



Aan:  
Dhr. R. Dercksen

In afschrift aan:  
Provinciale Staten van Utrecht

DATUM	18-2-2020	DOMEIN	Energietransitie en Mobiliteit
NUMMER	82055AA0	CONTACTPERSOON	Arie Vijfhuizen
UW BRIEF VAN	31-1-2020	DOORKIESNUMMER	+31 30 258 24 43
UW NUMMER	8204B647	E-MAILADRES	arie.vijfhuizen@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	Twee bijlagen, te weten rapport TNO en rapport Decisio, zie antwoord op vraag 7.	ONDERWERP BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE VRAGEN	20.000 nieuwe laadpalen in Noord-Holland, Flevoland en Utrecht

Geachte heer Dercksen,

Toelichting:

Wij hebben op 20 januari 2020 het bericht gepubliceerd dat het voor inwoners van de provincie Utrecht makkelijker wordt gemaakt om elektrisch te rijden. De provincie Utrecht heeft samen met de provincies Flevoland en Noord-Holland een aanbesteding gedaan voor 20.000 nieuwe publieke laadpunten. Inwoners van de provincie Utrecht kunnen bij de gemeente waar ze wonen een verzoek indienen voor een laadpunt voor elektrische auto's in hun straat of directe omgeving. Om een verzoek in te kunnen dienen, moet de betreffende gemeente dan wel aangesloten zijn bij Metropool Regio Amsterdam – Elektrisch (MRA-E), een project van de samenwerkende overheden in de provincies Utrecht, Flevoland en Noord-Holland. Ongeveer gelijktijdig met onze publicatie waren er berichten in de media over de prijzen bij de (snel)laadstations. Uw partij, de Partij voor de Vrijheid, heeft over beide onderwerpen vragen gesteld. Hieronder een overzicht van uw vragen met daaronder onze antwoorden:

1. Hoeveel en welke Utrechtse gemeenten zijn er aangesloten bij MRA-elektrisch?

De volgende veertien gemeenten (van de 26) zijn aangesloten bij MRA-Elektrisch: Baarn, Bunnik, De Bilt, Eemnes, Houten, IJsselstein, Leusden, Lopik, Nieuwegein, Oudewater, Renswoude, Soest, Utrechtse Heuvelrug en Zeist.

Gemeente Utrecht (G4) heeft door middel van een concessie het plaatsen van laadpalen uitbesteed. Daarnaast zijn niet aangesloten de gemeenten: Amersfoort, Bunschoten, De Ronde Venen, Montfoort, Rhenen, Stichtse Vecht, Veenendaal, Vijfheerenlanden, Wijk bij Duurstede, Woerden en Woudenberg. Van deze gemeenten regelen een aantal hiervan de laadpalen via eenzelfde constructie als de gemeente Utrecht. Andere gemeenten zijn nog bezig met het beleid hoe hier mee om te gaan.

2. Waarom zijn niet alle gemeenten aangesloten bij MRA-elektrisch en hoe realiseren die, niet aangesloten gemeenten, laadpunten? En waarom zouden de wel aangesloten gemeenten dat ook niet op die wijze kunnen doen?

Er zijn 2 categorieën gemeenten:

- Gemeenten die in een ander collectief verband al afspraken hebben gemaakt (bijvoorbeeld Utrecht en Veenendaal);
- Gemeenten die nog een besluit moeten nemen over hun beleid op dit gebied.

Het grote voordeel van het MRA-E is dat er een schaalgrootte is waardoor exploitatiekosten en proceskosten laag kunnen worden gehouden.

3. Hoeveel laadpalen denkt u in de provincie Utrecht te realiseren van die 20.000 en wat zijn de kosten daarvan voor de provincie Utrecht?

De samenwerkende overheden werken vraaggestuurd. Op basis van verzoeken van inwoners en laaddata van bestaande oplaadpunten wordt bepaald waar meer vraag is naar openbare laadinfrastructuur. Het samenwerkingsverband hanteert dan ook geen streefcijfers. Wel zijn er prognoses opgesteld in het kader van het Klimaatakkoord. Hieruit volgt dat er in de provincie Utrecht in 2025 9.000 publieke laadpunten in bedrijf zouden moeten zijn.

De provincie Utrecht draagt niet financieel bij aan individuele laadpunten in gemeenten, wel heeft de provincie tot en met eind 2019 jaarlijks € 50.000 bijgedragen aan de kosten van het samenwerkingsverband. Momenteel wordt gewerkt aan een nieuwe overeenkomst tussen alle partners in het MRA-E, waarin wij als provincie eenzelfde inbreng willen hebben als de overige partners. Hoe deze overeenkomst eruit ziet en wat dit voor ons betekent zal naar verwachting medio 2020 bekend zijn.

4. Volgens een bericht op de website van MRA-elektrisch wordt de stroom voor deze 20.000 laadpalen onder andere geleverd door 134.000 nog te plaatsen zonnepanelen. Kunt u aangeven wáár en op welke termijn u die 134.000 zonnepanelen gaat plaatsen?

De 134.000 zonnepanelen worden gedurende de concessieperiode geplaatst. Het aantal zonnepanelen groeit geleidelijk richting de einddatum in 2030. Dit gebeurt verspreid over de drie provincies. De locatie voor de zonnepanelen is nog niet bepaald.

5. In Nederland zijn op dit moment ongeveer 4121 publieke tankstations voor 8,5 miljoen personenauto's en 50.782 publieke oplaadpunten voor 203.636 auto's met een stekker. De overheid heeft nooit publieke tankstations geëxploiteerd of gesubsidieerd, waarom doet u dit wel via MRA-elektrisch, voor elektrische oplaadpunten?

De provincie zet zich in voor elektrificatie van personenvoertuigen met het oog op verbetering van de luchtkwaliteit en het verminderen van de CO<sub>2</sub> uitstoot. Deelname in het samenwerkingsverband MRA-Elektrisch is een invulling hiervan.

Laadpunten en tankstations verschillen technisch, economisch en ruimtelijk gezien wezenlijk van elkaar, elektriciteit is geen brandstof. De laadpunten worden na een openbare aanbesteding geëxploiteerd door marktpartijen. Het samenwerkingsverband exploiteert of subsidieert geen laadpunten. Door een aanbesteding te organiseren voor een concessie kunnen de kaders gesteld worden waarmee maatschappelijke waarden zoals een eerlijke prijs worden bewaakt. Deze aanpak wordt breed gesteund door de marktpartijen in de sector. Met de laadpalen kan de energie voor het verplaatsen van voertuigen nu dus ook lokaal (de laadpalen dichtbij huis/werk) worden opgewekt en worden aangeboden via het openbare elektriciteitsnet. Het laden op normale snelheden dichtbij huis of werk is comfortabel voor de gebruiker en heeft bovendien als voordeel voor de gebruiker ten opzichte van snelladen bij een tankstation, dat dit kan tegen lagere kosten. Een laadpunt is in die zin vergelijkbaar met publieke voorzieningen (zoals een parkeerautomaat of lantaarnpaal) in de openbare ruimte. Als beheerder van de openbare ruimte kiezen veel gemeenten er daarom voor om ook wat betreft openbare laadvoorzieningen de regie te behouden.

6. Shell / Ionity en Fastnet hanteren nu een tarief van respectievelijk 0,79 / kWh en 0,69 kWh. Bent u het met de PVV eens dat dit woekerprijzen zijn? Zo ja, wat gaat u daartegen ondernemen?

De investeringen in snellaadinfrastructuur zijn hoger dan die voor normale laadinfrastructuur. Het is daarom uit te leggen dat er hogere prijzen gelden. Wel is het in algemene zin onwenselijk als de energiekosten van laden hoger zijn dan de energiekosten van rijden op fossiele brandstoffen. De snelladers van Ionity en Fastned vallen niet binnen de concessies van de provincie Utrecht of MRA-Elektrisch. Wel zet de provincie zich via MRA-Elektrisch in voor transparante laadprijzen en een dekkend laadnetwerk. Bij voldoende laadaanbod en transparante prijzen is het aannemelijk dat laadprijzen rondom een marktconform tarief gaan bewegen.

7. Op de website van MRA-elektrisch lezen wij, dat zij niet meer dan 0,35 / kWh rekenen voor het opladen. MRA-elektrisch is een samenwerkingsverband van de drie provincies. Hoe kan dat en bent u daarmee niet een concurrent geworden van de markt partijen? Is dit toegestaan of is hier sprake van ongeoorloofde staatsteun en is daar onderzoek naar gedaan? Zo ja, wilt u ons de onderzoeksresultaten toesturen, zo nee gaat u dit onderzoek alsnog doen?

Vooraf is het goed om te verduidelijken dat de laadpunten na een openbare aanbesteding worden geëxploiteerd door marktpartijen. Het samenwerkingsverband exploiteert of subsidieert geen laadpunten. Marktpartijen schrijven op een aanbesteding in en kunnen zich onderscheiden door kwaliteit, innovatie en prijs. De prijs van het laden wordt gemaximeerd.

Door een aanbesteding te organiseren kunnen de kaders gesteld worden waarmee publieke waarden zoals een eerlijke prijs worden bewaakt. TNO heeft in 2018 het aanbesteden van concessieovereenkomsten geëvalueerd en daarna heeft Decisio in 2019 specifiek de werkwijze van MRA-Elektrische geëvalueerd. Beiden kwamen tot de conclusie dat het aanbesteden van concessieovereenkomsten in de huidige fase van de markt de juiste methode is. Er is geenszins sprake van staatssteun.

8. Een elektrische auto stoot ook indirect CO<sub>2</sub> uit omdat de stroom wordt opgewekt in een elektriciteitscentrale. De uitlaat is alleen verplaatst van de auto naar de centrale. Nederland staat op de 63e plek qua uitstoot van CO<sub>2</sub> per kWh. Daardoor stoot een VW E-Golf full electric, in Nederland 7199 gram /100 km en dezelfde auto in België 4280 g per 100 km en in Noorwegen zelfs 459 g /100km. Een VW Golf diesel 2.0 Tdi stoot 9100 gram per 100km CO<sub>2</sub> uit. Deelt u de mening van de PVV dat elektrische auto's helemaal niet zo "schoon" zijn en hoe verantwoord u deze investeringen in laadpalen ten opzichte van het minimale verschil met een dieselauto waarvoor u tankstations niet subsidieert?

Elektrische auto's hebben niet alleen het voordeel dat ze minder CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaken, maar ze leveren lokaal ook een bijdrage aan de terugdringing van luchtvervuiling. Bovendien is relevant om te vermelden dat op de publieke laadpalen van MRA-Elektrisch alleen door zon of wind opgewekte elektriciteit wordt geleverd. Daarnaast zijn de cijfers die u noemt niet goed met elkaar vergelijkbaar. Ook bij winning, transport en raffinageproces van olie komen broeikasgassen vrij en de waarde die u noemt voor de Golf diesel is de typegoedkeuringswaarde. In de praktijk is de uitstoot aanmerkelijk hoger dan de fabriekscijfers (TNO).

In het Klimaatakkoord heeft een brede vertegenwoordiging uit de maatschappij zich tot doel gesteld om in 2030 70% van alle elektriciteit uit hernieuwbare bronnen op te wekken. Het klopt dat de huidige Nederlandse energiemix nog veel opwekt op basis van elektriciteitscentrales kent. Toch is ook bij deze overwegend grijze energiemix de CO<sub>2</sub> uitstoot van een elektrisch voertuig 30% lager (waarbij ook verschil in uitstoot bij winning grondstoffen en voor voertuig- en batterijproductie zijn meegerekend), dan die van een benzine voertuig en 15% lager dan die van een dieselvoertuig (TNO 2015 R10386). Dit komt voornamelijk doordat de elektromotor een veel efficiëntere motor is. In een fossiel aangedreven voertuig gaat circa 71% van de energie verloren bij de verbranding (F. Rieck, 2017, EVS30).

9. 20.000 publieke laadplaatsen betekent ook 20.000 minder parkeerplaatsen voor auto's. Gaan de provincies die verloren gegane parkeerplaatsen compenseren? Zo nee waarom niet?

Er verdwijnen geen parkeerplaatsen: ook elektrische auto's moeten parkeren. De provincie gaat dus ook geen plekken compenseren: het is aan gemeenten om bij mogelijke knelpunten een afweging te maken: parkeerbeleid is primair een bevoegdheid van de gemeenten. Daarnaast: door in te zetten op vraaggestuurd plaatsen van laadplekken is de verwachting dat het reserveren van parkeervakken voor elektrische voertuigen gelijkmatig oploopt met het werkelijk gebruik van deze parkeerplekken.

Hoogachtend,  
Gedeputeerde Staten van Utrecht

Voorzitter,  
mr. J.H. Oosters

Secretaris,  
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen