



DATUM 21 januari 2014
NUMMER 80F227B3
UW BRIEF VAN 24 december 2013
UW NUMMER 80F1A637
BIJLAGE geen

TEAM MOV / BMI
REFERENTIE
DOORKIESNUMMER 2668
E-MAILADRES Brigit.valentijn@provincie-utrecht.nl
ONDERWERP Beantwoording schriftelijke vragen ex art. 47 RvO aan het College van GS, gesteld door R. Dercksen namens de Partij voor de Vrijheid betreffende elektrische laadpalen d.d. 23/12/2013.

Toelichting:

De provincie Utrecht gaat in samenwerking met andere overheden en marktpartijen een aanbesteding opstarten ten behoeve van de uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. GS heeft op 12 november 2013 hiertoe besloten. Eerder heeft de provincie met een rentekortingsregeling het plaatsen van snelladers voor elektrisch vervoer gestimuleerd. Met het stimuleren van elektrisch vervoer wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de lokale verbetering van luchtkwaliteit. Dit is vooral van belang daar waar we als provincie nog punten hebben waar de norm wordt overschreden. De Partij voor de Vrijheid heeft op 18 november 2013 schriftelijke vragen gesteld. Op 24 december 2013 heeft de Partij voor de Vrijheid de volgende vervolgvragen gesteld;

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?

Antwoord:

De snellader bij BP Galgenwaard is sinds 1 januari 2012 commercieel opengesteld. BP maakt geen bedrijfsgevoelige informatie zoals verbruiksgegevens van tankinstallatie openbaar, en is hiertoe ook niet verplicht.

De laadpaal op het parkeerdek van het provinciehuis, met twee laadpunten, is geplaatst door de provincie. Uit de facilitaire bedrijfsvoeringsvoorziening is aangewend:

- € 3.089,50 voor plaatsing en aansluiting van de laadpaal (met daarop twee laadpunten) en de bijbehorende verkeersborden.
- € 1.463,22 voor het aansluiten van de voeding en het boren van het gat voor de leidingdoorvoer door het parkeerdek.

Strikt genomen is iedere uitgave van de provincie er één met geld van de belastingbetaler. In bovenstaande kostenopgave is de aangevraagde subsidie van de gemeente Utrecht voor het laten plaatsen van een laadpaal voor elektrische auto's niet meegenomen. De subsidie bedraagt € 1.000,-.

Beide laadpunten zijn dagelijks, nagenoeg fulltime in gebruik. De laadpunten zijn beschikbaar voor alle bezoekers van het provinciehuis (dus ook voor bezoekers van onze huurders). Vanuit uw Staten is het verzoek gedaan op de andere parkeerdekken ook laadpalen te plaatsen.

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?

Antwoord:

Wij zijn van mening dat de MRA goed in staat is een marktverkenning uit te voeren, zoals de provincie Utrecht ook verschillende keren heeft gedaan. Het is voor de MRA van groot belang te weten hoe kansrijk het project is voor hiermee wordt gestart.

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?

Antwoord:

Ja, wij hebben reden om aan te nemen dat de palen die met medewerking van de provincie worden geplaatst meer gebruikt worden. In november en december 2013 is een record aantal elektrische auto's in Nederland verkocht. Deze auto's moeten allemaal worden opgeladen. Op dit moment dreigt een tekort aan laadinfrastructuur in de openbare ruimte. De laadpalen waar de provincie aan bijdraagt worden door gemeenten geplaatst op aanvraag van inwoners.

De volgende informatie is door de gemeente Utrecht aan het AD verstrekt over het gebruik van de laadpalen; van de 38 door de gemeente geplaatste palen is in de maanden juli – augustus – september – oktober 3296 keer gebruik gemaakt. Dit was nog vóór het recordaantal autoverkopen in de maanden november en december. De andere laadpalen in de gemeente Utrecht, waarmee u op een totaal van 70 komt, zijn geplaatst door de Stichting E-laad, en daar heeft de gemeente geen gebruiksgegevens van.

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?

Antwoord:

Nee, dat zijn wij niet met de PVV-fractie eens. Zie antwoorden op vraag 3 en vraag 1.

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 waar 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?

Antwoord:

Het onderzoek waar u aan refereert gaat uit van de veronderstelling dat het aandeel duurzaam opgewekte energie en de mate van recycling op het huidige niveau blijft. Ons uitgangspunt is dat de milieubalans in het voordeel van de elektrische auto zal blijven uitslaan als het aandeel duurzame energie en recycling toeneemt. Dit wordt onder andere bevestigd in Amerikaans onderzoek uit 2012: (http://www.ucsus.org/assets/documents/clean_vehicles/electric-car-global-warming-emissions-report.pdf). Zeker zo belangrijk, de elektrische auto is niet afhankelijk van onzekere bronnen fossiele brandstoffen die op termijn opraken.

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 neen, waarom niet?

Antwoord:

In het buitenland opgewekte groene stroom die op het elektriciteitsnet wordt gezet is niet meer traceerbaar. Dit is een onderkend probleem. Wij pleiten daarom ook voor een verhoging van het aandeel in Nederland opgewekte duurzame elektriciteit.

7. Wetenschappers in Canada hebben een nieuw broeikasgas ontdekt perfluorotributylamine (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?

Antwoord:

De resultaten in door u genoemde studie zijn gebaseerd op metingen op drie lokale punten in Toronto en zijn wat de wetenschappers betreft niet representatief voor de hoeveelheid PFTBA op wereldschaal. Op basis hiervan overwegen wij niet om het stimuleren van elektrisch vervoer door middel van plaatsing van elektrische laadpunten te staken.

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?

Antwoord:

Nee, dat zijn wij niet met de PVV-fractie eens. Het stimuleren van elektrisch vervoer maakt onderdeel uit van de transitie naar schone en duurzame mobiliteit. Zowel de opwekking als het gebruik van duurzame energiebronnen maken deel uit van deze transitie.

Zoals benoemd in de Provinciale Structuurvisie 2013-2028 heeft de provincie Utrecht de ambitie om in 2040 het grondgebied van de provincie Utrecht klimaatneutraal georganiseerd te hebben. Het gaat hierbij niet alleen om CO2-reductie, maar ook om het onafhankelijk zijn van beperkt beschikbare fossiele brandstoffen. De provincie zet zich daarom in op het, binnen haar mogelijkheden, stimuleren van *opwekking en gebruik* van alle duurzame (innovatieve) energiebronnen. De duurzaam opgewekte elektriciteit (bijvoorbeeld door kernfusie) kan onder meer gebruikt worden voor schoon vervoer, zoals elektrisch vervoer.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,



Secretaris,

