

# Laden voor invaliden

Informatiedocument expertisecentrum Ral-Zuid



Datum: 13-10-2021

Auteurs: Jeroen van Gestel  
Ben van Andel

+31 6 46445595

+31 6 13046684

*Noot: Laden voor invaliden in de openbare ruimte is complexe materie, waar veel aandachtspunten bij komen kijken. Dit kennisdocument heeft niet het doel om volledig te zijn, maar biedt gemeenten de belangrijkste en praktische informatie en handvatten om hierover te kunnen oordelen.*

## Het probleem

Alle nieuw verkochte voertuigen moeten vanaf 2030 emissievrij zijn. Dit maakt dat steeds meer mensen gebruik zullen maken van elektrische voertuigen. Hierdoor wordt het steeds belangrijker dat de toegang tot laadpalen goed geregeld is en dat iedereen, ook invaliden, in staat zijn de elektrische auto te gebruiken en op te laden. Voor invaliden is de overstap naar een elektrische auto niet altijd makkelijk omdat parkeervakken niet altijd geschikt zijn om te gebruiken door invaliden. De publieke laadvoorziening is hierdoor ook niet bruikbaar. Daarnaast beschikken invaliden vaak wel ook over een 'eigen' parkeervak bij de woning.

## Oplossingen

In de laadbehoefte van invalide e-rijders kan in principe op drie manieren worden voorzien. Dit kan op:

1. Een bestaand en specifiek voor de betreffende invalide gereserveerd parkeervak;
2. Een bestaande laadlocatie in de openbare ruimte;
3. Een bestaand algemeen openbaar parkeervak voor invaliden in de openbare ruimte, waar een laadpaal aan toegevoegd wordt.

Hieronder worden deze drie opties besproken:

### Een voor een invalide gereserveerd bestaand parkeervak

Het plaatsen van laadpalen bij een voor de invalide gereserveerde parkeerplaats bij hun huis is een manier om elektrisch rijden voor invaliden toegankelijker te maken. De invalide e-rijder kan dan altijd opladen bij zijn of haar huis. Conform de ambitie om elektrisch rijden voor iedereen mogelijk te maken, zou het streven dan ook moeten zijn om altijd een laadpaal te plaatsen bij de gereserveerde parkeerplek voor invaliden wanneer deze elektrisch wil gaan rijden. De huidige concessie met Vattenfall voorziet hier echter niet in, maar Vattenfall lijkt bereid om hieraan mee te werken. Wel is het dan verstandig om de laadpaal zo te plaatsen dat het naastgelegen parkeervak ingericht wordt als een openbare laadplek. Dit verbetert de businesscase van de laadpaal. Het plaatsen van een laadpaal bij een invalidenparkeerplek brengt mogelijk wel ruimtelijke uitdagingen met zich mee.

De eisen waar een invalidenparkeerplaats aan moet voldoen zijn niet vastgelegd in de wet, maar er zijn wel richtlijnen opgesteld door het CROW. Het is dan ook van belang om ervoor te zorgen dat de parkeerplaats geschikt voor invaliden is en blijft. Een laadpaal naast een invalideparkeervak moet dus met meer zorg geplaatst worden dan een laadpaal naast een reguliere parkeerplek. Er moet per locatie gekeken worden naar hoe de laadpaal bij het parkeervak geplaatst dient te worden.

### Een bestaande laadlocatie in de openbare ruimte

Een andere optie is om bestaande/toekomstige openbare laadpalen/laadlocaties beter geschikt te maken voor gebruik door invalide e-rijders. Dit kan door bij de inrichting ervan meer rekening te houden met de extra eisen die gesteld worden aan de inrichting van een invalideparkeervak. Bijvoorbeeld door het toepassen van een breder vak en/of te voorkomen dat er andere objecten in de weg staan. Hierbij kan/dient rekening gehouden te worden met de richtlijnen die gesteld zijn door het CROW. Het is echter niet altijd mogelijk om een parkeerplaats voor invaliden beschikbaar te maken, bijvoorbeeld omdat er niet genoeg ruimte beschikbaar is rondom het parkeervak. Toch lijkt het een haalbaar streven om op deze manier elektrisch rijden toegankelijker te maken voor invaliden. Belangrijk nadeel van deze oplossing is dus dat het geen specifieke parkeerplek voor invaliden betreft.

### Een bestaand openbaar parkeervak voor invaliden

De laatste mogelijkheid is om een laadpaal te plaatsen bij een al bestaande openbare invalidenparkeerplaats. Hierdoor kunnen invaliden opladen bij de parkeerplaats. Kanttekening hierbij is wel dat het voor de exploitant van de laadvoorziening niet rendabel is om een laadpaal te plaatsen, omdat hier maar af en toe een gebruiker te verwachten is. Er moet dus gezocht worden naar een middenweg tussen het selecteren van een geschikte locatie wat betreft toegankelijkheid en rendabiliteit. Door de laadpaal zo te plaatsen dat deze naast het invalide parkeervak ook een voertuig in een ander parkeervak kan bedienen is de businesscase voor deze laadpaal vaak gunstiger.

### **Conclusie**

Conform de ambitie dat iedereen met een elektrische auto moet kunnen laden, ligt het voor de hand om te streven naar het plaatsen van een laadpaal bij de 'eigen' parkeervak van de betreffende invalide als deze elektrisch gaat rijden. Om dit haalbaar te maken, adviseren we het naastgelegen parkeervak te reserveren voor het opladen van elektrische voertuigen. Met deze oplossing zal een invalide elektrisch rijden veelal geholpen zijn.

Het is/likt op dit moment niet realistisch om alle bestaande openbare invalide parkeerplaatsen uit te rusten met een laadpaal. De kosten hiervan zijn relatief hoog en lijken niet in verhouding te staan. Uiteraard staat het gemeenten vrij om hier wel voor te kiezen om deze investering te doen.

Wel is het mogelijk om bestaande/toekomstige publiektoegankelijke laadlocaties beter geschikt te maken voor invaliden met een elektrische auto. Nadeel is dat deze locaties niet exclusief voor hen beschikbaar zijn.