

Vragen van het statenlid Martin Bos (Forum voor Democratie) ingevolge artikel 44 reglement van orde

AANHANGSEL

tot de notulen van de provinciale staten van Zeeland 2019 nummer 39.

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde inzake Laadpalen elektrische auto's:

	Vragen aan gedeputeerde staten (ingekomen 5 december 2019)		Antwoorden van gedeputeerde staten
1.	Gedeputeerde Staten zijn bezig om een plan op te stellen omdat volgens dit college er de komende vijf jaren duizenden extra laadpalen (extra) nodig zouden zijn. Hoe gaat het college Provinciale Staten bij de opstelling van dit plan betrekken?	1.	Provinciale Staten is in 2018 al geïnformeerd over het opstellen van een prognose elektrisch rijden en een roadmap laadinfrastructuur personenmobiliteit voor Zeeland. Eind 2019 is de roadmap door GS aan provinciale staten aangeboden ter informatie. Bij de invulling en uitvoering van het plan voor elektrische laadpalen ligt het voortouw bij gemeenten. Het ligt dan ook voor de hand dat besluitvorming daar plaatsvindt. Uiteraard zullen wij Provinciale Staten op de hoogte houden van de ontwikkelingen.
2.	Op welke cijfers baseren Gedeputeerde Staten hun stelling dat tegen 2025 ook veel toeristen elektrisch door Zeeland rijden?	2.	De cijfers waarop dit wordt gebaseerd komen uit de prognose elektrisch rijden, die wij hebben laten opstellen door bureau Over Morgen (en u van ons op 22 oktober met kenmerk 19428477 ontvangen heeft) met behulp van het Spark City rekenmodel van de TU Eindhoven. Als data zijn onder andere de gegevens van het kenniscentrum Kusttoerisme van de Hogeschool Zeeland gebruikt en de ontwikkeling en verkoop van elektrische auto's in de landen waar veel van de toeristen vandaan komen; zoals Duitsland en België. Tevens baseren wij dit op de voorspellingen van het Planbureau voor de Leefomgeving, het Klimaatakkoord en de klimaatmaatregelen die onlangs in Duitsland zijn afgekondigd.
3.	Ervan uitgaande dat de intentie van Gedeputeerde Staten is om (mede) toeristen met elektrische auto's aan te trekken c.q. te faciliteren, ligt het dan niet meer op de weg van de recreatiebedrijven en verhuurders van vakantiewoningen om de daarvoor	3.	De plannen van de Provincie voorzien er niet in dat de Provincie meebetaalt aan realisatie en exploitatie van laadpalen voor personenauto's. Dat laten we aan marktpartijen. De eigenaars van recreatiebedrijven en verhuurders van vakantiewoningen zijn verantwoordelijk voor

	Vragen aan gedeputeerde staten		Antwoorden van gedeputeerde staten
	benodigde laadpalen te verzorgen en te betalen? Waarom zouden schaarse publieke middelen moeten worden aangewend om een specifieke branche, te weten de recreatiesector die hier uiteindelijk aan zal verdienen, te bevoordelen?		de realisatie van laadinfra op hun terreinen. De Provincie werkt nauw samen met de gemeenten en recreatiesector om te helpen de laadinfra te realiseren voor de toeristische sector.
4.	Kunnen Gedeputeerde Staten een uitsplitsing maken naar land van herkomst van de toeristen die tegen 2025 naar verwachting met elektrische auto's naar Zeeland komen? Zo ja dan ontvangen wij graag hier een overzicht van. Zo neen, waarom niet?	4.	Nee, de prognose van elektrisch rijden is niet uitgesplitst naar vakantiegangers per land. Voor gegevens hierover zijn wij afhankelijk van de gegevens van kenniscentrum Kusttoerisme. Daaruit blijkt dat het grootste deel van de toeristen uit Nederland, Duitsland en België komt.
5.	Volgens het rapport 'Zeeland elektrisch, road map naar 2025' moeten er rap laadpalen bijkomen, anders ontstaan grote problemen. Kunt u die problemen nog eens samenvattend voor ons weergeven?	5.	De aanleg van laadpalen duurt, wanneer het principe "paal volgt auto" wordt toegepast, vrij lang. Gemiddeld zo'n 4 tot 6 maanden per paal. Wanneer als gevolg van o.a. het Klimaatakkoord en de klimaatmaatregelen in Duitsland het elektrisch rijden exponentieel toeneemt, blijft het aantal laadpalen achter bij het aantal auto's. Er zullen dan lange wachttijden ontstaan waardoor het voorzieningsniveau voor onze inwoners daalt en Zeeland minder aantrekkelijk wordt voor bezoekers. Door gezamenlijk met de Zeeuwse gemeenten een laadpalenkaart te maken kunnen we de proceduretijd voor de plaatsing van laadpalen aanzienlijk verkorten. Door de gezamenlijke aanpak kan de tijd die nodig is voor het afgeven van verkeersbesluiten door gemeenten aanzienlijk worden beperkt. Tevens ontstaat de mogelijkheden marktpartijen uit te nodigen om laadpalen strategisch vooraf te laten plaatsen.
6.	Waarom is gekozen voor een overbodig Engels woord in de titel van bovenstaand rapport? Zijn Gedeputeerde Staten het met de FVD-fractie eens dat men beter had kunnen kiezen voor een geheel Nederlandstalige titel? En willen Gedeputeerde Staten zich inspannen om in de toekomst zich in openbare publicaties te onthouden van overbodig Engels?	6.	Wij zijn het met de FVD-fractie eens dat een Nederlandse titel ook prima gebruikt had kunnen worden.

7.	Wat heeft het opstellen en uitbrengen van dit rapport gekost? En wat zijn daarvan de 'klimaat effecten' geweest?	7.	De kosten voor het opstellen van de prognose elektrisch vervoer en de road-map bedroegen € 38.500,-- excl btw. De CO2-uitstoot van het uitgevoerde werk door Over Morgen bedroeg in totaal 62 kg.
8.	Wij lezen in voornoemd rapport dat er 3.587 laadpalen (extra) nodig zijn. Zijn Gedeputeerde Staten met de FVD-fractie van mening dat die laadpalen niet ten koste mogen gaan van 'gewone' parkeerplaatsen? Zo neen, waarom niet?	8.	Het is niet te vermijden dat laadpalen worden geïnstalleerd op reeds bestaande parkeerplaatsen. Dit hoeft geen verslechtering van het voorzieningenniveau te betekenen, indien de aanleg van laadpalen gelijke tred houdt met de groei van elektrische auto's. Het aandeel fossiel aangedreven auto's zal dan immers met hetzelfde percentage afnemen.
9.	Mochten er toch heel veel 'gewone' parkeerplaatsen opgeofferd worden, dan wil dat zeggen dat mensen zonder elektrische wagen bij drukte dikwijls extra rondjes moeten rijden op zoek naar een parkeerplekje. Welke effecten heeft dat op de luchtkwaliteit? En kunt u aangeven hoeveel graden Celsius de aarde opwarmt door het extra rondrijden op zoek naar een parkeerplaats?	9.	Het is niet de verwachting dat de luchtkwaliteit verslechtert en de aarde opwarmt door het aanleggen van laadpalen.
10.	Afspraken maken waar (extra) laadpalen moeten komen is geen provinciale (kern)taak. Waarom kiezen Gedeputeerde Staten er toch voor om deze taak naar zich toe te trekken?	10.	Bij de invulling en uitvoering van het plan voor elektrische laadpalen ligt het voortouw bij gemeenten. Het ligt dan ook voor de hand dat besluitvorming daar plaatsvindt. Provincie faciliteert en houdt regie zodat alle Zeeuwse gemeenten eenzelfde aanpak hanteren voor de laadpalen. Vanuit de uitwerking van het klimaatakkoord in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) wordt deze regierol ook gezien als taak van de Provincie.
11.	Gedeputeerde Van der Maas zou volgens het artikel in de PZC van 25.11.2019 gezegd hebben: „Wat je straks ziet gebeuren is dat mensen niet meer naar Zeeland op vakantie gaan, omdat ze hun elektrische auto hier nauwelijks kunnen opladen.” Klopt het dat de gedeputeerde dit heeft gezegd? En zo ja, waarom denken Gedeputeerde Staten dit?	11.	Meer dan 90% van de toeristen die in Zeeland verblijven, komt met de auto. Wanneer het percentage elektrische auto's exponentieel toeneemt, zal dus ook de toerist in toenemende mate met de elektrische auto Zeeland willen bezoeken. Als hiervoor de benodigde voorzieningen niet (genoeg) voorhanden zijn, maakt dit Zeeland minder aantrekkelijk als vakantiebestemming en ontstaat de kans dat mensen voor andere bestemmingen kiezen.

12.	Zeeland moet het vooral hebben van toeristen uit Duitsland en België. In die landen neemt het elektrisch rijden een veel minder hoge vlucht. Het gevaar bestaat dat deze toeristen Zeeland zullen mijden als zij hun niet elektrische auto niet goed en vlot kunnen parkeren. Onderkennen Gedeputeerde Staten dit gevaar? En hoe willen Gedeputeerde Staten dit gevaar ondervangen?	12.	Het niet goed en vlot kunnen parkeren is in Zeeland geen probleem dat wij ten opzichte van de huidige situatie zien toenemen.
13.	Een andere grote groep toeristen en dagjesmensen die Zeeland aandoen bestaat uit inwoners van andere delen van Nederland met vaak een minder goed gevulde portemonnee. Zij kunnen zich geen elektrische wagen veroorloven. Vinden Gedeputeerde Staten het gastvrij richting deze groep dat zij straks minder goed en vlot hun wagen kunnen parkeren?	13.	Het niet goed en vlot kunnen parkeren is in Zeeland geen probleem dat wij ten opzichte van de huidige situatie zien toenemen. Overigens is de marktverwachting dat elektrisch rijden over enkele jaren niet meer duurder is dan fossiel.
14.	Wat kost de aanleg van zo veel extra laadpalen wel niet? En wie gaat dat betalen?	14.	De investeringen in laadinfra worden gedaan door marktpartijen en deze verdienen hun investering terug met de verkoop van kWh'en stroom aan de bezitters van elektrische voertuigen. Uiteindelijk betaalt de gebruiker van de laadpaal dus de investering.
15.	Zijn Gedeputeerde Staten met de FVD-fractie van mening dat de verlaging van de maximum snelheid op autosnelwegen een veel groter negatief effect zal hebben om de komst van toeristen naar Zeeland? Zo neen, waarom niet?	15.	Wij verwachten niet dat de verlaging van de maximum snelheid een negatief effect heeft op de aantrekkelijkheid van Zeeland als vakantiebestemming.
16.	Welk percentage van het Zeeuwse wagenpark bestaat momenteel uit volledig elektrische auto's.	16.	Volgens de landelijke EV-monitor rijden er per 1-1-2020 in Zeeland 3.424 zero emissie elektrische voertuigen rond. Er staan 207.302 personenauto's geregistreerd in Zeeland (volgens centrale administratie belastingdienst). Dat betekent dat 1,65 % van de voertuigen in Zeeland momenteel elektrisch is.
17.	Hoe zien Gedeputeerde Staten de milieueffecten van het bouwen van zo veel laadpalen, gelet op de navolgende factoren: het bouwen zelf kost energie en vervuiling, de door laadpalen gebruikte elektriciteit zal met alle verliezen door transport van dien overwegend worden opgewekt door conventionele energiecentrales of, veel erger, zeer vervuilende biomassacentrales.	17.	In Zeeland wordt al zoveel elektriciteit uit wind en zon opgewekt, dat meer dan 50% van het Zeeuwse elektriciteitsgebruik ermee wordt afgedekt. In 2030 is ons doel dat dit 100% is. De milieueffecten van de bouw van de laadpalen vallen in het niet bij de milieubesparing die elektrisch rijden met zich meebrengt.

18.	De elektriciteit voor elektrische wagens moet dus ergens worden opgewekt. Zijn in dat kader Gedeputeerde Staten het met de FVD-fractie eens dat het wenselijk zou zijn dat Zeeland en Nederland vol inzetten op kern-energie?	18.	In Zeeland wordt al zoveel elektriciteit uit wind en zon opgewekt, dat meer dan 50% van het Zeeuwse elektriciteitsgebruik ermee wordt afgedekt. In 2030 is ons doel dat dit 100% is. Daarnaast produceert de kerncentrale in Borssele ook CO2-vrije elektriciteit. De rijksoverheid heeft toestemming gegeven om de kerncentrale EPZ in Borssele tot 2033 te exploiteren. De Zeeuwse partners zullen inzichtelijk maken wat er nodig is om de levensduur van de centrale van Borssele te verlengen en wat hiervan de gevolgen zijn.
-----	---	-----	---

Namens de fractie van : Forum voor Democratie,
Martin Bos

MIDDELBURG, 14 januari 2020

Gedeputeerde Staten,

Drs. J.M.M. Polman

A.W. Smit