

DATUM	24 december 2013	AFDELING	MEC
NUMMER	80F1A637	REFERENTIE	-
UW BRIEF VAN	-	DOORKIESNUMMER	-
UW NUMMER	-	E-MAILADRES	-
BIJLAGE	geen	ONDERWERP	Schriftelijke vragen ex art. 47 RvO aan het College van GS, gesteld door de heer R. Dercksen van de Partij voor de Vrijheid betreffende elektrische laadpalen (d.d. 23-12-2013)

Geacht college van Gedeputeerde Staten,

Naar aanleiding van uw antwoorden op onze vragen ter zake de elektrische laadpalen, heeft de PVV-fractie de navolgende vervolgvragen

1. Op onze vragen of de eerder geplaatste laadpalen gemonitord worden antwoordde u dat van de snelladers er pas één geplaatst is en wel in oktober 2013, waardoor er nog geen gegevens beschikbaar zijn.

Echter op 1 december 2012 is er bij de BP Galgenwaard al een elektrische laadpaal geplaatst die door de provincie is gesubsidieerd. Het kostte de belastingbetaler meer dan € 125.000,00, waarvan € 41.815,00 via de provincie Utrecht.

Graag krijgen wij derhalve onze vraag 1 alsnog beantwoord, ook voor eventueel andere laadpalen die over het hoofd zijn gezien. Gelieve tevens aan te geven of de elektrische laadpalen op het parkeerdek behorende bij het provinciehuis ook door de belastingbetaler zijn gefinancierd via de provincie Utrecht. Zo ja, wat heeft dat gekost, wie maken hier gebruik van of mogen hier gebruik van maken en hoe vaak gebeurt dat ook daadwerkelijk?

2. U geeft aan dat er behoefte zou bestaan aan de uitrol van laadinfrastructuur. U verwijst daarbij naar een marktverkenning van de Metropoolregio Amsterdam. Een orgaan, in het leven geroepen door de politiek. De MRA meldt op haar website: De MRA wil de groei van elektrisch vervoer in de Amsterdamse metropoolregio versnellen. Acht u een politiek gestuurd lichaam de juiste organisatie om een objectieve marktverkenning uit te voeren? Zo ja waarom? Zou het denkbaar zijn dat de Metropoolregio Amsterdam tot de conclusie zou zijn gekomen dat er geen behoefte aan elektrische laadpalen zou bestaan?
3. Marktverkenning is leuk. De feiten zijn beter. Het AD/UN vroeg intussen door middel van een WOB-verzoek de gegevens op van de elektrische laadpalen in de stad Utrecht. Conclusie: Oplaadpunt soms bijna niet benut.

Op 70 oplaadlocaties bedroeg het aantal oplaadbeurten 2.300, over een periode van juli tot november. Dat betekent per laadpaal nog geen 0,1 oplaadbeurt per dag oftewel één oplaadbeurt per 12 dagen. Eén oplaadbeurt per bijna twee weken. Is er een reden om aan te nemen dat de palen die de provincie met geld van de belastingbetaler subsidieert meer gebruikt worden? Zo ja waarom?

4. Bent u het met de PVV-fractie eens dat uit deze gegevens blijkt dat het gebruik zo marginaal is dat het grootschalig subsidiëring volstrekt onverantwoord is? Zo nee, waarom niet?

5. Dat er in Nederland nauwelijks productie van auto's plaats vindt is ons bekend. Dat is juist de reden om vast te stellen dat de uitstoot wordt verplaatst. Namelijk van de (enkele elektrische) auto in Nederland, naar de fabrieken waar die elektrische auto wordt geproduceerd en dan met name naar de accu's worden geproduceerd, hoofdzakelijk in Azië. Wereldwijd zijn er 1.200 nieuwe kolencentrales gepland. Met name in Azië. De energie voor de productie van elektrische auto's komt dan ook voor het leeuwendeel uit kolencentrales. De jaarlijkse groei van CO2 uitstoot in China is drie keer groter dan de totale jaarlijkse uitstoot in Nederland.

U verwijst in uw beantwoording naar een onderzoek uit 2010. Wij verwezen naar een onderzoek uit 2012 van de universiteit van Trondheim dat aanmerkelijk meer onderbouwd lijkt:

<http://www.orizzontenergia.it/download/Articoli%20e%20Interviste/Auto%20Elettrica.pdf>

Het stelt vast dat elektrische auto's: exhibit the potential for significant increases in human toxicity, freshwater eco-toxicity, freshwater eutrophication, and metal depletion impacts, largely emanating from the vehicle supply chain.

Vindt u het moreel verantwoord andere landen op te zadelen met milieuvervuiling en de uitstoot van broeikasgassen voor Nederlandse elektrische auto's? Zo ja, waarom?

6. U geeft aan dat bij het opladen van de elektrische auto gebruik wordt gemaakt van zogenaamd groene stroom. Groene stroom blijkt helemaal geen groene stroom te zijn, zo blijkt uit diverse publicaties en onderzoeken ("sjoemelstroom"). Met goedkope certificaten kan stroom uit kolencentrales worden voorzien van een groen etiket. Bent u het met de PVV-fractie eens dat uitstoot van broeikasgassen niet verminderd wordt door het aankoop van zogenaamde groene stroom-certificaten? Zo nee, waarom niet?
7. Wetenschappers in Canada hebben een nieuw broeikasgas ontdekt perfluortributylamine (PFTBA). Eén molecuul PFTBA heeft dezelfde werking als 7.100 moleculen CO2. Dit gas wordt gebruikt bij de productie van elektrische installaties. De elektrische auto is een elektrische installatie bij uitstek. Zou dat een overweging kunnen zijn om onmiddellijk het uitgeven van belastinggeld aan elektrische laadpalen (ook een elektrische installatie) te staken? Zo nee, waarom niet?
8. Recentelijk was er een doorbraak in het onderzoek naar kernfusie. Kernfusie is ongevaarlijk en er zijn geen radioactieve reststoffen. Het gaat om een schone, onuitputtelijke energiewinning die voor miljoenen jaren energie kan leveren. Bent u het met de PVV-fractie eens dat met het subsidiëren van elektrische laadpalen slechts een politiek dogma wordt nagejaagd over de rug van de belastingbetaler, terwijl er vele innovaties zijn, zoals die van kernfusie, die wél kunnen lijden tot het concurrerend en schoon opwekken van energie? Zo nee, waarom niet?

Namens de Partij voor de Vrijheid en hoogachtend,

R. Dercksen

<http://phys.org/news/2012-02-china-pollution-e-cars-gasoline-cars.html>
<http://phys.org/news/2012-10-green-toxic-norwegians-electric-vehicle.html>