

Rijden met een beperking

SAMEN op zoek naar mogelijke OPLOSSINGEN

Wie die door ziekte of een ongeval structureel beperkt raakt, kan niet zonder meer weer achter het stuur kruipen. Het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) moet in veel gevallen eerst bepalen of mensen rijgeschikt zijn. Gelukkig kunnen mensen met een beperking door training, autoaanpassingen of orthopedische hulpmiddelen vaak toch hun rijbewijs halen of behouden. De kans op werkbehoud neemt daardoor toe.

TEKST | Diederik Wieman

Van astma en autisme tot waanvoorstellingen en ziektes van het centrale zenuwstelsel. De 'Regeling eisen geschiktheid' die de overheid heeft opgesteld, bevat een lange lijst met aandoeningen die verkeersdeelname in de weg kunnen staan. Daar zitten voor de hand liggende redenen tussen zoals lichamelijke handicaps, visusbeperkingen, neurologische aandoeningen en geneesmiddelengebruik. Maar ook aandoeningen die je niet direct met rijgeschiktheid associeert. Denk aan veelvoorkomende condities als ADHD, hypertensie, diabetes of angststoornissen. Arbeidsdeskundigen krijgen in hun praktijk regelmatig te maken met cliënten die door ziekte of een ongeval een probleem hebben met vervoer. Vaak is het probleem tijdelijk, en kan dus ook een tijdelijke oplossing gekozen worden om van en naar het werk te komen. Zoals een taxi of collega die bereid is om een lift te geven. Anders wordt het wanneer de ziekte chronisch of progressief is, of wanneer iemand door een ongeval blijvend beperkt raakt en daardoor geen rijbewijs kan halen of het rijbewijs kwijtraakt.

Praktische rijgeschiktheid

Wie over zijn of haar rijgeschiktheid twijfelt, kan voor advies naar het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen. Dit is overigens geen wettelijke, maar een morele verplichting. Het CBR is de aangewezen instantie die beoordeelt of iemand wel of niet het rijbewijs mag halen of behouden. Het sleutelbegrip daarbij is praktische rijgeschiktheid. 'Je bent praktisch rijgeschikt wanneer je ondanks beperkingen in motoriek, ogen of hersenen toch in staat bent om alle rijtaken in het verkeer veilig uit te voeren', vertelt Helmut van der Smitte, een van de deskundigen praktische rijgeschiktheid (DPR) bij het CBR. De DPR neemt rijgeschiktheidstesten af en stelt



John Koopman in een aangepaste bestelbus

bijvoorbeeld voor mensen met een beperkt gezichtsveld. Zij kunnen bij Koninklijke Visio of bij een in visuele problematiek gespecialiseerde rijsschool een kijkstrategie training volgen om het gezichtsveldverlies te compenseren. Maar het kan ook zijn dat een technische aanpassing van de auto nodig is of dat een bestuurder een orthopedisch hulpmiddel nodig heeft.'

Specialisten

Of je nu een beperking hebt of niet: ieder traject tot verkrijging of behoud van het rijbewijs begint bij het invullen van een gezondheidsverklaring. Wie een of meer van de vragen met "ja" beantwoordt, krijgt van het CBR een verzoek om naar een arts of specialist te gaan. Deze vult vervolgens een vragenlijst van het CBR in. De behandelend arts van het CBR verzamelt de medische informatie conform de Regeling eisen geschiktheid, die precies aangeeft bij welke aandoening welke informatie aangeleverd moet worden. Als er geen medische zaken zijn die de rijgeschiktheid in de weg zitten, maar er wel beperkingen zijn in zien, denken of doen, verwijst de medisch adviseur het dossier naar de DPR. Daarvan zijn er 33, die vaak ook nog een extra specialisme hebben. Zo zijn er DPR's gespecialiseerd in het afnemen van rijgeschiktheidstesten van mensen die een bril dragen met een biotische telescoop (zie kader). Ook is er een groep DPR's gespecialiseerd in het afnemen van tractor rijgeschiktheidstesten. Aan Groep 2 rijbewijzen (onder meer vrachtwagens) worden zwaardere medische en praktische rijgeschiktheidseisen gesteld. Ook daar is een aantal DPR's in gespecialiseerd. En dan zijn er specialisten die tests afnemen van mensen op een aangepaste motor. Tot slot zijn er de hightech specialisten die rijgeschiktheidstesten afnemen van mensen die in een auto rijden met softwarematig aangestuurde aanpassingen zoals joystick-besturing.

Rijtest

De DPR beoordeelt eerst het dossier en nodigt vervolgens de aanvrager uit. 'Het liefst zien we dat de mensen met hun eigen auto komen. Maar soms zie je al aan de medische gegevens dat een aanpassing nodig is. In dat geval nemen we eerst contact op met de persoon in kwestie. Vaak hebben ze zelf al nagedacht of is er al contact met een auto-aanpasser of rijsschool. Is het complexer dan komen ze voor een informatief gesprek. Daarin bespreken we wat er nodig is en wie daarbij kan helpen.'



Helmut van der Smitte, een van de deskundigen praktische rijgeschiktheid bij het CBR

Als alles geregeld is kan de aanvrager rijlessen gaan nemen in een aangepaste auto. Zodra er voldoende vaardigheden zijn neemt de DPR een rijtest af. 'We beoordelen dan of de bestuurder de aangepaste auto net zo veilig kan besturen en bedienen als iemand zonder handicap en dat het autorijden niet ten koste gaat van de aandacht voor het verkeer. Want zolang het besturen en bedienen extra aandacht blijft vragen, kunnen in het verkeer gevaarlijke situaties ontstaan.' Pas wanneer er sprake is van voldoende praktische rijgeschiktheid kan het rijexamen worden aangevraagd. 'Wij zijn dus geen examinatoren', benadrukt Van der Smitte. 'Onderzoek bij ons kan uit meerdere rijtesten bestaan. Eerst om te kijken wat je nodig hebt, daarna om te zien hoe je rijlessen vorderen en om de rijbewijscoderingen vast te stellen. Vaak is er nog een vervolgetraject, zeker wanneer je met een joystick moet leren rijden. Verwacht dan niet dat je met vijf lessen klaar bent.'



WAT KUN JE AAN EEN AUTO AANPASSEN?

Voor veel mensen is het hebben van een auto essentieel om zelfstandig te kunnen leven en werken. Voor mensen met een handicap kan het echter moeilijker zijn om een auto te besturen of erin te reizen. Gelukkig zijn er uiteenlopende autoaanpassingen waarmee gehandicapten veilig en comfortabel kunnen reizen. Dit zijn veel voorkomende aanpassingen:

- Handbediening voor gas en rem
- Gaspedaal links
- Stuurknoppen (met geïntegreerde bedieningsfuncties)
- Joystick besturing
- Draaistoelen
- Verlaagde vloeren
- Rolstoelliften
- Automatische deuren



Links: aangepaste besturing en bediening. Rechts: lift om rolstoel in de auto te tillen.



Het uitgangspunt van het CBR is de klant zo goed mogelijk te helpen. 'Samen ga je op zoek naar oplossingen. En daar komen we vaak heel ver mee. Als het dan uiteindelijk toch niet lukt, weet de klant dat er ook echt alles aan gedaan is. Dat maakt de acceptatie op zo'n moment ook gemakkelijker.'

Gedeeltelijk oplossen

Soms lukt het inderdaad niet om het rijbewijs te halen, of wordt het rijbewijs ongeldig verklaard. Zoals bij progressieve spierziektes. Van der Smitte: 'Je kunt gaandeweg problemen nog oplossen, maar op een gegeven moment houdt het op.' Om die reden heeft het rijbewijs van mensen met progressieve neurologische aandoening een geldigheid van 1, 3 of 5 jaar. Aan het eind van zo'n termijn wordt een verslag van de specialist gevraagd. 'Als die aangeeft dat er progressie is, moet je opnieuw een rijtest afleggen, want een klein beetje progressie kan al grote gevolgen hebben wanneer je met een joystick rijdt.' Bij andere aandoeningen heeft het rijbewijs een normale geldigheid. 'Van iemand met een dwarslaesie die verder

gezond is, verslechtert de situatie niet omdat er geen sprake is van een progressieve aandoening.'

Beroepsvervoer

Extra zware eisen worden gesteld aan mensen die beroepsmatig aan het verkeer deelnemen, zoals taxi- en buschauffeurs, rijinstructeurs of vrachtwagenbestuurders. Wie aangepast moet rijden door functiebeperkingen voortvloeiend uit diverse neurologische aandoeningen krijgt bij gebleken geschiktheid daarom een rijbewijs B met code 100, dat betekent uitsluitend privégebruik. 'De wetgever heeft namelijk beslist dat het risico voor de verkeersveiligheid in deze gevallen groter is als je langdurig achter het stuur zit. Er zijn wel uitzonderingen. In dat geval mag de bestuurder vier uur per dag zakelijk rijden, zolang het niet gaat om betaald personenvervoer of het doen rijden onder toezicht (instructeur en examinator).' Wie aangepast moet rijden is ongeschikt voor het Groep 2 rijbewijs, waarvoor zowel de medische als praktische normen strenger zijn. Een van de eisen is dat de chauffeur met beide armen actief moet kunnen

BRIL MET BIOPTISCHE TELESKOOP

De bioptische telescoop is een kleine telescoop die bovenin het rechter- of linker brillenglas geplaatst wordt. De telescopievergroting is 2 tot 4 keer en is daardoor nuttig voor betere waarneming

op afstand. De gebruiker kijkt het grootste deel van de tijd door de normale brillenglazen. Een korte knikbeweging volstaat om via de telescoop informatie op afstand te zien. Dankzij deze vinding kunnen ook

mensen die onvoldoende gezichtsscherpte hebben met een gewone bril of lenzen, een rijbewijs halen. Bestuurders moeten wel een certificaat halen om ermee te mogen rijden.

sturen. 'Toch zijn er ook hier ontwikkelingen' vertelt Van der Smitte. 'Volvo heeft bijvoorbeeld Dynamic Steering ontwikkeld (zie kader) waardoor je achter het stuur geen spoorvorming meer voelt en de impact van windvlagen en klapbanden worden opgevangen. Het CBR gaat met de techniek mee, waardoor een bepaalde groep mensen toch weer mogelijkheden heeft. 'We hebben al een paar mensen gehad met functieverlies van een arm, die blij zijn dat ze nu toch weer hun beroep als vrachtwagenchauffeur kunnen uitoefenen.' Ook bij motoraanpassingen volgt het CBR de technologische ontwikkelingen. Voorheen was het bijvoorbeeld niet toegestaan om met een amputatie door of boven de knie motor te rijden. 'Maar de techniek van de protheses gaat heel snel vooruit. We hebben het nu omgedraaid: wanneer armen en benen (met of zonder prothese) volgens door ons vastgesteld normen functioneren, ben je praktisch geschikt.'

Gemeenschappelijk belang

John Koopman, manager bij B&S Autoaanpassingen weet daar alles van. Het bedrijf met vestigingen in Hoorn en Amersfoort is al meer dan veertig jaar actief met het aanpassen van auto's voor minder validen. Daarnaast heeft B&S ook een rijsschool met aangepaste auto's en produceert men aanpascomponenten. Denk aan in- en uitstaphulpmiddelen, kofferbakliften en lieren om rolstoel met inzittende de auto in te trekken.

'Aanvragen voor aangepaste auto's komen op verschillende manieren binnen', vertelt Koopman. 'In veel gevallen is dit via een arbeidsdeskundige van UWV of een letselschadeverzekeraar. Daarnaast zijn er ook particuliere aanvragen, die wij vaak op het spoor van UWV zetten als we denken dat er mogelijkheden zijn voor een vergoeding'.

Volgens Koopman hebben UWV en de klant in dat geval een gemeenschappelijk belang. 'Als de klant dankzij een aangepaste auto naar het werk kan of een studie kan volgen, en daardoor nu of in de toekomst in zijn inkomen kan voorzien, scheelt dat weer uitkeringskosten. Er wordt dus goed gekeken naar wat iemand nodig heeft om te kunnen werken en te blijven werken. Mobiliteit is daar een belangrijk onderdeel van.'

Koopman draait al heel wat jaren mee en heeft de regelgeving en de bejegening van klanten zien veranderen. 'In het verleden keek men wat meer of de persoon in de regelgeving paste. De huidige generatie arbeidsdeskundigen zet de klant veel meer centraal en kijkt vervol-

gens wat er binnen de regelgeving mogelijk is.' Er wordt daarbij ook wat creatiever buiten de gebaande paden gekeken, ziet hij. 'Met name als je qua financiën net op een kantelpunt zit. Dan zijn ze eerder geneigd om de balans naar de persoon te laten uitslaan, dan naar de regeltjes. Maar altijd wel op een wijze die financieel te verantwoorden is uiteraard.'

Ook merkt hij dat instanties vertrouwen op de expertise waarover B&S en andere auto-aanpasbedrijven beschikken. 'Als wij een aanvraag krijgen van een arbeidsdeskundige, dan adviseren wij te allen tijde de goedkoopste, adequate vervoersvoorziening. Daar moeten zij altijd op kunnen vertrouwen.'

Passing

Zo'n advies begint met een zogeheten passing. De verklaring van rijgeschiktheid van het CBR is hierbij een heel belangrijke input. Samen met de klant wordt gekeken welke aanpassingen noodzakelijk zijn om (weer) veilig aan het verkeer deel te nemen. Indien mogelijk wordt dit in een passend voertuig gedaan. Vervolgens worden de kosten voor aanpassing op een rijtje gezet, adviseert B&S welke auto het meest geschikt is en wat de aanschafkosten van dit voertuig zijn. Dit alles wordt samengevat in een offerte. UWV of de letselschadeverzekeraar nemen op basis daarvan een beslissing. Voor UWV is dat een functionele afweging, aldus Koopman. 'Ze kijken eerst of de klant met het openbaar vervoer naar zijn of haar werk kan komen. Als dat niet mogelijk is, dan worden de kosten voor een aangepaste auto afgezet tegen de taxikosten.'

Voordat B&S met aanpassing van de auto begint (en het betreft een rijtechnische aanpassing), moet de klant een Verklaring van rijgeschiktheid hebben van het CBR. 'Als dit niet het geval is verzoeken wij de klant om eerst een gezondheidsverklaring bij het CBR in te dienen en een



VOLVO DYNAMIC STEERING.

Een combinatie van conventionele, hydraulische stuurkracht met een elektromotor, die is gemonteerd op de stuurinrichting. Op basis van gegevensverwerking van meerdere sensoren berekent het systeem waar de truck naartoe gaat en wat de bedoeling van de chauffeur is. De motor wordt 2.000 keer per seconde aangestuurd. Hierdoor worden onbedoelde stuurbewegingen gecorrigeerd en extra stuurkoppel geboden wanneer dat nodig is.

6 Iedereen heeft 'recht' op het maken van ongelukken maar een ongeluk mag nooit door een aanpassing veroorzaakt worden.

aangepaste rijopleiding te volgen. De aangepaste rijopleiding kunnen wij dan verzorgen vanuit onze gespecialiseerde rijsschool.'

Uitdaging

Aan een auto kan heel veel worden aangepast. De meest eenvoudige aanpassingen zijn bijvoorbeeld het verplaatsen van de bedieningsinstrumenten of handbediening voor gas en rem. De meest uitgebreide aanpassing is joystick-besturing in combinatie met het rijden vanuit een rolstoel op de bestuurdersplaats. De bestuurder hoeft dan alleen de beschikking te hebben over een beperkte kracht en functionaliteit in (één van de) de ledematen. De kosten voor zo'n ingrijpende aanpassing kunnen oplopen tot € 80.000 á € 90.000, exclusief de kosten voor de aanschaf van de auto zelf.

De techniek van auto's is in de laatste decennia enorm veranderd. 'Vroeger waren we vooral druk met het inbouwen van stuurbevestiging of motortjes om ramen en deuren elektrisch te bedienen', aldus Koopman. 'Zie nu nog maar eens een auto te vinden die dit standaard niet heeft.' Door technologische ontwikkelingen zijn bepaalde aanpassingen eenvoudiger geworden, maar andere weer een stuk lastiger. 'Er zitten tegenwoordig zoveel veiligheidsvoorzieningen in auto's, dat het voor ons soms lastig wordt om een aanpassing te doen.' Ook conflicteren technologieën met elkaar. Neem het automatisch correctiesysteem dat auto's binnen de witte lijnen houdt. 'Als dat standaard wordt op alle auto's en wij kunnen het niet meer uitschakelen, dan wordt het een uitdaging om ook nog een joystick-besturing in te bouwen.'

De kans dat technologische vooruitgang auto-aanpassers nog meer in de wielen gaat rijden is reëel. 'Europa eist dat fabrikanten dermate veilige auto's maken dat er in 2050 geen ongelukken meer plaatsvinden met dodelijke afloop. De verantwoordelijkheid wordt bij fabrikanten gelegd. Die gaan dus allerlei veiligheidsvoorzieningen toepassen zoals zelf remmende auto's, rijstrookassistent (lane keep assist) en zelfrijdende auto's. De technologie voor dat laatste is er al, alleen de infrastructuur moet er

TOEGEKENDE VOORZIENINGEN (in aantallen)

Soort voorziening	2019	2020	2021	2022
Externe jobcoach	18.623	16.317	16.403	15.788
Intermediair	20.243	19.633	19.859	20.664
Interne jobcoach	2.531	2.027	1.868	1.774
Loondispensatie	10.904	9.847	10.113	8.625
Meeneembare voorzieningen	7.718	7.396	7.326	7.776
Overige (werkgever)	147	101	891	119
Starterskrediet	147	9	19	14
Vervoer	4.505	5.937	4.711	6.063

Bron: UWV

op worden afgestemd.' Verder moeten voertuigfabrikanten ook maatregelen nemen omtrent cybersecurity. 'Dat houdt in dat het voor derden niet mogelijk moet zijn om in te breken in de elektronische systemen van de auto.' Koopman verwacht niet dat fabrikanten hun productielijnen zullen aanpassen voor die paar duizend auto's die geschikt gemaakt moeten worden voor gehandicapten. Tegelijkertijd zijn er ook de VN-verdragen voor de mensenrechten en de rechten voor mensen met een handicap. 'Dat betekent dat iedereen, dus ook gehandicapten, recht hebben op individuele mobiliteit. Fabrikanten zouden er dus rekening mee moeten houden dat bedrijven als het onze, dit werk in de toekomst moeten kunnen blijven doen. Het is een grote uitdaging waar we in diverse Europese projectgroepen met collega-bedrijven druk mee bezig zijn.'

Energie

Systemen inbouwen is slechts de technische kant van het verhaal. Veel belangrijker is het om de bestuurder op een veilige manier met het systeem in het verkeer te laten functioneren. 'Het gaat vaak om complexe aanpassingen en we willen natuurlijk 100% veiligheid. Minder validen hebben sowieso een beperkte hoeveelheid energie, en daar moeten zij zeer zorgvuldig mee om gaan. Autorijden moet niet dermate inspannend zijn dat je daarna geen energie meer hebt om je werk te doen of met je kinderen te spelen. Daarom moet het uitgangspunt van iedere aanpassing zijn dat mensen comfortabel achter het stuur zitten en vanuit een ontspannen houding gaan rijden.'

MEER INFORMATIE:

www.cbr.nl

www.autoaanpassers.nl

www.mmvg.nl (Motorfietsen aanpassing, orthopedische aanpassingen en rijlessen)

www.onbeperktinbeweging.nl

KIJK STRATEGIE- TRAINING

Wie een deel van zijn gezichtsveld mist kan toch een rijbewijs halen. Wel is dan een kijkstrategie training verplicht. In 18 weken tijd leert Visio hoe mensen hun functionele gezichtsveld kunnen vergroten om zo min mogelijk visuele informatie te verliezen.

