MAGAZINE PERSONENVERVOER

PV

ONAFHANKELIJK MAGAZINE VOOR HET PERSONENVERVOER

JUNI 2019 : 3

• Onrust en onzekerheid door uitstel Platform Code VVR

• Kerckaert: "Wat verwacht de overheid van de Belgische spoorwegen?"

• GNMI: "Zero-emissie doelgroepenvervoer is een kip-ei verhaal"

• Van Hool rond de kaap van 300 Exqui.City's

UITSTEL INVOERING 'PLATFORM CODE VVR' BRENGT ZWAKHEDEN AAN HET LICHT

Orthesebouwers komen in het nauw

Teunis Boeren zit voor zijn huis in de rolstoel waarin hij niet in een taxibus mag. FOTO NIELS DE VRIES

Taxi laat rolstoeler staan

'Ze hebben me nooit gevraagd of ik een opvouwbare rolstoel heb'

Veilig vervoer staat boven alles."

Het uitstel met een jaar van de invoering van de 'Platform Code VVR' tot 1 juli 2020 leidt in de branche niet tot opluchting, maar eerder tot onrust over de nieuwe richtlijn van het Sociaal Fonds Taxi (SFT). Bovendien is er grote verwarring bij rolstoelgebruikers en chauffeurs in het doelgroepenvervoer – partijen die juist zouden moeten profiteren van een heldere richtlijn. Opmerkelijk: veel specialisten in het doelgroepenvervoer durven zich niet meer openlijk uit te spreken over richtlijn en uitstel.

JAN VAN DE NES

In oktober 2017 lanceerde het vijf jaar daarvoor nieuw opgerichte Platform Code VVR een herschreven, beknopte versie van de Code VVR die oorspronkelijk is samengesteld door KBOH/Vilans in 2001. In begin 2015 verscheen daarvan een eerste upgrade onder verantwoordelijkheid van de Stichting Vast=Beter. In de Code van het platform kwam een invoeringsdatum (1 juli 2019).
Die is uitgesteld tot 1 juli 2020 en daar zijn belangrijke redenen voor. De hele situatie levert echter grote verwarring en onrust op. Bij rolstoelgebruikers, taxichauffeurs in het doelgroepenvervoer, belangenbehartigers, Wmo-afdelingen en gespecialiseerde leveranciers, zoals de orthesebouwers, die speciale attributen op maat maken voor rolstoelgebruikers.

Het verschil

Wat is het verschil tussen beide Codes en de reden dat er twee Codes zijn (we schreven hier al over in PV03 van 2018). De 'oorspronkelijke' Code VVR uit 2001 is een verslag van een onderzoek door KBOH naar de toen bestaande wettelijke regelgeving en de daaruit samengestelde vooral technische handleiding voor iedereen die bij het het rolstoelvervoer betrokken is.
De door het Platform Code VVR onder secretariaat van het Sociaal Fonds Taxi herschreven Code is vooral een handleiding voor taxichauffeurs om aan te geven welke handelingen zij moeten verrichten om een rolstoelgebruiker veilig te vervoeren. Primair mag de rolstoelgebruiker niet in de rolstoel blijven zitten maar moet hij of zij opstaan en op een stoel in de bus plaatsnemen (en de veiligheidsgordel in het voertuig gebruiken).
Wanneer de rolstoelgebruiker hier fysiek niet toe in staat is, mag hij of zij wel in de eigen rolstoel in de taxibus worden vervoerd, mits de chauffeur aan de stickers die door de leverancier op de rolstoel geplakt zijn, kan zien dat deze rolstoel qua type een crashtest heeft doorstaan en daardoor op een veilige manier in de taxibus kan worden vervoerd.

Gesprek met opdrachtgevers

Geen goedkeuringssticker? Dan moeten deze rolstoel (en de passagier) worden geweigerd.

'O,o wat is er nou toch allemaal weer aan de hand?'

"Ik heb de eerste aanvraag voor individueel vervoer al binnen omdat de rolstoel van cliënt niet meer vervoerd mag worden samen met andere reizigers omdat 'ie niet aan de ISO-norm zou voldoen en in dit artikel zegt de meneer dat hij al een elektrische rolstoel besteld heeft", twitterde Wmo-specialist Sandra Jacobs (dewmoadviseur.nl) kortgeleden mede naar aanleiding van dit artikel in de Leeuwarder Courant. Haar reactie is typerend voor de onrust die is ontstaan over het uitstel van de invoering van de 'Platform Code VVR' tot 1 juli 2020. "Kan iemand even regelen dat betrokkenen weten hoe het zit en wat er van hen verwacht wordt? Het kan toch niet zo zijn dat wij Wmo-adviseurs werk te doen krijgen omdat vervoerseisen voor rolstoelen worden aangescherpt? Of heb ik ergens een aanvulling op mijn takenpakket gemist?"

Doordat dit laatste nogal wat haken en ogen – en geweigerde rolstoelreizigers - blijkt op te leveren, was het Platform genoodzaakt om de periode waarin 'ieder type rolstoel' mag worden vervoerd, met een jaar te verlengen. Want – zo legt de overkoepelende brancheorganisatie van rolstoelfabrikanten – Firevaned - uit op haar website: "Er zijn rolstoelgebruikers die niet tijdig kunnen beschikken over een rolstoel die een crashtest heeft doorstaan. Zij zouden niet vervoerd kunnen worden of zouden onnodig gebruik moeten maken van individueel vervoer. Verder zijn er opdrachtgevers die geen individueel vervoer faciliteren. Met deze opdrachtgevers willen we het gesprek aangaan om de noodzaak van veilig vervoer voor rolstoelgebruiker, medepassagiers en chauffeur duidelijk te maken. Hiervoor is meer tijd nodig. Vandaar dat besloten is de overgangstermijn met 1 jaar te verlengen tot 1 juli 2020."

Veel vragen

Op de website van Sociaal Fonds Taxi staat dezelfde mededeling, zij het in iets andere bewoordingen. Het roept echter de vraag op of de samenstellers van de herschreven Code zich vooraf wel hebben gerealiseerd of hun uitgangspunt inhoudt dat voorheen rolstoelgebruikers, medepassagiers en chauffeurs NIET veilig zouden zijn vervoerd. Deze mededeling suggereert dat immers.
Maar al jarenlang worden taxibusjes door ombouwers geschikt gemaakt om rolstoelers, andere passagiers en chauffeurs veilig te vervoeren. Daarbij gold (en geldt volgens de 'ombouwerswereld' nog steeds) de 'oorspronkelijke' Code VVR als leidraad. Met medeweten en in feite goedkeuring van de overheid, die deze uitgave tot 2010 heeft gesubsidieerd. Maar er zijn meer vragen. Véél meer. SFT komt zelf ook met een paar interessante. Bijvoorbeeld of iemand met twee geamputeerde benen in staat moet worden geacht zelfstandig over te stappen op een 'gewone' passagiersstoel. Het antwoord in SFT's 'Taxikrant' van april jl. luidt: "Wanneer deze persoon in een scootmobiel zit, mag hij niet mee wanneer hij niet zelfstandig kan overstappen in een gewone passagiersstoel. Maar wanneer er ook een opvouwbare rolstoel voorhanden is, mag hij via die opvouwbare rolstoel en de lift van het busje naar binnen worden gereden, dan overwippen op de gewone passagiersstoel en de scootmobiel mag dan mee – net als de opvouwbare rolstoel – als bagage".
Ook lazen we in die 'Taxikrant' de vraag "Wat kan

Bij de orthesebouwers

Rolstoelen worden niet altijd in een standaard fabrieksuitvoering gebruikt. Veel rolstoelgebruikers – waaronder heel veel jeugdigen én senioren – krijgen een speciale uitvoering. Orthesebouwers maken deze orthesen – een uitwendig gedragen hulpmiddel ter correctie van standafwijkingen of abnormale beweeglijkheid van gewrichten of van de wervelkolom - geheel op maat.
Deze specialisten in fijnmechanica hebben meestal een eenmansbedrijf zonder personeel. Zij krijgen hun opdrachten van zorgverzekeraars of van orthopedisch specialisten in ziekenhuizen – soms ook van Wro-autoriteiten – en passen de orthese volledig op de patiënt aan. Het maken van zo'n unieke orthese is een tijdrovend karwei. Van te voren maakt de orthesebouwer weliswaar maatschetsen, maar géén constructietekening zoals rolstoelfabrikanten dat meestal voor grote series doen. De eerste rolstoel van zo'n serie ondergaat dan de crashtest, waarop - bij een goede test - serieproductie volgt. De orthesebouwer doet dit dus niet. Hij of zij maakt die speciale orthese en plaatst hem op de (crashgeteste) rolstoel.
Maar nu ontstaat een (juridisch) probleem. Voldoet deze rolstoel nu aan de NEN-ISO 7176-19 norm? De basisstoel misschien wel maar de orthese niet. Eén van deze specialisten legt ons dit probleem voor: "Zorgverzekeraars willen dat de stoel/orthesecombinatie crashgetest wordt vanwege de invoering van de 'herschreven' Code VVR. Anders mag de stoel niet meer vervoerd worden. Maar er worden per stoel 50 tot 100 producten gemaakt en per orthesebouwer – waarvan er in Nederland meer dan 20 zijn – moeten dus duizenden tests worden uitgevoerd. Na de test kan de rolstoel/orthesecombinatie niet meer worden gebruikt. Dus moet men de orthese opnieuw bouwen op basis van een uitvoerige constructietekening. Kosten? Duizenden euro's en vele dubbele manuren plus enorme kostenposten voor de orthesebouwers."

de passagier doen als de rolstoel niet crashgetest is en hij/zij ook geen overstap kan maken?' Een beetje dezelfde vraag als hierboven gesteld maar met een heel ander antwoord. Namelijk: "Dan dient de passagier via de verstrekker of de leverancier de rolstoel te laten vervangen door een crashgeteste rolstoel om wel vervoerd te kunnen worden".
Bij de leveranciersorganisatie Firevaned zijn ze er al achter gekomen dat niet alle leveranciers of verstrekkers daaraan (willen) voldoen. Want die vragen zich inmiddels af wat er toch mis is met het werken volgens de 'oorspronkelijke' Code VVR...

Wat zeggen de belangenbehartigers?
Wij hebben aan de overkoepelende organisatie van (onder meer) rolstoelgebruikers Ieder(In) gevraagd wat zij van deze ontwikkeling vinden. "Ieder(in) zet zich als belangenbehartiger voor mensen met een beperking in voor het recht op vervoer van mensen die gebruik maken van een rolstoel," zegt woordvoerster Renée Tuijnman. "Dat recht geldt ook voor mensen die geen gecrashteste rolstoel hebben en die geen transfer naar de passagiersstoel kunnen maken. Wij begrijpen de zorgen van orthesebouwers en die van mensen met een aangepaste rolstoel. Er moeten dan ook duidelijke afspraken gemaakt worden het komende jaar."

"De ingangsdatum van de (door het Platform, red.) vernieuwde Code VVR is nu met een jaar opgeschort tot 1 juli 2020. Dat geeft betrokken partijen (fabrikanten, leveranciers, orthesemakers en gemeenten) een jaar de tijd om te zorgen dat iedereen die voor het vervoer een gecrashteste rolstoel nodig heeft, er ook een kan krijgen. Ieder(in) zit met al deze partijen om tafel."

Ieder(in) onderkent dat er veel belangen met deze nieuwe Code zijn gemoeid. "Voor Ieder(in) staat het belang van de rolstoelgebruiker voorop. Zolang mensen zo'n gecrashteste rolstoel niet kunnen krijgen, kan de (herziene, red.) Code VVR op dat punt niet gehandhaafd worden. Je kunt mensen nou eenmaal niet weigeren om vervoerd te worden, omdat de verstrekkende partij niet het juiste hulpmiddel kan leveren. Voor de rolstoelen die onmogelijk crashtestbestendig zijn te maken, is een uitzonderingsregeling nodig of solovervoer als alternatief." En: "Er is meer duidelijkheid nodig over het begrip 'crashgetest'. Met name wat dit betekent voor de veiligheid van mensen in de rolstoel".

Kort samengevat: de (door het Platform, red.) vernieuwde Code VVR geeft meer duidelijkheid over hoe veilig vervoer in een rolstoel eruit moet zien. Het recht om vervoerd te worden gaat voor, ook als rolstoelgebruikers niet op tijd gebruik kunnen maken van een gecrashteste rolstoel."

En wat zeggen de ombouwspecialisten?
Het probleem lijkt inmiddels minder te spelen bij de ombouwers. Directeur Joyce Rüttchen van Innotrans vertelt dat de vastzetsystemen gebaseerd zijn op de specifieke ISO-norm 10542 en getest – in het geval van Innotrans zelfs gecrashtest – door bevoegde instanties zoals de TÜV. Andere ombouwers hebben al eerder gewezen op het werken met de oorspronkelijke Code VVR als leidraad bij het aanpassen van auto's voor met name speciaal gebouwde rolstoelen en individueel gebruik.
Anders ligt het bij andere partijen in de rolstoelvervoerssector. Vanzelfsprekend hebben wij bij vele

Renée Tuijnman van Ieder(In): "Voor rolstoelen die onmogelijk crashtestbestendig zijn te maken, is een uitzonderingsregeling nodig of solovervoer als alternatief."

andere belanghebbenden in de sector doelgroepenvervoer geïnformeerd naar hun ervaringen. Vrijwel iedereen zegt "de laatste tijd overstelpt te zijn met vragen over de Code vanuit de taxisector." Maar opvallend genoeg wilden velen van hen niet met naam en toenaam reageren. Koudwatervrees of speelt hier iets anders?

Een enkeling merkt op dat in nieuwe bestekken van opdrachtgevers voor collectieve vervoerssystemen (zoals Wmo-vervoer) nu soms de (vernieuwde) Code VVR van het platform wordt aangehouden. Maar in het geval van contracten voor individueel vervoer kunnen die eisen niet worden gesteld. Anderen vragen zich af in hoeverre er wel voldoende controle is op het plakken van veiligheidsstickers – soms door rolstoelers zelf - op al dan niet voor veilig vervoer goedgekeurde rolstoelen. Iets wat door Firevaned in nadrukkelijk wordt afgekeurd.

Oplossing? Nee, meer verwarring
Bij het Platform Code VVR gaat men er van uit dat er in de komende twaalf maanden een oplossing wordt gevonden voor de gerezen problemen. Misschien doordat de Stichting Vast=Beter haar Code VVR uit de markt zal nemen?

Maar secretaris/penningmeester van de Stichting Vast=Beter ing. Ap Peters zegt dit niet van plan te zijn. Er is zelfs een nieuwe uitgave van die Code (2019/2020) beschikbaar op de website www.codevvr.nl die nog steeds is gebaseerd op dezelfde uitgangspunten als voorheen. Op deze website zijn ook alle totnogtoe verschenen versies beschikbaar zodat eenvoudig kan worden nagegaan of de Vast=Beter Code VVR 'verouderd' is zoals door het Platform in haar publicaties wordt gezegd.
In die nieuwe uitgave komt trouwens nog een pikant punt aan de orde, namelijk het recht op het gebruik van de naam 'Code VVR'. Wat blijkt? Die naam is namelijk na de overdracht van het beheer van de Code VVR door Vilans overgedragen aan Vast=Beter, die het copyright ervan heeft geregistreerd bij het Benelux Bureau voor het Intellectuele Eigendom. Maar Vilans heeft in 2014 aan de toenmalige Werkgroep Code VVR (onder leiding van SFT) gezegd geen bezwaar te hebben tegen het gebruik van de naam door deze Werkgroep (waar toen nog Vast=Beter deel van uitmaakte). Door alle intussen ontstane tegenstellingen rijst de vraag of

De onderbouwing van de voorgestelde wetswijziging

Stichting Vast=Beter stelt voor in het RVV, artikel 59, op te nemen welke eisen er gesteld worden aan de vastzetbaarheid van rolstoelen. Daardoor zal standaardisatie ontstaan en tegelijkertijd vervalt voor taxibuschauffeurs de verantwoordelijkheid om vooraf te controleren of een rolstoel veilig kan worden vervoerd. Gebleken is in de afgelopen jaren dat de rolstoelbranche er niet in is geslaagd om op vrijwillige basis eenduidige vastzetsystemen en gordeltoepassingen mogelijk te maken.
Daarom moet in bovengenoemd wetsartikel worden opgenomen dat "specifieke vastzeteisen gelden wanneer een rolstoel als zitplaats wordt gebruikt in een rolstoeltoegankelijk voertuig, welke eisen betreffen: de rolstoel moet voorzien zijn van vier herkenbare en eenvoudig bereikbare vastzetpunten en de constructie van de rolstoel mag een vrije gordelloop niet belemmeren."
Hiermee wordt de veiligheidsketen gesloten en verdwijnt de discussie tussen chauffeurs en rolstoelgebruikers.

• Ing Ap Peters (Stichting Vast=Beter): "Voor de NEN ISO 7176 19 geldt geen wettelijke verplichting. Wanneer een rolstoel er niet aan voldoet, moet hij toch in een busje met een wettelijk verplicht en goedgekeurd vastzetsysteem worden meegenomen."

'SFT: *Not amused*'

SFT-directeur Henk van Gelderen laat in een reactie weten 'niet vrolijk' te worden van ons onderzoek. Hij stelt dat de (taxi)branche haar eigen plan trekt als het gaat om het veilig vervoer van rolstoelinzittenden en medepassagiers.

• Drs Henk van Gelderen (directeur SFT): "De discussie over twee codes leidt af van de inhoud van de herziene Code."

het Platform wel gerechtigd is deze naam te gebruiken. De bewuste brief van Vilans aan de toenmalige Werkgroep – in bezit van de redactie – lijkt ook niet die specifieke toestemming aan het huidige Platform te geven.

Maar het kan ook anders

Ap Peters van Stichting Vast=Beter (sinds 1 januari 2019 is de stichting juridisch omgevormd van een advies- en voorlichtingscentrum in een non-profit organisatie en kenniscentrum) laat weten dat er mogelijkheden zijn om via een kleine toevoeging in de wetgeving tot een andere benadering te komen. "Wij van Vast=Beter hebben dat op basis van een technische veiligheidsketen aangetoond", zegt hij.

Door een kleine wijziging aan te brengen in artikel 59 van Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV, zie kader) wordt de industrie aangezet tot het oplossen van alle problemen rond het aankoppelen van rolstoelen, aldus deze nestor van het veilig vervoer van rolstoelen in taxibusjes.
"Ik denk dat toepassing hiervan al snel zal uitdraaien op standaardisatie waarmee de meeste problemen in het rolstoelvervoer kunnen worden opgelost," zegt Peters. "Vooral chauffeurs hoeven dan niet meer na te denken over technische details en kunnen eenvoudig alle soorten rolstoelen vastzetten. Vervoerders hoeven dan geen excuses meer te bedenken en de NEN-ISO 7176-19 kan weer worden gebruikt waarvoor hij is bedoeld, namelijk rolstoelleveranciers – ook orthesebouwers – de mogelijkheid geven te laten 'aantonen' dat hun product geschikt is om op de Europese markt te worden toegelaten."

De verwarring en onkunde rond het rolstoelvervoer in het doelgroepenvervoer leidt er toe dat passagiers geweigerd worden, dat chauffeurs tegen schrijnende situaties aanlopen en dat instanties de hakken in het zand zetten. Het is de vraag of de door Peters gewenste wetswijziging er komt. In ieder geval is het een traject van lange adem. En wat als de partijen weer eens de koppen bij elkaar zouden steken? Het gaat toch om het welzijn van de vervoerde rolstoelpassagier, nietwaar?

De kern van de zaak

Uit ons onderzoek is gebleken dat de Herziene Code VVR voor taxichauffeurs aanleiding kan zijn (en inmiddels regelmatig is) om rolstoelgebruikers 'botweg' te weigeren. Want de rolstoel heeft geen crashtest-sticker.
Vanuit de gedachte dat taxivervoer voor doelgroepen veelal gesubsidieerd wordt door zorgverzekeraars en WMO-instanties lijkt de rol van taxibedrijven een dienstverlenende te zijn. Waarbij minder mobiele mensen vervoerd worden in speciaal aangepaste voertuigen (busjes) met ruimte voor rolstoel(en). Voor een veilig vervoer worden vastzetsystemen toegepast die aan specifieke normen moeten voldoen. De taxiwereld bekostigt die busjes. Nu lijken de rollen te zijn omgedraaid. Rolstoelbezitters moeten zorgen dat ze óf een crashgeteste stoel hebben óf op een gewone passagiersstoel kunnen zitten. Daarmee is de veiligheidseis verschoven van de taxichauffeur (goed materieel en goede rijvaardigheden) naar de rolstoelbezitter (materiaal gebruiken dat bij een een noodstop niet uit elkaar valt).

Deze verschuiving ontlast mogelijk taxibedrijven van bepaalde verantwoordelijkheden – chauffeurs hoeven geen discussies meer aan te gaan met rolstoelers die niet in de gordel willen, bijvoorbeeld – maar legt gebruikers van dit specifieke doelgroepenvervoer grote(re) verantwoordelijkheden op. Zij moeten namelijk bewijzen dat zij geen gevaar vormen voor de bus en haar passagiers ingeval de chauffeur ervan bij een noodsituatie wordt betrokken.
Wmo-adviseurs melden intussen dat zij aanvragen krijgen voor 'individueel rolstoelvervoer zonder medepassagiers'. Hoe dat ingevuld moet worden, weet nog niemand (zie ook het kader). Wmo-autoriteiten lijken er een antwoord op te hebben, namelijk door alle door hen verstrekte rolstoelen te laten vervangen door gloednieuwe. Zoals in het werkgebied van de gemeente Alkmaar en haar buurgemeenten. Zorgverzekeraars lijken de ontwikkelingen af te wachten.

• Tijdens de opleidingen voor taxichauffeurs in het doelgroepenvervoer wordt veel aandacht besteed aan het veilig vervoeren van rolstoelgebruikers.