



Vragen m.b.t. laadpalen voor elektrische auto's

Geacht College,

Onder verwijzing naar artikel 29 van het Reglement van Orde van de gemeente Nissewaard wil de fractie van PVV Nissewaard graag de volgende vragen voorleggen.

Inleiding

In gemeentelijk persbericht 66 d.d. 21 juli 2021 wordt aangekondigd, dat de gemeente de komende jaren 300 nieuwe laadpalen voor elektrische auto's in Nissewaard wilt realiseren.

In het nu.nl artikel "Alle auto's elektrisch? Ons elektriciteitsnet staat nog voor een flinke klus" d.d. 22 augustus 2021 wordt gemeld, dat de capaciteit op het elektriciteitsnet moet verdubbelen als we alle 8,7 miljoen personen auto's willen elektrificeren.

Op de gemeentelijke online plankaart zijn 86 aangevraagde en 112 reeds bestaande laadpaallocaties te zien.

Vraag 1

Worden de bewoners rondom een nieuwe laadpaallocatie per brief geïnformeerd over het voornemen dat er 2 parkeerplaatsen verdwijnen om plaats te laten maken voor een laadpaalparkeerplaats (2 auto's)?

Vraag 2

Een voorwaarde in de particuliere aanvraag van een laadpaal is, dat de aanvrager in Nissewaard woont of voor minimaal 18 uur per week in Nissewaard werkt. Zou u dat wat explicieter kunnen uitleggen? Wat is de gedachtegang hier achter?

Vraag 3

Zijn er voor de realisatie van een laadpaal kosten voor de gemeente? Zo ja, hoeveel bedragen deze kosten (ongeveer) per laadpaal?

Vraag 4

Op welk elektriciteitsnet/kabels worden deze laadpalen aangesloten? Bijvoorbeeld op het lantarenpaal elektriciteitsnetwerk, een directe aansluiting op het publieke elektriciteitsnetwerk van de huizen of wellicht een nieuw eigen netwerk.

Vraag 5

Zijn deze nieuwe laadpalen zogenaamde intelligente laadpalen, zodat er bepaald kan worden wie er op een bepaald moment elektriciteit uit het elektriciteitsnetwerk mag opnemen, maar ook terug moet leveren aan het netwerk in verband met een tijdelijke tekort aan elektriciteit?

Vraag 6

Zijn er tenders/aanbestedingen uitgeschreven voor een laadpaalcontract met Nissewaard, welke exploitanten hebben daar op gereageerd en wie is het uiteindelijk geworden?

Vraag 7

Verdiend de gemeente er iets aan als een exploitant elektriciteit op een laadpaallocatie gaat verhandelen?

Zo nee, waarom geen erfpacht of ontvangst van een paar cent per overgedragen kWh?

Vraag 8

Is het wellicht een goed idee om centrale laadlocaties per wijk of dorpskern te realiseren? Dit bespaart heel veel graafwerkzaamheden en aansluitingen op veelal zwakke elektriciteitsnetwerken. Je kan dan ook meteen wat zonnepaneeltjes plaatsen op deze nieuwe centrale laad carports. Het is ook relatief eenvoudig om krachtstroom te gebruiken in plaats van op een te zwak bestaand elektriciteitsnetwerk aan te sluiten. En qua ruimte kan je aan meerdere parkeerdekken denken. Ook bewaakt en een haal/breng service behoort tot de mogelijkheden. Voor accu/batterij/laad branden is het dan ook relatief makkelijk om blusbassins te plaatsen, waar de brandende EV meerdere dagen in wordt ondergedompeld.

Vraag 9

Behaalt Nissewaard eigenlijk wel het RES MRDH (provinciaal) klimaatdoel met ca. 600 laadpalen = 1200 auto's terwijl er in Nissewaard ca. 40.000 auto's zijn? Zo nee, meldt u dit dan ook bij de MRDH of provincie?

Vraag 10

Is de gemeente zich er bewust van dat alle auto's elektrificeren net zo veel elektriciteit kost als de elektriciteit voor alle huishoudens? (dit is nog exclusief woningen van het gas af)

Vraag 11

Heeft de gemeente al aan de elektriciteitsnetbeheerder (Eneco/Tennet) gevraagd op welke termijn we 3x zoveel elektriciteit kunnen afnemen? (i.v.m. woningen van het aardgas en elektrische auto's) Zo nee, gaat u dat nog doen?

En gaat over tot de orde van de dag,

PVV Nissewaard