

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum ingekomen vragen : 9 juli 2020
Datum GS-besluit : 18 augustus 2020

Vragen nr. 84

Vragen van de heer **W. Hoogervorst** (SP) over Dertig miljoen voor nieuwe laadpalen

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 9 juli 2020 door het lid van Provinciale Staten, de heer **W. Hoogervorst** (SP), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN

Op NOS.nl viel op 8 juli jl. te lezen dat de rijksoverheid, de provincies en de gemeenten € 30 miljoen uittrekken voor de aanleg van honderdduizenden extra laadpalen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bevestigt dit bericht.

Het investeren in oplaadpalen t.b.v. elektrische auto's past in het plan van het Rijk om in 2030 alleen elektrische auto's rond te hebben rijden – daartoe zijn minstens 1,7 miljoen laadpalen nodig.

INLEIDING ANTWOORDEN

De provincie Noord-Holland heeft een samenwerking met de provincies Flevoland, Utrecht en Flevoland, de Vervoerregio Amsterdam, de gemeenten Amsterdam en Almere onder de naam MRA-Elektrisch. De provincie Noord-Holland is bestuurlijke trekker van het project MRA-Elektrisch en dit is vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst. Alle gemeenten in de drie provincies kunnen zich bij het samenwerkingsverband aansluiten en bijna alle gemeenten in Noord-Holland hebben dat ook gedaan. De gemeente Amsterdam steunt en werkt samen met MRA-Elektrisch maar heeft ook haar eigen projectteam voor het realiseren van laadinfrastructuur.

In het beleid voor laadinfrastructuur wordt onderscheid gemaakt tussen publieke laadpalen, semi-publieke laadpalen en private laadpalen. Publieke laadpalen staan in de publieke ruimte en zijn openbaar toegankelijk, semi-publieke laadpalen zijn privaat eigendom en openbaar toegankelijk, de private laadpalen zijn privaat eigendom en restrictief toegankelijk. Daarnaast is

van belang dat de aantallen worden gevolgd op basis van het aantal laadpunten. Een reguliere publieke laadpaal heeft doorgaans aan elke zijde een connector (stopcontact) en daarom ook twee laadpunten. Aan een laadpaal kunnen dan ook twee voertuigen tegelijkertijd laden.

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN

Vraag 1:

Hoeveel laadpalen staan er op dit moment in de provincie Noord-Holland?

Antwoord 1:

Voor de semi-publieke en publieke laadpunten worden de cijfers bijgehouden door RVO (Rijkdienst voor Ondernemend Nederland). Zij rapporteerden t/m 30 juni 2020 13.479 (semi-) publieke laadpunten in Noord-Holland, waarvan 284 snellaadpunten.

Van dit aantal heeft het samenwerkingsverband MRA-Elektrisch tot op heden 4.600 publieke laadpunten laten realiseren in de provincie Noord-Holland. De gemeente Amsterdam heeft daarnaast circa 3.800 laadpunten laten realiseren. Het overige deel bestaat voornamelijk uit semi-publieke laadpunten.

Omdat particulieren en bedrijven op eigen initiatief private laadpunten laten plaatsen voor eigen gebruik zijn deze cijfers niet beschikbaar.

Vraag 2:

Hoeveel laadpalen zullen er, volgens de doelstellingen, in 2030 in Noord-Holland moeten staan?

Antwoord 2:

Er zijn geen doelstellingen opgesteld voor het aantal laadpalen. Wel zijn er binnen de Nationale Agenda Laadinfrastructuur prognoses gemaakt voor het aantal benodigde laadpunten om de verwachte groei van het aantal elektrische voertuigen op de weg te kunnen faciliteren. Voor Noord-Holland is berekend dat er in 2030 circa 250.000 laadpunten nodig zijn, waarvan 56.522 publieke laadpunten.

Vraag 3:

planning

Als er op dit moment sprake is van een x-aantal laadpalen in onze provincie, en we moeten in 2030 naar een y-aantal, zal er een gedegen planning moeten zijn om dat aantal te gaan bereiken.

Is er op dit moment een tijdsplanning beschikbaar die moet leiden tot het gewenst aantal laadpalen in de provincie Noord-Holland?

Zo ja: welke planning wordt dan gehanteerd?

Zo nee: waarom (nog) niet?

Antwoord 3:

Het samenwerkingsverband ontwikkelt het publieke laadnetwerk vraaggestuurd. Op basis van verzoeken van inwoners en bedrijven én door te meten welke laadpunten (te) goed benut worden. Vraaggestuurd plaatsen heeft drie belangrijke voordelen:

- het netwerk kan meegroeien met maatschappelijke ontwikkelingen zoals fiscale stimulering of juist worden vertraagd worden bij een crisissituatie;
- Als het laadpunt een aanvrager heeft of op basis van het gebruik van omliggende laadpunten is geplaatst, is er meer zekerheid dat de paal goed gebruikt gaat worden. Zo wordt de openbare ruimte effectief benut, wordt lokale weerstand door ongebruikte laadpunten voorkomen en hebben laadpaalexploitanten een betere business case;
- Netbeheerders, gemeenten, aannemers en hebben vaak nog onvoldoende capaciteit om grote aantallen laadpunten te kunnen plaatsen. De laadpunten die we plaatsen moeten daarom daar geplaatst worden waar de vraag het hoogst is.

Omdat de publieke laadpunten vraaggestuurd worden geplaatst is er geen planning of doelstelling voor het aantal laadpunten opgesteld, wel zijn we voorbereid op toenemende vraag. Hierbij moet gezegd worden dat de COVID-19 crisis juist een vertraging in de vraag heeft laten zien.

Vraag 4:

Is of wordt een eventuele planning tot het plaatsen van voldoende laadpalen in 2030 afgestemd op de ontwikkeling van het aantal elektrische auto's dat in Noord-Holland rond rijdt? Graag een toelichting op uw antwoord.

Antwoord 4:

Ja, het samenwerkingsverband plaatst de publieke laadpunten vraaggestuurd. Daarnaast zal in 2020 het initiatief genomen worden door het samenwerkingsverband om met gemeenten, bedrijven en particulieren ook de ontwikkeling van semi-publieke en private laadpunten te versnellen. Afgelopen jaar heeft de provincie met de partners in het samenwerkingsverband besloten om MRA-Elektrisch t/m 2024 te verlengen.

Vraag 5:**financiën**

Het nieuwsbericht gaat er van uit dat het Rijk van de beschikbaar gestelde € 30 miljoen 'de helft' voor haar rekening neemt – provincies en gemeenten leveren eveneens € 15 miljoen.

Is er al iets bekend over de exacte invulling van het deel dat provincies en gemeenten op tafel gaan leggen?

Zo ja: wat is deze invulling?

Zo nee: hoe komt de uiteindelijke verdeling tot stand en op welke termijn gebeurt dat?

Antwoord 5:

Ja, de provincie en de andere partners in het samenwerkingsverband hebben reeds meerjarig de bekostiging van het samenwerkingsverband bekrachtigd in een nieuwe samenwerkingsovereenkomst. De provincie legt t/m 2024 jaarlijks € 100.000 in.

Voor de betreffende periode heeft het Rijk in totaal € 2,3 mln beschikbaar gesteld aan de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht. Door de inbreng van gemeenten, provincies in de regio te bundelen kan de gevraagde 50% cofinanciering worden geleverd binnen het bestaande werkprogramma MRA-Elektrisch.

Vraag 6:

Wat kost het plaatsen van één laadpaal?
Graag een toelichting op uw antwoord.

Antwoord 6:

Voor een publiek laadpunt kan rekening worden gehouden met circa € 3.300 excl. btw aan eenmalige kosten. Een publiek laadpunt is door de aanvullende eisen omtrent veiligheid, duurzaamheid en parkeervakinrichting kostbaarder dan een privaat laadpunt. Daarnaast zijn er terugkerende kosten voor o.a. onderhoud en dienstverlening.

Zowel de eenmalige kosten als de terugkerende kosten van publieke laadpunten kunnen voor een groot deel gedekt worden uit de exploitatie-inkomsten: de verkoop van stroom aan de laadpunten. De onrendabele top is sterk afhankelijk van de marktontwikkeling, de kwalitatieve en innovatieve eisen aan de laadinfrastructuur en de rolverdeling en efficiëntie in het plaatsingsproces.

Vraag 7:

De totale bijdrage van € 30 miljoen lijkt ons slechts een kleine bijdrage in de totale kosten. Een simpele rekensom leert ons dat dit een bijdrage is van € 17,50 per laadpaal.

Wordt het bedrag, ook het deel van provincies en gemeenten, gezien als een subsidie?
Zo ja: aan wie wordt deze subsidie dan verstrekt?

Antwoord 7:

Ja, de subsidie is toegekend aan Provincie Noord-Holland als bestuurlijke trekker van het project MRA-Elektrisch. De door het Rijk beschikbaar gestelde bijdrage is overeengekomen binnen de samenwerkingsovereenkomst Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (RAL). De bijdrage van het Rijk wordt ingezet om de regionale taken in het kader van de RAL te bekostigen. Zo wordt in de komende jaren van de samenwerkende overheden verwacht dat ze zich steeds meer gaan inzetten om ook de private en semi-publieke laadinfrastructuur te stimuleren. Daarnaast wordt van de provincie gevraagd om gemeenten te ondersteunen bij het

vormen van laadinfrastructuurbeleid. De hiervoor benodigde personele capaciteit wordt met de Rijksbijdrage bekostigd.

De subsidie is niet bestemd als bijdrage per laadpaal.

Vraag 8:

Wordt het bedrag gezien als een bijdrage in een fonds?

Zo ja: wie stelt de kaders voor dit fonds?

Zo nee: waarom niet?

Antwoord 8:

Nee, het wordt niet gezien als een fonds. Dit is niet de intentie van de samenwerkingsovereenkomst RAL.

Vraag 9:

Als er volgens (8) geen sprake is van een fonds: is er een mogelijkheid om toch een fonds in te stellen van waaruit de laadpalen mede bekostigd kunnen worden?

Bent u bereid hier onderzoek naar te doen?

Antwoord 9:

Voor publieke laadinfrastructuur is een effectief systeem ontwikkeld met periodieke aanbestedingen, samenwerking met netbeheerders en gemeenten en een begeleidend projectbureau. Tot op heden kon de steeds kleiner wordende onrendabele top worden gedekt binnen de programmabegroting. Wij zijn hier geen aanleiding voor het instellen van een fonds.

MRA-Elektrisch zal eind 2020 plannen van aanpak opstellen voor privaat laden en voor snelladen en zal in haar oriëntatie meenemen hoe het instellen van een fonds een deel van de benodigde oplossingen kan vormen.

Vraag 10:

ruimte

De afgelopen jaren is ook van rijkswege gestreefd naar het inrichten van 'slimme laadpleinen'. Het ministerie heeft hier al eerder € 5 miljoen voor uit.

Beschikt de provincie Noord-Holland ook over 'slimme laadpleinen'?

Zo ja: waar zijn deze te vinden?

Antwoord 10:

De gemeente Ouder-Amstel, logistiek dienstverlener Deudekom en MRA-Elektrisch ontwikkelen in het kader van de subsidie een slim logistiek laadplein in Duivendrecht. De gemeente

Haarlemmermeer ontwikkelt een slim laadplein op het Marktplaats in Hoofddorp. Beide laadpleinen worden naar verwachting eind dit jaar opgeleverd.

Vraag 11:

Het plaatsen van 1,7 miljoen laadpalen vraagt om heel veel beschikbare ruimte. Dat zal, naast plekken langs onze rijks- en provinciale wegen, ook een groot beslag doen op ruimte nabij woningen en bedrijven.

Is er reeds onderzoek gedaan naar beschikbare plekken om zoveel laadpalen te plaatsen?

Zo nee: is dergelijk onderzoek niet noodzakelijk?

Zo ja: wie zijn er bij dergelijk onderzoek betrokken (geweest)?

Antwoord 11:

Omdat elektrische voertuigen een voertuig fossiel aangedreven voertuig vervangen kan in de meeste gevallen het vervangen van een reguliere parkeerplek met een laadplek volstaan om in de behoefte te voorzien. Op deze wijze is er geen aanvullende ruimte benodigd voor het plaatsen van laadpunten.

Naar verwachting zal meer dan 75% in de private ruimte worden gerealiseerd. Op deze locaties kunnen eigenaars naar eigen inzicht bepalen met welk tempo zij reguliere parkeerplekken vervangen.

Circa 23% van de laadpunten zal in de openbare ruimte worden gerealiseerd. Door vraaggestuurd te plaatsen beweegt de ontwikkeling van parkeerplekken naar laadplekken mee met de vervanging van fossiel aangedreven voertuigen naar elektrische voertuigen. We hebben wel te maken met frictie doordat gedurende de overgang naar een uitstootvrij wagenpark laadplekken de verschillende type automobilisten juist meer of minder laadplekken willen zien ontstaan.

De overige circa 2% betreft snelladers. Snelladers zijn het meest effectief nabij verkeersknooppunten, drukke doorgaande wegen en concentraties van gebruikersgroepen zoals taxi's en logistiek dienstverleners. Hier is de ruimte vaak schaars en er zijn reeds tankstations die een vergelijkbaar doel dienen. Snellaadstations vragen veel ruimte en een zware elektrische infrastructuur.

De provincie Noord-Holland heeft in 2017 in samenwerking met MRA-Elektrisch door EV-Consult laten onderzoeken hoe het snellaad netwerk kan worden ontwikkeld. Hieruit bleek dat tot 2025 10-20 snellaadstations langs de provinciale wegen ontwikkeld zouden moeten worden. Ook zijn potentiële locaties in beeld gebracht. Met het oog op het ruimtebeslag heeft de voorkeur om de snelladers bij te plaatsen bij bestaande provinciale tankstations. Een deel van de tankstations hebben onvoldoende ruimte voor uitbreiding en het vervangen van een benzinepomp kan tot inkomstenderving leiden.

In het plan van aanpak Snelladen (oplevering verwacht eind 2020) ontwikkelt MRA-Elektrisch een aanpak voor snelladen.

Vraag 12:

Kan er een situatie ontstaan waarbij gemeenten ‘gedwongen’ gaan worden ruimte beschikbaar te stellen voor het plaatsen van (grote aantallen) laadpalen?

Antwoord 12:

Nee, daar is de provincie niet toe bevoegd.

Vraag 13:

capaciteit van plaatsing

Er wordt verondersteld dat er de komende jaren ruim 500 laadpalen PER DAG geplaatst zullen moeten gaan worden.

Is er in de markt voldoende capaciteit om zoveel laadpalen per dag te kunnen plaatsen?

Zo nee: hoe gaan ‘we’ dat oplossen?

Antwoord 13:

Nee, die benodigde capaciteit van 550 laadpunten per dag in 2025 voor heel Nederland (Bron: Prognose laadinfrastructuur 2019 RVO) is er op het moment niet. Binnen het samenwerkingsverband worden op het moment circa 140 publieke laadpunten per maand in de provincie Noord-Holland gerealiseerd.

Het projectbureau is op het realiseren van grote aantallen publieke laadpunten ingericht:

- begin dit jaar is een omvangrijk contract gesloten met de laadpaalexploitant Total voor het laten plaatsen van tot 20.000 laadpunten;
- een gespecialiseerd team begeleidt de plaatsing en ondersteunt gemeenten bij de operationele processen en vraagstukken, gemeenten kunnen er inmiddels voor kiezen om hun werkzaamheden in het proces te beperken tot het nemen van het benodigde verkeersbesluit;
- een online portaal ontvangt verzoeken van inwoners en bedrijven voor uitbreiding van het laadnetwerk, volgt alle benodigde werkstappen van de betrokken partijen en het gebruik van de laadpunten.

Het projectbureau werkt op verschillende manieren aan het verder opvoeren van de plaatsingscapaciteit:

- We richten de processen efficiënter in en reageren sneller op complicaties;
- Netbeheerders werken met opleidingsinstituten aan de opleidingscapaciteit van de benodigde monteurs;
- Het volgen en delen van de relevante data maakt het mogelijk voor de betrokken partijen om tijdig capaciteit bij te schakelen.