



MRDH

Postbus 21012
3001 AA Rotterdam

ILT
Afdeling veilige Mobiliteit
Team Spoor personen- en
goederenvervoer

www.ilent.nl

Contact Algemeen
Meld- en Informatiecentrum
T 088 489 00 00

Datum
9 augustus 2019

Ons Dossier
ILT-2019/388082

Contactgegevens inspecteur:

Onderwerp: Onderzoeksmethodiek HTM vervoer elektrische rolstoel in OV-bussen.

Verstrekking

Aan: MRDH
Van: [redacted] senior inspecteur ILT
Betreft: Onderzoeksmethodiek HTM inzake vervoer elektrische rolstoelen in OV-bus.
Datum: 09-08-2019
Bijlage: Geen

Aanleiding onderzoek

HTM Personenvervoer N.V. / HTMbuzz B.V. (hierna: HTM) verbiedt al enige jaren de toegang van elektrische rolstoelen in de OV bus. HTM is van mening dat het vervoer van personen in een elektrische rolstoel gevaar oplevert voor de rolstoelgebruiker zelf, medepassagiers en het rijdend personeel. HTM laat elektrisch aangedreven rolstoelen niet toe in OV-bussen op grond van artikel 4.17 van de Algemene voorwaarden stads- en streekvervoer 2015. Hierin is bepaald dat elektrische rolstoelen niet in de bus mogen.

Voorall¹ is van mening dat HTM discrimineert en heeft Het College voor de Rechten van de Mens op 17 november 2015 gevraagd om een uitspraak.

Op 12 mei 2016 oordeelde het College²: *"HTMbuzz B.V. maakt verboden onderscheid op grond van handicap of chronische ziekte"*.

In de beoordeling werd ondermeer gesteld dat *"de busmaatschappij niet aantoonde dat het niet veilig is om mensen in een elektrische rolstoel mee te nemen. De busmaatschappij baseerde zich hiervoor op een inschatting. Dit is onvoldoende voor een geslaagd beroep op de veiligheidsexceptie"*.

HTM heeft in de periode april 2016 – november 2018 zelf onderzoek gedaan in drie testfasen. Van elke testfase is een uitgebreide Risico- inventarisatie en - evaluatie opgesteld in rapportvorm. De eindconclusie van HTM luidt dat de huidige rolstoelvoorzieningen in de stadsbussen niet toereikend zijn om veilig vervoer van elektrische rolstoelen mogelijk te maken. Op basis van deze onderzoeken handhaaft HTM haar standpunt dat de betreffende HTM stadsbussen niet geschikt zijn voor het veilig vervoeren van elektrische rolstoelen.

¹ Voorall: Organisatie die opkomt voor de belangen van mensen met een lichamelijke-, verstandelijke- of zintuiglijke beperking en/of een chronische ziekte in Den Haag. Ook voor de organisaties die zich sterk maken voor hun belangen, maar ook degenen die zich daarbij niet hebben aangesloten.

² <https://mensenrechten.nl/nl/oordeel/2016-39>

Onderzoeksvraag

MRDH³ als concessieverlener / opdrachtgever voor het door HTM uit te voeren openbaar vervoer per bus, heeft hierbij aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna ILT) de onderzoeksvraag geformuleerd:

ILT
Afdeling: veilige Mobiliteit
Team: Spoor personen- en
goederenvervoer

Heeft het door HTM zelf ingestelde onderzoek plaatsgevonden zonder vooringenomenheid en kan het de status van 'onafhankelijk onderzoek' krijgen?

Datum
9 augustus 2019

Hiertoe zijn enkele gespecificeerde vragen opgesteld:

- 1) Heeft de selectie van de gebruikte E-rolstoelen correct plaatsgevonden?
- 2) Is de keuze voor snelheden correct of is de praktijksituatie gunstiger of juist slechter?
- 3) Is de keuze proeven te doen door de E-rolstoel vast te zetten en/of los te vervoeren juist?
- 4) Is de keuze voor een pop / het dode gewicht juist?
- 5) Is de keuze voor boogstralen correct of komen er in de praktijksituatie scherpere – of juist minder scherpe bogen voor?
- 6) Is het te rechtvaardigen dat noodstoppen zijn uitgesloten bij het doen van de proeven?
- 7) Zijn alle varianten en testen vergelijkbaar uitgevoerd?
- 8) Zijn de proeven reproduceerbaar?

Auditteam ILT

- ██████████, inspecteur / auditor
- ██████████, inspecteur / landelijk coördinator busvervoer

Onderzoek

1) Heeft de selectie van de gebruikte E-rolstoelen correct plaatsgevonden?

Ja: Er zijn drie verschillende typen elektrische rolstoelen gebruikt bij de testen. Hierbij is rekening gehouden met de positie van de stuur- c.q. zwenkwielen. Bij 1 type (Puma 40) zijn deze aan de achterzijde van de rolstoel gepositioneerd. Bij 2 andere types (Puma 20 en Puma YeS) zijn de stuur- c.q. zwenkwielen aan de voorzijde gepositioneerd. De drie rolstoelen zijn qua gewicht afwijkend: Respectievelijk 126 kg, 116 kg en 112 kg. Naar de mening van het auditteam is de keuze representatief voor het algemeen gebruik van elektrische rolstoelen en is er een correcte selectie toegepast in soort en gewicht.

2) Is de keuze voor snelheden correct of is de praktijksituatie gunstiger of juist slechter?

Ja: Tijdens de testritten is deelgenomen aan het normale dagelijkse verkeer met de daarbij behorende snelheden. Dit blijkt uit meerdere video beelden die aan het auditteam gepresenteerd zijn. Er is ook een aantal testen uitgevoerd (zoals noodremmingen) op een industrieterrein en op een parkeerplaats. Alle testritten zijn overdag bij droge en heldere weersomstandigheden uitgevoerd met het normale dagelijkse verkeersaanbod. De praktijksituatie kan slechter worden door duisternis en/of slechte weersomstandigheden.

³ MRDH: Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Organisatie in het grootstedelijk gebied met 23 gemeenten welke van het Rijk de status van vervoerregio heeft gekregen. MRDH is concessieverlener en opdrachtgever voor het regionale – en stedelijke openbaar vervoer.

3) Is de keuze proeven te doen door de E-rolstoel vast te zetten en/of los te vervoeren juist?

Ja: De proeven zijn uitgevoerd met materieel dat dagelijks wordt ingezet en dus representatief is voor de bussen die in de testperiode het OV uitvoeren. In deze bussen is ruimte beschikbaar om een rolstoel inclusief de gebruiker te "parkeren". Hierbij is een standaard (auto) heuprolgordel gemonteerd die gebruikt dient te worden. In een bus die specifiek gekeurd is voor het OV (o.a. met staanplaatsen) is er geen wettelijke draagplicht voor gordels. Het gebruik van een gordel door een rolstoelgebruiker op de opstelplek ligt voor de hand maar is niet verplicht. Het is juist geweest om de testen uit te voeren met zowel een vastgezette – als een losstaande E-rolstoel. Immers in de praktijk kunnen beide situaties voorkomen doordat gebruikers een eigen afweging maken om de rolstoel al dan niet vast te zetten met de beschikbare heuprolgordel. Hierdoor zijn de omstandigheden tijdens het vervoer goed nagebootst.

4) Is de keuze voor een pop / het dode gewicht juist?

Ja: Men heeft hiervoor op 2 testdagen een massa genomen van 100 kg bestaande uit 5 zakken met zand à 20 kg. Op testdag 3 is een dummypop gebruikt waarvan de benen en lijf gevuld waren met zand tot een totaal gewicht van 90 kg. In beide gevallen ligt het gemiddelde zwaartepunt van het geheel lager dan bij de situatie met een mens als rolstoelgebruiker. Dit betekent dat de rolstoel minder snel de neiging heeft om te kantelen of in beweging te komen bij de configuratie met een gesimuleerd persoon. Een rolstoel met een mens als gebruiker zal door het hoger gelegen gemiddelde zwaartepunt eerder in beweging komen en/of kantelen. Hiermee kan rekening gehouden worden in de beoordeling van de testresultaten. Voor representatieve testsituaties is het juist om een persoon in de rolstoel te simuleren.

5) Is de keuze voor boogstralen correct of komen er in de praktijksituatie scherpere – of juist minder scherpe bogen voor?

Ja: In de testen zijn met de bus alle relevante verrichtingen uitgevoerd die voorkomen bij normale inzet. Hierbij heeft het auditteam ook een presentatie en filmopnames gezien. Dit betrof het wegrijden / optrekken, het remmen / stoppen en het nemen van bochten en rotondes. Hierbij zijn representatieve rijtesten gehouden op de openbare weg met normale verkeersdruk (OV lijn 18), op een industrieterrein en op een parkeerplaats.

6) Is het te rechtvaardigen dat noodstoppen zijn uitgesloten bij het doen van de proeven?

Ja: In verband met de veiligheid van de testteams en overige weggebruikers zijn er geen noodstoppen (paniekstoppen) en noodremmingen (harde remmingen) uitgevoerd op de openbare weg. Wel zijn er noodremmingen uitgevoerd op parkeer- en industrieterreinen. Bij deze noodremmingen bleek duidelijk dat de vastgezette E-rolstoelen gingen bewegen en op het middenpad terechtkwamen. Dit leverde een behoorlijk ongevalsrisico op voor zowel de gebruiker als de overige passagiers en personeel. Bij een volledige noodstop (paniekstop) is dit risico aanmerkelijk groter omdat de bus maximaal blijft vertragen tot stilstand.

7) Zijn alle varianten en testen vergelijkbaar uitgevoerd?

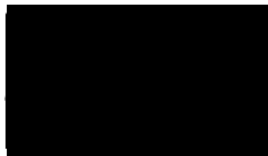
Ja: Er is gebruik gemaakt van een testmatrix met omstandigheden die representatief zijn voor het dagelijks vervoer in het OV. De testen zijn vergelijkbaar uitgevoerd. Het potentieel gevaar is in kaart gebracht door beoordeling van de risico's en het gevolg. Er is een gedegen risicobeoordeling uitgevoerd uitgaande van de kans van optreden en inschatting van de ernst van de gevolgen.

8) Zijn de proeven reproduceerbaar?

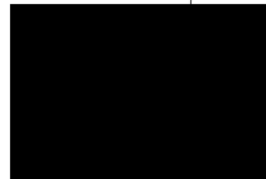
Ja: De proeven zijn uitgevoerd met HTM-materieel en grotendeels op de openbare weg. De gebruikte rolstoelen zijn door een derde partij ter beschikking gesteld. Indien van dezelfde elektrische rolstoelen gebruik wordt gemaakt zijn de proeven reproduceerbaar.

Conclusie

Het auditteam constateert dat het totale onderzoek zonder vooringenomenheid en naar eer en geweten heeft plaatsgevonden. Met het ter beschikking staande materiaal, zowel bussen als elektrische rolstoelen, is getest in normale gebruiksomstandigheden. Hierbij is voldoende aandacht besteed aan manoeuvres waarbij grotere belastingen optreden. Een andere opzet van het totale onderzoek had hoogstwaarschijnlijk niet tot andere conclusies geleid. Ongeacht de bevindingen door HTM zelf concludeert het auditteam dat er sprake is van een gedegen en objectieve onderzoeksmethode.



Inspecteur ILT



Inspecteur ILT