

Aan : Leden vaste commissie VWS
Van : Bert Hassink
Betreft : Position paper ivm rondetafelgesprek doelgroepenvervoer
Datum : 06 januari 2017

Geachte leden van de vaste commissie VWS,

In mijn bijdrage beperk ik me tot het kunnen reizen met een elektrische rolstoel in de stads- of streekbus (voortaan: bus). Ik maak als rolstoelgebruiker met enige regelmaat gebruik van de bus om me te verplaatsen. Eigenlijk moet ik zeggen, maakte ik gebruik. Want het meekunnen als rolstoeler met de bus is inmiddels geen vanzelfsprekendheid meer. En dan bedoel ik: zelfstandig reizen zonder begeleider.

De meeste vervoerders hebben zodanige voorwaarden opgesteld, dat het welhaast onmogelijk is om alleen met de bus mee te gaan wanneer je gebruik moet maken van een elektrische rolstoel. Waar deze voorwaarden ineens vandaan komen was voor mij een raadsel. Bij de aanbesteding van het busvervoer in Twente in 2011 was het bijvoorbeeld totaal geen item. Sterker nog, in overleg met rolstoelgebruikers is nog een aanpassing gedaan aan de plaats van de rolstoeler in de bus. In het najaar van 2016 bereikten mij de eerste signalen dat men met een elektrische rolstoel niet meer mee mocht. Althans niet mee mogen, volgens Syntus worden de rolstoelers gedoogd totdat nieuwe regelingen goed te handhaven waren. Ik wens echter niet gedoogd te worden, ik wens welkom te zijn als reiziger.

De meeste vervoerders van het busvervoer stellen dat zij Europese regelgeving aanhouden. Deze regelgeving gaat uit van handbewogen rolstoelen, gelet op de criteria:

- gewicht van rolstoel en gebruiker mag niet meer zijn dan 250KG;
- de rolstoel mag niet langer zijn dan 120 cm en niet breder dan 70 cm en niet hoger dan 109 cm.

Het gewicht van een elektrische rolstoel is zo'n 175KG, neem een volwassene als gebruiker en men is al over het maximum gewicht van 250KG. Verder zijn de maten van de rolstoel niet realistisch, als men het heeft over elektrische rolstoelen.

Opvallend is dat een gesprek van mij met Syntus (Twents) tot resultaat heeft gehad dat het maximum gewicht is verhoogd naar 350KG. Overigens gaf men duidelijk aan dat dat alleen in Twente geldt.

Verder is het vastzetten van de rolstoel een eis die men stelt. De vervoerders geven aan dat hiervoor de gordel gebruikt moet worden. Deze eis belemmert de rolstoeler om zelfstandig te kunnen reizen met de bus. Bovendien is de regelgeving onduidelijk. Men heeft het erover dat de rolstoel vastgezet moet worden. Moet de passagier dan niet in de gordel?

De gordel zit dermate ver weggestopt dat er altijd hulp van een derde nodig is om de rolstoel en/of de passagier in de gordel te doen. Afgezien van het feit dat hiermee de rolstoeler aangewezen is op hulp om te kunnen reizen, zijn de handelingen lastig uit te voeren. Degene die helpt moet dermate over de rolstoeler heen buigen om bij de gordel te komen, dat het welhaast beschamend is om het iemand te vragen.

Ik heb mijn rolstoel nog nimmer vastgezet met een gordel. Ik zet de rolstoel altijd uit als ik mijn plaats ingenomen heb. Dan staat de rolstoel stevig genoeg en ik heb mij dan ook nimmer onveilig gevoeld in de bus. Ook niet bij een noodstop. Voorwaarde is wel dat men de rolstoel met de rugleuning in de rijrichting zet, conform de voorschriften.

In de richtlijn 2001/85/EG zijn regels opgesteld voor, ondermeer, het vervoeren van personen in een bus. In deze richtlijn staat dat het vastzetten van een rolstoel met een gordel niet persé noodzakelijk is. In de praktijk is het zo dat ik de rolstoel met de rugleuning in de rijrichting zet. De rolstoel staat dan tegen de zogenaamde 'strijkplank'. In bijlage VII 'Voorschriften voor technische inrichtingen ter vergemakkelijking van de toegang tot bussen voor mensen met een mobiliteitshandicap' staat bij punt 3.8.3 een duidelijk omschreven alternatieve mogelijkheid om te reizen met de bus, zonder dat men een gordel hoeft te gebruiken. De omschreven mogelijkheid is precies de manier waarop ik tot op heden gewend was mij in de bus te installeren. Voor mij is het dan ook onbegrijpelijk dat de vervoerders zo massief inzetten op eerder genoemde regelgeving, terwijl vele bussen voldoen aan de in punt 3.8.3 genoemde eisen.

In Europa heb ik met stadsbussen gereden, bijvoorbeeld in Spanje en Duitsland. Geen enkele keer ben ik aangesproken dat ik gebruik dien te maken van een gordel, controle was er alleen of ik de rolstoel met de rugleuning in de rijrichting had gezet.

Waar komt de verkrampte houding van de vervoerders vandaan? Is men bang dat er ineens hordes rolstoelers bij de haltes komen te staan? In mijn zoektocht stuitte ik wellicht op het antwoord.

Er zijn algemene voorwaarden opgesteld in 2015 voor het stads- en streekvervoer. Deze algemene voorwaarden zijn tot stand gekomen in een overleg tussen vervoerders en de Consumentenbond, ROVER en de ANWB. In deze algemene voorwaarden staan tal van zaken die geregeld zijn, zoals vervoersbewijzen, gevonden voorwerpen en wat zijn de verplichtingen van de vervoerder bij bijvoorbeeld vertraging en dergelijke.

Maar ook is geregeld wat men tijdens de reis mag meenemen. Na een hoofdstuk over dieren, handbagage, fietsen en kinderwagens komt men op het meenemen van rolstoelen, rollators, scootmobielen en andere elektrisch aangedreven voertuigen. Omdat het om de toegang tot bus, tram, metro en trein gaat wordt hier wat breder ingezet als het gaat om mogelijke hulpmiddelen. Althans, neem ik aan.

Er staat op bladzijde 10:

Rolstoelen, rollators, scootmobielen en andere elektrisch aangedreven voertuigen

- 4.14 U mag een rolstoel, rollator, scootmobiel of ander elektrisch aangedreven voertuig meenemen indien hiervoor de mogelijkheid en voldoende capaciteit beschikbaar is en deze aan de eisen van de vervoerder voldoet: maximaal 120 cm lang, 70 cm breed, 109 cm hoog.
- 4.15 In het vervoermiddel moet u de rolstoel, rollator, scootmobiel of ander elektrisch aangedreven voertuig op de rem zetten en moet u de aanwijzingen van de vervoerder opvolgen.
- 4.16 De vervoerder kan de rolstoel, rollator, scootmobiel of ander elektrisch aangedreven voertuig weigeren uit veiligheidsoverwegingen.
- 4.17 Scootmobielen en andere elektrisch aangedreven voertuigen mogen niet in de bus worden meegenomen.

Uit bovenstaande blijkt wel dat men totaal niet terzake deskundig is. Bij 4.14 mag men wel een elektrisch aangedreven voertuig (alleen deze term al) en bij 4.17 mogen scootmobielen en andere elektrische voertuigen niet worden meegenomen in de bus.

Wat bij het opstellen van deze regels de rol is geweest van de Consumentenbond, ROVER en de ANWB, vraag ik me af. Of zij, bij uitstek, terzake deskundig zijn waag ik hierbij te betwijfelen.

Graag werk ik aan het einde van deze position paper toe naar mogelijke oplossingen om in de toekomst het reizen per bus voor personen die aangewezen zijn op een elektrische rolstoel mogelijk te maken:

1. Duidelijke afstemming tussen alle partijen, samen met vertegenwoordigers uit de doelgroep/ ervaringsdeskundigen.
2. Bussen voorzien van de kenmerken zoals beschreven in richtlijn 2001/85/EG in artikel 3.8.3, bladzijde 42/94.
3. In overleg met doelgroep/ervaringsdeskundigen geven van voorlichting aan chauffeurs in kader van vakbekwaamheid (code 95).
4. Om de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers te verbeteren de perrons te verhogen naar ca 30 cm. Men heeft dan niet meer een inrijplank nodig om de bus in en uit te komen. Bij vele haltes waarbij de bus recht halteert is dit mogelijk.
5. In Twente hebben de bussen elektrische uitschuifplanken waarbij het mes aan twee kanten snijdt:
 - de chauffeur hoeft niet van zijn stoel;
 - de rolstoelgebruiker heeft geen hulp nodig bij het uitklappen van de plank.

Tot slot:

Daar waar men in het (nieuw) te ontwikkelen beleid van doelgroepenvervoer ervan uitgaat dat rolstoelgebruikers zonder meer gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer, is dit een misvatting. Juist nu de Staten Generaal het VN verdrag voor rechten van de mens met een beperking heeft geratificeerd, is het van belang dat de vervoersmaatschappijen hun verantwoordelijkheid nemen. Toegankelijkheid is de norm, ook bij het openbaar vervoer.

Het College voor de rechten van de mens doet momenteel een onderzoek naar de toegankelijkheid van rolstoelgebruikers bij busmaatschappijen. Ik denk dat het goed is om de uitkomsten van dit onderzoek te betrekken in het herijken van het beleid inzake de toegankelijkheid van rolstoelers in de bus.

In dit verband heeft het College al wat interessante uitspraken gedaan:

- Het belang van de rolstoeler gaat boven het belang van de chauffeur om niet zijn desk te willen/kunnen verlaten;
- Zelfstandig reizen betekent alleen reizen en niet het reizen met een begeleider.

In de FlixBus (een internationaal busnetwerk) kan men niet mee als men in een rolstoel zit. De bussen zijn niet voorzien van een lift. Handbewogen rolstoelen zijn toegestaan en kunnen als bagage mee in het ruim. Alhoewel dit vervoer buiten het doelgroepenvervoer valt wil ik u op dit feit attent maken. Voor het rijden van lijndiensten, zoals Flixbus doet, is een vergunning nodig. Ik ben van mening dat als de overheid een vergunning verleent, de eis gesteld moet worden dat er minimaal één rolstoelplaats beschikbaar moet zijn en dat de rolstoeler de bus in en uit kan via een lift om vervolgens de reis in zijn/haar eigen rolstoel te kunnen maken. Deze vorm van vervoer zou dan een mooi alternatief voor Valys kunnen zijn.

Bijlagen:

[Richtlijn 2001/85/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2001](#)

- bladzijde 42/70 afbeelding van de referentierolstoel, duidelijk is dat hier de maatvoering is aangehouden van een handbewogen rolstoel;
- artikel 3.8.3 staat op bladzijde 42/94.

Informatie van vervoerders over de (on)mogelijkheden om te reizen met hun maatschappij als rolstoelgebruiker:

[Arriva](#)

[Connexxion](#)

[Syntus](#)

[Qbuzz](#)

[HTM](#)

[GVB](#)

[RET](#)

[Algemene voorwaarden tot stand gekomen in overleg met de Consumentenbond, Rover en ANWB](#)
zie ondermeer bladzijde 10.

[Oordeel College voor de Rechten van de Mens inzake HTMbuzz B.V. die een man en een vrouw in een elektrische rolstoel weigerde te vervoeren.](#)