank to wheel»-oplossing en niet naar een «well to wheel»-oplossing – de mening dat CO₂-uitstoot een mondiaal vraagstuk is dat aandacht binnen de hele keten verdient en niet alleen een oplossing die in de praktijk zal neerkomen op elektrisch rijden of rijden op waterstof? Hoe zorgt u ervoor dat er een oplossing voor CO₂-uitstoot komt met een mondiale impact, zonder het wegdrukken van de CO₂-uitstoot zoals gebeurt in een «tank to wheel»-benadering?

Antwoord 2

Uiteraard deel ik uw mening dat CO₂-uitstoot een mondiaal vraagstuk is. Daarom is een actief nationaal en internationaal klimaatbeleid nodig. Bij de ontwikkeling van de visie wordt aangesloten bij de in het kader van het klimaatbeleid gemaakte afspraken. De tank-to-wheel benadering wordt gehanteerd om dubbel telling van emissies te vermijden. Ik geef u een voorbeeld: de CO₂-emissies van de productie van elektriciteit (en dus ook van uit elektriciteit geproduceerde waterstof) vallen onder het ETS-plafond, en worden daar dus reeds verantwoord. De tank-to-wheel benadering laat het proces van elektriciteitsopwekking buiten beschouwing. De well-to-wheel benadering omvat het hele proces, inclusief de elektriciteitsopwekking. De CO₂-uitstoot van de elektriciteitsopwekking zou in de well-to-wheel benadering worden dubbelgeteld.

Desalniettemin wordt in het visietraject door de verschillende stakeholders de discussie gevoerd over well-to-wheel versus tank-to-wheel en dit zal een plek krijgen in de visie.

Vraag 3

Hoe wordt, in het licht van bovenstaande, voldoende keuzevrijheid voor de consument gegarandeerd?

Antwoord 3

In het Energieakkoord is afgesproken dat de sector mobiliteit en transport in 2030 maximaal 25 Mton CO₂ mag uitstoten. De ambitie dat de CO₂-uitstoot van deze sector in 2050 met minimaal 60% is gereduceerd ten opzichte van 1990 is omarmd. In het visietraject naar een duurzame brandstoffenmix wordt met stakeholders verkend op welke wijze deze doelstellingen het beste behaald kunnen worden. Hiervoor wordt een gezamenlijk beeld ontwikkeld van onder andere de technologieontwikkeling, energiedragers en nieuwe mobiliteitsopties. Marktperspectief, keuzevrijheid en betaalbaarheid voor de gebruiker zijn daarbij belangrijke elementen.

Vraag 4

Wat is daarbij de huidige en toekomstige bijdrage van de vele verschillende potentiële brandstoffen? In hoeverre dragen zij bij aan de totale doelstelling voor duurzame energie? Komt er inzicht via een kosten/baten-afweging?

Antwoord 4

Dit is precies het onderwerp van het nu lopende visietraject. In de visie zullen de verschillende brandstoffen en hun bijdrage aan de doelen van de mobiliteit- en transportsector worden beschreven. Ik zal de visie na de zomer aan uw Kamer toesturen.

Dit najaar zal op basis van de visie een actieplan worden opgesteld met daarin het handelingsperspectief voor overheid en bedrijfsleven. Aan dit actieplan ligt een afweging van kosten en baten ten grondslag.

Vraag 5

Hoe worden andere milieu-effecten, zoals de effecten die bijvoorbeeld ontstaan bij de productie, het gebruik en latere verwerking/recycling van accu's bij elektrische voertuigen, meegenomen in de werkzaamheden van de werkgroep?

Antwoord 5

Het primaire doel van het Energieakkoord is de reductie van de uitstoot van broeikasgassen. Waar mogelijk wordt gestreefd naar vermindering van andere ongewenste (milieu)effecten. Deze effecten dienen in goede onderlinge verhouding aan de orde te komen, waarbij ik doel op evenwichtige aandacht voor de milieueffecten van zowel nieuwe toepassingen als conventionele toepassingen.

Aan de brandstofafdeling «Wegvervoer Duurzaam Elektrisch», een van de werkgroepen in dit visietraject, is aandacht voor het «tweede leven» van batterijen. Door een tweede leven als stationaire opslag van energie, wordt de milieuprestatie verbeterd. Verwerking en recycling zijn feitelijk pas aan de orde na het tweede leven van de batterijen, maar zijn al wel onderwerp in de Werkgroep Batterijen van het project Elektrisch Vervoer en zullen ook een plek krijgen in de visie.

Vraag 6

Klopt het dat de voorzitter van een werkgroep «duurzaam wegvervoer gasvormig» binnen dit project lobbyist is van Pon, een bedrijf met grote belangen in het rijden op gas?¹

Antwoord 6

De voorzitter van de brandstofafdeling «Wegvervoer Duurzaam Gasvormig» is werkzaam bij Pon. De voorzitters van de zes brandstofafdelingen komen veelal uit het veld.

¹ Zie <http://www.pon.com/welkom-bij-pon.2.lynkx>.

Vraag 7

Deelt u de mening dat er met de keuze van de genoemde voorzitter het gevaar bestaat dat er binnen deze werkgroep vooral gekeken zal worden naar «power to gas»-oplossingen?

Antwoord 7

Nee, deze mening deel ik niet. Alle gasvormige brandstoffen worden aan deze tafel besproken.

Vraag 8

Op welke manier kunt u zorgen voor een onafhankelijk voorzitter van een werkgroep «duurzaam wegvervoer gasvorming», die niet lobbyist is van een bedrijf met grote belangen in elektrisch rijden en/of rijden op gas, om daarmee een breed gedragen en objectieve uitkomst van het onderzoek te waarborgen?

Antwoord 8

In dit visietraject is een grote groep stakeholders intensief betrokken. De brede betrokkenheid van partijen met diverse belangen borgt dat alle belangen op tafel komen en heeft als voordeel dat het draagvlak voor de uitkomst en de realiteitszin ervan wordt versterkt. Naast stakeholders is er ook betrokkenheid van kennisinstututen en planbureaus. Op deze wijze wordt een breed gedragen en objectieve uitkomst van de visie geborgd.