

NOTITIE

Onderwerp: Scootmobiel en gebruik rolstoellift, Rijdende Rechter

Datum: 22 september 2025

Inleiding:

De Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden (Code VVR) is een leidraad voor het veilig vervoeren van rolstoelgebruikers en scootmobielen in het doelgroepenvervoer. De Code VVR is opgesteld met medewerking van diverse partijen waaronder de branchevereniging hulpmiddelen, vakbonden, Taxikeurmerk en Sociaal Fonds Mobiliteit. Het merendeel van opdrachtgevers in het doelgroepenvervoer, waaronder Avan, verplichten haar vervoerders te handelen volgens de bepalingen in de Code VVR.

Het algemene uitgangspunt is dat de rolstoellift uitsluitend wordt gebruikt door reizigers die afhankelijk zijn van een rolstoel, die ook tijdens de rit zittend in de rolstoel worden vervoerd. Het gebruik van de rolstoellift om reizigers staand het voertuig te laten betreden is in feite niet toegestaan. De Code VVR maakt daarvoor een uitzondering voor scootmobielpassagiers. Avan staat deze uitzondering niet toe. De tekst in de Code VVR staat het volgende daartoe opgenomen:

“Een scootmobiel wordt verstrekt als iemand nog in staat wordt geacht een beperkte afstand te lopen. Dat betekent dat de scootmobielpassagier ook in staat wordt geacht een overstap naar en van een reguliere zitplaats te maken. Vanwege de veiligheid dient de scootmobielpassagier buiten het voertuig af te stappen en – met enige hulp – het voertuig via de reguliere ingang te betreden. De scootmobiel kan mogelijk als bagage worden meegenomen, mits deze door de chauffeur goed vastgezet kan worden.

De chauffeur is verantwoordelijk voor het in- en uitrijden van een scootmobiel. De chauffeur laat de passagier daarom buiten het voertuig uitstappen en begeleidt hem/haar via de normale ingang naar een vaste zitplaats. De chauffeur duwt de scootmobiel vervolgens “op handkracht” via de lift naar binnen en zet deze vast als bagage.

Mocht de passagier niet in staat zijn de trap of opstap te nemen, dan kan ervoor gekozen worden hem of haar staand op de lift het voertuig te laten betreden. Daarbij is het een absolute voorwaarde dat de chauffeur de passagier zeer goed begeleidt. De chauffeur zorgt ervoor dat de passagier zich goed vasthoudt aan een handrail, gaat zelf mee op het platform, houdt zichzelf goed vast en biedt extra bescherming aan de passagier! Een vervoerder kan ervoor kiezen een eenvoudige rolstoel ter beschikking te stellen om de passagier in het voertuig te rijden, echter dit kost veel extra tijd. Als deze werkwijze niet mogelijk is, zal een rit geweigerd worden.”

De Code VVR staat dus toe dat in die gevallen dat een scootmobielpassagier niet in staat is de trap of opstap te nemen ervoor gekozen kan worden deze, onder begeleiding, staand op de lift het voertuig te laten betreden. Uit veiligheidsoverwegingen (ervaringen uit het verleden) staat Avan dit echter niet toe.

1 Casus Rijdende Rechter, zittend op scootmobiel gebruik maken van de rolstoellift

Een Avan reiziger, ook scootmobielgebruiker, heeft via de Rijdende Rechter (RR) aanhangig gemaakt dat hij zittend op de scootmobiel via de rolstoellift het voertuig wil betreden. De RR heeft naar aanleiding daarvan op 12 mei 2025 geconcludeerd dat het niet toestaan van het zittend op de scootmobiel gebruik maken van de rolstoellift uit oogpunt van veiligheid geen verboden onderscheid is. De bepalingen

daarover in de Code VVR zijn dus niet strijdig met geldende wet- en regelgeving. Wel geeft de RR Avan in overweging om waar mogelijk rekening te houden met passagiers die in toenemende mate moeite hebben de instap te maken en daardoor gebruik zouden moeten maken van een rolstoel om de taxi te betreden en daartoe een rolstoel meer te nemen en haar planning en taxibus daarop in te richten.

Avan werkwijze voor reizigers met instapproblemen t.g.v. hoge instap

Avan is er zich terdege van bewust dat door fysieke problemen een deel van haar reizigers moeite heeft om het hoogteverschil te overbruggen tussen straatniveau en de vloer van de rolstoelbus. Naar verwachting zal dit probleem zich ook vergroten door de toenemende vergrijzing, maar ook door de inzet van zero emissie rolstoelbussen waarbij vanwege het accupakket sprake is van een hogere bodemvrijheid.

Avan houdt al rekening met reizigers die moeite hebben met de instaphoogte. Avan hanteert daartoe de aanvullende indicatie "Taxi personenauto". Is deze aanvullende indicatie aangevinkt dan komt een taxi personenauto voorrijden waarbij de instaphoogte geen issue is. Resteert een mogelijk alternatief te bieden voor de scootmobiel gebruiker die fysiek onvoldoende in staat is het hoogteverschil via de zijdeur te overbruggen.

2 Scootmobiel gebruiker en instapproblemen t.g.v. hoge instap alternatieven

Voor het vervoeren van een scootmobiel is de inzet van een rolstoelbus vereist. De indicatie "Taxi personenauto" is daardoor voor de scootmobiel gebruiker, die problemen heeft met de hoge instap, geen optie. Een optie om twee voertuigen in te zetten, een personenauto voor de reiziger en een rolstoelbus voor het vervoer van de scootmobiel, is logistiek en financieel niet handig. Voor andere alternatieven, zoals het toestaan dat een reizigers staand gebruik maakt van de rolstoellift of het bieden van de voorziening instaprolstoel heeft de Vervoersorganisatie ervaringen gedeeld. Daartoe is contact opgenomen met opdrachtgevers in het doelgroepenvervoer die wel toestaan dat, binnen de werkingssfeer van de Code VVR, scootmobiel gebruikers, staand op de rolstoellift, het voertuig te laten betreden. Uitgaande van de afgelopen jaren zijn daarbij geen incidenten bekend.

Ook is gesproken met vervoerders die uitvoering geven aan het gebruik van de rolstoellift bij staande reizigers. Zij spreken van positieve ervaringen en dat, onder voorwaarden van een duidelijke chauffeursinstructie, sprake is van een uiterst beperkt risico. Ook geven vervoerders aan deze mogelijkheid niet enkel te bieden aan scootmobiel gebruikers, maar ook aan reizigers die om fysieke redenen moeite hebben met de overbrugging van het hoogteverschil. Met name voor het vervoer in het kader van dagbesteding wordt hiervan gebruik gemaakt.

Ook is met opdrachtgevers en vervoerders gesproken die ervaring hebben met het meenemen van een zogenaamde instaprolstoel in samenhang met het verbod om staand op de rolstoellift het voertuig te betreden. Daarbij is sprake van uiterst incidenteel gebruik. Mede gelet op de gedeelde ervaringen is de

Vervoersorganisatie geen voorstander van het uitrusten van rolstoelbussen met een instaprolstoel. Onder meer gebaseerd op de navolgende argumenten.

1. Uit oogpunt van veiligheid is de algemene ontwikkeling erop gericht geen losse elementen (hulpmiddelen) te gebruiken die onderdeel zijn van de vaste inrichtingseisen van voertuigen. Losse elementen genereren een extra onveiligheid voor reizigers in de voertuigen in geval van noodstop of aanrijdingen. Voorheen waren rolstoelbussen uitgerust met losse elementen om rolstoelen vast te zetten in de voertuigen. Momenteel worden uitsluitend rolstoelbussen ingezet waarbij de noodzakelijk hulpmiddelen vast verbonden zijn aan het voertuig. In die zin is de Vervoersorganisatie geen voorstander om een los element, de instaprolstoel, toe te voegen aan de inrichting van rolstoelbussen.
2. Uiteraard zijn voorzieningen beschikbaar om een instaprolstoel veilig in een rolstoelbus te bevestigen. Hiervoor dienen echter twee vaste zitplaatsen permanent uit het voertuig te worden verwijderd. Rolstoelvoertuigen zijn over het algemeen uitgerust met 8 vaste zitplaatsen waarbij, naargelang er rolstoelen worden vervoerd, zitplaatsen “weggekapt” kunnen worden. Het wegklappen van een vaste zitplaats is een eenvoudige, door de chauffeur te verrichten, handeling waardoor de voertuigen maximaal flexibel kunnen worden ingezet. In het geval voertuigen uitsluitend worden ingezet voor het vraagafhankelijk vervoer zal, door het gemis van twee vaste zitplaatsen, sprake zijn van enig logistiek ongemak. Het logistiek ongemak zal fors toenemen in die gevallen dat ook een scootmobiel vervoerd wordt. In dat geval zal dit ten koste gaan van vijf vaste zitplaatsen. Twee voor de instapstoel, twee voor de scootmobiel en een voor de reiziger.
3. Het steven is, en momenteel ook de uitvoering binnen Avan, voertuigen volgtijdelijk voor diverse vervoerssoorten in te zetten, zoals leerlingenvervoer en dagbesteding. Het gemis van twee vaste zitplaatsen zal in die gevallen leiden tot fors logistiek ongemak en de inzet van extra voertuigen (en extra kosten).
4. In de gevallen dat opdrachtgevers werken met een instaprolstoel wordt onder meer om bovenstaande redenen gekozen om een zeer beperkt aantal rolstoelbussen uit te rusten met deze voorziening. Dit vergt een extra logistieke inspanning, zeker in combinatie met die gevallen dat sprake is van een korte vooraanmeldtijd van rit. Ook is de ervaring dat door wijzigingen in de voertuiginzet de kans op fouten toeneemt, waardoor niet het juiste voertuig komt voorgereden.

3 Adviezen van de Vervoersorganisatie

De Vervoersorganisatie adviseert:

1. Om, mede gelet op uitspraak van de Rijdende Rechter en binnen de werkingssfeer van de Code VVR, het niet toe te staan dat gebruikers van een scootmobiel zittend op de scootmobiel gebruik maken van de rolstoellift.
2. Om, binnen de werkingssfeer van de Code VVR toe te staan dat gebruikers van een scootmobiel, die fysiek onvoldoende in staat zijn het hoogteverschil via de zijdeur te overbruggen, staand de rolstoellift gebruiken voor het betreden van het voertuig.
3. Om, binnen de werkingssfeer van de Code VVR toe te staan dat reizigers, die fysiek onvoldoende in staat zijn het hoogteverschil via de zijdeur te overbruggen, staand de rolstoellift gebruiken voor het betreden van het voertuig. Daarbij heeft het de voorkeur dat deze reizigers reizen met gebruikmaking van een taxi personenauto en daartoe de aanvullend indicatie "Taxi personenauto" wordt aangevinkt.
4. De voorziening instaprolstoel niet te bieden. Het staand gebruik maken van de rolstoellift wordt als veilig alternatief beschouwd. Het veiligheidsrisico van eventueel losse elementen in het voertuig wordt hiermee geëlimineerd. De (forse) logistieke belemmeringen worden hiermee voorkomen.

4 Implementatie

- Ten aanzien van punt 1: Dit betreft continuering van het huidige beleid. Een implementatietermijn is niet van toepassing.
- Ten aanzien van de punten 1 en 2: De verwachting is dat de implementatietermijn beperkt is. Een deel van de vervoerders heeft al ervaring met reizigers staand op de rolstoellift het voertuig laten betreden. Mogelijk is sprake van een aanvullende (het) instructie voor chauffeurs. Implementatie in de loop van Q1 2026 lijkt reëel.
- Ten aanzien van punt 4: Mocht besloten worden tot het alsnog bieden van de voorziening instaprolstoel dat dienen hiertoe de huidige afspraken te worden aangepast met daarbij het inzichtelijk maken van meerkosten. Het ombouwen van rolstoelenbussen zal worden ingepland. Ervan uit gaande dat vervoerders instemmen met de voorgenomen veranderingen zal rekening gehouden dienen te worden met een looptijd van tenminste 6 maanden.

5 Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer (RAD)

Bovenstaande is ter advisering op 31 juli jl. voorgelegd aan de RAD. Op 18 september jl. is het advies ontvangen. De RAD geeft daarbij aan dat de veiligheid voor zowel de passagier als de chauffeur voorop staan. De RAD kan zich vinden in de motivatie op de voorziening instaprolstoel niet te bieden. Wel adviseert de RAD positief over de mogelijkheid om reizigers staand gebruik te mogen laten maken van de rolstoellift overeenkomstig de bepalingen in de code VVR.