



LAADVISIE

2022-2032

Laadbeleid, programma van eisen, uitrol

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 <i>Waarom een visie over laadpalen</i>	3
1.2 <i>Wat is het doel</i>	3
1.3 <i>Geen eindstation maar een startpunt</i>	3
2. Visie	4
3. Situatieschets	4
3.1. <i>Invulling</i>	4
3.2 <i>Rol gemeente</i>	4
3.3 <i>Consortium</i>	5
4. Korte beleidskaders/PVE	5
4.1 <i>Algemene beleidskaders</i>	6
4.2 <i>Laadgelegenhedsafhankelijke beleidskaders</i>	9
5. Maatschappelijke voorziening	9
5.1 <i>Gehandicaptenparkeerplaats</i>	10
6. Laadgelegenheden: geen laadpaal tenzij	10
7. Overige aspecten	11
7.1 <i>Dekking van de plaatsing- en exploitatiekosten</i>	11
7.2 <i>SMART doelen, monitoring en evaluatie van de resultaten</i>	11
8. Uitrol	12
9. Wat vraagt dit van de gemeentelijke organisatie	12
9.1 <i>FTE</i>	12
9.2 <i>Middelen</i>	12

1. Inleiding

1.1 Waarom een visie over laadpalen

Het nationale Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur zet in op elektrisch vervoer en dat vooral als het gaat om personenvervoer. Eén van de afspraken uit het Klimaatakkoord is dat alle nieuwe personenauto's vanaf 2030 elektrisch zijn. Dit betekent dat er naar schatting voor 1,9 miljoen elektrische auto's voldoende laadpunten nodig zijn (Rijksoverheid, 2019). Deze infrastructuur ontwikkelen we stap voor stap. De elektrische auto is bezig aan een opmars. Momenteel is al 1 op de 5 nieuw verkochte auto's in Nederland een volledig elektrische variant en dus 100% afhankelijk van elektrische oplaadpunten thuis en onderweg. Om overal eenvoudig en slim op te laden, is een goede laadinfrastructuur nodig.

Nederland behoort samen met Noorwegen, IJsland, Zweden en China tot de vijf landen in de wereld waar elektrische personenauto's op dit moment al meer dan 9% van het totaal aantal auto's vormen. Qua laadinfrastructuur is er geen ander land met dezelfde dichtheid aan laadpunten als Nederland. De vraag naar laadpunten groeit en inwoners met een elektrische auto vragen om oplaadpunten in hun gemeente. In Nederland worden nu ruim 50 laadpunten per dag gerealiseerd, echter gezien de vraag zouden dat er ruim 600 per dag moeten zijn. Elke dag loopt Nederland een achterstand op ten opzichte van de vraag. Dit gebeurt ook in de gemeente Renkum.

De verwachting is dat tot 2030 bijna 400 laadgelegenheden nodig zijn in de gemeente. Deze aantallen zijn prognoses en gebaseerd op nu beschikbare data. De verwachting is dat deze aantallen jaarlijks schommelen. Op diverse locaties is er geen mogelijkheid om op eigen terrein op te laden en is een laadgelegenheid in de openbare ruimte noodzakelijk.

1.2 Wat is het doel

Inspelen op de ontwikkelende behoefte in onze gemeente als het gaat om een goede laadinfrastructuur, die een veilige, ruimtelijk passende en op de vraag afgestemde geborgde plaatsing en beheer van laadgelegenheden realiseert. Waarbij de verrommeling van de openbare ruimte minimaal is.

1.3 Geen eindstation maar een startpunt

Deze visie is het startpunt van de gemeentelijke regie op de verdere ontwikkeling van elektrisch rijden in onze gemeente. Het elektrisch rijden is al sinds 2010 in opkomst, maar neemt de laatste jaren fors toe. Ook gezien de landelijke politiek waarin wordt gestuurd om in 2030 geen brandstof auto's meer te produceren, zijn laadgelegenheden meer dan ooit essentieel. Er komen nu al vragen en verzoeken binnen voor laadpunten in de openbare ruimte en dat zal dus alleen maar toenemen. Naast het faciliteren van de laadinfrastructuur is het beheer van de openbare ruimte een verantwoordelijkheid van de gemeente.

2. Visie

De gemeente Renkum biedt haar inwoners voldoende laadgelegenheden om in de openbare ruimte elektrische motorvoertuigen tegen betaling te laden. Nu en in de toekomst. Maar zij heeft ook oog voor andere ontwikkelingen en er worden geen onnodige obstakels in de openbare ruimte geplaatst. Zij houdt het belang van een sfeervolle, leefbare en goede openbare ruimte altijd in het oog. Laadgelegenheden worden verdeeld over de wijken waar dat gewenst is op basis van de prognoses en geclusterd waar dat kan. De gemeente bepaalt waar de laadgelegenheden komen. Zij plaatst geen laadpalen op verzoek conform deze laadvisie.

3. Situatieschets

3.1 Invulling

Elektrische rijders zoeken voor het parkeerladen een laadoplossing in de buurt van hun bestemming. Een loopafstand tot zo'n 300 meter wordt daarbij als acceptabel gezien. Door te kijken naar laadnetwerken in buurten is het mogelijk om te sturen op de laadzekerheid voor elektrische rijders verdeeld over alle laadpunten in dat netwerk. Door het bekijken van trends in gebruiksdata verwerkt in plankaarten is het mogelijk om locaties met noodzaak tot extra laadinfrastructuur aan te wijzen. Vastgestelde KPI's worden waar nodig regio specifiek gemaakt voor de gemeente Renkum. Zo wordt laadzekerheid geborgd. De KPI's helpen om een accurate voorspelling te doen over de behoefte aan nieuwe laadpunten.

Wij plaatsen geen laadpalen op verzoek. Het voorheen gehanteerde principe "laadpaal volgt auto" principe is inmiddels achterhaald met de sterk gestegen vraag naar laadgelegenheden. Dit om een wildgroei te voorkomen en een goed overzicht te houden. We clusteren laadgelegenheden waar dat mogelijk is, bijvoorbeeld in de vorm van een laadplein. Maar we spreiden ook laadgelegenheden door de wijken heen daar waar de plankaartmodellen aangeven dat er een behoefte ontstaat.

Om op een toekomstbestendige manier laadinfrastructuur uit te rollen, is het van belang dat laadinfrastructuur als netwerk benaderd wordt en niet naar het niveau van individuele laadpalen wordt gekeken. Door proactief laadinfrastructuur te realiseren op plaatsen waar de laadzekerheid in het gedrang komt, wordt een dekkend netwerk uitgerold dat aansluit bij de laadbehoefte in een kern of wijk. Bijkomend voordeel is dat laadinfrastructuur op basis van data kan worden voorzien, zonder tussenkomst en wachttijd voor de elektrische rijder.

3.2 Rol gemeente

Om te beginnen ziet de gemeente Renkum zichzelf als regisseur met een beperkte uitvoerende rol, door het laadbeleid in principe door het consortium uit te laten voeren. Namelijk door het verhuren van haar lichtmasten of de locatie aan derden via het consortium.

Een laadnetwerk dient van hoge kwaliteit te zijn en deze te onderhouden vereist grote investeringen die de gemeente bij voorkeur aan het consortium met een externe partij overlaat. Het ligt voor de hand dat een gemeente bij het laadbeleid een grote rol heeft maar niet bij de uitvoering. Het gaat namelijk om de energievoorziening van vervoersmiddelen en de gemeente is op dit moment ook niet verantwoordelijk voor het exploiteren van benzinepompen. Wij willen als gemeente wel onze verantwoordelijkheid nemen om laadgelegenheden op maatschappelijk gewenste locaties te plaatsen.

De regierol komt voort uit de verantwoordelijkheid die de gemeente heeft voor de veiligheid en kwaliteit van de openbare ruimte. Als het over veiligheid en kwaliteit gaat van de openbare ruimte, dan is het uitgangspunt: een veilig, ruimtelijk ingepast en op de vraag afgestemde geborgde plaatsing en beheer van laadgelegenheden te realiseren. Het onderbrengen bij het consortium heeft naar verwachting ook voordelen als standaardisatie van het plaatsingsproces, een duidelijk aanspreekpunt voor inwoners, inkomsten voor de gemeente en een eenduidig beheer.

Gechargeerd gezegd, wordt op deze manier een wildgroei van een verschillende, op eigen initiatief, in de openbare ruimte geplaatste laadpalen voorkomen, waarvan mogelijk ook aansprakelijkheid en beheer onduidelijk zijn. Voor onze gemeente is het op moment van schrijven van deze visie onze consortiumspartner de aangewezen partij om laadgelegenheden te realiseren.

3.3 Consortium

Het consortium waarmee de gemeente Renkum een contract heeft (Smart City Renkum BV) heeft een exclusief gebruiksrecht voor de straatverlichting namens de gemeente Renkum voor de komende 18 jaar (tot eind 2038). Het consortium is voor de vervanging, het onderhoud en beheer verantwoordelijk in samenspraak met de gemeente. Het eigendom ligt bij de gemeente. Via smart city diensten worden inkomsten gegenereerd waarbij de lantaarnpaal een drager is (bijvoorbeeld voor sensoren voor fijnstof, geluid, temperatuur, waterpeil) Maar ook andere dragers, zoals Abri, laadpalen en dergelijke vallen onder het Smart City dienstenconcept.

4. Korte beleidskaders/PVE

Er wordt onderscheid gemaakt in algemene beleidskaders en kaders afhankelijk van laadgelegenheid. Dit kan ook gezien worden als een programma van eisen.

Te allen tijde dient intern geborgd te zijn dat nieuwe ontwikkelingen (uitbreiding, inbreiding, reconstructies) in een heel vroeg stadium gedeeld worden met consortium/interne collega zodat deze ook bij plankaart met prognoses meegenomen kan worden. Op basis van deze kaarten wordt immers bepaald waar laadgelegenheden geplaatst gaan worden.

4.1 Algemene beleidskaders

Artikel 1: Plaatsingseisen

De gemeente en het consortium bepalen samen de locatie van de laadgelegenheid en de aan te wijzen parkeerplaats(en). De te hanteren criteria zijn:

- a. De behoefte aan een laadgelegenheid die met een overall Laad Plan en de jaarlijkse plankaarten per wijk wordt bepaald.;
- b. Er wordt geen openbare laadgelegenheid geplaatst binnen een straal van 300 meter rond een reeds bestaande openbare laadgelegenheid, tenzij de prognoses laten zien dat er extra capaciteit nodig is of tenzij dit een openbare gehandicaptenparkeerplaats betreft;
- c. Een openbare laadgelegenheid wordt alleen geplaatst op ondergrond in eigendom van de gemeente;
- d. De laadgelegenheid moet voldoende vindbaar, zichtbaar en goed bereikbaar zijn;
- e. De laadgelegenheid moet het gebruik door meerdere gebruikers mogelijk maken en niet impliceren dat de paal tot het eigendom van een individuele gebruiker behoort. Dit om te voorkomen dat er “privé-parkeerplaatsen” gecreëerd worden;
- f. De laadgelegenheid moet binnen nu en 2 jaar kunnen beschikken over twee of meer aansluitpunten waardoor twee of meer parkeerplaatsen worden bediend;
- g. De oplaadlocatie betreft bij voorkeur een bestaand parkeerplaats/bestaande parkeerplaatsen;
- h. De doorgang voor het overige verkeer (auto, fiets, voetganger al dan niet met hulpmiddelen zoals rolstoel, rollator) dient gewaarborgd te blijven;
- i. De oplaadlocatie mag de verkeersveiligheid van het overige verkeer niet in gevaar brengen;
- j. Er mogen geen belemmeringen zijn ten aanzien van ander straatmeubilair en/of (openbaar) groen;
- k. Het uiterlijk van de laadgelegenheid moet passen in het straatbeeld, is sober vormgegeven, heeft geen uitgesproken holttes en geen welvingen of scherpe punten. Indien er een conflict dreigt te ontstaan met ander straatmeubilair wordt er een afweging gemaakt van belangen;
- l. De funderingsbevestiging mag niet zichtbaar zijn boven het straatwerk, past in het straatbeeld en is veilig;
- m. De laadlocatie mag het beheer van de openbare ruimte niet beperken.

Artikel 2. Aanvraag vergunning, ontheffing en verkeersbesluit

1. De gemeente, zorgt waar nodig voor de inrichting van het parkeervak en het verkrijgen van alle benodigde vergunningen, goedkeuringen, toestemmingen en/of eventuele ontheffingen benodigd voor de plaatsing van een laadgelegenheid;
2. Indien van toepassing, wordt er niet eerder een laadgelegenheid aangelegd dan wanneer een verkeersbesluit onherroepelijk is geworden.

Artikel 3. Eisen

1. Het 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar zijn in geval van vragen, storingen of calamiteiten. De contactgegevens van de storingsdienst en helpdesk zijn duidelijk vermeld op de laadgelegenheid;
2. Het 24 uur per dag, 7 dagen per week openbaar toegankelijk zijn van de laadgelegenheid, in die zin dat deze voor iedereen te gebruiken is voor het opladen van zijn/ haar elektrische voertuig;
3. Het verzorgen van zoveel mogelijk actuele informatie richting gebruikers over de aanwezigheid en beschikbaarheid van de laadgelegenheid;
4. Het voldoen van de laadpaal aan de nationale en internationale afspraken op het gebied van interoperabiliteit. Deze regels betreffen- onder ander – de uitwisselbaarheid van laadpassen, het gebruik van standaard stekkers en de onderlinge kostenverrekening van de geleverde diensten tussen Service Providers en aanvragers;
5. Het laten voldoen van de laadgelegenheden aan de nationale en internationale standaarden en voorschriften, onder andere op het gebied van veiligheid;
6. Maandelijks inzicht geven in het feitelijke gebruik van de laadgelegenheid. Het gaat hierbij om de verzamelde data die altijd in overeenstemming dient te zijn met de geldende privacywetgeving.

Artikel 4. Inrichting en beheer parkeerplaatsen

1. Daar van toepassing wordt een verkeersbesluit genomen waarbij één of twee parkeerplaatsen worden aangewezen voor het opladen van elektrische voertuigen;
2. De aangewezen parkeerplaats(en) zijn niet kenteken gebonden;
3. Indien bij een aangewezen laadgelegenheid een verkeersbesluit ten grondslag ligt, plaatst de gemeente het bijbehorende verkeerssteken(s) volgens het RVV1990 met een onderbord waarop staat vermeld: 'uitsluitend voor opladen elektrische voertuigen';
4. De eventuele kosten voor het inrichten van een parkeervak, het nemen van een verkeersbesluit en de kosten voor het plaatsen van een verkeersbord, tegel en/of markering op de aangewezen parkeerplaats(en) en het onderhouden hiervan, zijn voor rekening van de gemeente.
5. De gemeente stelt de locaties kosteloos ter beschikking aan het consortium/concessiehouder;
6. In openbare gebieden waar betaald parkeren of parkeren voor vergunningshouders is ingevoerd en/of waar een maximale parkeerduur (blauwe zone) of enige andere restrictie geldt, geldt deze restrictie in beginsel ook voor de bestuurders van elektrische voertuigen.
7. Voor een elektrische deelauto (meerdere gebruikers van één voertuig) kan een oplaadpunt op kenmerk (herkenbare groep voertuigen) gerealiseerd worden. Het is op het moment van vaststellen van deze laadvisie nog niet mogelijk om dit op kenteken te doen.

Artikel 5. (Verlengd) Privaat Aansluitpunt

Er wordt geen medewerking verleend aan een verlengd privaat oplaadpunt (VPA) of een niet openbaar te gebruiken oplaadpunt in de openbare ruimte.

De gemeente vindt het ongewenst dat inwoners op eigen initiatief laadpalen in de publieke ruimte plaatsen. Het gaat in deze gevallen om een zogenaamd Verlengd Privaat Aansluitpunt (VPA). Bij een VPA wordt een oplaadpunt in de publieke ruimte geplaatst en gevoed door een kabel die wordt aangesloten “achter” de elektriciteitsmeter van een woonhuis of bedrijfspand. Dat geldt ook voor de situatie als een inwoner van de gemeente op eigen initiatief tijdelijk gebruik maakt van de openbare ruimte voor het opladen. Zo zijn kabelmatten, verlengsnoeren, tijdelijke laadvoorzieningen in de openbare ruimte en over de openbare weg (inclusief voetpad) niet toegestaan. Dit vanwege de algehele (verkeers)veiligheid, aansprakelijkheid en het aanzicht. Verder is dit ook onwenselijk omwille van het straatbeeld, het groenbeheer en de werkzaamheden aan kabels en leidingen. Bovendien kan het gevaar opleveren voor een rolstoel, rollator of een kinderwagen.

Artikel 6. Groene stroom

Om te bewerkstelligen dat elektrische voertuigen ook aan de bron geen CO₂-uitstoot veroorzaken, mag de CPO (=Charging Point Operator) alleen gegarandeerd groene stroom (laten) leveren of afnemen van de gemeente en daarvoor de gemeente compenseren. De levering van groene stroom dient (ten minste met Garantie van Oorsprong) van Nederlandse bodem te zijn en dit dient jaarlijks door de aanvrager te worden aangetoond als deze stroom niet via de gemeente wordt geleverd.

Artikel 7. Veiligheid

1. De laadgelegenheid voldoet aan alle daaraan gestelde (nationale en internationale) veiligheidseisen;
2. Vanuit algehele veiligheid, maar ook vanuit toegankelijkheid, begaanbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte, is het niet toegestaan dat er kabels en andere leidingen door gebruikers over de openbare weg of in de openbare ruimte worden gelegd om elektrische voertuigen te laden;
3. Het is niet toegestaan om op eigen initiatief een laadgelegenheid in de publieke ruimte (of in het openbaar groen) te plaatsen. Dit vanwege het beheer van de openbare ruimte en de verantwoordelijkheid van de gemeente in de openbare ruimte.

Artikel 8. Aansprakelijkheid

De CPO is aansprakelijk voor de schade in de breedste zin van het woord, die door het gebruik van de laadgelegenheid aan derden wordt veroorzaakt zoals in de Basisovereenkomst met het consortium is opgenomen. De gemeente Renkum is op geen enkele manier aansprakelijk voor eventuele schade die door de laadgelegenheid is veroorzaakt. De CPO vrijwaart hiervoor de gemeente en verzekert zich voor eventuele schade voor een bedrag van minimaal € 1 miljoen per gebeurtenis.

Artikel 9. Intrekken/wijzigen toestemming/vergunning/ontheffing en/of verkeersbesluit



1. Als de CPO of gebruikers van laadgelegenheden zich niet houden aan de voorschriften verbonden aan de plaatsing, kan het college de toestemming/vergunning/ontheffing intrekken. Het college kan in dat geval ook het eventueel bijbehorende verkeersbesluit, intrekken;
2. Het college kan het verkeersbesluit ook intrekken, wanneer er in de praktijk niet of nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de laadgelegenheid en de CPO hierom verzoekt. Het is namelijk niet gewenst dat een of meerdere parkeerplaatsen (nagenoeg) geheel onbenut blijven. Kosten komen voor rekening van het Consortium/CPO als de prognoses niet juist geïnterpreteerd zijn;
3. Het college kan de plaatsingsvergunning ook wijzigen of intrekken, indien er een wegreconstructie plaatsvindt als gevolg waarvan de aangewezen parkeerplaatsen zullen verdwijnen. In dat geval zal de gemeente samen met het consortium/CPO bezien of er een alternatieve locatie voor een laadgelegenheid in de directe nabijheid mogelijk is. Kosten hiervoor zijn voor rekening van de gemeente wanneer de wegreconstructie plaatsvindt binnen 5 jaar na afgifte van de vergunning. Kosten zijn voor rekening van de CPO wanneer de wegreconstructie later dan 5 jaar na afgifte van de vergunning plaatsvindt.

Artikel 10. Verlaten laadgelegenheid na opladen

Bestuurders moeten hun elektrische voertuig direct weghalen zodra deze volledig is opgeladen (d.w.z. binnen 15 minuten). Indien een voertuig na 22.30 uur aan de laadgelegenheid wordt gekoppeld, dan moet deze de volgende ochtend voor 07.30 uur weg zijn bij deze laadgelegenheid.

Artikel 11. Afwijkingsbesluit bij bijzondere omstandigheden

In specifieke, bijzondere of onvoorziene omstandigheden kan het college besluiten van de beleidsregels af te wijken.

4.2 Laadgelegenhedenafhankelijke beleidskaders

Technologische ontwikkelingen maken het mogelijk dat er nieuwe vormen van elektrisch laden ontstaan. Deze kunnen andere eisen en randvoorwaarden met zich meebrengen. Het uitgangspunt voor alle huidige en toekomstige laadgelegenheden is zorgen voor een veilige laadgelegenheid, die 24 uur per dag 7 dagen per week beschikbaar is, voor iedereen toegankelijk is en verrommeling in de openbare ruimte voorkomt.

5. Maatschappelijke voorziening

In de gemeente Renkum zijn er verschillende locaties waarbij de kans groot is dat ze niet in beeld komen voor de plaatsing van een laadgelegenheid, maar waar een plaatsing wel maatschappelijk wenselijk is. Denk aan scholen, woonzorgcentra, jongerencentra, religieuze gebouwen wijkgebouwen, of toeristische plaatsen. Dit zijn



locaties waar de aanwezigheid van één of meerdere laadgelegenheden wel wenselijk is. Uitgangspunt hierbij is een minimum van één laadgelegenheid per kern met aanvullend één laadgelegenheid per 1.500 inwoners. Op die manier is iedere kern voorzien van één algemene maatschappelijke laadpaal en in de grotere kernen naar rato zullen dit er enkele meer zijn.

Vanuit de maatschappelijke verantwoordelijkheid als gemeente is het zaak om voor deze plaatsen per kern een aanpak te ontwikkelen en daarin te voorzien. Deze locaties worden voorgelegd aan de CPO (=Charging Point Operator). Voor de eventuele compensatie voor te weinig laadopbrengst dient budget beschikbaar gesteld te worden. (Zie paragraaf 9.2)

5.1 Gehandicaptenparkeerplaats

Gehandicaptenparkeerplaatsen nemen een aparte plaats in het laadbeleid in. Dit zijn immers toegewezen parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Enkel de persoon met een geldige gehandicaptenparkeerkaart kan hier parkeren. We kennen twee soorten gehandicaptenparkeerplaatsen:

- algemene gehandicaptenparkeerplaats(en)
- gehandicaptenparkeerplaats op kenteken

Voor beide soorten geldt dat de laadopbrengst lager kan zijn dan voor reguliere plekken. Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen kan de gemeente aanwijzen als locatie waar een laadgelegenheid moet komen tenzij deze uit de prognose al naar voren komt. Als het op verzoek van de gemeente is, zal de CPO de minimale laadopbrengst willen ontvangen van de gemeente minus de gerealiseerde laadopbrengst.

Als het een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken is, dan dient deze door de gemeente bij de CPO aangevraagd te worden.

Voor het verschil tussen de werkelijke en de minimale laadopbrengst dient budget beschikbaar gesteld te worden. (Zie paragraaf 9.2) De gemeente is immers een inclusieve samenleving.

6. Laadgelegenheden: geen laadpaal tenzij

Om verrommeling in de openbare ruimte zoveel mogelijk te voorkomen, hanteert de gemeente onderstaande uitgangspunten. Oftewel waar en wanneer wordt welke laadgelegenheid geplaatst?

De plankaart brengt de laadpotentie in beeld. De keuze van het soort laadgelegenheid is als volgt gedefinieerd:

- 1. Waar mogelijk wordt een oplaadpunt gecombineerd met een lichtmast**
- 2. Indien dit niet mogelijk is, dan wordt gekeken naar laadinnovaties zoals laden via het wegdek (met marktconforme tarieven)**
- 3. Indien dit allemaal niet mogelijk is, dan pas wordt een laadpaal geplaatst**

Er wordt bij de afweging ook gekeken naar de kosten en technische mogelijkheden. Als eerste wordt altijd gekeken naar het integreren in bestaande objecten in de openbare ruimte als lichtmasten, abri's etc.

Zodra de technologische mogelijkheden dit toelaten kiezen we voor een geïntegreerde laadunit in de lichtmast. Is dit nog niet toegestaan door de netbeheerder dan wordt gekozen voor een ondergrondse putkast of het doorlussen vanuit een reguliere laadpaal zodat er wel laadlichtmasten komen.

7. Overige aspecten

7.1 Dekking van de plaatsing- en exploitatiekosten

Na het bepalen van de locatie komen de kosten voor het nemen voor de eventuele inrichting van de parkeerplaatsen bij de laadgelegenheden en bebording voor rekening van de gemeente. Hiervoor dient jaarlijks een bedrag van circa €10.000 opgenomen te worden in de begroting. Elke 2 jaar wordt dit geëvalueerd en waar nodig bijgesteld.

Er is geen budget beschikbaar voor de financiering van alle kosten (zie tabel paragraaf 9.2). Deze kosten kunnen niet gedekt worden uit de regeling met het consortium. Van de verhuuropbrengsten vloeit immers 80% terug naar de gemeente. Dit bedrag is voor de aflossing van de 'lening openbare verlichting' bestemd. Indien hier een deel van gebruikt wordt om de kosten voor de minder rendabele plekken te financieren en de eventuele kosten van de inrichting van de parkeerplaatsen bij de laadgelegenheden, dan is dit niet conform de afspraak met de Raad. Immers het kan op termijn effect hebben op het terug te betalen bedrag aan het einde van de looptijd met het consortium. Deze middelen worden dan ook niet ingezet.

De financiering van de plaatsing en de exploitatie (inclusief het beheer en onderhoud) van een laadpaal wordt gefinancierd vanuit het smart city diensten businessmodel dat met het consortium is afgesloten.

7.2 SMART doelen, monitoring en evaluatie van de resultaten

De gemeenteraad van Renkum heeft duurzaamheid aangewezen als strategische opgave en het laadgelegenhedenbeleid is daar onderdeel van. Monitoring en evaluatie van de effecten van de maatregelen is daarbij belangrijk. Dat geldt ook voor dit laadgelegenhedenbeleid. Verder is het elektrisch opladen technisch nog in ontwikkeling en is het goed te evalueren of het beleid nog past bij de verdere ontwikkelingen. Dit kan leiden tot voortzetting of bijstelling van het beleid. Voorgesteld wordt om uiterlijk eind 2023 een eerste evaluatie uit te voeren.

Elk jaar wordt door de gemeente en het consortium samen op basis van de prognose bepaald hoeveel laadgelegenheden nodig zijn en in welke vorm. Met planmatige uitrol is het mogelijk om realisatieprocessen te vereenvoudigen en toe te werken naar laadzekerheid voor elektrische rijders op basis van data.

8. Uitrol

De uitrol gebeurt aan de hand van de plankaarten die op basis van prognoses in beeld brengt waar de laadpotentie de komende periode zich ontwikkelt. Op basis hiervan plaatst de CPO de laadgelegenheden conform de afwegingsmatrix zoals in hoofdstuk 6 beschreven.

Elk halfjaar wordt voor de komende 6 maanden in beeld gebracht waar laadgelegenheden gerealiseerd gaan worden. Dit wordt met de gemeente besproken zodat gekeken kan worden waar werkzaamheden geïntegreerd kunnen worden.

9. Wat vraagt dit van de gemeentelijke organisatie

9.1 FTE

Voor het uitrollen van de laadgelegenheden heeft de gemeente een regierol. Wel dient zij een aantal taken uit te voeren. Dit betreft:

- Halfjaarlijks de prognose bespreken met consortium en CPO;
- Afstemmen met interne collega's inzake uitbreiding, inbreiding, reconstructies;
- Zorgdragen voor vergunning, goedkeuring, toestemming, ontheffing en/of eventuele verkeersbesluiten;
- Toezien op veilige uitvoering en beheer omdat de gemeente installatieverantwoordelijke is en blijft;
- Handhavingsbeleid voor openbare laadgelegenheden en de inzet van handhaving;
- Toetsing plankaarten;
- Beantwoorden vragen van inwoners.

Schatting: 0,25 fte, verdeeld over buitendienst 0,10fte (functiegroep 5 of 6) en ruimte 0,15fte functiegroep 8 of 9

9.2 Middelen

Er is op dit moment geen budget voor laadgelegenheden en geen capaciteit. Zoals in paragraaf 7.1 al is aangegeven, komt van de opbrengst van Smart City 80% ten goede aan de gemeente voor de aflossing van de lening voor de openbare verlichting. Deze kan niet ingezet worden voor de laadgelegenheden.

Voor zorgdragen voor vergunning, het eventueel inrichten van een parkeerplaats bij een laadgelegenheid, realisatie van een laadgelegenheid op maatschappelijke locatie en/of gehandicaptenparkeerplaatsen (openbare of op kenteken) zijn structurele middelen nodig. Voor de periode 2022-2024 is het gewenst om eenmalig een bedrag van €15.000 beschikbaar worden gesteld voor het opstellen van de plankaart waarmee bepaald kan worden waar de laadpotentie is. Een bedrag van €15.000 is in ieder geval het eerste jaar nodig voor de inhuur van capaciteit om de plankaarten te

toetsen en af te stemmen met de diverse afdelingen binnen de gemeente en het consortium.

Structurele kosten zijn de kosten voor de inrichting van parkeerplaatsen, maatschappelijke plekken en gehandicaptenparkeerplaatsen, voor de personele kosten dient jaarlijks een bedrag opgenomen te worden evenals voor de jaarlijkse update van de plankaart.

Samengevat:

Omschrijving	Bedrag	Eenmalig/ jaarlijks	2022	2023	2024	2025*	2026*
Kosten inrichting parkeerplaats en maatschappelijke plekken	€ 10.000	Jaarlijks	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Opstellen plankaart	€ 15.000	Eenmalig	15.000				
Update plankaart	€ 9.000	Jaarlijks	-	9000	9000	9000	9000
Inhuur capaciteit	€ 10.000	Eenmalig	10.000				
FTE	€ 19.000	Jaarlijks	17.500	17.500	17.500	17.500	17.500
Gehandicaptenparkeerplaats	n.t.b.	Jaarlijks	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.
Totaal kosten			52.500	36.500	36.500	36.500	36.500

Eind 2024 kan een reële inschatting voor de komende vijf jaar gemaakt worden.