

Participatieverslag actualisatie laadbeleid

Seniorenbelangen (28-11-23):

De Werkgroep WBV (wonen, bouwen en veiligheid) van de Stichting Seniorenbelangen Geldrop-Mierlo heeft zich op je verzoek omtrent mogelijke plaatsing laadpalen, graag een mening gevormd.

*Moet het mogelijk zijn laadkabels over de openbare weg gelegd worden: Ja, doch uitsluitend over trottoirs.

*Alleen over de stoep?: Nooit over de stoep(trottoir) , alleen verzonken.

* Door openbaar groen: Ter competentie gemeente, geen voorkeur. De werkgroep vraagt zich wel af hoe het dan zit met de aansprakelijkheid gemeente bij ongevallen.

*Over fietspad, rijbaan ? Niet toestaan.

*Hoe lang mag kabel zijn: Zo kort mogelijk. Hoe langer des te meer risico op slordigheden bij leggen en aansprakelijkheidsrisico gemeente.

*Alleen voor minder validen of iedereen ?: Voor iedereen dezelfde veilige normen.

*Vanuit appartement 3-hoog?: Dit is ter competentie VVE. Is dit opgenomen in hun huishoudelijk reglement? Het verdient de voorkeur bij appartementscomplexen openbare laadpalen aan te leggen. Dit ook in verband met brandrisico in parkeergarages en de onmogelijke situatie goed te blussen bij calamiteiten. (onderdompeling in watercontainer en naar buiten slepen, brandoverslag naar complex).

*De werkgroep denkt dat openbare laadpalen het best kunnen worden aangelegd op parkeerplaatsen waar minder parkeerdruk is. (risico van parkeren van niet-elektrische auto's, het onnodig lang de parkeerplaats bezet te houden en het toezicht hier op).

*De werkgroep vindt dat de kosten van aanleg van voorzieningen ten behoeve van particuliere laadplaatsen volledig voor rekening aanvrager moeten zijn, inclusief aanpassing van het trottoir. De aanpassingen dienen in de gehele gemeente uniform te zijn.

*Bij huizen zonder oprit moet worden gezien of gebruik kan worden gemaakt van lantaarnpalen in combinatie met openbare laadmogelijkheid.

* Uit welstandsoverwegingen geven wij geen voorkeur aan de hoge haspel. Past niet in straatbeeld.

De werkgroep adviseert in nieuwe bestemmingsplannen te bezien of de combinatie lantaarnpaal/oplaadmogelijkheid en de kabelgoten standaard kunnen worden opgenomen en of dit betaalbaar is voor de gemeente.

Inclusieve Weef tafel ivm toegankelijkheid (12-12-23):

Kabels over de openbare weg toestaan onder voorwaarden. Het mag geen struikelgevaar opleveren. Als de kabel wordt weggewerkt, dan mag datgene maximaal 2 cm hoog zijn om goed toegankelijk te zijn voor bijv rollator of rolstoel. Eerste voorkeur is kabelgoot, tweede is kabelmat. De kabel moet uit de goot gehaald worden als je niet oplaadt. Mocht de kabelgoot gaan verzakken, dan is dit de minst aantrekkelijke variant. De gele rand om de kabelmat is fijn, duidelijk. Kabelmat moet mooi strak liggen en er mag niet te veel kabel uit steken. Niet de kabelarm, want daar kun je met scootmobiel en wandelstok daarop aan blijven hangen, is geen gezicht. Als je wel of niet varianten toestaat, moet goed gehandhaafd worden op wat niet mag.

Visueel beperkten (via schaatser met visuele beperking ijsbaan Eindhoven 4-01-24): Kabels over de openbare weg toestaan onder voorwaarden. Wij denken dat de kabelarm het meest veilig is. Zeker als je rekening houdt met dat mensen niet altijd de tijd/zin hebben om iets echt goed neer te leggen.

Kabelmat: De gevaren die hier misschien bij zouden kunnen optreden zijn: bij sterke wind wegwaaien en dat de mat niet goed over de kabel wordt gelegd waardoor deze bijvoorbeeld dubbel of niet plat komt te liggen. In de haast en daardoor onzorgvuldigheid van mensen, kan dit er erg snel insluipen. Als de mat niet netjes plat over de draad ligt zal een geleidehond een andere route gaan kiezen en waarschijnlijk de persoon over de weg moeten leiden (wat een extra gevaar met zich meebrengt). Wat betreft de gele rand eromheen, zou dit voor mij en mijn broer niet uitmaken. Daarvoor zien wij te weinig contrast. De gele rand zal niet extra opvallen op de grijze stoeptegels (contrast stoep/zwarte mat is groter). Maar dit hoeft natuurlijk niet voor iedere slechtziende zo te zijn.

Kabelgoot: Hiervoor geldt een beetje het zelfde als bij de kabelmat. Als mensen snel de auto willen opladen en hierdoor de kabel niet goed in de goot drukken, kunnen er lussen ontstaan of ligt de draad nog steeds los op de stoep. Hier kan je dan met je stok of voet in blijven hangen. In dat geval is het dus minder veilig dan de kabelmat.

Kabelarm: Mits de arm 2 meter boven de grond hangt, is dit zowel voor mensen met een taststok als geleidehond het fijnste. Met deze methode is de kans dat mensen in de haast iets "fout" doen het kleinst. Zowel iemand met stok als iemand met geleidehond zal niet merken dat er een obstakel was, dat loopt het meest ontspannen. Wel is het dan belangrijk dat de arm altijd goed terug wordt gehangen en dat deze dan volledig in de tuin van de gebruiker hangt.

Kabelgootbrug: De verbetering van dit idee ten opzichte van de kabelmat is dat het steviger is. Hierdoor minder makkelijk verplaats of dubbel komt te liggen. Maar het blijft dat het niet ontspannen lopen is als je abrupt dit tegenkomt met je taststok.

Ouders visueel beperkten (schaatsuurtje voor visueel beperkten ijsbaan Eindhoven 7-01-24):

Kabels over de openbare weg toestaan onder voorwaarden. Eerste voorkeur kabelgoot, tweede kabelarm of kabelmat. De kabelgoot is qua hoogte gelijk aan de stoep en daarom geen obstakel. Als de kabelarm de hele stoep overbrugt is dat een geschikte oplossing waar je geen last van hebt. De kabelmat is voldoende dun dat je daar geen last van hebt. Wel of niet een gekleurde rand eromheen is afhankelijk van de visuele beperking of dat zinvol is.

De kabelbrug is wel echt een obstakel en is niet gewenst.

Adviseur toegankelijkheid Visio (8-2-24)

Obstakelvrij is altijd het allerbeste. Alles wat je toevoegt in de openbare ruimte vermindert de veiligheid. Ook geldt dat iemand die slecht ziet, vaak ook minder goed ter been is.

CROW gaat een kennisdocument ontwikkelen op dit onderwerp. Voor nu heeft de adviseur toegankelijkheid de volgende voorkeur: 1 een kabelarm, 2 kabelgoot, 3 kabelmat, 4 kabelbrug. Een hond gaat niet over een kabelbrug heen, gaat die de je over de weg sturen?

Verder zijn visueel beperkten een heel diverse groep. Wanneer je kiest voor een kabelmat met een hoog contrast, dan is het voor een grote groep tijdig waar te nemen. Helemaal zwart is onduidelijk, dat komt over als een gat, een gele rand eromheen geeft meer signalering.

Antislip erop is het beste tegen uitglijden, maar niet te grof, want een taststok of hondenpootjes mogen er niet in blijven hangen.

Platform Duurzaam reactie op conceptbeleid en concept beleidsregels (17-4-2024)

Input platform
2.5.3.b.5) Het niet compenseren vinden we onredelijk, omdat de kosten voor aanleg van een laadpunt vrij hoog kunnen zijn. Misschien is het beter om de pilot behalve tijdgebonden ook geportioneerd te maken, bv alleen de eerste 20 meldingen. Die dan monitoren op misstanden, en evt toestemming intrekken of boetes uitdelen. Het kleinere aantal maakt monitoring behapbaar, lijkt ons. Bij evaluatie (of eerder) beslissen of het aantal uitgebreid kan worden, en bestaande toestemmingen intact laten. Melders controleren op het in bezit hebben van een stekkerauto, geschikte parkeerruimte voor de woning, en het ontbreken van een oprit (foto's meesturen).
Reactie
<p>We vinden het niet nodig om te compenseren voor kosten. We willen daar geen budget aan besteden. Men hoeft geen thuislaadpunt te nemen, want we faciliteren openbare laadpalen. Als mensen graag vanuit een thuislaadpunt willen opladen, dan dienen ze zelf dit risico te nemen. Wellicht dat dit maakt dat voornamelijk leaserijders hiervan gebruik maken die een laadpunt bij de auto aangeboden krijgen. Dan kunnen we met die groep ervaring opdoen. Als mensen niet bereid zijn het risico te nemen, dan kunnen ze de pilot afwachten en in de tussentijd gebruik maken van openbare laadpalen. Dit zal er naar verwachting voor zorgen dat de groep deelnemers aan de pilot niet te groot wordt en dat begrenzen tot maximaal 20 niet nodig is.</p> <p>De verwachting is dat begrenzen tot maximaal 20 de beleidsregels ingewikkelder maakt, want dan moet je ook iets zeggen over volgorde van melden, welk moment telt, termijn om gegevens compleet te maken, en dat daar ook bezwaar en beroep tegen gemaakt kan worden.</p> <p>Melders/aanvragers zullen inderdaad moeten aantonen met een koop- of leasecontract dat ze een elektrische auto in hun bezit hebben of krijgen. Het insturen van foto's is niet nodig omdat de gemeente voor de beoordeling gebruik kan maken van streetviewer en luchtfoto programma's.</p>

Input platform
2.5.3.b toevoegen: deelnemers moeten er rekening mee houden dat dit laden over de stoep niet altijd mogelijk zal zijn, omdat de parkeerplaats al bezet kan zijn.
Reactie
We zullen dit op de website toevoegen aan de nog op te nemen informatie over de pilot. In de beleidsregels blijkt dit uit 2.3.3.a 6). Bij 2.5.3.b past het niet zo goed om het toe te voegen, want dat artikel gaat het over de procedure van de pilot.

Ervaringen andere gemeenten:

Zaanstad: afdekken met kabelmat: eerst was er koudwatervrees, maar het valt mee, 1 keer een klacht van een slechtziende gekregen.

Oosterhout: kabelgoottegels: Ze hebben eerst een pilot met 5 e-rijders gedaan en intussen liggen er al zo'n 46. Ze hebben geen klachten van mensen. Ze leggen de kabelgoottegels niet dichtbij bomen om te voorkomen dat door wortels tegels opgedrukt worden. Meestal gaat het

om 6 a 7 tegels. Daar betaalt een e-rijder €384 voor, maar dit bedrag gaat omhoog. Als het meer tegels zijn dan worden er meerwerkkosten gerekend. Als een bewoner verhuist laten ze de tegels liggen. E-rijders moeten de kabel opruimen als de auto niet geladen wordt. Vuil in de goot moeten de e-rijders zelf opruimen. De goot blijft eigendom van de gemeente.

Dordrecht: afdekking met kabelmat of kabelbrug

De mogelijkheid tot vergunning voor thuislaadpunt met kabel over stoep is alleen voor mensen die tussen wal en schip vallen, waar geen openbare laadpaal in de buurt is. De vergunning wordt maar zelden verleend. De vergunning is 3 jaar geldig en moet worden vernieuwd. Een vergunning kost €45. Ze hebben er niet bij stilgestaan dat als er na 3 jaar wel een paal in de buurt is, mensen dus wel kosten gemaakt hebben voor een thuislaadpunt. Ze krijgen boze reacties van mensen die een vergunning willen om met een thuislaadpunt hun eigen stroom te laden, en waarbij wel een openbare paal in de buurt is. Ze hebben gekozen voor de kabelmat of kabelbrug omdat deze verplaatsbaar en tijdelijk is.