

## Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum ingekomen vragen : 8 juli 2021

Datum GS-besluit : 31 augustus 2021

### Vragen nr. 76

Vragen van **mw. drs. G.H. van Geffen** (VVD) over De rol van de provincie Noord-Holland in SolaRoad B.V.

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 8 juli 2021 door het lid van Provinciale Staten, **mw. drs. G.H. van Geffen** (VVD), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

### INLEIDING VRAGEN

De provincie Noord-Holland is sinds november 2018 voor 40% mede-eigenaar in SolaRoad B.V., een bedrijf dat zonnewegen tot een commercieel verdienmodel probeert te ontwikkelen. Als dat lukt, dan kunnen de vele wegen en fietspaden van Noord-Holland een belangrijke bijdrage leveren aan energieopwekking terwijl tegelijkertijd sprake is van dubbel ruimtegebruik: kansen die ook de VVD Noord-Holland graag zou verzilveren.

Na een relatief succesvolle pilot met een zonnefietspad in Krommenie startte SolaRoad in 2019 een pilot voor zwaar verkeer die alras mislukte omdat de zonnecellen - familiair uitgedrukt – kapot gereden werden. Bij vragen hierover in de commissie M&B d.d. 24 februari 2020 antwoordt GS: *“Van het totale budget van 2,7 M€ t.b.v. de pilot ‘Zwaar Verkeer’ te Schiphol resteert 1,4 M€. Gedeputeerde Staten hebben besloten om de ontwikkeling van de pilot ‘Zwaar Verkeer’ niet voort te zetten en de volledige focus van de ontwikkeling te richten op SolaRoad voor ‘Licht Verkeer’ (fietspaden) en hiervoor het resterende budget aan te wenden”*. Met dat doel lopen projecten voor zonnefietspaden met andere Nederlandse provincies samen en blijkens de website van SolaRoad ook in Frankrijk.

Het klopt echter niet dat SolaRoad zich beperkt tot Licht Verkeer. In het nieuwe verband Rolling Solar Consortium gaat SolaRoad wel degelijk door met pilots voor het wegverkeer. Hierover zijn de Provinciale Staten niet geïnformeerd. Zo lezen we op de website van TNO, met onze provincie mede-eigenaar in SolaRoad B.V.:

#### **Solar panels in roads**

*Following successful application in a cycle path, it is now the turn of roads. This has been the focus of the SolaRoad project, where the idea is to incorporate a SolaRoad surface in roads used by heavy traffic, such as buses and trucks. The further development of the SolaRoad technology that needs to be done before a follow-up pilot for heavy traffic can be undertaken is taking place within the Rolling Solar project. In this project two sections of road will incorporate solar cells, one with traditional crystalline silicon technology and the second based on thin film.*

[\(https://www.tno.nl/en/focus-areas/energy-transition/roadmaps/renewable-electricity/solar-energy/solar-energy-potential/solar-energy-in-road-surfaces-and-crash-barriers/\)](https://www.tno.nl/en/focus-areas/energy-transition/roadmaps/renewable-electricity/solar-energy/solar-energy-potential/solar-energy-in-road-surfaces-and-crash-barriers/)

In Solar magazine 30 juni 2021 zegt SolaRoad directeur de Bondt over het nieuwe project voor zonnewegen: *“Het is geen geheim dat wij in het recente verleden problemen hebben gekend bij pilots in Noord- en Zuid-Holland. Daar keken we hoe ver we konden gaan met onze technologie, onder andere in een pv-busbaan in Spijkenisse. In maart 2019, net na de opening, kwamen enkele stukken los uit de epoxylaag. Een proef met een zonnewegdek bij Schiphol kende dezelfde problemen. Hoewel we een uitstekende oplossing hebben voor lichtere toepassingen, blijft werken aan robuustheid dus prioriteit. En dat zit hem niet alleen in het ontwerp, maar ook in het assemblageproces. Daarnaast leren we met de proef op Brightlands Chemelot Campus tevens veel over de optimale wijze om de pv-wegdelen aan te sluiten, bijvoorbeeld wat betreft connectoren en bekabeling”.*

En verderop in het artikel: *‘Een tweede moment van de waarheid komt natuurlijk wanneer we er auto’s overheen gaan leiden. Dat de zonneweg daarbij in een bocht ligt, biedt daarbij een mooie extra dimensie wat betreft belasting. Daarmee starten we rond de zomervakantie’.*

(<https://solarmagazine.nl/nieuws-zonne-energie/i24769/rolling-solar-start-praktijktesten-op-chemelot-heilige-graal-is-zonnewegen-met-dunnefilmzonnecellen>)

Het nieuwe project op de Brightlands Chemelot wordt uitgevoerd in het kader van het Interregprogramma Euregio Maas-Rijn. Het wordt gefinancierd vanuit het Europese Fonds voor Regionale Ontwikkeling en mede ondersteund door de provincies Noord-Brabant, Vlaams-Brabant, Limburg en Luik (B) en het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (NL).

De VVD Noord-Holland heeft over de situatie rond SolaRoad B.V. de volgende vragen:

#### **INLEIDING ANTWOORDEN**

Energietransitie is een grote maatschappelijke opgave die een groot deel van de provinciale kerntaken (landschap/ ruimtelijke ordening, mobiliteit, energiebesparing via vergunningen, toezicht en handhaving en regionale economie) raakt

SolaRoad heeft tot doel om zonne-energie op te wekken zonder impact op het landschap door zonnepanelen te ontwikkelen die in het wegdek worden opgenomen. De Provincie Noord-Holland ondersteunt de ontwikkeling van deze techniek. Dat doen wij als aandeelhouder én als opdrachtgever van pilots op onze eigen infrastructuur. Naast de proefprojecten voor licht verkeer in onze provincie, voert SolaRoad BV, als zelfstandige ondernemer, ook andere projecten uit.

De praktijktesten voor zwaar verkeer (bussen, vrachtwagens) en voor licht verkeer die binnen het Interreg-programma Rolling Solar vallen, worden gedaan door de BV SolaRoad. Met de over proefstukken geleide auto’s, in de tekst uit Solar magazine 30 juni 2021, worden personenauto’s en bestelbusjes bedoeld. Met een geringe intensiteit worden die nog steeds gezien als ‘licht verkeer’. Immers, fietspaden moeten ook geschikt zijn voor dienstvoertuigen ten behoeve van onderhoud of gladheidsbestrijding en in het geval van calamiteiten voor politie, ambulance, brandweer en bergingsvoertuigen. Hier moeten ook zonnefietspaden tegen bestand zijn. Mogelijke aanvullende proeven die niet binnen Rolling Solar hebben plaatsgevonden en in opdracht van Noord-Holland worden gedaan, zullen alléén licht verkeer betreffen.

Sinds 2009 werkt de provincie Noord-Holland samen met TNO en enkele marktpartijen aan SolaRoad. Sinds 2018 is die samenwerking vormgegeven in een besloten vennootschap, SolaRoad BV. De huidige aandeelhouders zijn: TNO, PNH en Strukton.

Het is van belang om onderscheid te maken tussen de pilots 'SolaRoad voor Zwaar Verkeer' (Spijkenisse-Schiphol), waar de provincie met samenwerkingspartners TNO-PNH-PZH-Strukton, bij betrokken was en de overige activiteiten die B.V. SolaRoad als zelfstandig bedrijf kent. GS hebben conform besluit 26 november 2019 inderdaad ten aanzien van de pilot "SolaRoad voor zwaar verkeer" besloten om zich alleen nog te richten op 'Licht Verkeer', ofwel fietspaden.

Het bedrijf SolaRoad BV kent daarnaast andere activiteiten. SolaRoad BV participeerde al in het Europese Interreg-programma Rolling Solar, voordat de provincie aandeelhouder werd. Rolling Solar is een samenstelling van een aanzienlijk aantal partijen die onderzoek doen met het doel om, kort gezegd, zonnewegen breder inzetbaar en goedkoper te fabriceren. Dit project doet wél onderzoek naar zwaar verkeer. Rolling Solar is echter géén onderdeel van de voortzetting van SolaRoad voor licht verkeer waar GS opdracht voor hebben gegeven. Het betreft een EU-Interregproject voor de Maas-Rijn regio. Noord-Holland valt binnen de North Sea regio. Daarom is het voor PNH sowieso onmogelijk om op enigerlei wijze aan Rolling Solar deel te nemen. Zie: <https://www.interregemr.eu/>

**Vraag 1:** Is GS op de hoogte van het feit dat SolaRoad B.V. participeert in het Rolling Solar Consortium?

**Antwoord 1:**

Ja, GS zijn ervan op de hoogte dat SolaRoad BV een samenwerkingspartner is binnen het onderzoeksproject Rolling Solar. Rolling Solar is géén consortium maar de naam van een tijdsgebonden Europees onderzoeksproject.

**Vraag 2:** Is GS op de hoogte van het feit dat SolaRoad zich niet beperkt tot ontwikkelingen betreffende Licht Verkeer?

**Antwoord 2:**

Ja. SolaRoad BV participeert in het Interregproject Rolling Solar waarin wel onderzoek gedaan wordt naar Zwaar Verkeer.

**Vraag 3:** Gaat de participatie in het Rolling Solar Consortium ten koste van de investeringen (in middelen, menskracht, focus) betreffende Licht Verkeer?

**Antwoord 3:**

Nee, de deelname door SolaRoad BV aan het Interreg-project Rolling Solar gaat niet ten koste van provinciale investeringen.

**Vraag 4:** Had GS PS niet moeten informeren over het feit dat SolaRoad opnieuw experimenteert in zonnewegen, naast zonnefietspaden? Welke argumenten zijn er voor het wel of niet informeren van PS in deze?

**Antwoord 4:**

Nee, SolaRoad BV is een vennootschap waarin PNH deelneemt. De directie hiervan is vrij om haar eigen besluiten te nemen. Zoals in de 'Inleiding antwoorden' wordt aangegeven, nam SolaRoad BV al deel in Rolling Solar voordat de provincie deelnam in deze BV. Feitelijk is er niets aan die situatie veranderd.

Indien gewenst kunnen wij SolaRoad BV verzoeken om te zijner tijd de resultaten van Rolling Solar met u te delen of u kunt van de mogelijkheid gebruik maken om deze zelf in te zien via de website van Interreg. Zie ook ons antwoord op vraag 6.

**Vraag 5:** De provincie Noord-Holland kiest ervoor als aandeelhouder op te treden in een bedrijf dat gewoon een (onafhankelijke) marktpartij kan zijn waarmee de provincie Noord-Holland samenwerkt. Wat waren indertijd de argumenten van de provincie Noord-Holland om mede-aandeelhouder te worden in Solaroad B.V.? En wat zijn de argumenten van de provincie Noord-Holland om mede-aandeelhouder te blijven?

**Antwoord 5:**

Argumenten waarom PNH gekozen heeft voor deelname in SolaRoad B.V. zijn:

- De versnelling van de energietransitie;
- Geen verstoring van het landschap/meervoudig ruimtegebruik;
- Kansen bieden aan het Nederlandse bedrijfsleven om de eerste periode van innovatie door te komen;
- Bestede gelden aan SolaRoad vloeien terug naar nieuwe verduurzaming.

Voor verdere uitleg van de argumenten die ten grondslag liggen aan deze deelneming, verwijzen wij u naar het GS-besluit van 16 oktober 2018 met kenmerk 1.083.815 en de inliggende voordracht voor deelname in SolaRoad BV. Deze voordracht is behandeld in de vergadering van uw Staten op 14 januari 2019, agendapunt 10 (zie de website van de provincie).

**Vraag 6:** SolaRoad B.V. werkt in het nieuwe project op de Brightlands Chemelot niet met subsidie van de provincie Noord-Holland maar wel met subsidies van andere overheden.

- a. Is het daarmee niet zo dat de provincie Noord-Holland als 40%-eigenaar van SolaRoad, direct dan wel indirect, profiteert van de subsidies van andere overheden?
- b. Als het nieuwe project op de Brightlands Chemelot mislukt, zijn de andere overheden veel geld kwijt – de provincie Noord-Holland legt geen subsidie in maar verwerft via Solaroad kennis die weer elders, bijvoorbeeld in Noord-Holland inzetbaar is. Hoe beoordeelt GS dit in relatie tot integere zakelijke werkwijze en omgang met subsidies? Op basis van welke visie?

**Antwoord 6:**

Nee, PNH profiteert niet van subsidies van andere overheden. Brightlands Chemelot valt binnen het Interreg-project Rolling Solar, wat een Europees samenwerkingsprogramma is dat overheden, bedrijven en kennisinstellingen deels subsidieert. Kennis wordt hierin gedeeld, zowel tussen overheden als tussen bedrijven en kennisinstellingen.

Alle resultaten van Interreg zijn publiekelijk inzichtelijk en daarmee is kennis die wordt opgedaan voor iedereen toegankelijk.

**Vraag 7:** De provincie Noord-Holland is 40% eigenaar in een bedrijf dat zich niet beperkt tot Noord-Holland maar ook zaken doet in de provincie Utrecht, in de provincie Limburg en zelfs in Frankrijk fietspaden aanlegt. Op zich een mooie vorm van ondernemerschap van het bedrijf. De vraag is echter, wordt dit bedrijf niet gehinderd met een overheid als grootaandeelhouder? Als Provinciale Staten hebben wij een controlerende functie, ook zullen er altijd vragen zijn over de besteding van overheidsgeld en de rol van de overheid.

- a. Is er een risico-evaluatie gemaakt voor het feit dat de provincie Noord-Holland een majeure mede-eigenaar is? Zo nee, waarom niet? Zo ja, dan ontvangen wij die graag.
- b. Zijn daarvoor mitigerende maatregelen bedacht? Zo nee, waarom niet? Zo ja, dan ontvangen wij graag meer informatie hierover.
- c. Hoe ziet u de (nabije) toekomst van het provinciale aandeelhouderschap?

**Antwoord 7:**

Voor de risicoanalyse verwijzen wij eveneens naar de Statenvoordracht van 16-10-2018. Hierop aanvullend vermelden wij dat SolaRoad BV een verkooporganisatie is die zaken doet met aannemingsbedrijven die in een openbaar inschrijvingstraject een zonneweg willen aanleggen. Hierbij wordt de licentie voor het betreffende werk tegen betaling beschikbaar gesteld. SolaRoad BV doet geen rechtsstreekse zaken met bijvoorbeeld provincies of gemeenten. In principe kan iedere aannemer gebruik maken van het concept en de licenties die door de verkooporganisatie worden geboden. Bij SolaRoad is dit tot nu toe in de meeste gevallen Strukton. In het geval van bijvoorbeeld Wattway (een Frans merk zonneweg) is dit BAM.

Betreffende de toekomst van het aandeelhouderschap, volgt de provincie de ontwikkelingen rondom SolaRoad BV nauwgezet en volgen wij de kaders van de nota 'Verbonden Partijen'. Omdat wij slechts twee jaar aandeelhouder zijn van SolaRoad BV, zijn wij van mening dat wij deze BV de kans moeten bieden om zich te bewijzen.

**Vraag 8:** Op 14 april 2021 zijn door ons de in GS van 30 maart 2021 behandelde stukken opgevraagd betreffende SolaRoad. Na herhaalde navraag heeft op 20 mei heel PS hierover een brief van GS gehad met een beschrijving van het besluit en enkele bijlagen (overeenkomsten). Zijn er stukken geweest die aan de besluitvorming voor GS ten grondslag lagen en de situatie en argumenten toelichtten? Zo ja, d.w.z. indien er besluitvormende stukken/notities/toelichtingen waren, waarom zijn die niet conform het verzoek meegestuurd? Zo ja, kunnen wij die alsnog ontvangen? Zo nee, kunnen wij dan alsnog de oplegger en in elk geval het complete stukkenpakket ontvangen zoals gevraagd?

**Antwoord 8:**

Opvolgend op ons besluit om de focus te richten op licht verkeer ofwel fietspaden, zijn voor de voortzetting van de pilot voor 'Licht Verkeer' de contracten die zijn afgesloten voor 'Zwaar Verkeer' gewijzigd. Het betreft namelijk hetzelfde innovatieproject, waarvan de focus is verlegd. Deze contracten heeft u, conform uw verzoek van 14 april j.l., ontvangen. Ons besluit van 26 november 2019 is de aanzet geweest voor het gewijzigde pilotproject. Hierover bent u op 5 december 2019 in onze brief aan uw Staten geïnformeerd.

**Vraag 9:**

Wat is de stand van zaken rond het in de inleiding beschreven resterende budget van €1,4 M; hoeveel is reeds besteed en waaraan, en wat is doel en planning voor verdere besteding van het budget?

**Antwoord 9:**

Van het ter beschikking staande budget zijn nog geen uitgaven gedaan, behoudens uren van eigen medewerkers. Deze medewerkers zijn belast met de voortgang van het pilotproject voor zonnefietspaden.

Het doel van het project is het beproeven en installeren van een goed werkende en goedkopere variant van het zonnefietspad. Wanneer de testresultaten uit het Interregproject bekend zijn, zal mede naar aanleiding hiervan een nieuwe planning worden opgesteld.