

Antwoord van Gedeputeerde Staten op vragen van

B. van der Graaf (PVV)
(d.d. 7 augustus 2026)

Nummer
4457

Onderwerp
Vervolgfragen 'De auto opladen, wat mag dat kosten?'

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

Op 18 juni jl. heeft ondergetekende statenvragen - nr. 4422 De auto opladen, wat mag dat kosten? – ingediend (hierna vragenset 4422). Deze vragen zijn op 16 juli jl. beantwoord. De beantwoording heeft geresulteerd in de volgende vervolgvragen:

1. Volgens de website [BMW i7 Sedan: modellen, aanbod en prijzen ontdekken](#) en dan kijkend naar de technische gegevens hebben de auto's van GS een maximale laadcapaciteit in AC van 22kW.
De minimale oplaadtijd van 0-100% is dan 5:45. Waarom staat in de beantwoording op vraag 4 van vragenset 4422 dat het laden 9-10 uur duurt via AC 22 kW?

Antwoord

In de beantwoording van vragenset 4422 is uitgegaan van een laadtijd van circa 9 tot 10 uur bij laden via een AC-laadpunt van 11 kW. Indien een voertuig daadwerkelijk met 22 kW kan laden en deze capaciteit volledig beschikbaar is, neemt de laadtijd af tot circa 5 à 6 uur. De genoemde laadtijden zijn indicatief en afhankelijk van onder meer het beschikbare laadvermogen, het laadniveau van de accu bij aanvang van de laadsessie en gelijktijdig gebruik van laadvoorzieningen.

De door de vragensteller aangehaalde informatie heeft betrekking op een nieuwer BMW-model dan het model dat momenteel door Gedeputeerde Staten wordt gebruikt. Hierdoor kunnen specificaties, waaronder laadtijden en actieradius, afwijken.

De voertuigen worden in de praktijk niet volledig leeggereden voordat zij worden geladen. Wanneer een laadvoorziening beschikbaar is, worden de voertuigen tussentijds opgeladen. Daardoor wordt slechts beperkt gebruikgemaakt van volledige laadcycli van 0 naar 100 procent.

De door de fabrikant opgegeven actieradius is gebaseerd op gestandaardiseerde testomstandigheden. De daadwerkelijk haalbare actieradius is afhankelijk van factoren zoals weersomstandigheden, rijstijl, snelheid en het gebruik van voertuigvoorzieningen en ligt daardoor in de praktijk doorgaans lager dan de maximaal geadverteerde actieradius.

Tenzij de technische informatie over de auto's van Gedeputeerde Staten op de website van [bmw.nl](#) niet klopt duurt het laden van 0 naar 100% laden wellicht 5 uur en 45 minuten. Het is

echter niet gebruikelijk de auto volledig leeg te rijden en ook niet noodzakelijk de auto volledig op te laden (met in achtneming van de actieradius van de auto; 640–727 km).

2. *Hoe lang staan de auto's van GS gemiddeld aan de lader op het provinciehuis?*

Antwoord

De voertuigen worden geladen op momenten dat zij op het provinciehuis aanwezig zijn en niet worden ingezet voor dienstreizen. De duur van een laadsessie varieert en is afhankelijk van de resterende accucapaciteit, het beschikbare laadvermogen en het gebruiksschema van de voertuigen. Wanneer een voertuig op korte termijn weer moet worden ingezet, kan gebruik worden gemaakt van de aanwezige snellaadvoorziening, waardoor de benodigde laadtijd aanzienlijk wordt verkort. De oplaadtijd aan de snellader (BMW i7) is max, 35 min. Daarna wordt de auto verplaatst naar een andere parkeerplaats.

De grootste afstanden binnen de provincie Zuid-Holland zijn grofweg:

Oost-west: ongeveer 80 tot 90 km (Hoek van Holland naar de grens met Utrecht/Gelderland).

Noord-zuid: ongeveer 70 tot 80 km.

De maximale afstand tussen twee punten binnen Zuid-Holland ligt ruwweg rond de 100 tot 120 km.

3. *Hoe vaak rijden de auto's van GS de volledige actieradius? Dus de eerdergenoemde 640-727 kilometers per dag*

Antwoord

De voertuigen rijden in de praktijk niet de volledige fabrieksmatig opgegeven actieradius (611 km) in één dag. De genoemde actieradius is gebaseerd op gestandaardiseerde testomstandigheden en wordt in de dagelijkse praktijk beïnvloed door eerder genoemde factoren.

De voertuigen worden gedurende de dag waar mogelijk tussentijds geladen. De beschikbare actieradius is daarmee ruim voldoende voor de reguliere dienstreizen binnen Zuid-Holland en voor incidentele ritten buiten de provincie of naar aangrenzende landen.

4. *Hoe vaak is het, voorafgaande de installatie van de Alpitronic HYC200, voorgekomen dat een GS lid niet op tijd kon vertrekken omdat de auto niet genoeg was opgeladen voor de geplande reis? Zo ja, wat was de reden dat de auto niet op tijd volledig was opgeladen?*

Antwoord

Dit is niet voorgekomen. De Alpitronic HYC200 is geïnstalleerd voorafgaand aan de ingebruikname van de huidige volledig elektrische dienstauto's van Gedeputeerde Staten. De voorgaande dienstauto's betroffen hybride voertuigen.

5. *Zou het kunnen dat, in navolging van het antwoord van GS op vraag 5 van vragenset 4422, het huidige oplaadsysteem van de provincie Zuid-Holland wel goed genoeg is voor bijna alle andere elektrische voertuigen die in de parkeergarage van de Provincie Zuid-Holland moeten laden omdat dat doorgaans veel kleinere auto's met kleinere accu's zijn en dat dus de keuze voor het type auto's van GS (technisch en financieel) doorwerkt in de aanschaf van dit (dure-) laadsysteem?*

Antwoord

Het reguliere oplaadsysteem binnen de parkeergarage is voor het merendeel van de elektrische voertuigen toereikend. De keuze voor een snellaadvoorziening is echter niet uitsluitend ingegeven door de accupaciteit van de dienstauto's van Gedeputeerde Staten, maar vooral door de operationele inzetbaarheid van voertuigen die gedurende de dag meerdere ritten moeten kunnen uitvoeren met beperkte standtijd tussen afspraken. Ook andere provinciale voertuigen kunnen, indien de planning daartoe aanleiding geeft, gebruikmaken van de snellaadvoorziening.

6. *Had dit probleem voorzien kunnen worden alvorens het aangaan van het huidige leasecontract van GS en had GS dan niet beter een meer bescheiden, meer duurzaam en meer circulair model kunnen kiezen?*

Antwoord

Nee. Bij de aanbesteding en voertuigkeuze is een integrale afweging gemaakt van onder meer inzetbaarheid, actieradius, duurzaamheid, beschikbaarheid, leveringszekerheid en de geldende inkoopkaders.

7. *De beantwoording van vraag 6 van vragenset 4422 impliceert dat van alle "verschillende gebruiksprofielen binnen de organisatie", het gebruikersprofiel van GS heeft meest belangrijkst is wat betreft mobiliteit en bereikbaarheid. Waar is die conclusie op gebaseerd?*

Antwoord

Binnen de provincie bestaan verschillende gebruiksprofielen, elk met eigen mobiliteitsbehoeften. Voor de inzet van de dienstauto's van Gedeputeerde Staten geldt dat deze voertuigen regelmatig worden gebruikt voor aaneengesloten en tijd kritische afspraken, waarbij een hoge mate van beschikbaarheid gewenst is.

8. *Is er bekend wat de invloed van de snellader tijdens gebruik is voor de overige oplaadmogelijkheden van het provinciehuis? Is er bekend, gezien het antwoord op vraag 14 van vragenset 4422, of de andere auto's langzamer worden opgeladen indien de snellader wordt gebruikt en acht Gedeputeerde Staten dit rechtvaardig tegenover de andere gebruikers van oplaadpunten in het provinciehuis?*

Antwoord

De snellaadvoorziening maakt gebruik van dynamisch vermogensbeheer. Wanneer de totale elektriciteitsvraag binnen het gebouw toeneemt, wordt het beschikbare laadvermogen van de snellader automatisch aangepast.

Het gebruik van de snellader leidt niet tot een vermindering van het beschikbare laadvermogen van de overige laadpunten in de parkeergarage. Andere elektrische voertuigen worden daardoor niet langzamer opgeladen als gevolg van het gebruik van de snellader.

"De totale investering voor de realisatie van de snellaadvoorziening bedraagt indicatief circa €120.000 exclusief btw. Dit betreft onder meer de levering van de snellader, installatie, elektrotechnische voorzieningen, inbedrijfstelling, keuring en bijkomende projectkosten. De aanschafwaarde van de laadunit zelf bedraagt circa €65.000 exclusief btw". Aldus de beantwoording van vragenset 4422.

9. *Een investering van €120.000 is niet mis. In de beantwoording op vraag 9 van vragenset 4422 stelt u; "De kosten maken onderdeel uit van de reguliere investeringen in gebouwgebonden voorzieningen en laadinfrastructuur binnen de bedrijfsvoering". In hoeverre vallen deze kosten onder gebouwgebonden, wanneer maar een zeer beperkt deel*

van de gebruikers van het gebouw gebruik mogen maken van de voorziening? (Snellader Alpitronic HYC200).

Antwoord

De snellaadvoorziening is niet exclusief bestemd voor de dienstauto's van Gedeputeerde Staten, maar kan ook worden ingezet voor andere provinciale voertuigen, waaronder poolauto's, indien de operationele behoefte daartoe aanleiding geeft. De voorziening draagt daarmee bij aan de bredere mobiliteits- en laadinfrastructuur van de organisatie.

10. *Bent u bereid de aansluitwaarde van de hoofdzekering wel kenbaar te maken aan eenieder met toegang tot de Zuid-Hollandse Notubiz-omgeving (kort gezegd; via een slotje op Notubiz) en bent u bereid dit per direct achter een slotje te plaatsen?*

Antwoord

Nee. Wij zien geen aanleiding om de aansluitwaarde van de hoofdzekering via de Notubiz-omgeving beschikbaar te stellen, ook niet achter een slotje.

Naar ons oordeel bestaat voor generieke beschikbaarstelling van deze informatie geen noodzaak. Wij achten het passend om dergelijke technische gegevens uitsluitend beschikbaar te stellen voor een concreet doel. Het plaatsen van de informatie achter een slotje leidt niet tot een ander oordeel.

11. *Waar kunnen we deze kosten terugvinden in de Jaarstukken 2025 van de Provincie Zuid-Holland?*

Antwoord

De kosten van het energieverbruik van de provinciale organisatie zijn niet als afzonderlijke post opgenomen in de openbaar beschikbare Jaarrekening 2025. Voor zover deze kosten zijn verantwoord, maken zij onderdeel uit van de uitgaven voor Bedrijfsvoering, Financiën en organisatie. De jaarstukken bieden daardoor geen afzonderlijk inzicht in de energiekosten van provinciale gebouwen en installaties.

12. *Het provinciehuis is verbouwd en een deel van het gebouw heeft als energielabel A++++. Toch was er een overschrijding van het budget voor de energierekening. Is de overschrijding van de energiekosten van het Provinciehuis in 2025 wellicht te wijden aan het gebruik van de snelladers?
Er is geen los energiecontract voor de snelladers maar er zal toch wel voorzien zijn wat het verbruik van deze snellader moet zijn en wat derhalve de impact op het totale energieverbruik (en dus ook de kosten hiervan) zullen zijn.*

Antwoord

Nee. De overschrijding van de energiekosten in 2025 houdt geen verband met het gebruik van de snellaadvoorziening. De snellader was ten tijde van de betreffende periode nog niet in gebruik en kan daarom geen bijdrage hebben geleverd aan de overschrijding van de energiekosten.

13. *Het besluit om de Alpitronic HYC200 aan te schaffen is formeel bekrachtigd door Gedeputeerde Staten op 8 juli 2025. Kan ondergetekende derhalve concluderen dat het volledige college van Gedeputeerde Staten ermee ingestemd heeft om €120.000 te investeren in een snellader die effectief maar een beperkt aantal dagen per jaar het verschil maakt tussen op tijd komen of iets later vertrekken?*

Antwoord

Die conclusie wordt niet gedeeld. De investering is gedaan ten behoeve van de inzetbaarheid van het provinciale wagenpark en de verdere ontwikkeling van de laadinfrastructuur van het provinciehuis. De meerwaarde van de voorziening wordt niet uitsluitend bepaald door situaties waarin voertuigen anders later zouden kunnen vertrekken, maar door de bijdrage die de snellaadvoorziening levert aan de operationele beschikbaarheid en flexibiliteit van voertuigen binnen de provinciale bedrijfsvoering.

Snelladen; hoe goed of slecht is dat voor de auto?

Telematicaspecialist Geotab uit Canada heeft maar liefst 22.000 elektrische auto's onderzocht om precies uit te zoeken wat snelladen met je accu doet. De conclusie? Wie vaak aan krachtige snelladers hangt – vooral die boven de 100 kW – ziet z'n batterij aanzienlijk sneller verslijten.

14. Volgens meerdere media, o.a. op de website van de ANWB en van Gaspedaal.nl is snelladen helemaal niet zo goed voor een auto. (Zie [Snelladen slecht voor je EV-batterij? Dit onderzoek toont hoeveel schade het echt aanricht](#) & [Een elektrische auto snelladen: zo werkt het | ANWB](#))

Hoe ziet GS het snelladen in verhouding tot de circulaire economie en duurzaamheid?

Was GS op de hoogte van dit of een vergelijkbaar onderzoek wat aantoont dat snelladen de levensduur van de accu (en daarmee de auto) sterk kan verkorten? Zo ja, stelt GS dan dat snel kunnen opladen opweegt tegen de sterk verminderde levensduur van een auto?

Antwoord

Gedeputeerde Staten zijn bekend met onderzoeken en publicaties waarin wordt aangegeven dat frequent snelladen kan bijdragen aan een versnelde degradatie van accu's. Tegelijkertijd laten recente onderzoeken zien dat de invloed hiervan bij moderne elektrische voertuigen en accutechnologieën beperkt is, met name wanneer snelladen aanvullend wordt ingezet naast regulier laden.

De snellaadvoorziening is bedoeld voor situaties waarin snelle beschikbaarheid van voertuigen noodzakelijk is. Regulier laden blijft het uitgangspunt. Gedeputeerde Staten achten deze inzet verenigbaar met de doelstellingen op het gebied van duurzaamheid en circulair gebruik van voertuigen.

15. Past een snellader wel in het duurzame beleid van de Provincie Zuid-Holland?

Antwoord

Ja. Snellaadinfrastructuur ondersteunt de transitie naar emissievrije mobiliteit en past daarmee binnen de duurzaamheidsdoelstellingen van de provincie. De inzet van de snellader wordt waar mogelijk gecombineerd met regulier laden en vindt plaats binnen de beschikbare netcapaciteit en de geldende uitgangspunten voor netbewust energiegebruik

16. Wat is de verwachte levensduur van de auto's van Gedeputeerde Staten? Hoe verhoudt deze levensduur zich met de gemiddelde levensduur van een gemiddelde EV?

Antwoord

De fabrikant geeft voor de hoogvoltaccu een garantie af van acht jaar of 160.000 kilometer. Op basis van huidige inzichten wordt verwacht dat de voertuigen ook daarna nog langdurig inzetbaar blijven. De verwachte levensduur van de voertuigen is vergelijkbaar met, of mogelijk langer dan, die van een gemiddelde elektrische personenauto.

17. *Is er gekeken naar eventuele clausules in het leasecontract van de auto's van Gedeputeerde Staten betreffende snelladers?*

Antwoord

Nee.

18. *Wat is de terugverdientijd van de snelladers, hoe is deze berekend?*

Antwoord

Voor deze investering is geen afzonderlijke financiële terugverdientijd vastgesteld. De voorziening is aangebracht als onderdeel van de mobiliteits- en laadinfrastructuur van het provinciehuis. De meerwaarde wordt primair bepaald door de bijdrage aan de operationele inzetbaarheid van het wagenpark, de ondersteuning van emissievrij vervoer en de toekomstbestendigheid van de laadinfrastructuur.

19. *Vinden Gedeputeerde Staten de gemaakte kosten voor de Alpitronic HYC200 in verhouding staan tot de veronderstelde tijdsbesparing en acht Gedeputeerde Staten dit verantwoord?*

Antwoord

Ja zie de antwoorden bij vragen 14, 16 en 19.

Gedeputeerde Staten kondigen te pas en te onpas aan dat het noodzakelijk is dat het aantal piekmomenten voor consumptie van stroom moet worden verminderd om daarmee netcongestie tegen te gaan. Volgens Gedeputeerde Staten is het cruciaal dat inwoners en bedrijven hun stroomverbruik beter over de dag verspreiden en verbruiken wanneer het beschikbaar is. Met een snellader vergroot Gedeputeerde Staten het piekverbruik juist gigantisch in plaats van het door de dag heen te verspreiden.

20. *Vinden Gedeputeerde Staten het niet wat dubbelhartig om van inwoners en bedrijven te vragen hun stroompieken over de dag heen uit te spreiden en zelf ondertussen een systeem te installeren wat juist voor een stroompiek zorgt? Zo nee, waarom is het gerechtvaardigd dat Gedeputeerde Staten dit wel mogen doen en van inwoners en bedrijven wordt verlangd dit juist niet te doen?*

Antwoord

Nee. Het provinciale beleid is gericht op het stimuleren van netbewust energiegebruik en het beperken van belasting van het elektriciteitsnet tijdens piekmomenten. De snellaadvoorziening wordt ingezet binnen deze uitgangspunten.

De installatie maakt gebruik van vermogensmanagement, waarbij het beschikbare laadvermogen wordt afgestemd op de beschikbare capaciteit van het gebouw. Bovendien vindt het gebruik van de snellader voornamelijk plaats op momenten waarop voertuigen operationeel moeten worden ingezet en niet structureel tijdens de perioden waarin de belasting van het elektriciteitsnet het hoogst is. Gedeputeerde Staten zien daarom geen tegenstrijdigheid tussen het eigen gebruik van een snellaadvoorziening en de oproep aan inwoners en bedrijven om het elektriciteitsnet zo doelmatig mogelijk te benutten

21. *Wanneer de maximale laadsnelheid van 200kW wordt gebruikt op een willekeurige december, waar komt de stroom, nodig voor de snellader, dan vandaan?*

Antwoord

De stroommix die wordt geleverd is overal in Nederland hetzelfde. Deze wordt elk jaar groener doordat het aandeel duurzaam opgewekte elektriciteit stijgt en er steeds meer duurzaam opgewekte elektriciteit tussen Europese landen wordt uitgewisseld. Dus hoewel in de winter de elektriciteit soms grotendeels grijs kan zijn (kolen of gas), is dit vaak maar sporadisch.

22. *Zou het netcongestie verergeren als met name bedrijven massaal 200kW snelladers zouden aanschaffen en hun autopark zouden vernieuwen met auto's die 200kW kunnen snelladen? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord

Ja, meer elektrische grootverbruikers van 200 kW – of welk vermogen dan ook – kunnen in potentie zorgen voor meer netcongestie. Echter, dat is alleen het geval als die gebruikers ingeschakeld worden tijdens piekuren op het net. Door netbewust gebruik te stimuleren via tarieven (dynamische energiecontracten en het nieuwe tariefstelsel van de netbeheerders) wordt verbruik buiten de piekuren gestimuleerd en wordt ons net juist beter benut.

Den Haag, 22 september 2026

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris, plv. voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA ing. R. Tieman