

Elektrisch rijden

# Grote uitdagingen voor TOEGANKELIJKE AUTO'S

Het einde van benzine- en dieselauto's is in zicht. In februari van dit jaar besloten de Europese klimaatministers dat er over twaalf jaar geen enkele 'fossielebrandstofauto' meer verkocht mag worden; in Nederland gaat die regel al in 2030 in. Een belangrijke vraag: hoe toegankelijk zijn elektrische auto's?

Tekst **Robin Wubben** Foto's **EMG | Volkswagen**

22

SUPPORT magazine

Voor het klimaat klinkt het verbod op fossielebrandstofauto's als goed nieuws, maar elektrische auto's zijn niet zomaar toegankelijk voor iedereen. En elektrische auto's aanpassen voor iemand met een handicap? Dat is een ingewikkeld verhaal. "Het wordt sowieso een interessante tijd in aanloop naar 2030," zegt Jan Jonkheid van Bever Autoaanpassingen. "Vanuit Europa, de fabrikanten en de Nederlandse regelgeving staat bijna niemand erbij stil dat de beslissingen genomen worden op basis van de 'gemiddelde persoon'. En dat er dus een grote doelgroep over het hoofd gezien wordt."

Autogebruikers met een beperking hebben op dit moment eigenlijk niet de keuze voor een volledig elektrisch voertuig (EV). Er zijn voor mensen die de auto niet op de reguliere manier kunnen gebruiken, eigenlijk geen modellen die toegankelijk te maken zijn. De *European Mobility Group*, een collectief van de belangrijkste Europese autoaanpassers die als doel heeft mensen met een fysieke beperking onafhankelijke mobiliteit te bieden, zegt: "Veel aanpassingen om een EV toegankelijk te maken worden zo goed als verboden, omdat er dan aan de elektronica gesleuteld moet worden."

Het is geen letterlijk verbod, maar vaak vervalt met het aanpassen van de auto wel de fabrieksgarantie. En dat is een machtig middel. Wat daar nog bij komt, is dat het voor veel rolstoelaanpassingen nodig is dat er in de vloer geboord en gezaagd wordt, maar hier zitten in nagenoeg alle EV's de accu's en elektronica. Daaraan sleutelen is een *no go*. "Het 'verbod' op aanpassen is vervelend, maar begrijpelijk," vervolgt de EMG. "Alles in een EV is elektrisch. Als daaraan gesleuteld wordt, kan een autoaanpasser niet hon-

De ID. Buzz van Volkswagen lijkt op het eerste oog een toegankelijke auto. Hij is echter niet hoog genoeg en de bodem is niet aanpasbaar.



**TOEGANKELIJK OPLADEN**

Niet alleen het aanpassen, maar ook het opladen van elektrische auto's is een struikelblok voor toegankelijke EV's. Uit een onderzoek van het Britse *Research Institute for Disabled Consumers* (RIDC) bleek vorig jaar dat 25 procent van de automobilisten met een beperking een EV overweegt. Als oplaadpunten beter toegankelijk worden, zou dat 61 procent zijn, een percentage dat gelijkligt met dat van bestuurders zonder beperking. De oplaadkabel wordt als te zwaar en onhandig ervaren en oplaadpunten zijn door stoepranden en groenvoorzieningen vaak moeilijk bereikbaar. De EMG roept betrokken bedrijven dan ook op om nieuw te plaatsen laadstations toegankelijk te maken voor mensen met een beperking.

derd procent garanderen dat dit geen andere functies beïnvloedt. Dus is het voor fabrikanten doelmatiger om te verbieden iets met de elektronica te doen.”

**Accu's verplaatsen**

Maar het is niet alleen kommer en kwel. Op Rehacare, 's werelds grootste vakbeurs voor revalidatie en zorg, toonden verschillende autoaanpassers afgelopen jaar oplossingen waarmee EV's wél aangepast kunnen worden: mechanische aanpassingen die niet inbreken op de elektronica, of aanpassingen die mogelijk waren na het verplaatsen van de accupakketten.

Maar: het gaat om prototypes.

“Er zijn op dit moment geen EV's die geschikt zijn om aan te passen voor iemand in een rolstoel,” zegt Hans Nieuwenhuis van Tripod Mobility. Het bedrijf is gespecialiseerd in het verlagen van autovloeren. “Wij

werken het meest met kleine bestelbusjes, maar die zijn er op dit moment nog niet in een honderd procent elektrische uitvoering. De ID. Buzz van Volkswagen lijkt op het eerste oog geschikt, maar die is in basis niet hoog genoeg voor iemand in een rolstoel. Als fabrikanten geschikte auto's gaan leveren, dan komen wij wel met oplossingen voor de aanpassingen.”

Het grootste praktische probleem met de huidige EV's is dus het grote accupakket, waardoor de bodem niet aangepast kan worden. Jan Jonkheid ziet ook een andere uitdaging: “Als we medewerking van de fabrikanten krijgen, dan komen we er met die accu's wel uit. Maar alle rijkhulpsystemen om uiteindelijk handsfree/autonoom te rijden, zijn veel lastiger te omzeilen: Sensoren die moeten controleren of je je handen aan het stuur hebt, geven een constant alarm als iemand stuurt met een knop of een joystick. En de vermoeidheidsherkenning gaat uit van een gemiddeld persoon, niet van iemand die een speciale bril draagt bij het autorijden of van iemand die in zijn rolstoel net wat anders achter het stuur zit. Kortom: er zijn nog veel uitdagingen.”

Is het dan nu aan de fabrikanten? Niet in de eerste plaats, stelt Hans Nieuwenhuis. “De regelgeving wordt gemaakt in Brussel en daar moeten autofabrikanten zich aan houden. In artikel 9 van het VN-verdrag Handicap staat: iedereen met een handicap moet op gelijke manier met anderen toegang hebben tot de maatschappij. Met dat in de hand én met goede Europese regels kun je fabrikanten dwingen mee te denken over oplossingen. En als we daar dan samen mee kunnen optrekken, moet het lukken om elektrische auto's voor iedereen toegankelijk te maken.” <<



Laadstations zijn vaak niet goed toegankelijk.