



BELEIDSREGEL OPLAADPUNTEN ELEKTRISCH VERVOER HELMOND 2011

Burgemeester en wethouders van Helmond;
Gezien collegevoorstel d.d. 10 februari 2011,

Besluit:

Vast te stellen de Beleidsregel oplaadpunten elektrisch vervoer Helmond 2011.

Beschrijving onderwerp

De hier aan de orde zijnde beleidsregel is bedoeld als afwegingskader ter beoordeling van verzoeken om (privaatrechtelijke) medewerking te verlenen aan het inrichten van oplaadpunten voor elektrisch vervoer op het grondgebied van de gemeente Helmond.

Juridisch kader

Artikel 4:81 Algemene wet bestuursrecht (Awb) jo. artikel 160, eerste lid onder, Gemeentewet.

Beleidscriteria

1. Afbakening elektrische voertuigen

Medewerking wordt alleen verleend als het voertuig volledig elektrisch is en valt onder één van de categorieën die hieronder staan beschreven, of als het een plug-in hybride voertuig betreft met een volledig elektrisch bereik van meer dan 60 km. Achtergrond: gewone hybride auto's mogen op oplaadparkeerplaatsen niet parkeren.

- a. Personenauto - categorie M1 met classificatie M1, niet zijnde een gehandicaptenvoertuig of een motorvoertuig met beperkte snelheid.
- b. Bedrijfsauto - categorie N, niet zijnde een gehandicaptenvoertuig of een motorvoertuig met beperkte snelheid.
- c. Stadsauto - categorie L7e, andere vierwielige motorvoertuigen dan motorvoertuigen van de categorie L6e (lichte vierwielige motorvoertuigen met een massa van ten hoogste 350 kg, exclusief de massa van de accu's in elektrische motorvoertuigen, met een door de constructie bepaalde maximum snelheid van meer dan 45 km/uur, en een nominaal continu maximum vermogen van ten hoogste 4 kW indien het een elektrische motor betreft), met een lege massa van ten hoogste 400 kg, of 550 voor motorvoertuigen die bestemd zijn voor goederenvervoer, exclusief

de massa van de accu's in elektrische motorvoertuigen, en met een netto maximum vermogen van ten hoogste 15 kW. Extra eis is dat dit voertuig een snelheid kan bereiken die toegang geeft tot de snelweg (60 km/u).

2. **Parkeergelegenheid op eigen terrein**

Voor zover er een mogelijkheid is om te parkeren op eigen terrein wordt er geen medewerking verleend.

3. **Parkeerplaats in (parkeer)garage / particuliere appartementencomplexen/ binnenterreinen**

Voor zover een aanvrager de beschikking heeft of kan hebben over een parkeerplaats, behorende bij de woning in een parkeergarage onder of nabij de woning of een binnenterrein e.d., wordt geen medewerking verleend aan het inrichten van een oplaadpunt in de openbare ruimte. Zie bijlage 1.

4. **Gebieden met betaald- en vergunninghouderparkeren**

In gebieden waar van gemeentewege betaald- en vergunninghouderparkeren is ingesteld, wordt geen medewerking verleend aan het inrichten van een oplaadpunt in de openbare ruimte, tenzij verzoeker vergunninghouder is of hiervoor in aanmerking komt in dit gebied.

5. **Eén oplaadpunt per perceel**

Per perceel of woning geldt een maximum van één oplaadpaal in de openbare ruimte, tenzij de aanvrager een exploitant is van oplaadpalen voor elektrische voertuigen. In dat geval zal een afweging worden gemaakt, met inachtneming van het bepaalde in beleids criterium 10.

6. **Locatiebepaling**

- a. Aan een particulier verzoek wordt geen medewerking verleend indien de locatie van het oplaadpunt niet in de directe nabijheid van het perceel of de woning is gepland.
- b. Voor zover er reeds op het perceel van aanvrager een parkeerplaats van gemeentewege is aangewezen en is ingericht als gehandicaptenparkeerplaats, wordt deze aangemerkt als zijnde de locatie als bedoeld onder a.
- c. Aan een bedrijfsmatig verzoek wordt geen medewerking verleend voor zover het bedrijfspand van aanvrager niet is gelegen in nabijheid van de aangevraagde locatie in de gemeente Helmond. Voor netwerkbedrijven wordt een uitzondering gemaakt.
- d. Aan het nabijheidscriterium wordt, in gebieden met een lage parkeerdruk, voldaan voor zover de afstand tot de woning hemelsbreed gezien niet meer bedraagt dan 150 meter.
- e. Aan het nabijheidscriterium wordt, in gebieden met een hoge parkeerdruk, voldaan voor zover de afstand tot de woning hemelsbreed gezien niet meer bedraagt dan 300 meter.

7. **GBA**

Aan een verzoek wordt geen medewerking verleend voor zover de particuliere aanvrager ingevolge de GBA niet is ingeschreven en woonachtig is in de nabijheid van de aangevraagde locatie in de gemeente

Helmond.

8. Tenaamstelling auto

Aan een verzoek wordt geen medewerking verleend indien de auto niet staat op naam van de aanvrager, dan wel dat er geen leasecontract kan worden overlegd.

9. Duur toestemming

Toestemming wordt verleend voor de maximale duur van drie jaar.

10. Openbaarheid

Geen medewerking wordt verleend wanneer blijkt dat aanvrager niet de intentie heeft de oplaadvoorziening voor een ieder toegankelijk te maken voor het opladen van elektrische voertuigen.

11. Dubbele laadvoorziening

Medewerking wordt alleen verleend indien de oplaadpaal is voorzien van een dubbele laadvoorziening.

12. Aantal oplaadpalen in de gemeente Helmond

Medewerking wordt verleend voor ten hoogste 20 oplaadpalen op gemeentelijk grondgebied.

13. Realisatie

Een oplaadpunt op de beoogde locatie dient daadwerkelijk gerealiseerd te kunnen worden om in aanmerking te komen voor medewerking. In dat kader wordt tevens de (technische) haalbaarheid bezien. Daarbij valt te denken aan de aanwezigheid van kabels en leidingen en het niet voorhanden zijn van een netwerk.

Inwerkingtreding

Deze beleidregel treedt in werking de dag na bekendmaking.

Besloten in de vergadering van 26 april 2011

Burgemeester en wethouders van Helmond,

De burgemeester,

Drs. A.A.M. Jacobs.

De secretaris,

Dhr. A.A.M. Marneffe R.A.

Bekend gemaakt op:

29 april 2011

De gemeentesecretaris,
Dhr. A.A.M. Marneffe R.A.

De volgende voorwaarden zullen in de overeenkomst worden geregeld in niet in de beleidsregel:

1. Kosten bebording parkeergarantie

Indien de aanvrager een parkeergarantie wil zijn de kosten voor eventueel benodigde bebording en wegmarkering en het aanbrengen hiervan, op basis van de dan geldende marktprijzen, voor rekening van de aanvrager en worden door de gemeente geleverd en aangebracht.

Motivering:

In veel gebieden is een parkeergarantie niet perse noodzakelijk. De parkeerdruk is er laag en/of bewoners houden rekening met elkaar.

2. Kosten aanleg oplaadpunt

De kosten voor het plaatsen van een oplaadpunt, die niet worden gedragen door de netbeheerder of leverancier, zijn voor rekening van de aanvrager.

Motivering:

Indien de aanvrager een parkeergarantie wenst zijn de kosten voor zijn rekening. Er ligt voor de gemeente geen wettelijke taak.

Toelichting

1. **Afbakening elektrische voertuigen**

In dit artikel is beoogd een afbakening te maken voor de voertuigen die gebruikt mogen maken van de voorzieningen die worden getroffen in het kader van het elektrisch rijden. Niet meegenomen zijn:

- a. Snorfiets, scooter, bromfiets - categorie L1e, tweewielig motorvoertuig met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten hoogste 45 km/uur, met een elektrische motor met een nominaal maximum vermogen van niet meer dan 4 kW.
- b. Motorfiets - categorie L met classificatie L3e of L4e, niet zijnde een gehandicaptenvoertuig of een motorvoertuig met beperkte snelheid.

Verondersteld wordt dat in de meeste gevallen deze voertuigen op eigen terrein kunnen worden opgeladen en er geen voorzieningen nodig zijn in de openbare ruimte.

2. **Parkeergelegenheid op eigen terrein**

Dit artikel geeft aan dat het oplaadpunt op eigen terrein geplaatst kan en dient te worden.

3. **Parkeerplaats in (parkeer)garage / particuliere appartementencomplexen**

Dit artikel geeft aan dat het oplaadpunt in de parkeergarage of andere parkeerlocatie nabij de woning geplaatst kan en dient te worden ook al heeft men nog geen parkeerplek aldaar maar kan men die wel huren.

4. **Gebieden met betaald- en vergunninghouderparkeren**

In deze gebieden is de rol van de gemeente om actief de benodigde voorzieningen te plaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen. Meegenomen is het feit het ook mogelijk is als men in aanmerking kan komen voor een toestemming, dit omdat dit zou kunnen meewegen in de aanschaf van een elektrisch voertuig.

5. **1 toestemming per perceel**

Per perceel/ woning wordt maximaal 1 toestemming verstrekt voor het plaatsen van een oplaadpaal in de openbare ruimte.

6. **Nabij het perceel**

Nabij wordt hierbij gehanteerd op 150 meter. Bij een verhoogde parkeerdruk (zoals in het centrum) is dit criterium een stuk ruimer. Onder b. wordt gesteld dan als men reeds een gehandicaptenparkeerplaats heeft er niet nog een voor de woning wordt gereserveerd.

7. **Ingeschreven in Helmond**

Doel van dit artikel is dat (rechts)personen van buiten de stad parkeerplaatsen gaan aanvragen. Uitzondering hierop kunnen exploitanten zijn van dit soort oplaadpalen. Zie ook artikel 4.

8. Tenaamstelling

De auto moet op naam staan van de aanvrager.

9. Duur vergunning

Dit spreekt voor zich

10. Openbaarheid

Doel is dat ook anderen gebruik kunnen maken van voorzieningen in de openbare ruimte, ook al zijn ze geplaatst door particulieren.

11. Dubbele laadvoorziening

Hiermee wordt getracht de capaciteit en uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen te vergroten.

12. Aantal oplaadpalen in de gemeente Helmond

Het verlenen van individuele oplaadpalen is de grondgedachte voor deze beleidsregel. Indien er leveranciers dan wel bedrijven enorme aantallen willen plaatsen zullen hier andere afwegingen moeten plaatsvinden.

13. Realisatie

Het moet natuurlijk fysiek mogelijk zijn om het oplaadpunten te realiseren.

Bijlage 1 Parkeergarages en (particuliere) appartementencomplexen.

Vaak hebben bewoners geen vaste plek voor hun auto, of ze hebben die wel, maar de VVE moet altijd toestemming geven als er ergens iets wordt neergezet (bijv. een oplaadpunt). Indien toestemming wordt gegeven is het de vraag welke afspraken er worden gemaakt t.a.v. het gebruik van deze plek, de verrekening van stroom, onderhoud etc.

De volgende afwegingen zijn van belang voor de VVE:

1. Parkeren

De EV rijder moet een eigen parkeerplek hebben, anders is er geen zekerheid dat je kan laden en de volgende dag kan rijden.

2. Meter

Het zijn oplaadpunten "achter de elektriciteitsmeter", dus er is wel iets nodig in het oplaadpunt om het verbruik te meten en te verrekenen met de VVE. Dan is het voor iedereen transparant.

3. Identificatie

Als je gaat meten moet je ook identificeren, de meeste zijn uitgerust met een RFID lezer.

4. Beheer & Onderhoud

Door leverancier of gebouwbeheerder.

5. Eigendom

Oplaadpunt gaat over naar het gebouw (natrekking).

6. Stekker

Aangeraden wordt om type 2 (mennekes) en mode 3 (extra veilig) te plaatsen. Hiermee voorkom je ook dat anderen gebruik maken van het oplaadpunt omdat er geen andere stekker in past.

7. Leveranciers

Er zijn diverse leveranciers die "home boxes" aanbieden die hieraan voldoen, zoals Mr Green, The new motion, Essent, EV-box, Eneco etc.

8. Installatie

Door een erkend bureau en waar nodig op een aparte groep.

9. Betaling

Door gebruiker en mogelijk steun nodig van de gemeente.