

Vergaderjaar 2011–2012

31 239

Stimulering duurzame energieproductie

Nr. 130

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN, LANDBOUW EN INNOVATIE

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 februari 2012

Tijdens de eerste termijn van het verzamel-Algemeen Overleg Energie van 9 februari 2012 heb ik u toegezegd een aantal vragen schriftelijk te beantwoorden. Tevens wil ik u informeren over de aanstaande publicatie van de SDE+ regelingen om op 13 maart 2012 de eerste fase te laten starten.

Openstelling SDE+ in 2012

Op 21 november (Kamerstuk 33 000 XIII, 141), 5 december (Kamerstuk 33 000 XIII, nr. 157) en 9 februari jl. hebben wij gesproken over de openstelling van de SDE+ in 2012. Vanwege uitvoering van eerdere moties van uw Kamer is de openstelling dit jaar een paar weken vertraagd. Ik heb uw Kamer eerder gecommuniceerd dat ik nu van plan ben op 13 maart 2012 de SDE+ open te stellen. Ik vind het van belang dat marktpartijen zich goed voor kunnen bereiden op de openstelling. Om dit mogelijk te maken wil ik dan ook snel overgaan tot publicatie. Ik zal overgaan tot publicatie van de ministeriële regelingen per 20 februari 2012.

Hieronder beantwoord ik de vragen, die mij op 13 februari zijn toegezonden.

Vragen van de leden van de VVD-fractie

1

Wanneer verwacht u dat u een einde aan de onzekerheid bij bewoners in Oostzaan kan maken?

Zoals aangegeven in mijn brief van 14 december jl. (Kamerstuk 31 574, nr. 22) verwacht ik uw Kamer in de eerste helft van 2012 van meer informatie te kunnen voorzien. Deze verwachting is ongewijzigd gebleven. Ik merk dat er zowel juridisch als financieel de nodige haken en ogen zijn en daardoor vergt dit proces tijd en precisie. Er moet een stevig juridisch

fundament zijn en nauwkeurige afstemming over de financiering van het traject. Daarover ben ik in gesprek met mijn collega's van andere departementen.

2 en 3

Kunt u ook aangeven hoe u de communicatie met de bewoners in Oostzaan en andere plaatsen organiseert?

Waar kunnen bewoners hun vragen stellen, zoals bijvoorbeeld de oudere dame die vertelde dat haar vloerverwarming kapot is en zich afvraagt of zij het moet laten repareren of dat zij uitgekocht wordt en moet gaan verhuizen?

Er is contact met gemeenten, instanties als IPO en VNG en burgers over uitkoop en verkabeling. Wij beantwoorden alle vragen die binnenkomen van gemeenten en burgers. Tevens hebben wij eind 2011 betrokken gemeenten en burgers die ons hadden aangeschreven persoonlijk op de hoogte gesteld van het uitstel van duidelijkheid over hun situatie. Aan gemeenten en burgers die ons benaderen leggen wij ook uit dat we op dit moment zorgvuldig de juridische en financiële aspecten van uitkoop en verkabeling uitzoeken. Op het moment dat we meer duidelijkheid hebben zal, zoals aangegeven, uw Kamer nader worden geïnformeerd en zal ook nader contact worden gezocht met gemeenten en burgers. Ik besef dat heldere communicatie in deze situatie belangrijk is. Mensen kunnen op dit moment hun vragen dus kwijt bij de Rijksoverheid, bijvoorbeeld via Postbus 51.

4 t/m 7

Bent u het met betrekking tot het plaatsen van laadpalen eens met het standpunt dat netbeheerders geen commerciële activiteiten mogen ondernemen?

Zijn de transporttarieven in Nederland te hoog en maken de netbeheerders overwinsten die zij gebruiken om een markt te verstoren?

Kunt u ingrijpen in deze onwenselijke situatie?

Kunt u de netbeheerders verbieden met deze activiteiten verder te gaan?

Kunt u anders de tarieven verhogen om deze activiteit onmogelijk te maken?

Ik ben het met de VVD eens dat de netbeheerders alleen taken moeten uitvoeren die wettelijk aan hen zijn opgedragen. De NMa ziet er op toe dat de netbeheerders hun taken op een efficiënte wijze uitvoeren, zodat afnemers een redelijk tarief betalen.

Commerciële activiteiten kunnen eventueel wel plaatsvinden in de netwerkgroep (de holding).

Met de netbeheerder verbonden groepsmaatschappijen – maar dus niet de netbeheerder zelf – kunnen, conform de huidige energiewetgeving, infrastructurele of aanverwante activiteiten in concurrentie verrichten, mits dit onder markconforme voorwaarden gebeurt. Dat is bijvoorbeeld het geval met onderhoudswerkzaamheden.

8, 9 en 10

Bent u het eens met de stelling dat E-laad een stap terug moeten doen om marktwerking tot stand te laten komen en private partijen een kans te geven zich op deze vrije markt te begeven?

Wanneer eindigt de «stimulerende rol» van E-laad?

Is de minister het eens met de stelling dat als commerciële partijen in Nederland geen gezonde businesscase kunnen ontwikkelen, waarmee zij hun investeringen kunnen terugverdienen, dat slecht is voor het economisch en innovatieve klimaat?

De netbeheerders (met uitzondering van Stedin) hebben in 2009 de Stichting E-laad opgericht om, samen met andere partijen, oplaadpunten in de publieke ruimte te realiseren. Op dat moment waren andere marktpartijen hier nog niet echt geïnteresseerd, omdat er nog maar weinig elektrische auto's op de markt waren. In de Green deal met Netbeheer Nederland (oktober 2011) bevestigt het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie positief te staan ten opzichte van dit initiatief. Er wordt aldus ook ervaring opgedaan met de effecten van opladen van elektrische auto's op het elektriciteitsnet. Nederland positioneert zich hiermee als aansprekend testland voor elektrisch vervoer. Dat is goed voor de innovatie- en concurrentiekracht van Nederland.

Tegelijkertijd dient de gereguleerde (monopolie)positie van de netbeheerders op de energiemarkt niet te leiden tot een ongelijk speelveld ten opzichte van andere partijen die actief zijn of willen worden op de markt voor elektrisch vervoer. In de bovengenoemde Green deal zijn daarom de volgende voorwaarden voor de activiteiten van E-laad opgenomen: activiteiten worden niet gefinancierd uit de tarieven, zijn niet marktverstorend en hebben per definitie een tijdelijk karakter om de markt op gang te brengen.

De huidige financiering van de Stichting E-laad loopt tot einde 2012. De verwachting is dat er dan 2000 tot 2 500 laadpunten zijn geplaatst door E-laad, met name ook buiten de grote gemeenten.

11

Onoph Caron, directeur van E-laad, zegt in een interview met energiepersbureau Energieia (9 december 2011) dat E-laad probeert bij het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) de noodzaak van socialisatie van kosten duidelijk te maken en hoopt dat het plaatsen van laadpunten snel een wettelijke taak voor netbeheerders wordt, zodat kosten in de tarieven kunnen worden opgenomen. Caron stelt dat er geen business case is voor publiek laden, en dat die er ook niet komt. Daarom zou socialiseren van kosten noodzakelijk zijn. Deelt u de mening dat E-laad hiermee de vrije markt verstoort en de belastingbetaler laat betalen voor de kosten van elektrisch vervoer door deze te verrekenen in de netwerktarieven?

Netbeheerders hebben aangegeven dat voor financiering van de activiteiten van E-laad na 2012 gekeken zou kunnen worden naar onderbrengen van de activiteiten binnen het gereguleerde domein. Laadpunten in de publieke ruimte zouden dan onder de wettelijke monopolietaak van de netbeheerder worden gebracht. Met het oog op de ontwikkeling naar een open, concurrerende markt voor elektrisch vervoer acht ik dat ongewenst.

In mijn Plan van Aanpak «Elektrisch rijden in de versnelling» (oktober 2011) wordt gewerkt met focusgebieden, waar o.a. wordt gestreefd naar een dekkende laadinfrastructuur in 2015. Grote gemeenten financieren de uitrol van publieke laadpunten vanuit hun doelstellingen rond luchtkwaliteit. Gemeentes Rotterdam en Utrecht hebben beide onlangs een aanbesteding gepubliceerd, een eerdere aanbesteding door Amsterdam is gewonnen door energieleveranciers Nuon en Essent. Ook stemmen de marktontwikkelingen rond snelladen positief. Zo heeft Rijkswaterstaat in januari 2012 tegen de 500 aanvragen ontvangen voor concessies voor snellaadpalen op verzorgingsplaatsen langs de snelweg. Autofabrikanten hebben voor 2012 diverse nieuwe modellen elektrische auto's aangekondigd.

Momenteel lopen met betrokken partijen gesprekken over de situatie na 2012. Overheid en marktpartijen geven daarnaast invulling aan afspraken over de interoperabiliteit van laadpunten, technische standaardisatie, verrekening en betalen. Mijn inzet is dat netbeheerders, gemeenten, energieleveranciers en overige marktpartijen samen het elektrisch rijden in Nederland stimuleren en faciliteren. Ieder vanuit zijn eigen rol en verantwoordelijkheid.

Vragen van de leden van de ChristenUnie-fractie

1

Hoe denkt u om te gaan met de brief van de brede maatschappelijke alliantie en hun aangeleverde voorzet voor de Terms of Reference te betrekken in het onderzoek onder uitvoering van de motie van de leden Van der Werf en Wiegman inzake het decentraal opwekken van energie (Kamerstuk 33 000 XIII, nr. 69)?

Zoals ik in mijn brief van 23 januari jl. (Kamerstuk 31 239, nr. 128) heb aangegeven, ben ik voornemens het in de motie gevraagde onderzoek uit te voeren, en zal daarbij de inbreng van deze alliantie, net als de inbreng van een aantal andere sleutelspelers, meenemen.

De minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie,
M. J. M. Verhagen