

7. Ontwerpbesluit visie en plaatsingsbeleid laadinfrastructuur

Er worden in deze visie een aantal aspecten belicht waarbij duidelijk wordt dat we gaandeweg voor allerlei uitdagingen zullen komen te staan. Een belangrijk punt zal daarbij de capaciteit van het elektriciteitsnetwerk zijn. En gezien de nu al landelijk op grote schaal optreden van even zo grote capaciteitsproblemen vragen we ons af hoe het hiermee gesteld is in Kerkrade.

1. is er enig zicht op wanneer we aan de grenzen zullen komen van de huidige capaciteit?

Laadpalen vallen onder kleinverbruik (80 ampère, 50-55kwh). De ontwikkelingen omtrent de uitbreiding van onder andere laadinfra en woningen is meegenomen in ingecalculeerde capaciteitsreserves. Enexis (lokale netbeheerder Limburg) geeft aan dat de capaciteit ruim voldoende is en dat de grenzen niet bereikt worden.

2. En als die grens bereikt is, hoe realistisch is het dat de noodzakelijke uitbreiding van het netwerk de ontwikkelingen niet gaan belemmeren voor wat betreft de ambitie en inzet van Kerkrade? Dit kijkend naar de grote problemen en achterstand hierin landelijk?

Er geldt een tijdelijke stop voor aansluitingen van nieuwe grootverbruikers, hier valt laadinfra niet onder. Tennet (netbeheerder Nederlandse hoogspanningsnet) is druk bezig om de capaciteitsproblemen op te lossen, ze hopen dan ook in bepaalde gebieden weer snel nieuwe grootverbruikers toe te kunnen laten tot het elektriciteitsnet. Zoals aangegeven, voor laadinfra is dit niet van toepassing omdat dit onder kleinverbruik valt.

3. Zijn er bij de te verwachten uitbreiding van de netwerkstructuur mogelijk kosten voor Kerkrade aan verbonden? Zo ja, welk bedrag bij benadering is hier dan mee gemoeid?

Hier zijn geen kosten aan verbonden.

4. In hoeverre is de groei van elektrisch voertuigbezit en het thuisladen in het stopcontact of met bijv. thuislaadpunten een extra problematische belasting voor het elektriciteitsnet?

De te verwachten groei is meegenomen in de (toekomstige) capaciteit. Enexis verwacht dan ook geen problemen op het elektriciteitsnet.

Dan lezen we in de NVT dat er een enquête is voorgelegd aan onze inwoners met vragen over gewenste locaties;

We vinden dit nogal erg algemeen geformuleerd en vragen ons af;

5. Betreft het hier een geselecteerde groep(en) van inwoners en op basis waarvan heeft die selectie plaatsgevonden? En zo ja op basis waarvan geselecteerd?

Alle bewoners, ondernemers en werknemers hebben de mogelijkheid gehad te reageren op de enquête. De communicatie heeft via de gemeentelijke communicatiekanalen plaatsgevonden.

Dan het volgende.

Electrische auto's staan erom bekend dat als ze/de accu eenmaal brandt die met bijna geen mogelijkheid te blussen is. Het risico op brand is daarbij het grootste tijdens het laden.

Parkeergarages zijn dan ook een groot risicogebied voor deze voertuigen.

De brand is uiteindelijk pas definitief te blussen, door de auto in zijn geheel 24 uur lang onder te dompelen. In geheel Nederland zijn momenteel 24 van deze containers verspreid beschikbaar.

Er is in het voorliggend stuk sprake van utiliteitsbouw met parkeervakken op hetzelfde terrein met dus meerdere (mogelijk elektrische auto's) kort naast elkaar.

Eenzelfde situatie kan zich voordoen op parkeerplaatsen bij flats, in parkeergarages (zoals ook onder het nieuwe wooncomplex op de locatie van d'r Pool en dergelijke.

- 6. Wordt er rekening mee gehouden met de mogelijkheid dat wanneer een (elektrische) auto in nabijheid geparkeerd van andere (elektrische) auto in brand vliegt en dit niet snel wordt ontdekt er een niet te beheersen/te blussen brand ontstaat waarbij een of ook meerdere al dan niet elektrische auto's betrokken kunnen zijn? Waarbij een situatie zou kunnen ontstaan van een vanwege de accu's nauwelijks te blussen vuurzee en uitstoot van giftige gassen en wellicht een groot gevaar vormend voor de omgeving?**

Er komen tal van vragen binnen bij de brandweer over de veiligheid van het parkeren en laden van elektrische auto's in (ondergrondse) parkeergarages. Deze ontwikkeling is zo nieuw dat nog niet alle risico's exact bekend zijn. Het NIPV heeft met inbreng van specialisten van Brandweer Nederland onder meer de publicatie Brandveiligheid parkeergarages met elektrisch aangedreven voertuigen uitgebracht. Hierin staan, op basis van literatuurstudie en praktijkkennis, bouwkundige, installatietechnische, organisatorische en repressieve maatregelen die de brandveiligheid van parkeergarages verbeteren.

Op het moment dat er meerdere voertuigen bij betrokken zijn zal de brandweer opschalen om de brand te blussen, zowel in parkeergarages als op straat.

- 7. Hoe lang duurt het voor een dompelcontainer in Kerkrade kan zijn? Waar bevinden zich de dompelcontainers in Limburg?**

De meeste bergers in Nederland hebben een dompelcontainer, deze kan heel snel ter plaatse zijn. Voordat het voertuig in de dompelcontainer wordt geplaatst zal de brand eerst geblust moeten worden, vervolgens kan het voertuig ondergedompeld worden. Hierdoor is de snelheid van het ter plekke zijn minder van belang, de brandweer dient eerst het bluswerk te verrichten. De brandweer heeft aangegeven dat de dompelcontainer ter plekke kan zijn alvorens de brand volledig is geblust. Mocht een berger geen dompelcontainer ter beschikking hebben is er een convenant afgesloten dat ze elkaars containers mogen gebruiken.