



DATUM 10 december 2013
NUMMER 80EFB8BC
UW BRIEF VAN 18 november 2013
UW NUMMER 80EF5C55
BIJLAGE

TEAM MOV
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 de heer R. Dercksen namens de PVV betreffende elektrische laadpunten d.d. 18-11-2013

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. De Partij voor de Vrijheid heeft hierover op 18 november 2013 de volgende vragen gesteld.

1. Heeft de provincie gemonitord of en in welke mate er gebruik gemaakt wordt van deze eerder geplaatste laadpalen?

Zo nee, waarom niet? Past dat bij het hanteren van SMART-doelstellingen? Bent u bereid alsnog na te gaan of en in welke mate er gebruik gemaakt wordt van deze laadpunten? Zo nee, waarom niet?

Zo ja, dan krijgen wij graag inzage in deze gegevens.

Antwoord:

Van de 8 snelladers waar de provincie Utrecht aan heeft bijgedragen is er momenteel 1 geplaatst, in oktober 2013. De andere 7 snelladers moeten nog worden geplaatst of worden momenteel geplaatst. Wij kunnen dus nog niet aangeven in welke mate deze snelladers worden gebruikt. Wel hebben wij voorafgaand aan de openstelling van de regeling een marktconsultatie uitgevoerd waaruit is gebleken dat er behoefte bestaat aan snellaadinfrastructuur voor elektrische vervoer.

2. Indien blijkt dat er niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van deze laadpunten, bent u dan bereid om de subsidie van maar liefst € 400.000,00 zuur verdiend belastinggeld weer in te trekken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Wij zijn er zeker van dat de laadinfrastructuur die nu wordt uitgerold voorziet in een behoefte. De MRA heeft een marktverkenning uitgevoerd die dit aantoonde. Het aantal elektrisch aangedreven voertuigen stijgt snel; deze auto's moeten allemaal worden opgeladen.



3. In een aantal gevallen zijn er laadpunten in de provincie geplaatst die voor omwonenden en winkeliers overlast opleverden, daar deze palen (een) parkeerplaats(en) in beslag namen terwijl er, zo blijkt uit berichten in de media, nooit van deze laadpalen gebruik wordt gemaakt. Kunt u ons garanderen dat, indien u van mening blijft dat er gemeenschapsgeld moet worden besteed aan het opladen van elektrische auto's, de laadpunten worden geplaatst daar waar winkeliers en omwonenden er geen overlast van ondervinden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het inrichten van de openbare ruimte. Het plaatsen van laadinfrastructuur is dan ook een taak van gemeenten. Gemeenten nemen een verkeersbesluit ten behoeve van laadinfrastructuur. De gemeenten plaatsen de laadpalen op verzoek, een particulier met een elektrische auto vraagt een laadpaal aan en de gemeente bepaalt de exacte locatie van deze laadpaal in de directe omgeving van de aanvrager. Handhavingsvraagstukken die voortkomen uit het plaatsen van laadinfrastructuur horen bij de bevoegdheid van de betreffende gemeente.

4. Gemeten over de gehele levenscyclus van een auto is er niet of nauwelijks verschil tussen een conventionele auto of een elektrische auto voor wat betreft de uitstoot van broeikasgassen, zo blijkt uit Noors onderzoek. De productie van een elektrische auto gaat namelijk gepaard met een twee maal zo grote CO₂ uitstoot dan een auto met een verbrandingsmotor. Elektrische auto's worden in het buitenland geproduceerd. Onderschrijft u dan ook de stelling dat elektrisch rijden slechts de uitstoot verplaatst en niet verminderd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Wij onderschrijven deze stelling niet. Elektrische auto's worden in het buitenland geproduceerd, maar dat geldt ook voor heel veel conventionele auto's met een verbrandingsmotor. In Nederland vindt vrijwel geen productie van (personen)auto's plaats. Het stimuleren van het gebruik van elektrische auto's is bijzonder gunstig voor de luchtkwaliteit. Elektrische auto's stoten geen fijnstof en NO_x uit, de belangrijkste veroorzakers van luchtverontreiniging. In de voorwaarden voor de laadpalen wordt opgenomen dat de levering van groene stroom verplicht is. Bij gebruik van groene stroom daalt de CO₂-uitstoot van de automobiliteit. Uit onderzoek is gebleken dat maar 2,3% van de milieubelasting toegerekend wordt aan de winning van lithium voor elektrische auto's. Als er wordt gekeken naar de gehele levensduur van een elektrische auto (inclusief, productie, gebruik, recycling), dan gebruikt deze 15% minder natuurlijke grondstoffen, dan een auto met een verbrandingsmotor. Uit hetzelfde onderzoek (Link: http://www.empa.ch/plugin/template/empa/*/99143) blijkt dat om even schoon te zijn als een elektrische auto een verbrandingsmotor 1 op 24 moet rijden. Dit is berekend met de standaard Europese energie mix. Wanneer een elektrische auto gebruik maakt van herwinbare grondstoffen dan is deze nog 40% schoner. De oplossing van de milieubelasting bij de productie van elektrische auto's wordt gevonden in recycling van de materialen en vergroening van de stroomopwekking. Meer informatie hierover: <http://www.nytimes.com/gwire/2011/07/28/28greenwire-global-lithium-deposits-enough-to-meet-electri-67078.html>.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,

Secretaris,