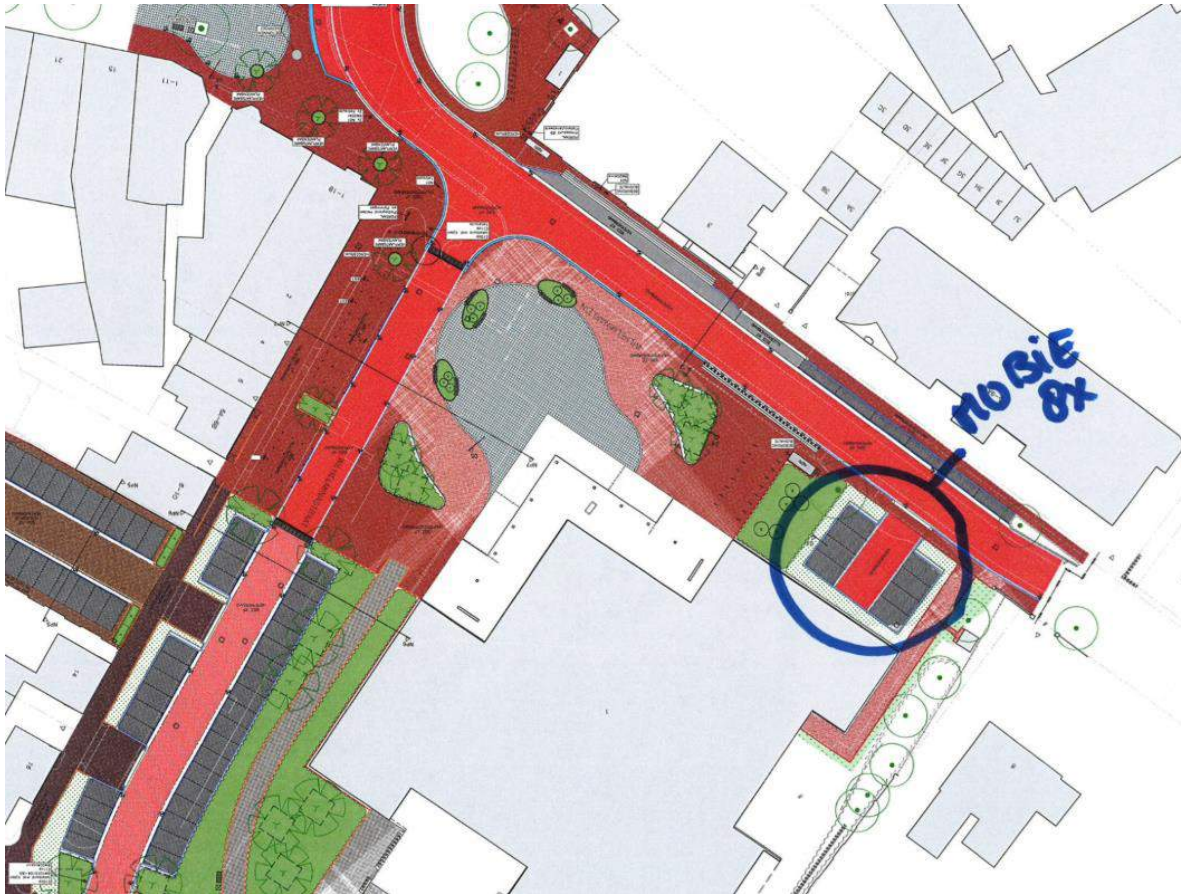
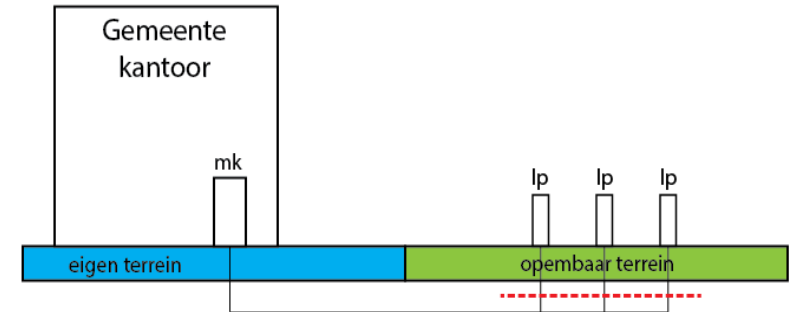


Plan gemeente Peel en Maas



● Alternatief scenario: VPA

----- = knip verantwoordelijkheid

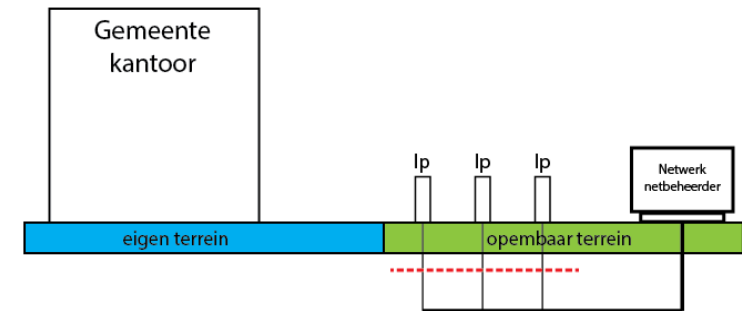


Inschatting aantal in te zetten elektrische auto's		
	Min.	Max.
Beesel	2,7	4,3
Bergen	4,6	7,5
Gennep	3,7	6,0
Horst aan de Maas	9,6	15,4
Peel en Maas	7,5	12,0
Venlo	17,6	28,4
Venray	7,3	11,9
Mook en Middelaar	1,4	2,3

Plan gemeente Bergen



● Alternatief scenario: Openbaar terrein = knip verantwoordelijkheid

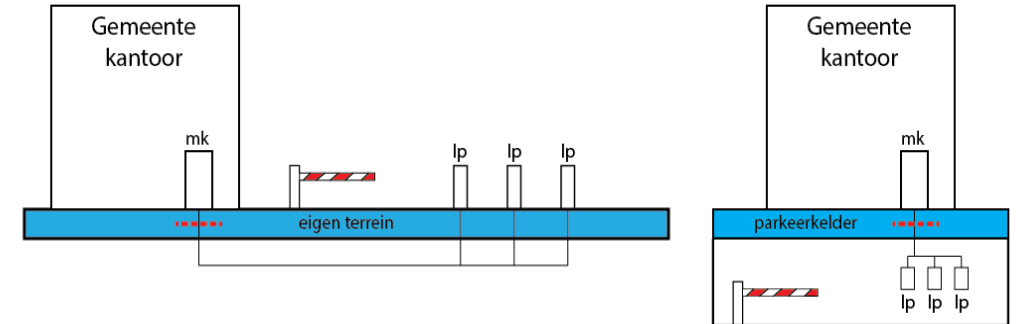


Inschatting aantal in te zetten elektrische auto's		
	Min.	Max.
Beesel	2,7	4,3
Bergen	4,6	7,5
Gennep	3,7	6,0
Horst aan de Maas	9,6	15,4
Peel en Maas	7,5	12,0
Venlo	17,6	28,4
Venray	7,3	11,9
Mook en Middelaar	1,4	2,3

Plan gemeente Bergen



Variant voorkeursscenario: Eigen terrein, niet publiek toegankelijk = knip verantwoordelijkheid



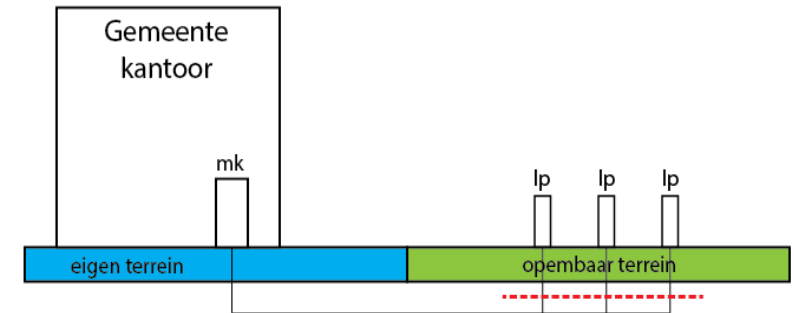
Inschatting aantal in te zetten elektrische auto's		
	Min.	Max.
Beesel	2,7	4,3
Bergen	4,6	7,5
Gennep	3,7	6,0
Horst aan de Maas	9,6	15,4
Peel en Maas	7,5	12,0
Venlo	17,6	28,4
Venray	7,3	11,9
Mook en Middelaar	1,4	2,3

Plan gemeente Beesel



● Alternatief scenario: VPA

..... = knip verantwoordelijkheid

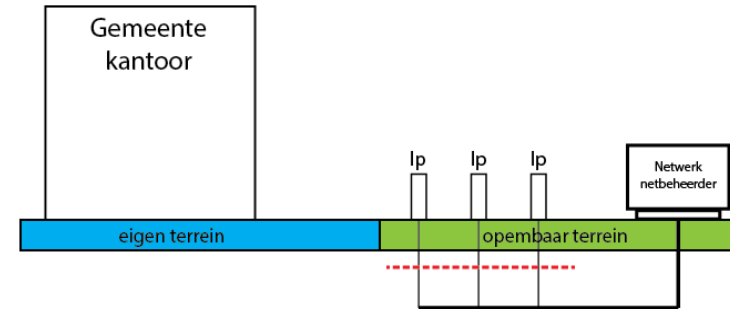


	Inschatting aantal in te zetten elektrische auto's	
	Min.	Max.
Beesel	2,7	4,3
Bergen	4,6	7,5
Gennep	3,7	6,0
Horst aan de Maas	9,6	15,4
Peel en Maas	7,5	12,0
Venlo	17,6	28,4
Venray	7,3	11,9
Mook en Middelaar	1,4	2,3

Plan gemeente Gennep



● Alternatief scenario: Openbaar terrein = knip verantwoordelijkheid

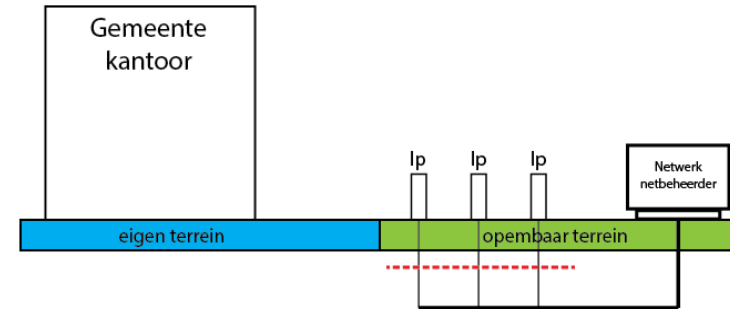


Inschatting aantal in te zetten elektrische auto's		
	Min.	Max.
Beesel	2,7	4,3
Bergen	4,6	7,5
Gennep	3,7	6,0
Horst aan de Maas	9,6	15,4
Peel en Maas	7,5	12,0
Venlo	17,6	28,4
Venray	7,3	11,9
Mook en Middelaar	1,4	2,3

Plan gemeente Venlo



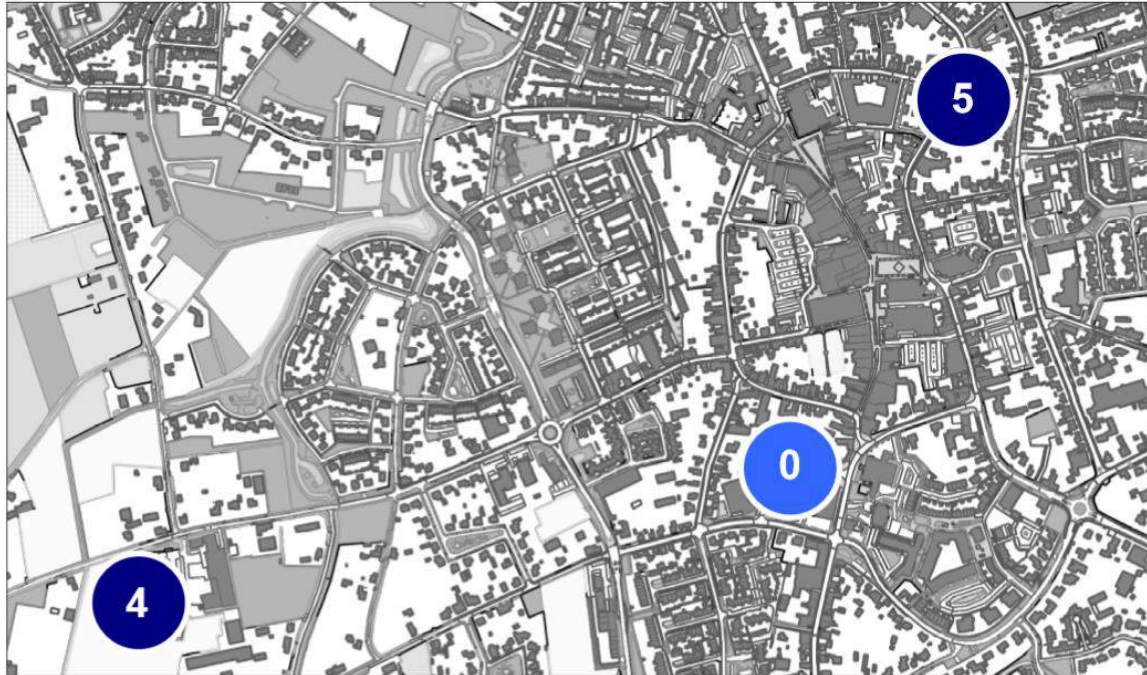
● Alternatief scenario: Openbaar terrein = knip verantwoordelijkheid



Inschatting aantal in te zetten elektrische auto's		
	Min.	Max.
Beesel	2,7	4,3
Bergen	4,6	7,5
Gennep	3,7	6,0
Horst aan de Maas	9,6	15,4
Peel en Maas	7,5	12,0
Venlo	17,6	28,4
Venray	7,3	11,9
Mook en Middelaar	1,4	2,3

Plan gemeente Horst aan de Maas

Parkeerlocaties Mobie fase 3



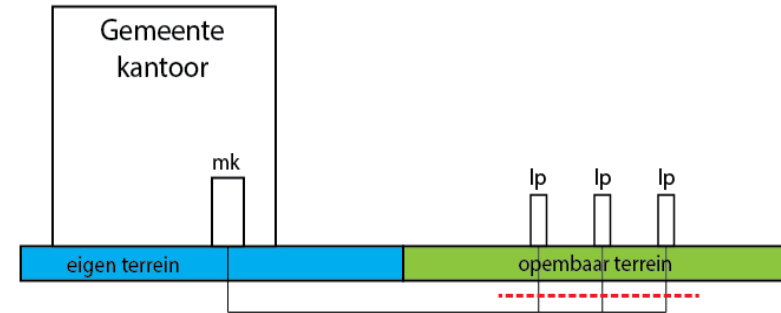
Inschatting aantal in te zetten elektrische auto's		
	Min.	Max.
Beesel	2,7	4,3
Bergen	4,6	7,5
Gennep	3,7	6,0
Horst aan de Maas	9,6	15,4
Peel en Maas	7,5	12,0
Venlo	17,6	28,4
Venray	7,3	11,9
Mook en Middelaar	1,4	2,3

Plan gemeente Mook en Middelaar



Alternatief scenario: VPA

..... = knip verantwoordelijkheid



Inschatting aantal in te zetten elektrische auto's		
	Min.	Max.
Beesel	2,7	4,3
Bergen	4,6	7,5
Gennep	3,7	6,0
Horst aan de Maas	9,6	15,4
Peel en Maas	7,5	12,0
Venlo	17,6	28,4
Venray	7,3	11,9
Mook en Middelaar	1,4	2,3

Voorkeursscenario

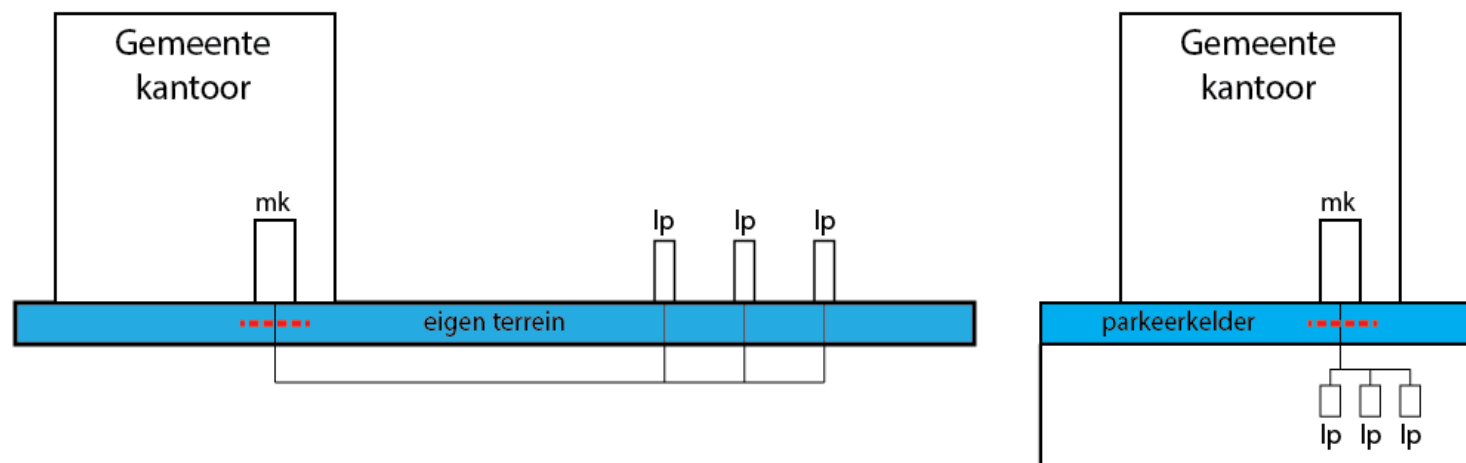
- In de voorkeurssituatie staan de elektrische deelauto's straks op de eigen terreinen van de gemeenten. Dit o.a. vanwege maximale ontzorging en draagvlak bij medewerkers. Bij voorkeur zijn deze publiek toegankelijk, zodat ook gebruik door derden mogelijk wordt. Waar het terrein niet publiek toegankelijk is, dient overwogen te worden of dit in de toekomst aangepast kan worden.
- De gemeenten wijzen parkeervakken aan op basis van de prognoses/globale indicaties van het aantal voertuigen en zorgen dat er stroomcapaciteit in de meterkast beschikbaar is. De mobiliteitspartner is dan verantwoordelijk voor de installatie vanaf de meterkast.



Voorkeursscenario

Voorkeursscenario: Eigen terrein, publiek toegankelijk

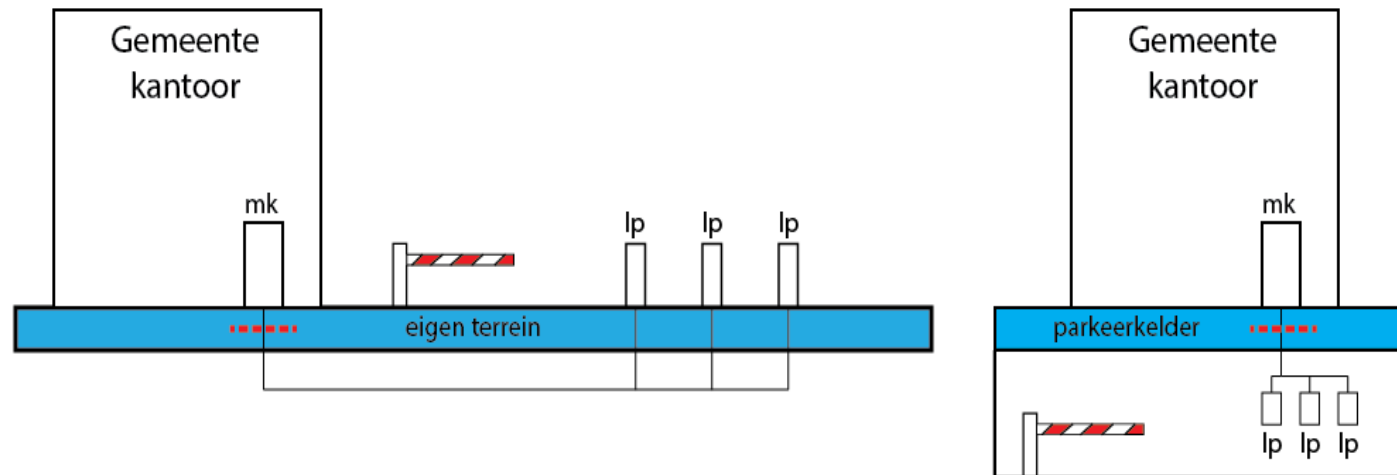
..... = knip verantwoordelijkheid



Voordelen	Nadelen
Bekend terrein voor medewerkers, dicht in de buurt	De elektrische aansluiting mogelijk niet toereikend, en daardoor verzwaring/aanpassing nodig.
Lage stroomkosten	Mobiliteitspartner heeft eigendom op of in het eigen terrein van de gemeente
Toegankelijk voor derden	Minder spreiding
Geen verkeersbesluit nodig	
Realisatie door mobiliteitsaanbieder snel	

Variant voorkeursscenario

Variant voorkeursscenario: Eigen terrein, niet publiek toegankelijk = knip verantwoordelijkheid



Voordelen	Nadelen
Bekend terrein voor medewerkers	De elektrische aansluiting mogelijk niet toereikend, en daardoor verzwaring/ aanpassing nodig.
Lage stroomkosten	Niet toegankelijk voor derden
Geen verkeersbesluit nodig	
Realisatie door mobiliteitsaanbieder snel	Mobiliteitspartner heeft eigendom op of in het eigen terrein van de gemeente

Alternatieven

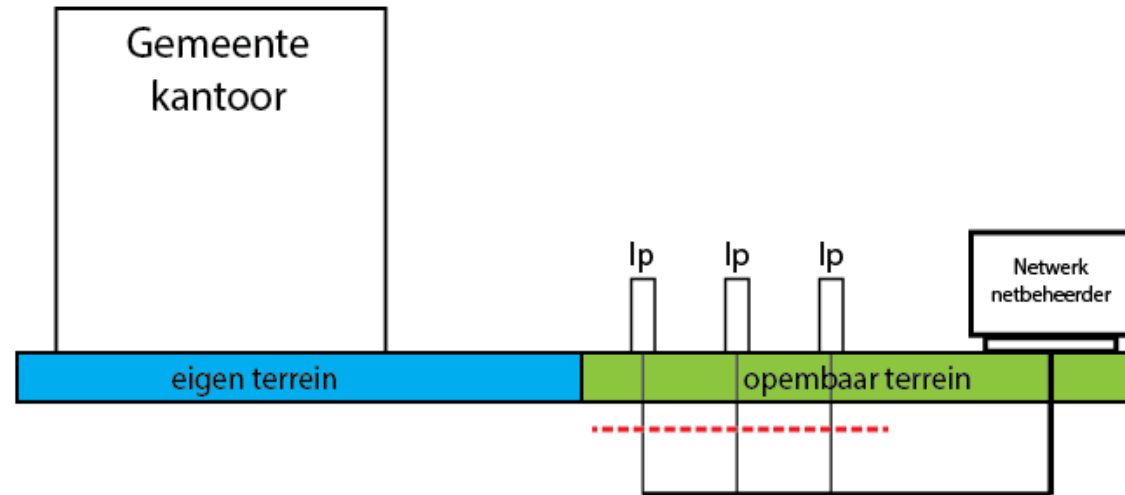
- Waar geen eigen terrein beschikbaar is, komen de laadpalen in de openbare ruimte te staan. Bij plaatsing van laadinfra in de openbare ruimte zijn er een aantal mogelijkheden:
 1. Gebruik maken van bestaande laadpalen. De gemeente zal dan publieke laadplekken voor elektrische auto's moeten onttrekken om dedicated parkeervakken voor de deelauto's te realiseren.
 2. De gemeente vraagt nieuwe laadpalen aan en maakt gebruik van bestaande contracten (bv. middels de provinciale concessie).
 3. De mobiliteitspartner wordt verantwoordelijk voor plaatsen van publieke laadpalen. Dit dient te passen binnen huidige afspraken met leveranciers van publieke laadpalen. Ook zal een contract gevormd moeten worden tussen gemeente en aanbieder voor het plaatsen van laadpalen.



Alternatief: openbaar terrein

● Alternatief scenario: Openbaar terrein

..... = knip verantwoordelijkheid



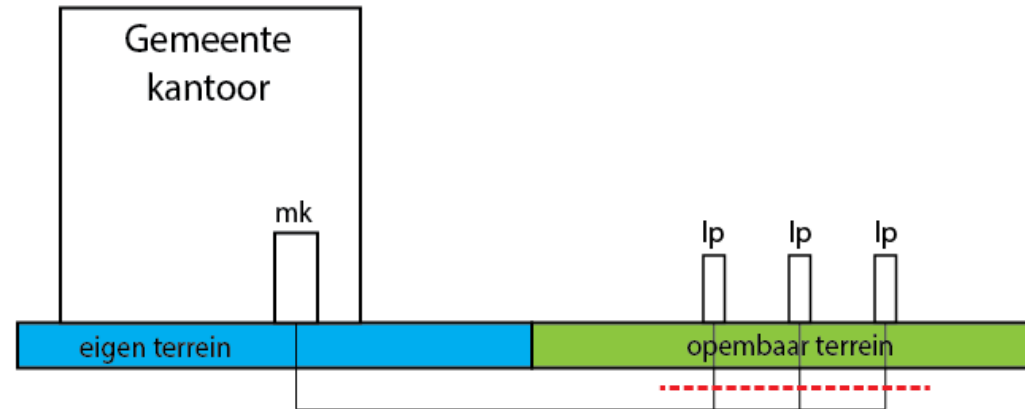
Voordelen	Nadelen
De deelauto's zijn toegankelijk voor derden (de laadpalen zijn niet toegankelijk voor andere elektrische auto's)	Mogelijk Hogere stroomkosten
Geen aanpassingen in meterkast gemeente	Afhankelijk van netbeheerder en evt. CPO
	Mogelijk verkeersbesluit nodig en specifieke bebording
	Realisatietermijn kan lang zijn
	Mogelijke onttrekking van publiek laadpunt(en), mogelijk toename parkeerdruk
	Mogelijk grote loopafstanden

Alternatief: VPA

Alternatief scenario: VPA

..... = knip verantwoordelijkheid

Tot slot kunnen de laadpalen in de openbare ruimte aangesloten worden op de installatie van de gemeente. Dit wordt een verlengd private aansluiting (VPA) genoemd.



Dit is het minst wenselijke scenario, vanwege de grote maatwerkfactor en tegenstrijdig beleid en regelgeving.

Voordelen	Nadelen
De deelauto's zijn toegankelijk voor derden (de laadpalen zijn niet toegankelijk voor andere elektrische auto's)	De elektrische aansluiting mogelijk niet toereikend, en daardoor verzwaring/aanpassing nodig.
Lage stroomkosten	VPA's worden vaak niet toegestaan bij aanvragen van bewoners (precedentwerking).
	Verkeersbesluit nodig en specifieke bebording
	Realisatie kan kostbaar zijn
	Mogelijk (op termijn) in strijd met de regelgeving over het doorleveren van elektriciteit.
	Hoge installatiekosten voor de gemeente (verantwoordelijk vanaf meterkast tot aan locatie van de laadpaal)