
Code VVR[®]

door A.Peters

Handreiking voor het veilig vervoeren van rolstoelgebruikers



uitgave 2017 / 2018

CODE VEILIG VERVOER ROLSTOELGEBRUIKERS

Bij de uitgave 2017 / 2018 van de Code VVR:

Na de door KBOH uitgebrachte eerste en tweede druk van de Code VVR (1999/2000) is de derde druk (2001) in overeenstemming gebracht met het eveneens in december 2001 afgesloten “Convenant Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden”.

In de vorige uitgave (2015 / 2016) is de opzet van de eerdere versies van de Code VVR als uitgangspunt genomen. De inhoud is daarbij toen ingrijpend gewijzigd. De “essentiële” inhoud van de eerdere uitgave is op hoofdlijnen echter geheel gehandhaafd. De aanpassingen waren vooral gebaseerd op praktijkervaringen in de jaren na het uitbrengen van de derde druk in 2001. In die periode zijn er verscheidene wijzigingen doorgevoerd in de wet- en regelgeving en heeft de Code VVR zijn plaats gevonden in verschillende vervoerscontracten.

De oorspronkelijke uitgever, KBOH in Woerden, is op 1 januari 2007 onder de naam Vilans gefuseerd met enkele andere kennisinstituten. Deze organisatie heeft aanvankelijk de project-organisatie voortgezet, maar heeft besloten die activiteiten (het project Code VVR) per 1 juli 2010 te beëindigen.

Auteur van de vorige en huidige uitgave 2017 / 2018 heeft (na overleg met verschillende marktpartijen) besloten de noodzakelijk geworden actualisatie van de Code VVR op zich te nemen. Vilans heeft desgevraagd verklaard dat er geen auteursrechtelijk bezwaar is tegen het gebruik van delen van de vroegere versies van de Code VVR.

Algemene opmerking: Dit document is i.v.m. de leesbaarheid in de “hij”-vorm geschreven. Vanzelfsprekend kan hiervoor ook de “zij”-vorm gelezen worden.

Belangrijke notificatie:

Deze publicatie heeft niet de intentie en bevat niet de noodzakelijke elementen om te kunnen dienen als een contract. Het is niet samengesteld als een “juridisch document” waaraan rechten ontleend kunnen worden.

Lezers en gebruikers van de Code VVR zijn zelf verantwoordelijk voor de juiste interpretatie en toepassing van de inhoud.

© Ing. A.W.Peters, 1 januari 2017.

Alle rechten voorbehouden.

Zonder schriftelijke toestemming van de auteur, mag niets uit deze uitgave worden veeleenvoudigd en of openbaar gemaakt door middel van fotokopie, (micro)film, opslag op digitale gegevensdragers of anderszins, en is ook van toepassing op gehele of gedeeltelijke bewerking.

VOORWOORD

Voor u ligt de uitgave 2017 / 2018 van de “Handreiking Code VVR”.

Deze uitgave is, evenals de voorgaande uitgave 2015 / 2016, een uitgebreide actualisatie van de in 2001 nog door KBOH uitgebrachte versie van de Code VVR.

Kennisinstituut Vilans heeft als opvolger van KBOH enige jaren het project Code VVR beheerd, maar heeft wegens beëindiging van de overheidssubsidie voor het beheer van de Code VVR besloten hun activiteiten per 1 juli 2010 te beëindigen.

De Code VVR speelt inmiddels in veel vervoerscontracten een belangrijke rol bij de afbakening van verplichtingen van contractpartijen. Niet zelden wordt door opdrachtgevers de eis gesteld dat vervoer conform de richtlijnen van de Code VVR moet worden uitgevoerd.

Auteur van deze en de voorgaande versie heeft het beheer van de Code VVR op zich genomen en, ter bescherming van de titel Code VVR, het merk “**Code VVR** door A.Peters” gedeponeerd bij het Benelux-Bureau voor de Intellectuele Eigendom.

Bij de eerste uitwerking van de inhoud zijn veel belanghebbenden betrokken geweest en is toegewerkt naar een vorm die kan rekenen op een breed maatschappelijk draagvlak.

Hun opmerkingen, kritieken en aanwijzingen hebben in hoge mate bijgedragen aan een evenwichtige inhoud van de code.

In de uitgave 2015 / 2016 zijn zij bij naam genoemd en zijn zij bedankt voor hun substantiële bijdrage.

De laatste versie 2015 / 2016 is zeer recent gecontroleerd op schrijf- en taalfouten, leesbaarheid en feitelijke onjuistheden. Voornamelijk in bijlage C zijn enkele ondergeschikte verwijzingen naar wetsartikelen aangepast. en in bijlage A.3 is de inleidende tekst in verband met de leesbaarheid gewijzigd. Verder zijn buiten kleine taal en stijl aanpassingen geen inhoudelijk belangrijke wijzigingen aangebracht. Voor lezers die gebruik maken van de versie 2015 / 2016 is het daarom niet noodzakelijk deze nieuwe versie 2017 / 2018 aan te schaffen.

Ik vertrouw erop dat hiermee deze uitgave een goed stuk gereedschap blijft en helpt om het veilige vervoer van rolstoelgebruikers te optimaliseren.

Evenals de voorgaande uitgave mag deze uitgave gezien worden als een volwaardige opvolging van de vroegere uitgave van de Code VVR (3e druk) zoals die door KBOH in 2001 is uitgebracht.

Ing. A. W. Peters, auteur **

***) Competentieprofiel auteur:

Werktuigbouwkundige (1967), (register)-arbeidsdeskundige GMD (1973), adviseur voorzieningen gehandicapten (specialist m.b.t.: rolstoelen, autoaanpassingen, communicatievoorzieningen) (1975), lid programma-adviescommissie KBOH en lid begeleidingscommissie Code VVR KBOH/Vilans(1995-2010), landelijk inhoudelijk manager technisch ergonomische advisering(1999-2003), bestuurder, onderzoeker en voorlichter V=B (2004 – heden)

Auteur is mede-initiatiefnemer en mede-auteur van de oorspronkelijke Code VVR uit 1999.

INHOUDSOPGAVE

DEEL 1 – De Code VVR

	Pagina:
Hoofdstuk 1. Inleiding.....	13
1.0 Het vervoeren van personen in hun rolstoel	13
1.1 De Code VVR	14
1.2 Voor wie is de Code VVR geschreven?.....	14
1.3 Wettelijke bepalingen en normen	14
1.4 Aanvullende richtlijnen	14
1.5 Convenant 2001-2006	14
1.6 Voortschrijdend inzicht.....	15
Hoofdstuk 2. Begrippen, stellingen en definities.....	17
2.1 Code VVR	17
2.2 Doelstelling Code VVR	17
2.3 Status Code VVR	17
2.4 Grondslagen	17
2.5 Gelijkheidsbeginsel	17
2.6 Toegankelijkheidsbeginsel.....	17
2.7 Rolstoelvervoer	18
2.8 Werkingssfeer Code VVR.....	18
2.9 Rolstoelinzittende / rolstoelgebruiker	18
2.10 Rolstoel (definitie)	18
2.11 Veiligheidsketen	19
2.12 Veilig vervoeren	19
2.13 Vrije gordelloop	19
2.14 Speciale veiligheidsgordel	19
2.15 Typering van rolstoelen naar hun vervoerbaarheid	20
2.16 Weigeren van vervoer	21
2.17 Essentiële basisverantwoordelijkheden betrokkenen.....	21
Hoofdstuk 3. Richtlijnen: Rolstoelgebruikers en begeleiders	23
3.0 Inleiding.....	23
3.1 Richtlijnen voor rolstoelgebruikers.....	23
3.1.1 Keuze rolstoel en consequenties.....	23
3.1.2 Op de hoogte zijn van veiligheidsaspecten	23
3.1.3 Mogelijkheden en beperkingen.....	24
3.2 Richtlijnen voor begeleiders.....	24
Hoofdstuk 4. Richtlijnen: Aanbesteders/opdrachtgevers van rolstoelvervoer en inkopers/verstrekkers van rolstoelen.....	25
4.0 Inleiding.....	25
4.1 Richtlijnen voor aanbesteders van vervoer.....	25
4.1.1 Richtlijnen bij de aanbesteding van vervoer	25
4.1.2 Kwaliteitseisen en toetsingscriteria.....	26
4.2 Richtlijnen voor aanbesteders van rolstoelen	26
Hoofdstuk 5. Richtlijnen: Adviseurs.....	29
5.0 Inleiding.....	29
5.1 Richtlijnen voor adviseurs	29
5.1.1 Onderzoek naar verplaatsingsbehoefte en randvoorwaarden voor vervoer	29
5.1.2 Uitvoeringsvorm rolstoel	29
5.1.3 Hoofdsteunen	30
5.1.4 Leidraad met betrekking tot hoofdsteunen	30
5.1.5 Houding-ondersteuningsgordel en of veiligheidsgordel	30
5.1.6 Werkblad (met midden-besturing)	30
5.1.7 Hulpstukken aan de rolstoel	30

Hoofdstuk 6. Richtlijnen: Vervoerders: taxibedrijven, zorginstellingen en overige instanties.....	31
6.0 Inleiding.....	31
6.1 Richtlijnen voor aanbieders van vervoer (werkgevers).....	31
6.1.1 Aanschaf en uitrusting van materieel	31
6.1.2 Werkhouding, vaardigheden en opleiding chauffeurs	31
6.1.3 Werkprocessen: de planning en verdeling van de ritten	32
6.1.4 Te vervoeren soorten rolstoelen.....	32
6.1.5 Afsluiten van contracten met aanbesteders	32
6.1.6 Onafhankelijke toetsingscriteria.....	32
6.1.7 Kwaliteitscontrole	32
Hoofdstuk 7. Richtlijnen: Chauffeurs	33
7.0 Inleiding.....	33
7.1 Richtlijnen voor chauffeurs.....	33
7.1.1 Materialen	33
7.1.2 Werkhouding.....	33
7.1.3 Vaardigheden en opleiding	33
7.1.4. Werkproces en de planning.....	34
7.1.5 Handhaving en controle van de gedragsregels	34
7.1.6 Kennis over (aantal) rolstoelpassagiers en rolstoeltypen.....	34
7.1.7 Ritvoorbereiding, voorrijden en ophalen.....	34
7.1.8 Instappen / inrijden en vastzetten rolstoel	34
7.1.9 Loskoppelen rolstoel, uitrijden en op de plaats van bestemming brengen	35
7.1.10 Gebruik veiligheidsgordel	35
7.1.11 Aangepast rijgedrag.....	35
7.1.12 Gedrag bij calamiteiten en dilemma's.....	35
7.1.13 Oplossen van dilemma's.....	35
Hoofdstuk 8. Richtlijnen: Rolstoelfabrikanten en –importeurs	37
8.0 Inleiding.....	37
8.1 Richtlijnen voor rolstoelfabrikanten en importeurs.....	37
8.1.1 Ontwikkeling van rolstoelen.....	37
8.1.2 Verkoop van rolstoelen aan verstrekkers en leveranciers.....	37
Hoofdstuk 9. Richtlijnen: Fabrikanten en importeurs van Rolstoel Inzittenden Beveiligings- systemen Carrosseriebouwers en Auto-aanpasbedrijven	39
9.0 Inleiding.....	39
9.1 Richtlijnen voor fabrikanten en importeurs	39
9.1.1 Ontwikkeling en aanpassing van Ribs'en	39
9.1.2 Installeren van een RIBS in een voertuig	39
9.1.3 Verkoop van Ribs'en aan een vervoersorganisatie	39

DEEL 2 - BIJLAGEN

Pagina:

BIJLAGE A. Praktijksituaties en werkmethoden	43
-- -- Verklaring over het toepassen van de bijlagen bij de Code VVR	43
A.0 Inleiding	43
A.1 Arbeidsomstandigheden / algemeen veilig werken	43
A.1.1 Duwen (tegenhouden) en trekken	43
A.1.2 Tillen	44
A.1.3 Bukken en Knielen	45
A.2 Gebruik oprijgoten, oprijplateaus en liften	45
A.2.1 Oprijgoten	45
A.2.2 Oprijplateaus	45
A.2.3 Rolstoellift	46
A.2.4 Afrijbeveiligingen liftplateau	46
A.2.5 Valrisico vanaf de autovloer	46
A.2.6 Veiligheidskeuringen	47
A.3 In- en uitrijden van scootmobiel-gebruikers	47
A.4 Zelf-balancerende tweewielers	48
A.5 Vastzetten van rolstoelen	48
A.5.0 Inleiding	48
A.5.1 Aanhaakpunten voor vierpunts spanbanden (met haken)	48
A.5.2 Spanbandhoek van 45°	49
A.5.3 Belading van voertuigen	49
A.6 Gebruik van (losse) hulpstukken	50
A.6.1 Lus-banden	50
A.6.2 Universele aanpassets	51
A.6.3 Speciale aanpassingen	51
A.7 Dragen van veiligheidsgordels	51
A.7.1 Standaard aanwezige driepuntsgordels	52
A.7.2 Veiligheidsgordels die deel uit maken van het vastzetsysteem	52
A.8 Afwijkende zithoudingen	53
A.9 Hoofdsteunen wel of niet	54
A.10 Werkbladen en andere aanpassingen op rolstoelen	54
A.11 Opbergen van bagage en of losse materialen	55
 BIJLAGE B. Beginselen en uitgangspunten	 57
B.0 Inleiding	57
B.1 Toelichting begrip "veiligheid"	57
B.2 Essentiële veiligheidsvoorwaarden bij het vervoer van rolstoelgebruikers	57
B.3 Toelichting begrip "rolstoel" (definitie)	58
B.4 Toelichting begrip "typering rolstoelen naar hun vervoerbaarheid"	58
B.5 Problemen bij vastzetten van rolstoelen en gebruik van veiligheidsgordels	59
B.5.0 Inleiding	59
B.5.1 Wie is verantwoordelijk voor het juiste materiaal	60
B.5.2 Uniforme maatvoering vastzetpunten	60
B.5.3 Testmethode toegankelijkheid van vastzetpunten	61
B.5.4 Toelichting vrije gordelloop	61
B.5.5 Afwijkende zit- of lighoudingen	62
B.5.6 Ontheffing gebruik veiligheidsgordel, een dilemma?	62
B.5.7 Ambulancevervoer versus rolstoelbusvervoer	62
B.6 Oudere vastzetsystemen (voertuigen van voor september 2008)	63

BIJLAGE C. Wetten, regelingen en normen.....	65
C.1 Wetten en regelingen	65
C.1.0 Inleiding	65
C.1.1 Wegenverkeerswet 1994	65
C.1.2 Regeling voertuigen	66
C.1.3 Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990)	67
C.1.4 Wet personenvervoer 2000.....	68
C.1.5 Besluit personenvervoer 2000	68
C.1.6 Wet op de medische hulpmiddelen / Besluit Medische hulpmiddelen	68
C.1.7 Arbeidsomstandighedenwet (Arbowet)	69
C.1.8 Arbeidsomstandighedenbesluit (Arbobesluit)	69
C.1.9 Warenwet	69
C.1.10 Warenwetbesluit algemene productveiligheid.....	69
C.1.11 Wet maatschappelijke ondersteuning 2015	70
C.1.12 Wet langdurige zorg (Wlz).....	70
C.1.13 Algemene wet bestuursrecht (AWB)	70
C.1.14 Wet klachtenrecht cliënten zorgsector	71
C.2 Normen.....	73
C.2.0 Inleiding	73
C.2.1 Norm NEN-ISO 10542 delen 1 t/m/ 5	73
C.2.2 Norm NEN-ISO 7176 deel 19.....	73
C.2.3 Normen NEN-EN 12183 en NEN-EN 12184.....	73
C.2.4 Norm NEN-ISO 10865-1:2012 en	74
 BIJLAGE D. Colofon	
D.1 Ontwikkeling en productie van de Code VVR	75
 BIJLAGE E. Afkortingen en verwijzingen	
E.1 Afkortingen.....	77
E.2 Interessante internetadressen	79
 BIJLAGE F. Correspondentie-gegevens	
F.1 Gegevens.....	80

DEEL 1

De Code VVR

HOOFDSTUK 1

Inleiding

1.0 Het vervoeren van personen in hun rolstoel

Personen die permanent aan een rolstoel zijn gebonden, zijn voor hun vervoer buitenshuis aangewezen op vervoermiddelen die toegankelijk zijn voor rolstoelen. Tijdens dit vervoer dient aan rolstoelinzittenden *in gelijke mate veiligheid* te worden geboden *als aan “gezonde soortgelijke” passagiers* in vergelijkbare omstandigheden. Oorspronkelijk is door KBOH, op verzoek van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), onderzocht welke randvoorwaarden daarvoor nodig zijn. Die randvoorwaarden zijn vervolgens samengebracht in de Code VVR.

1.1 De Code VVR

Om rolstoelgebruikers veilig te kunnen vervoeren in rolstoeltaxi's of andere rolstoeltoegankelijke voertuigen, is een pakket aan speciale voorwaarden van kracht.

De belangrijkste zijn:

- In het vervoermiddel (auto) moet per rolstoelplaats een compleet vastzetsysteem met bijbehorende veiligheidsgordel(s) aanwezig zijn.
- De rolstoel moet geschikt zijn om gekoppeld te worden aan het *aanwezige* vastzetsysteem.
- Het koppelen van de rolstoel en het vastzetsysteem moet eenvoudig en doelmatig uitvoerbaar zijn.
- De kans op onjuist gebruik moet zo klein mogelijk zijn. De vastzetpunten aan de rolstoelen moeten derhalve *eenvoudig herkenbaar* en *vrij toegankelijk* zijn.
- De veiligheidsgordel moet *onbelemmerd* en *op de juiste wijze* gebruikt kunnen worden. Rolstoelonderdelen, -aanpassingen of accessoires mogen een vrije gordelloop niet belemmeren.
- De chauffeur moet voldoende vaardig zijn om het vastzetsysteem en de veiligheidsgordel(s) op juiste wijze te hanteren.
- De rolstoelgebruiker (of zijn persoonlijk begeleider) moet weten waar hij voor zijn eigen veiligheid op moet letten.
- De chauffeur moet over voldoende tijd beschikken om de rolstoel met het vastzetsysteem en de rolstoelinzittende met een veiligheidsgordel naar behoren vast te zetten.

Om aan die voorwaarden te voldoen, moeten veel partijen een inspanning leveren en waar nodig maatregelen treffen. KBOH heeft in 1996 voor het eerst alle bij het vervoer betrokken partijen bij elkaar gebracht om gezamenlijk tot de juiste inzichten en voorstellen tot maatregelen te komen.

Een van de maatregelen was het bundelen van die inzichten en het uitbrengen daarvan in de vorm van de Code VVR, De eerste druk verscheen in 1999.

De basisfunctie van de Code VVR is het geven van richtlijnen die als toetssteen gebruikt kunnen worden bij de kwaliteitsverbetering van het vervoer van rolstoelgebruikers.

Veel verbeteringen zijn al bereikt. Maar er zijn nog tal van ontwikkelingen gaande. Zo zijn en worden er in nationaal en internationaal verband normen (door-)ontwikkeld. Daarnaast werken fabrikanten van rolstoelen, fabrikanten van vastzetsystemen, carrosseriebouwers en auto-aanpassingsbedrijven aan de ontwikkeling van veilige producten en een betere afstemming van de verschillende onderdelen op elkaar.

De Code VVR geeft (met ingang van de vorige uitgave 2015 / 2016) naast de richtlijnen ook praktijkvoorbeelden. Ze beoogt daarmee uit te groeien tot een *handreiking* waarvan de inhoud alle noodzakelijke informatie bevat om bij het oplossen van onduidelijkheden, verschillen van mening, en andere vraagstukken de juiste afwegingen te kunnen maken.

1.2 Voor wie is de Code VVR geschreven?

De Code VVR is bestemd voor iedereen die op enigerlei wijze betrokken is bij het vervoeren van rolstoelgebruikers.

Die betrokkenen kunnen worden onderverdeeld in de volgende groepen:

1. Rolstoelgebruikers en hun begeleiders.
2. Aanbesteders en opdrachtgevers tot vervoer van rolstoelgebruikers (zoals bijvoorbeeld regiobesturen, gemeenten en zorginstellingen).
3. Adviseurs.
4. Vervoerders (taxibedrijven, zorginstellingen en overige organisaties die vervoer verzorgen).
5. Chauffeurs.
6. Fabrikanten, importeurs en leveranciers van rolstoelen.
7. Fabrikanten en importeurs van Rolstoel Inzittenden Beveiligingssystemen (Ribs'en), carrosseriebouwers en auto-aanpasbedrijven.

NB: Adviesbureaus die aanbestedingen begeleiden in opdracht van aanbesteders zijn niet apart vermeld, omdat zij in het algemeen geen zelfstandige rol spelen. Zij moeten daarom door aanbesteders van het bestaan van de Code VVR op de hoogte worden gebracht en de opdracht krijgen de richtlijnen daaruit in de bestekken te verwerken. In paragraaf 4.0 worden deze bureaus genoemd als "derden die betrokken zijn bij de selectie van vervoerders".

1.3 Wettelijke bepalingen en normen

De Code VVR geeft een overzicht van relevante wet- en regelgeving en enkele belangrijke normen (bijlage C, "Wetten, Regelingen en Normen"). Deze wetten, regelingen en normen vormen de achtergrond van waaruit de richtlijnen van de Code VVR zijn opgesteld. Het weergeven van regels en normen is beperkt tot die regels die een directe relatie hebben met het vervoeren van rolstoelgebruikers of van belang kunnen zijn voor specifieke doelgroepen in relatie tot dit vervoer.

1.4 Aanvullende richtlijnen

Wetten en wettelijke regelingen vermelden slechts "minimumeisen".

Er is echter meer nodig om het vervoer van rolstoelgebruikers werkelijk veilig of in ieder geval zo veilig mogelijk te maken.

Dat kan alleen als de wettelijke minimumeisen verder worden uitgewerkt in praktische richtlijnen en aanwijzingen. In overleg met vertegenwoordigers van verschillende bij het vervoer betrokken partijen zijn deze aanvullende richtlijnen opgesteld en als bijlage aan de Code VVR toegevoegd (bijlage A, "Praktijksituaties en werkmethoden", en bijlage B, "Beginselen en uitgangspunten").

1.5 Convenant 2001-2006

Ten tijde van de eerste ontwikkelingen van de Code VVR eind negentiger jaren bestonden slechts summiere wettelijke regels. Om dit te ondervangen en de inhoud van de Code VVR een breder en maatschappelijk draagvlak te geven, werd door een aantal betrokken partijen per 1 januari 2002 het "Convenant Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden" gesloten.

De deelnemende koepels waren:

De organisaties van aanbesteders:

1. De Vereniging van Nederlandse Gemeenten,
2. Arcares (thans Actiz),
3. Vereniging Gehandicaptenzorg Nederland,

De organisaties van aanbieders:

4. Koninklijk Nederlands Vervoer / KNV Taxi,

De organisaties van gebruikers:

5. De Chronisch Zieken en Gehandicapten Raad Nederland,
6. Federatie van Ouderverenigingen,
7. Het Coördinatieorgaan Samenwerkende Ouderenorganisaties.

Sindsdien is de Code VVR in Nederland een begrip geworden. Ze levert een belangrijke positieve bijdrage aan de wetgevende processen en de bewustwording van velen.

1.6 Voortschrijdend inzicht

Inzichten in de wijze van veilig vervoeren van rolstoelgebruikers veranderen af en toe als gevolg van de “*laatste stand van de techniek*”. Bovendien wordt steeds nieuwe ervaringskennis opgedaan. Met elkaar leiden deze ontwikkelingen tot “*voortschrijdend inzicht*”.

Dit kan in de loop van de tijd zorgen voor wijzigingen in de richtlijnen van de Code VVR. (Zie ook hoofdstuk 2, “Grondslagen”).

Ook in deze versie van de Code VVR zijn verschuivingen zichtbaar.

Vooraf de verplichtingen van de rolstoelgebruikers zijn aangescherpt. Op een aantal plaatsen wordt nu aangegeven dat vervoer geweigerd moet worden als een rolstoelgebruiker een “niet of niet verantwoord vastzetbare rolstoel” heeft. (Zie paragraaf 2.15, “Typering van rolstoelen naar hun vervoerbaarheid”, type c.)

In de oorspronkelijke versies van de Code VVR (1999/2001) is volstaan met de uitleg dat een “veilig vervoerbare rolstoel” een rolstoel is die voldoet aan de eisen van de NEN-ISO 7176-19 norm.

Omdat die norm in die tijd nog betrekkelijk nieuw was, werden aanvankelijk nog maar weinig rolstoelen volgens die norm getest.

Mede door invoering van Europese regelgeving eind vorige eeuw, is die situatie inmiddels aanmerkelijk verbeterd.

In de loop van de jaren zijn steeds meer rolstoelen op de markt gekomen die wel getest zijn en aan de NEN-ISO 7176-19 en andere relevante normen voldoen.

Tegenwoordig moeten alle rolstoelen die nieuw op de Europese markt “in de handel gebracht” worden, aan de “essentiële eisen” van de Europese richtlijn 93/42 inzake medische hulpmiddelen voldoen. De Nederlandse uitwerking van die richtlijn is vastgelegd in het Besluit Medische Hulpmiddelen. (Zie ook bijlage C.1.6.)

De belangrijkste betekenis daarvan is, dat als rolstoelen vervaardigd zijn volgens de bijbehorende Europese geharmoniseerde normen *NEN-EN 12183 (handrolstoelen)* en *NEN-EN 12184 (elektrische rolstoelen)*, en bedoeld zijn om ook te gebruiken als vervangende zitplaats in een rolstoeltoegankelijk voertuig, tevens voldaan moet worden aan de geldende eisen uit NEN-ISO 7176-19.

Volgens de brancheorganisatie Firevaned van de Nederlandse rolstoelfabrikanten en importeurs van rolstoelen houden de fabrikanten zich sinds de invoeringsdatum van de genoemde normen (2006 en opnieuw bekrachtigd in 2009) aan hun verplichtingen. Seriematig vervaardigde rolstoelen worden getest volgens de geldende eisen in de NEN-ISO 7176-19 norm. Dat houdt in dat de sinds 2006 geleverde rolstoelen allemaal “veilig vervoerbaar” (moeten) zijn. (Paragraaf 2.15, Typering rolstoelen ..., type a.)

Uitgaande van een gemiddelde gebruiksduur van rolstoelen van 10 jaren betekent dit dat in 2016 vrijwel alle oudere rolstoelen in deze categorie vervangen zouden moeten zijn door “veilig vervoerbare” rolstoelen.

Vanaf 2016 rechtvaardigt dit een gewijzigde houding ten opzichte van mensen met een seriematig vervaardigde rolstoel die *niet* de in de normen voorgeschreven stickers bevat. Verwacht mag worden dat deze rolstoelen vervangen gaan worden. De gebruiker of zijn vertegenwoordiger zal daartoe overigens het initiatief moeten nemen (bijvoorbeeld door een aanvraag te doen bij de verstrekker van de rolstoel).

Rolstoeleigenaren (bijvoorbeeld gemeenten, zorgkantoren, zorginstellingen, leveranciers, verzekeringsmaatschappijen of particulieren zelf) dienen de veiligheid van het vervoer en de bedoelde initiatieven serieus te nemen en aanvragen hiertoe voortvarend in behandeling te nemen. Rolstoelgebruikers van “vastzetbare” rolstoelen (Typering rolstoelen ..., type b.), waarvoor door omstandigheden een “veilig vervoerbare” rolstoel *niet beschikbaar* is, kunnen *wettelijk gezien* overigens gebruik blijven maken van deze bestaande rolstoelen.

Op grond van het voorgaande wordt daarom voor de komende jaren het beleidsuitgangspunt gehanteerd, dat aan gebruikers die tijdens het vervoer in de rolstoel moeten blijven zitten, in principe alleen rolstoelen mogen worden geleverd die aan de geldende eisen uit de NEN-ISO 7176-19 norm voldoen.

Ook voor oudere rolstoelen zijn er wellicht mogelijkheden om die te (laten) vervangen door wel geschikte (= “veilig vervoerbare”) exemplaren.

Een andere overweging om het beleid op dit punt bij te stellen is het feit dat de wetgever al in september 2008 in de “Regeling Voertuigen” de verplichting heeft opgenomen, dat rolstoel vastzetsystemen aan de NEN ISO 10542 norm moeten voldoen en daaruit al een zekere mate van standaardisatie ontstaat.

Het gewenste positieve effect kan echter pas goed tot zijn recht komen als de vastzetsystemen kunnen worden gebruikt in combinatie met rolstoelen die aan de NEN-ISO 7176-19 norm voldoen.

Alleen dan kan er sprake zijn van een gesloten veiligheidsketen waarmee het eenvoudig wordt om de rolstoelgebruikers veilig te vervoeren.

Naast “standaard” rolstoelen worden er ook rolstoelen “in kleine series” of “op maat” gemaakt.

Testen daarvan is redelijkerwijs niet mogelijk wegens (te) hoge (test)kosten of eenmalige uitvoering. Bij een goed doordacht ontwerp van de fabrikanten kunnen deze rolstoelen in het algemeen wel als “vastzetbare rolstoel” (Typering rolstoelen ..., type **b.**) gemaakt worden. Vaak echter zal ook de uitvoeringsvorm bepaald worden door een “*ter zake deskundige*” adviseur die verantwoordelijk is voor de keuze van noodzakelijke aanpassingen. Deze zal middels een verklaring (voorschrift) moeten aantonen (Zie Besluit Medische Hulpmiddelen, “naar maat gemaakte hulpmiddelen”) dat de aangepaste of speciaal vervaardigde rolstoel aan vergelijkbare eisen zoals vermeld in de NEN-ISO norm 7176-19, voldoet.

In ieder geval moeten geschikte vastzetpunten aanwezig zijn en moet een veiligheidsgordel onbelemmerd op de juiste wijze gedragen kunnen worden; anders gezegd, een vrije gordelloop hebben.

Een *wettelijke eis* om de doeltreffende vastzetbaarheid van rolstoelen en de geschiktheid van de rolstoelen voor het aanleggen en gebruik van een veiligheidsgordel (vrije gordelloop) af te dwingen, is door de wetgever echter nog niet gesteld.

Tip: *Om de beschreven ontwikkelingen te ondersteunen zou het goed zijn als de landelijke overheid deze verplichting opneemt in de Nederlandse wetgeving (bijvoorbeeld in het RVV, artikel 59 analoog aan de eisen voor kinderbeveiligingsmiddelen), opdat eindeloze discussie over dit onderwerp kan uitblijven en daarmee standaardisatie bevordert wordt.*

Uiteindelijk zal dit beleid er toe leiden dat het aantal conflicten tussen chauffeurs en rolstoelgebruikers aanmerkelijk afneemt en de veiligheid bij het vervoer toeneemt.

Tip: In de hiervoor genoemde normen wordt gesproken over symboolstickers voor aanduiding van geschikte vastzetpunten aan rolstoelen. Eveneens wordt gesproken om met *soortgelijke* stickers (andere kleur en dwarsstreep) aan te geven of rolstoelen *niet* bedoeld zijn om te gebruiken als vervangende zitplaats tijdens het vervoer van rolstoelinzittenden. Normcommissies wordt aanbevolen om na te gaan of *de wijze waarop* stickers worden toegepast, zo weinig mogelijk risico van onbegrip van niet -ingewijden inhoudt. Tevens dient de handhaafbaarheid door de (verkeers-)politie en de inspectie ILenT daarbij betrokken te worden.

HOOFDSTUK 2

Begrippen, stellingen en definities.

2.1 Code VVR

De afkorting “Code VVR” staat voor “**Code Veilig Vervoer Rolstoelgebruikers**”.

2.2 Doelstelling Code VVR

De Code VVR beoogt door richtlijnen en aanvullende informatie bij te dragen aan het verbeteren van de veiligheid van dit vervoer.

De Code VVR vervult daarbij tevens de functie van een handboek.

2.3 Status Code VVR

De Code VVR is samengesteld uit de inbreng van veel kenniswerkers die rechtstreeks of in afgeleide vorm betrokken zijn (geweest) bij het vervoeren van rolstoelgebruikers, inclusief rolstoelgebruikers zelf. De Code VVR is **geen juridisch document**. Er kunnen derhalve geen rechten aan worden ontleend.

2.4 Grondslagen

- De in dit document beschreven richtlijnen en overige aanwijzingen worden openbaar gemaakt onder de gebruikstitel “Code VVR, een handreiking voor het veilig vervoeren van rolstoelgebruikers”.
- Bij de (toekomstige) beoordeling over het wel of niet opnemen van onderwerpen en (ingrijpende) tekstwijzigingen zal een onafhankelijk deskundigenplatform betrokken worden.
- Teksten uit de Code VVR kunnen in afgeleide documenten worden gebruikt mits de bron ervan (“Code VVR door A.Peters”) vermeld wordt en de merkhouders daarvan op de hoogte wordt gesteld. *Correspondentiegegevens zijn op pagina 80 in deze uitgave vermeld.*
- Het gelijkheidsbeginsel en het toegankelijkheidsbeginsel (voor de betekenis van deze begrippen, zie hierna) zijn leidend bij de samenstelling van de inhoud van de Code VVR.
- De richtlijnen en aanwijzingen in de Code VVR zijn *nooit* ontwerp-restrictief van opzet. Voorkomende eisen zijn altijd als “prestatie-eis” bedoeld.
- De Code VVR bevat *geen* informatie die gebaseerd is op *eenzijdige* (economische) belangen of op individuele voorkeuren van (groepen) belanghebbenden. Eveneens worden om dezelfde reden geen van belang zijnde onderwerpen onbesproken gelaten. Besluiten om teksten wel of niet op te nemen zijn altijd gebaseerd op onafhankelijkheid en objectiviteit tegen de achtergrond van het bereiken van optimale veiligheid bij het vervoer.
- Wanneer wetenschappelijke ontwikkelingen en of marktontwikkelingen daartoe aanleiding geven, kunnen in de Code VVR aanbevelingen voor invoeringstermijnen van nieuwe ontwikkelingen worden opgenomen. Die aanbevelingen hebben dan de bedoeling om snelle invoering van veelbelovende veiligheidsverbeteringen te stimuleren.

2.5 Gelijkheidsbeginsel

Rolstoelgebruikers mogen tijdens het vervoer verwachten dat zij een gelijk niveau van bescherming geboden krijgen als niet -rolstoel-gebonden passagiers in soortgelijke omstandigheden. De richtlijnen in de Code VVR zijn mede op dit beginsel gebaseerd.

2.6 Toegankelijkheidsbeginsel

Het “VN-verdrag Rechten voor mensen met een beperking” stelt – simpel gezegd – dat iedereen in ons land dezelfde rechten heeft voor wat betreft toegankelijkheid van en participatie in de maatschappij. Ook het recht op vrije keuze van mobiliteitsmiddelen maakt daar deel van uit.

Bij de samenstelling van de Code VVR zijn steeds de uitgangspunten van het VN -verdrag leidend *bij het afwegen* van geponeerde standpunten.

2.7 Rolstoelvervoer

Onder het begrip “rolstoelvervoer” wordt verstaan het verrichten van alle handelingen met betrekking tot het vervoer die nodig zijn tussen “het ontmoeten” en “het afscheid nemen” van de rolstoelgebruiker(s). Het in- en uitstappen van het rolstoeltoegankelijke voertuig en het gebruik van bijvoorbeeld liften en oprijplateaus, horen dus eveneens onder het begrip rolstoelvervoer zoals dat in de Code VVR bedoeld is.

2.8 Werkingssfeer Code VVR

De Code VVR is vooral gericht op het vervoer van personen *die zittend in een rolstoel* worden vervoerd in motorvoertuigen. Dat kunnen personenauto's, bestelauto's en “klein-bussen” zijn die gebruikt worden als rolstoeltaxi of als anderszins rolstoeltoegankelijk voertuig. De Code VVR beperkt zich vooralsnog tot vervoer met voertuigen die ingericht zijn voor het vervoer van maximaal acht personen plus de chauffeur en rolstoeltoegankelijk zijn (*categorie M1*).

2.9 Rolstoelinzittende / rolstoelgebruiker

Het begrip “rolstoelinzittende” wordt in de tekst van de Code VVR toegepast wanneer de context nadrukkelijk betrekking heeft op een gebruiker die daadwerkelijk in de rolstoel zit. De term rolstoelgebruiker heeft een ruimere betekenis dan de term rolstoelinzittende.

2.10 Rolstoel (definitie)

(Zie ook de toelichting in bijlage B.3)

Binnen de (wegenverkeers-)wetgeving wordt op verschillende plaatsen gebruik gemaakt van het woord “rolstoel”. Het woord “rolstoel” heeft echter geen eenduidige betekenis. Er bestaan veel verschillende hulpmiddelen die het predicaat rolstoel kunnen dragen maar geenszins bedoeld en geschikt zijn om te gebruiken als vervangende zitplaats in een motorvoertuig (auto). *Gericht op het vervoer in rolstoeltoegankelijke voertuigen* kan daarom de volgende definitie gehanteerd worden.

Definitie rolstoel

Onder een rolstoel wordt verstaan, iedere lichaamsondersteunende constructie met wielen die bedoeld en geschikt is om de gebruiker ervan buitenshuis rollend over enige afstand van betekenis te verplaatsen of te laten verplaatsen.

Constructies met (kleine) wielen voor specifiek gebruik binnenshuis, fietsachtigen bedoeld voor grotere afstanden buitenshuis en brancards voor gebruik in ambulances vallen daar buiten.

Onder “enige afstand van betekenis” wordt verstaan, de afstanden die gezonde mensen normaliter lopend plegen af te leggen, wandeltochten en dergelijke daaronder niet begrepen.

Voorbeelden:

Hulpmiddelen die **wel** onder deze definitie vallen zijn onder andere:

(Duw)wandelwagens, handbewogen rolstoelen, actief- en sportrolstoelen, elektrische rolstoelen, rolstoelen met op maat gemaakte zit- of ligortheses, zogenaamde rolbedden (brancards die niet bedoeld zijn voor gebruik in een ambulance) en scootmobielen van gemiddelde grootte en rijdend met snelheden van maximaal circa 15 km/h.

Hulpmiddelen die **niet** onder deze definitie vallen zijn onder andere:

Trippelstoelen, keukenstoelen op wieltjes, rollende bureaustoelen, tilliften, douchestoelen, driewiel fietsen, driewielbromfietsen, invalidenwagens, (zeer kleine) scootmobielen voor gebruik “binnenshuis” en (zeer grote) scootmobielen die sneller kunnen rijden dan circa 15 km/h (ook wel buitenwagens genoemd), gehandicaptenvoertuigen en dergelijke.

2.11 Veiligheidsketen

Onder de “veiligheidsketen” wordt verstaan het samenstel van materialen en personen die met elkaar zorg dragen voor de noodzakelijke veiligheid.

Met betrekking tot het veilige vervoer van rolstoelgebruikers zijn dat:

- Het voertuig.
Het voertuig dient aan alle wettelijke eisen te voldoen en is sedert september 2008 voorzien van vastzetsystemen die voldoen aan de NEN-ISO norm 10542 met bijbehorende 3-punts veiligheidsgordels.
- De rolstoel.
De rolstoel dient eenvoudig en doelmatig vastzetbaar te zijn en de constructie mag de vrije loop van de veiligheidsgordel niet belemmeren. Als de rolstoel tevens voldoet aan de eisen die gesteld zijn in de NEN-ISO 7176-19 norm is deze bewezen voldoende sterk om de bij een (genormeerde) botsing de optredende krachten te kunnen weerstaan.
- De chauffeur.
De chauffeur dient voldoende vakkundig te zijn om correct met het voertuig, de veiligheidssystemen en de rolstoelgebruiker om te gaan.
- De rolstoelgebruiker.
De rolstoelgebruiker of zijn (persoonlijk) begeleider dient op de hoogte te zijn van de aspecten die belangrijk zijn voor de veiligheid en een rolstoel te gebruiken die aan de gestelde veiligheidseisen voldoet.

2.12 Veilig vervoeren

(Zie ook bijlagen B.1 en B.2)

Van “veilig vervoeren” is sprake wanneer alle onderdelen in de veiligheidsketen goed op elkaar aansluiten, aan eventueel gestelde normen voldoen en de chauffeur daar op vakkundige wijze mee omgaat.

Veilig vervoeren betekent echter niet dat er een absolute garantie bestaat op uitblijven van letsel onder alle omstandigheden !

De huidige veiligheidsmiddelen zijn vooral gericht op voorwaartse impact bij snelheden tot circa 50 km/h. Ongevallen op hogere snelheden, ongevallen met zijdelingse of achterwaartse impact en of andere omstandigheden kunnen desondanks tot letsel leiden. Ook het gebruik van oudere of bijzondere modellen rolstoelen, die niet volgens de recente NEN-ISO normen getest zijn, kan risico verhogend zijn. In die gevallen bestaat namelijk *onzekerheid* over de crashbestendigheid. Die onzekerheid hoeft echter niet onvermijdelijk te leiden tot het weigeren van vervoer. Als deze rolstoelen goed “vastzetbaar” zijn, of anders gezegd, goed in de veiligheidsketen passen ligt het onzekerheidsrisico binnen aanvaardbare grenzen. Wanneer eventueel vervanging van een “vastzetbare” rolstoel door een “veilig vervoerbare” rolstoel mogelijk is (Paragraaf 2.15, Typering rolstoelen... type a), dan geniet dat natuurlijk de voorkeur.

2.13 Vrije gordelloop

(Zie ook de toelichting in bijlage B.5.4.)

Een veiligheidsgordel kan alleen goede bescherming bieden als deze op de juiste plaatsen het lichaam ondersteunt en goed aansluit.

Er is slechts sprake van een “vrije gordelloop” als de veiligheidsgordel niet door onderdelen van de rolstoel of andere obstakels belemmerd wordt bij het aanbrengen en dragen ervan.

2.14 Speciale veiligheidsgordel

Rolstoeltoegankelijke voertuigen van na september 2008 zijn (wettelijk verplicht) uitgerust met standaard driepuntsgordels op de rolstoelplaatsen. In uitzonderlijke situaties waarin de pasvorm van de standaardgordel de veiligheid van de rolstoelinzittende *niet* waarborgt, of mogelijk zelfs gevaarlijk is, mag een speciale gordel worden gebruikt die “deel uitmaakt van het vastzetsysteem” (RVV, art. 59 lid 4b).

Zo'n gordel moet technisch gezien dan wel voldoen aan de Europese richtlijn 77/541/EEG. Bij afwijkende lichaamshoudingen dient de gordel tevens rekening te houden met de lichamelijke beperkingen.

Een verklaring (certificaat) of een voorschrift van een *ter zake deskundige* omtrent de juiste vormgeving is dan noodzakelijk om de chauffeur te vrijwaren van zijn aansprakelijkheid bij een mogelijk onjuist eigen oordeel over de uitvoering van een speciale veiligheidsgordel.

2.15 Typering van rolstoelen naar hun vervoerbaarheid

(Zie ook de toelichting in bijlage B.4)

De uitvoeringsvormen van rolstoelen kunnen sterk verschillen. Daardoor verschilt ook de vervoerbaarheid. Een *onderverdeling* van de rolstoelen *naar hun vervoerbaarheid* biedt daarom een methode om hierin eenvoudig onderscheid te maken.

In de Code VVR worden in beginsel de volgende typen rolstoelen onderscheiden:

a. Veilig vervoerbaar

Een rolstoel wordt als veilig vervoerbaar beschouwd als deze *aantoonbaar* voldoet aan de NEN-ISO 7176-19 norm. Een volgens de NEN-ISO 7176-19 goedgekeurde rolstoel is herkenbaar aan de duidelijke, door een *haaksymbool* gemarkeerde aangrijpingspunten voor de bevestiging van het vastzetsysteem.

De rolstoel kan dan in “de standaarduitvoering” vastgezet worden aan een rolstoelinzittenden beveiligingssysteem (RIBS) dat voldoet aan de norm NEN-ISO 10542, deel 1 en het van toepassing zijnde specifieke deel (2 t/m 5).

De rolstoelfabrikant kan door middel van een testrapport van een geaccrediteerd testinstituut aantonen dat het product aan de NEN-ISO 7176, deel 19 norm voldoet.

Het aanbod van (getest) “veilig vervoerbare” rolstoelen groeit gestaag. Veel rolstoelfabrikanten werken aan aanpassing van hun producten op dit punt.



Haaksymbool
NEN-ISO 7176-19

b. Vastzetbaar

Een rolstoel wordt als “vastzetbaar” beschouwd als deze met gangbare of speciale rolstoelinzittenden beveiligingssystemen (Ribs'en) correct kan worden vastgezet, maar niet aangetoond kan worden dat die rolstoel getest is conform de eisen uit de NEN-ISO 7176-19 norm. In de rolstoel moet wel de veiligheidsgordel *op de juiste wijze* gebruikt kunnen worden. Daarmee wordt bedoeld dat de constructie van de rolstoel een vrije gordelloop niet belemmert en de veiligheidsgordel goed kan aansluiten op het lichaam. Ook rolstoelen die *wel aan de sterkte-eisen* van de NEN-ISO 7176-19 norm voldoen, maar *niet aan alle eisen* daaruit, vallen onder dit begrip “vastzetbaar”.

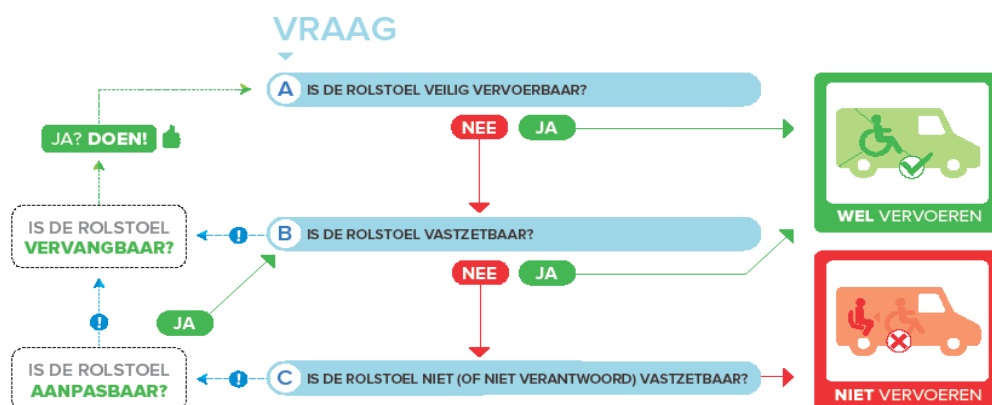
c. Niet of niet verantwoord vastzetbaar

Een rolstoel wordt als *niet -vastzetbaar* beschouwd als gangbare of speciale vastzetsystemen er niet aan *gekoppeld kunnen worden*.

Een rolstoel wordt als *niet -verantwoord vastzetbaar* beschouwd als er sprake is van zodanig bijzondere vormgeving of aanpassingen, dat er naar de mening van de leverancier, vervoerder of de chauffeur van het rolstoelvoertuig *ernstige twijfel* bestaat *aan de veiligheid*. Dat zijn bijvoorbeeld rolstoelen die wel aan het vastzetsysteem gekoppeld kunnen worden maar waarvan de frameopbouw onvoldoende mogelijkheden biedt om de rolstoel en de inzittende correct vast te zetten, dan wel de constructiedelen ervan extra risico op letsel geven.

In de praktijk zijn dit bijvoorbeeld (een groot aantal) scootmobielen, sommige sportrolstoelen, sommige onderstellen met zitorthesen en rolstoelen die constructiedelen of aanpassingen bevatten die een vrije gordelloop in de weg staan waardoor de veiligheidsgordel niet de beschermende werking kan bieden of zelfs gevaarlijk is.

De onderlinge samenhang tussen de drie typeringen kan als volgt schematisch worden weergegeven:



Belangrijk:

Dit schema maakt eveneens duidelijk dat het belangrijk is dat men zich steeds afvraagt of vervanging van een “vastzetbare” of “niet of niet verantwoord vastzetbare” rolstoel door een “veilig vervoerbare” rolstoel mogelijk is.

2.16 Weigeren van vervoer

In de Code VVR wordt op verschillende plaatsen aangegeven dat in bepaalde situaties vervoer “geweigerd moet worden” of er “niet vervoerd” moet of mag worden. Hiermee wordt bedoeld dat de rolstoel *niet als vervangende zitplaats mag worden gebruikt* en de gebruiker op een reguliere zitplaats moet plaatsnemen.

De rolstoel mag dan wel *als bagage* meegenomen worden.

Wanneer de gebruiker in de genoemde situaties een rolstoel niet kan verlaten, zal deze dus niet meegenomen kunnen worden.

2.17 Essentiële basisverantwoordelijkheden betrokkenen

Veilig rolstoelvervoer vereist optimale samenspraak van alle betrokkenen. Naast het toepassen van de algemene richtlijnen moet ook voldaan worden aan één van enkele essentiële basisverantwoordelijkheden.

De verdeling van die verantwoordelijkheden is als volgt:

- De vervoerder moet zorgen voor de auto, de vastzetsystemen, de standaard veiligheidsgordels en indien nodig kleine bijbehorende hulpstukken, zoals bijvoorbeeld gordelverlengers of andere “kleine” hulpstukken.
- De rolstoelgebruiker (of diens vertegenwoordiger) moet er voor zorgen dat de rolstoel aankoppelbaar is en geschikt is als vervangende zitplaats in de auto. Dit houdt in, dat de rolstoel tenminste “vastzetbaar” moet zijn.
- De chauffeur moet een rolstoel op de juiste wijze vastzetten en de veiligheidsgordel correct aanbrengen. Als dat niet mogelijk is, en de gebruiker ook niet op een reguliere zitplaats kan plaatsnemen dient de chauffeur het vervoer te weigeren.

“ **Veilig vervoer** gehandicapten in de 16^e eeuw **eenvoudiger** dan in de 21^e eeuw “



Detail van "The Fountain of Youth", 1546. – Museum Berlin-Dahlem.
Bron: Diatheek Gemeenschappelijke Medische Dienst.

HOOFDSTUK 3

Richtlijnen:

Rolstoelgebruikers en begeleiders

3.0 Inleiding

Dit hoofdstuk is bestemd voor rolstoelgebruikers en diegenen die hen tijdens het vervoer begeleiden. Het beschrijft de richtlijnen die rolstoelgebruikers moeten navolgen om hun vervoer veilig te maken. Soms is de noodzaak voor begeleiding aangegeven in de vervoersovereenkomst en mag er zonder begeleiding geen vervoer plaatsvinden. Hulpverleners begeleiden rolstoelgebruikers bij het vervoer wanneer de chauffeur persoonlijk de benodigde hulp niet kan of mag verlenen.

Er zijn in principe twee typen begeleiders:

- Begeleiders die rolstoelgebruikers persoonlijk kennen en deze individueel of per groepje begeleiden.
Dat kunnen zijn:
 - hulpverleners in dienst van zorginstellingen;
 - vrijwilligers bij zorginstellingen of vrijwilligersorganisaties;
 - partners, ouders, kinderen, wettelijk vertegenwoordigers, vrienden of derden.
- Begeleiders die optreden als “voertuigbegeleider” en de rolstoelgebruikers niet persoonlijk kennen. Deze begeleiders hebben voornamelijk de taak om in het voertuig extra ogen en oren voor de chauffeur te zijn zodat deze bij onverwacht of ongewenst gedrag van één of meer rolstoelgebruikers tijdens de rit zijn aandacht bij het verkeer kan houden.

3.1 Richtlijnen voor rolstoelgebruikers

Rolstoelgebruikers kunnen aan hun eigen veiligheid bijdragen door op de hoogte te zijn van de relevante wettelijke verplichtingen, veiligheidsvoorschriften en de gebruiksmogelijkheden van hun rolstoel.

3.1.1 Keuze rolstoel en consequenties

Om zittend in een rolstoel veilig vervoerd te kunnen worden, moet een rolstoelgebruiker beschikken over een “veilig vervoerbare” rolstoel of tenminste een “vastzetbare” rolstoel. Een beschrijving van deze rolstoeltypen staat in Paragraaf 2.15 “Typering van rolstoelen naar hun vervoerbaarheid”.

Bij het “aanmeten” van de rolstoel voor de gebruiker moet worden nagegaan of de rolstoelgebruiker de rolstoel mogelijk ook gaat gebruiken als vervangende zitplaats in een rolstoel toegankelijk voertuig (auto of taxi-bus) en of dit voor hem een geschikte vorm van vervoer is. Als dit de verwachting is, moet primair gekozen worden voor een “veilig vervoerbare” rolstoel (zie paragraaf 2.15). Alleen als om individuele functionele redenen voor de rolstoelgebruiker geen “veilig vervoerbare” rolstoel mogelijk is, moet tenminste een “vastzetbare” rolstoel gekozen worden.

3.1.2 Op de hoogte zijn van veiligheidsaspecten

De rolstoelinzittende en of de persoonlijk begeleider moet weten dat zowel de rolstoel als de inzittende op de voorgeschreven wijze moet worden vastgezet tijdens het vervoer.

De chauffeur is daarvoor volgens de wet (eind)verantwoordelijk.

Ook moet bekend zijn dat men over tenminste een “vastzetbare” rolstoel moet beschikken. Als de rolstoelgebruiker beschikt over een “niet of niet verantwoord vastzetbare” rolstoel, moet hij accepteren dat hij omwille van de veiligheid daarin niet wordt vervoerd.

3.1.3 Mogelijkheden en beperkingen

Tijdens het vervoeren van rolstoelgebruikers is het van belang dat hun (fysieke) beperkingen voor chauffeurs en overige passagiers niet onevenredig hinderlijk of onoverkomelijk zijn. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor de veiligheid gedurende het vervoer.

Daartoe gelden de volgende voorwaarden:

De rolstoelgebruiker (of zijn vertegenwoordiger) moet zich realiseren dat hij alleen met een “veilig vervoerbare” of een tenminste “vastzetbare” rolstoel vervoerd kan worden.

De rolstoelgebruiker (of zijn persoonlijk begeleider) moet kunnen aangeven wie hij is en wat zijn reisbestemming is. Zo nodig kan hierbij een communicatiehulpmiddel gebruikt worden.

Niet begeleide rolstoelgebruikers dienen voldoende veiligheids- en normbesef te hebben voor de gekozen vorm van vervoer.

De rolstoelgebruiker of diens persoonlijk begeleider moet aangeven of er functiestoornissen zijn die tijdens het vastzetten van de rolstoel of de rolstoelinzittende van belang zijn.

Van de chauffeur mag gepast (rij)gedrag worden verwacht.

De rolstoelinzittende moet, eventueel met hulp van rolstoelaanpassingen, over voldoende zitstabiliteit beschikken om zelfstandig te kunnen blijven zitten. Als de rolstoelinzittende een zodanig afwijkende lichaamshouding heeft dat de standaard aanwezige veiligheidsgordel niet op de juiste wijze gedragen kan worden, mag deze slechts vervoerd worden met gebruikmaking van een speciale veiligheidsgordel die deel uit maakt van het vastzetsysteem (zie ook bijlage A.7.2).

Wanneer de rolstoelgebruiker op prikkels van buitenaf reageert met heftige, extreme bewegingen, kunnen speciale maatregelen noodzakelijk zijn. Denk daarbij aan extra begeleiding, extra bescherming, afscheiden van medepassagiers, en dergelijke.

Lichamelijke beperkingen, zoals incontinentie en het gebruik van opvangmiddelen moet worden aangegeven voor zover dit van belang is voor het gebruik van bepaalde vastzetsystemen en of veiligheidsgordels, of wanneer dit hinder oplevert voor medepassagiers. Wanneer dit leidt tot overlast voor de chauffeur of medepassagiers zal vervoer geweigerd moeten worden.

3.2 Richtlijnen voor begeleiders

Van persoonlijk hulpverleners die rolstoelgebruikers begeleiden bij het vervoer wordt verwacht dat zij:

- Op de hoogte zijn van de richtlijnen die gelden voor het vervoer van rolstoelgebruikers.
- Zo veel mogelijk de opvattingen van rolstoelgebruikers respecteren.
- Over de medische beperkingen van rolstoelgebruikers de geheimhoudingsplicht in acht nemen tegenover derden, tenzij de informatie van direct belang is voor het vervoer.
- De belangen van de rolstoelgebruiker behartigen zonder de belangen van de chauffeur of de verkeersveiligheid te negeren; bij groepsvervoer dient er voldoende overwicht op de groepsleden te zijn om ongewenst gedrag te voorkomen.
- Beschikken over voldoende hulpmiddelen en kennis, en deze kunnen toepassen om de rolstoelgebruiker tijdens het vervoer behulpzaam te zijn.

Van voertuigbegeleiders wordt verwacht dat zij:

- Op de hoogte zijn van de richtlijnen die gelden voor het vervoer van rolstoelgebruikers.
- Tijdens de rit de rolstoelgebruikers in de gaten houden.
- De chauffeur tijdig waarschuwt als er sprake is van ongewenste situaties in het voertuig.
- De rolstoelgebruikers met respect en toewijding tegemoet treden, ongeacht diens sociale en economische status, opleiding, cultuur, ras, sekse, levensovertuiging, leeftijd of handicap.

HOOFDSTUK 4

Richtlijnen:

Aanbesteders/opdrachtgevers van rolstoelvervoer en inkopers/verstrekkers van rolstoelen

4.0 Inleiding

Deze paragraaf is bestemd voor zowel partijen die het vervoer van rolstoelgebruikers aanbesteden en opdracht tot vervoer verlenen, als voor de partijen die rolstoelen inkopen en verstrekken.

Bij het lezen van dit hoofdstuk dient de lezer zich voor een juist begrip goed te concentreren op de verschillen in de beschreven “rollen”.

Deze partijen kunnen zijn:

- Landelijke of regionale overheden (rijk, provincies, gemeenten).
- Zorginstellingen: verzorgings- en verpleeghuizen (taxivervoer en of eigen vervoer).
- Vrijwilligersorganisaties die vervoer van rolstoelgebruikers bieden (al dan niet gesubsidieerd door gemeenten, instellingen of via donaties).
- Ziektekostenverzekeraars voor zover het gaat om ziekenvervoer.
- Derden die betrokken zijn bij de selectie van vervoerders en acteren onder verantwoordelijkheid van aanbesteders.

Voor het veilige vervoer van rolstoelgebruikers is niet alleen het vervoer zelf, maar ook de kwaliteit van de rolstoelen belangrijk. Vaak zijn de aanbesteders van vervoer tevens de verstrekkers van de rolstoelen. Als een zorginstelling zelf het vervoer van de bewoners ter hand neemt, is deze zowel aanbesteder als aanbieder. In dat geval is de laatste “rol” de belangrijkste. Immers, het ligt dan in de invloedssfeer van de instelling zelf om de maatregelen te treffen zoals die zijn opgenomen in hoofdstuk 6 (Aanbieders).

Worden voertuigen door de (zorg)instelling bij derden gehuurd, dan is de (zorg)instelling weer aanbesteder.

Het eerste deel van dit hoofdstuk (§ 4.1) richt zich op de aanbesteding van het vervoer, het tweede deel (§ 4.2) op het verstrekken van rolstoelen.

4.1 Richtlijnen voor aanbesteders van vervoer

In de onderstaande richtlijnen wordt aangegeven wat aanbesteders moeten doen om te zorgen dat rolstoelgebruikers zo veilig mogelijk worden vervoerd. Aanbesteders zijn een belangrijke partij in het geheel, omdat zij de voorwaarden scheppen waarbinnen andere partijen moeten werken.

Aanbesteders kunnen binnen de wettelijke kaders zoeken naar ruimte om aanvullende eisen te stellen die de veiligheid van het vervoer van rolstoelgebruikers verhogen. Zij dienen in de bestekvoorwaarden specifiek aandacht te besteden aan de kwaliteitseisen.

De eis stellen tot het moeten naleven van de richtlijnen uit de Code VVR kan dit vereenvoudigen.

4.1.1 Richtlijnen bij de aanbesteding van vervoer

- De aanbesteder stelt heldere en ondubbelzinnige bestekvoorwaarden op. Van algemene inzichten of richtlijnen (zoals de Code VVR) afwijkende eisen moeten expliciet in het bestek worden opgenomen.

- De aanbesteder verlangt van een vervoersorganisatie dat deze aantoont welke maatregelen genomen zijn om rolstoelgebruikers zo veilig mogelijk te vervoeren. Deze maatregelen moeten gericht zijn op zowel het materiaal als op de chauffeurs en andere medewerkers. De aanbesteder moet er bij de beoordeling van inschrijvingen nadrukkelijk rekening mee houden dat de aanbiedende partij de noodzakelijke “ruimte” krijgt om deze veiligheidsmaatregelen naar behoren uit te voeren.
- De aanbesteder controleert op de naleving van richtlijnen (meestal besteisen) door aanbieders (hoofdstuk 6) en chauffeurs (hoofdstuk 7).
Deze richtlijnen betreffen onder andere:
 - de vaardigheden en kwaliteiten van de chauffeur (controleren door bijvoorbeeld mystery-guest onderzoek of rijstijlanalyse);
 - het weigeren van het vervoeren van rolstoelgebruikers in rolstoelen die “niet of niet verantwoord vastzetbaar” zijn (inzittenden hiervan dienen een transfer te maken naar een reguliere zitplaats of niet te worden vervoerd);
 - de benodigde tijd voor het vastzetten van de rolstoel.
- De aanbesteder controleert of laat controleren op de naleving van richtlijnen ten aanzien van het materiaal.
Deze richtlijnen betreffen:
 - de juiste uitvoering van voertuigen bestemd voor het vervoeren van rolstoelgebruikers;
 - de gehanteerde Ribs'en *), inclusief de veiligheidsgordel(s);
 - de aanwezigheid van voldoende opbergruimte voor Ribs'en en andere losse hulpmiddelen.
- De aanbesteder dient (in overleg met de aanbieder van vervoer) voldoende tijd te bieden voor het veilig vervoeren van de rolstoelgebruikers.
Daarbij dient aandacht te zijn voor:
 - de tijd benodigd voor het in- en uitrijden en vastzetten van rolstoelen en rolstoelinzittenden;
 - de verlenging van de rittijd door aangepast rijgedrag of andere externe factoren.
- De aanbesteder stelt een klachtenregeling in conform het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht, waardoor het voor rolstoelgebruikers mogelijk wordt een klacht in te dienen die betrekking heeft op de relatie rechthebbende - bestuursorgaan/zorginstelling.

*) RIBS = Rolstoel Inzittende Beveiliging Systeem.

4.1.2 Kwaliteitseisen en toetsingscriteria

De aanbesteder gunt het contract voor het vervoer van rolstoelgebruikers alleen aan een aanbieder van vervoer die voldoet aan bovengenoemde eisen ten aanzien van personeel en materieel.

De aanbesteder ziet er op toe dat de gunninghouder de wettelijke bepalingen, de aanvullende eisen ten aanzien van personeel en het materiaal daadwerkelijk naleeft en verdere richtlijnen opvolgt.

De aanbesteder ontwerpt toetsingscriteria en past deze toe.

4.2 Richtlijnen voor de aanbesteders van rolstoelen

- De aanbesteder ziet toe of laat toezien op de naleving van richtlijnen voor adviseurs (zie hoofdstuk 5).
- De aanbesteder neemt “veilig vervoerbare” rolstoelen op in het verstrekkingenpakket (zie bijlage B.4).
- De aanbesteder verlangt dat op alle rolstoelen die in een voertuig vervoerd moeten worden duidelijk is aangegeven waar het RIBS moet worden bevestigd en dat de constructie van de rolstoel een vrije gordelloop niet mag belemmeren. (Zie bijlage B.5.4)

- De aanbesteder ziet erop toe dat rolstoelgebruikers die in een auto of taxi-bus vervoerd willen worden, erover *worden geïnformeerd* dat:
 - zij over een rolstoel moeten beschikken die “veilig vervoerbaar” of tenminste “vastzetbaar” is;
 - aanbieders van vervoer en chauffeurs *de verplichting* hebben om het vervoer te weigeren van rolstoelpassagiers die in een “niet of niet verantwoord vastzetbare” rolstoel zitten;
 - uitzonderingen voor wat betreft de constructie van de rolstoel mogelijk zijn, maar de rolstoel altijd tenminste “vastzetbaar” moeten zijn. En wanneer het gebruik van een standaard veiligheidsgordel niet mogelijk is, moet de rolstoel voorzien zijn van een speciale op maat gemaakte veiligheidsgordel, die tijdens het vervoer gekoppeld kan worden aan het vastzetsysteem. Ze moet qua ontwerp en constructie voldoen aan de EU Richtlijn 77/541/EEG.

HOOFDSTUK 5

Richtlijnen:

Adviseurs

5.0 Inleiding

Dit hoofdstuk is bestemd voor iedereen die al of niet beroepsmatig (leverings-)adviezen uitbrengt over hulpmiddelen en vervoersoplossingen voor personen met lichamelijke beperkingen.

Adviseurs zoals in dit hoofdstuk bedoeld, zijn in veel verschillende functies werkzaam.

Voorbeelden daarvan zijn:

- (Technisch ergonomisch) adviseurs in dienst van professionele adviesorganisaties, waaronder de gemeenten (Wmo -afdelingen en GGD-en) en het bureau Centrum Indicatiestelling Zorg (CIZ).
- Technisch adviseurs en verkoopadviseurs bij de revalidatievakhandel.
- Ergotherapeuten en fysiotherapeuten in dienst van revalidatiecentra en andere zorginstellingen of zelfstandig betrokken bij adviezen over rolstoelen en vervoersvoorzieningen.

5.1 Richtlijnen voor adviseurs

Adviseurs spelen een belangrijke rol in relatie tot het veilig vervoeren van rolstoelgebruikers. Zij maken bij de advisering afwegingen op basis van behoeften en beperkingen van hun cliënten. Een vervoersadvies omvat meer dan een advies voor “zomaar” een merk of type rolstoel. De adviseur zal ook rekening moeten houden met de bruikbaarheid van de rolstoel. Dat betekent dat de vastzetbaarheid van een rolstoel en de mogelijkheid tot een onbelemmerd gebruik van een veiligheidsgordel deel moet uitmaken van het keuzeproces.

Het advies moet primair leiden tot een “veilig vervoerbare” rolstoel. Alleen als om individuele functionele redenen voor cliënt geen “veilig vervoerbare” rolstoel beschikbaar is, moet tenminste een “vastzetbare” rolstoel gekozen worden.

Het is hoe dan ook de taak van de adviseur om de rolstoelgebruiker voor te lichten over de consequenties van de gemaakte keuzes.

Niet alle adviseurs zullen voldoende technische kennis bezitten om zelfstandig te kunnen beoordelen of een rolstoel geschikt of aanpasbaar is. Zij moeten zich dan laten bijstaan door ter zake deskundigen.

5.1.1 Onderzoek naar de verplaatsingsbehoefte en randvoorwaarden voor vervoer

De adviseur moet bij het keuzeproces van de rolstoel afwegen of er naast de functionele eisen ook vanwege de vervoersbehoefte eisen gesteld moeten worden aan de rolstoel. Wanneer de vervoersbehoefte zodanig is dat de rolstoel ook als zitplaats moet kunnen dienen in een auto, moet de te verstrekken rolstoel een “veilig vervoerbare” rolstoel zijn (Paragraaf 2.15, “Typering rolstoelen ...”, type a).

5.1.2 Uitvoeringsvorm rolstoel

Na het onderzoek worden de functionele eisen vastgelegd in een programma van eisen (PVE). Op basis van dit PVE wordt het juiste type rolstoel bepaald.

De adviseur selecteert een rolstoel waarvan de fabrikant aangeeft dat deze “veilig vervoerbaar” is. Op zo’n rolstoel zijn de aangrijpingspunten voor het vastzetsysteem standaard aanwezig en zijn deze duidelijk herkenbaar gemarkeerd. Ook belemmert de constructie de vrije loop van een veiligheidsgordel niet.

Alleen als de “individuele functionele eisen” en een “veilig vervoerbare” rolstoel onverenigbaar zijn, mag uitgeweken worden naar een “vastzetbare” rolstoel.

5.1.3 Hoofdsteunen

Een hoofdsteun, van het juiste materiaal met correcte afmetingen en op de goede hoogte afgesteld, kan bij aanrijdingen nekletsel of erger voorkomen. Voorwaarde is dat de hoofdsteun voldoende stevig aan de rolstoel of het voertuig bevestigd is zodat deze tijdens een ongeval niet los kan raken. Bovendien moeten de instelpunten de krachten van een botsing kunnen doorstaan. De hoofdsteun zelf mag niet naar voren kunnen kantelen tijdens een botsing. De praktijk leert dat veel rolstoelen niet geschikt zijn om er verantwoord een hoofdsteun op te bevestigen. Een echt veilige oplossing van dit probleem is niet altijd mogelijk.

5.1.4 Leidraad met betrekking tot hoofdsteunen

- Vermijd hoofdsteunen met scherpe delen aan de achterzijde.
- Hoofdsteunen die meervoudig instelbaar, wegklapbaar of -draaibaar zijn moeten afdoende geblokkeerd kunnen worden tijdens het vervoer.
- Als het voertuig (bijv. rolstoeltaxi) is uitgerust met een externe hoofdsteun die goed afgesteld kan worden op de passagier verdient het gebruik daarvan de voorkeur.
- Als een goede hoofdsteun niet mogelijk is, is in de meeste gevallen géén hoofdsteun minder risicovol dan een onveilige hoofdsteun.

5.1.5 Houding-ondersteuningsgordel en of veiligheidsgordel

Als de rolstoel goed kan worden vastgezet, maar de inzittende niet, is veilig vervoer niet mogelijk.

Een rolstoelgebruiker moet in een voertuig gebruik maken van de (standaard) driepunts veiligheidsgordel van het voertuig of een speciale veiligheidsgordel (RVV art.59, lid 4). Een speciale veiligheidsgordel moet in ieder geval aan het vastzetsysteem of aan de vloer van het voertuig vastzitten. Vooral in oudere voertuigen en of bij passagiers in bijzondere lichaamshoudingen komt de noodzaak voor een speciale veiligheidsgordel het meeste voor.

Een reeds in de rolstoel aanwezige gordel, die bedoeld is als houdingsondersteuning, is in het algemeen ongeschikt als veiligheidsgordel (!). Daarom moet tijdens het vervoer buiten de aanwezige houdingondersteuningsgordel ook een goedgekeurde veiligheidsgordel gedragen worden

Een veiligheidsgordel dient onder een voorgeschreven hoek en sluitend op de bovenbenen geplaatst kunnen worden. Een rolstoel moet daar de ruimte voor bieden. De veiligheidsgordel mag niet over scherpe delen of de armleuningen lopen. Er moet tevens ter hoogte van de heup voldoende ruimte zijn om de gordelsluitingen te kunnen bedienen. Rolstoelen met vaste armleuningen en dichte zijkanten zijn niet geschikt voor gebruik van een veiligheidsgordel en zijn dan dus “niet of niet verantwoord vastzetbaar”.

5.1.6 Werkblad (met midden-besturing)

Een werkblad op een rolstoel geeft bij een botsing tijdens het vervoer grote risico's. Een werkblad kan bij plotseling (zeer) hard remmen of een botsing ernstig (inwendig) letsel veroorzaken. Het afnemen van een werkblad tijdens het vervoer is daarom noodzakelijk. De meeste werkbladen bieden die mogelijkheid.

In uitzonderingsgevallen is de aanwezigheid van een werkblad echter onontkoombaar, ook tijdens het vervoer. Bij elektrische rolstoelen kan het werkblad voorzien zijn van een besturingskast of communicatieapparatuur en is het afnemen van het blad problematisch. Hoewel er verschillende situaties voorkomen en verschillende oplossingen denkbaar zijn, is de beste gedragslijn om dan extra aandacht te geven aan de juiste afstelling van het heupgedeelte van de veiligheidsgordel en vervolgens het werkblad zoveel mogelijk naar voren te trekken. Zo ontstaat er ruimte tussen de rand van het werkblad en de buik. Bij een botsing kan die ruimte helpen voorkomen dat de rand van het werkblad buikletsel veroorzaakt.

5.1.7 Hulpstukken aan de rolstoel

Voorgaande voorstellen zijn gebaseerd op rolstoelen in standaarduitvoering. Als een rolstoel bijvoorbeeld wordt gebruikt in combinatie met een aankoppelbare aandrijfuniteit, dan dient deze apart van de rolstoel vervoerd te worden. “Losse” hulpstukken moeten worden afgenomen en veilig worden opgeborgen of vergrendeld. Elementen voor houdingsondersteuning, zoals pelottes, (abductie)klossen en zijkussens, kunnen ook letsel veroorzaken bij botsingen. Echter, houdingscorrectie heeft meestal prioriteit, waardoor soms optimale veiligheidsmaatregelen niet te realiseren zijn.

Het kan in sommige gevallen echter betekenen (denk bijvoorbeeld aan niet goed bevestigde zuurstofflessen) dat wanneer hulpstukken los kunnen raken bij een botsing, vervoer geweigerd moet worden wegens het gevaar voor de overige passagiers.

HOOFDSTUK 6

Richtlijnen:

Vervoerders: Taxibedrijven, zorginstellingen en overige organisaties

6.0 Inleiding

Dit hoofdstuk is bestemd voor organisaties die het vervoer van rolstoelgebruikers verzorgen. Het hoofdstuk is hiermee gericht op:

- Taxibedrijven.
- Zorginstellingen die chauffeurs in dienst hebben.
- Zorginstellingen en vrijwilligersorganisaties, waarbij vrijwilligers het vervoer van rolstoelgebruikers verzorgen.
- Derden die vervoer aanbieden.

Wanneer een zorginstelling zelf het vervoer van de bewoners ter hand neemt is deze zowel aanbesteder als aanbieder. In dat geval is de laatste “rol” het belangrijkste.

Immers, het ligt dan in de invloedssfeer van de instelling zelf om de maatregelen te treffen zoals die zijn opgenomen in dit hoofdstuk. Worden rolstoelbussen door een instelling bij derden gehuurd, dan is de zorginstelling weer aanbesteder en is hoofdstuk 4 van toepassing. In de rest van dit hoofdstuk wordt steeds gesproken over de “aanbieders van vervoer”.

6.1 Richtlijnen voor aanbieders van vervoer (werkgevers)

In de eerste plaats moeten aanbieders zorgen voor goed materiaal, goed opgeleide werknemers, heldere communicatie en begrip bij de medewerkers die betrokken zijn bij dit speciale vervoer. De aanbieders moeten chauffeurs aannemen die voldoende affiniteit hebben met en geschikt zijn voor het vervoer van rolstoelgebruikers.

Verder hebben de richtlijnen betrekking op de controle en handhaving van de gedragsregels.

6.1.1 Aanschaf en uitrusting van materieel

Voor de aanbieder van vervoer is het zaak om de voorwaarden te scheppen waarbinnen chauffeurs zo veilig mogelijk rolstoelgebruikers kunnen vervoeren. Dit betekent dat werkgevers moeten zorgen voor goed en veilig materiaal (vervoermiddel, rolstoel-vastzetsystemen en standaard veiligheidsgordels).

Sinds september 2008 zijn uitrustingseisen voor de voertuigen wettelijk vastgelegd. Dit geldt voor zowel de vloeren, de stoelbevestigingen als de vastzetsystemen.

Nieuwe voertuigen moeten vanaf die datum vastzetsystemen hebben die voldoen aan de norm NEN-ISO 10542 1 t/m 5 (zie ook bijlage C.2.1).

Oudere voertuigen mogen in gebruik blijven, mits de aanwezige (oudere) vastzetsystemen voldoen aan de thans geldende gebruiksvoorwaarden. (Zie bijlage C.1.3 inzake RVV, artikel 59, lid 4).

6.1.2 Werkhouding, vaardigheden en opleiding chauffeurs

Veiligheid heeft vooral te maken met goed gebruik van veiligheidsmiddelen en met veilig rijden. Daarnaast gaat het er ook om dat de rolstoelinzittende tijdens de autorit een veilig gevoel heeft. Daarvoor is de werkhouding, de rijstijl en het (passagiers)vriendelijk gedrag van chauffeurs belangrijk. De richtlijnen voor chauffeurs staan beschreven in hoofdstuk 7.

De aanbieders dienen als werkgever een goede werkhouding van chauffeurs te stimuleren, onder meer door hen duidelijk te maken waarom de richtlijnen er zijn.

Zij kunnen dit als volgt doen:

- De aanbieder van vervoer neemt in zijn rol van werkgever de richtlijnen voor chauffeurs (zie hoofdstuk 7) op in bedrijfsinstructies.
- De werkgever (het taxibedrijf, de zorginstelling of een andere vervoersorganisatie) geeft chauffeurs uitleg over de betekenis en reikwijdte van de richtlijnen.
- De werkgever ziet toe op naleving van de richtlijnen en ziet erop toe dat chauffeurs werken volgens de bedrijfsinstructies.
- De werkgever zorgt er voor dat de chauffeurs op de hoogte worden gehouden van de nieuwste ontwikkelingen op het gebied van veilig rolstoelvervoer.
- De werkgever stelt chauffeurs in staat aanvullende relevante opleidingen te volgen en ziet erop toe dat chauffeurs deze opleiding binnen de gestelde periode met goed gevolg afsluiten.

6.1.3 Werkprocessen: de planning en verdeling van de ritten

Op het punt van de reistijden bestaan er voor het vervoer van rolstoelgebruikers geen eenduidige afspraken of voorschriften. De meeste opdrachtgevers nemen in de aanbestedingsvoorwaarden eisen op waaraan de reistijd moet voldoen. Aanbieders van vervoer dienen normen te ontwikkelen voor rittijden bij vervoer van rolstoelgebruikers.

- De centralist of andere functionaris die de ritten inroostert en het werk uitgeeft, moet voldoende geïnformeerd zijn om een rit met voldoende tijd te kunnen plannen. Deze informatie betreft onder meer het type rolstoel en het feit of het gaat om een permanent aan de rolstoel gebonden persoon.

6.1.4 Te vervoeren soorten rolstoelen

De aanbieder van vervoer zorgt ervoor dat bij de ritaanname wordt gevraagd welk type rolstoel vervoerd moet worden.

De aanbieder van vervoer zorgt ervoor dat hij de juiste middelen heeft om gangbare rolstoelen te kunnen vervoeren.

De aanbieder kan uitsluitend “veilig vervoerbare” en “vastzetbare” rolstoelen met inzittenden vervoeren. “Niet of niet -verantwoord vastzetbare” rolstoelen moeten als bagage worden vastgezet. De inzittende moet dan plaats nemen op een reguliere autostoel met veiligheidsgordel. Wanneer de inzittende de rolstoel niet kan verlaten moet het vervoer geweigerd worden.

6.1.5 Afsluiten van contracten met aanbesteders

De aanbieder van vervoer staat erop dat de opdrachtgever de kwaliteitseisen ten aanzien van het voertuig, de chauffeurs, reistijden, klachtenprocedure en de controle op algehele naleving expliciet formuleert.

De aanbieder dringt er bij de aanbesteder zo nodig op aan dat deze ook als opdrachtgever verantwoordelijkheden heeft en ter effectuering daarvan eventuele maatregelen neemt.

6.1.6 Onafhankelijke toetsingscriteria

Om aan de hiervoor vermelde richtlijnen te voldoen kunnen aanbieders ook verwijzen naar externe kwaliteitseisen. Voorbeelden zijn het vrijwillige keurmerk “Taxikeur” of de “Code VVR”.

6.1.7 Kwaliteitscontrole

De aanbieder is verantwoordelijk voor het controleren van de naleving van de gedragsregels door de chauffeur.

HOOFDSTUK 7

Richtlijnen:

Chauffeurs

7.0 Inleiding

Dit hoofdstuk is bestemd voor chauffeurs die rolstoelgebruikers vervoeren. Dat zijn niet alleen chauffeurs die beroepsmatig werken maar ook vrijwillige chauffeurs en particulieren die een eigen (rolstoeltoegankelijke) auto besturen.

Deze richtlijnen zijn vooral gericht op de taken van een beroepschauffeur, maar gelden behoudens de richtlijnen voor de arbeidsrelatie ook voor de andere chauffeurs.

7.1 Richtlijnen voor chauffeurs

Hierna volgen de richtlijnen voor chauffeurs die het mogelijk maken om tijdens het vervoer de veiligheid van rolstoelgebruikers te waarborgen.

7.1.1 Materialen

De vervoerder (taxibedrijf, zorginstelling of anderen) zorgt ervoor dat de rolstoel inzittenden beveiligingssystemen (Ribs'en) voldoen aan de gestelde eisen.

De chauffeur moet voorafgaande aan de rit niet alleen controleren of de Ribs'en compleet zijn, maar ook of ze goed functioneren en of de bijbehorende hulpstukken (juiste maat) beschikbaar zijn. Vanzelfsprekend moeten zij ook de normale voertuigcontrole uitvoeren.

De chauffeur meldt gebreken bij de verantwoordelijke medewerker van de organisatie waarvoor hij rijdt. De chauffeur is tijdens de rit verantwoordelijk voor het juiste gebruik en functioneren van de materialen. Hij mag dus verwachten, dat *essentiële gebreken* direct verholpen worden of dat hij de beschikking krijgt over een voertuig dat wel in orde is.

7.1.2 Werkhouding

Veiligheid is vooral afhankelijk van het juiste gebruik van goede veiligheidsmiddelen en een veilige rijstijl. Daarnaast is het belangrijk dat de rolstoelinzittende zich tijdens de autorit veilig voelt. Daartoe is ook de werkhouding en klantvriendelijk gedrag van chauffeurs belangrijk.

Van chauffeurs die rolstoelgebruikers vervoeren wordt daarom verwacht dat zij:

- Op de hoogte zijn van de richtlijnen voor het vervoer van rolstoelgebruikers.
- Rolstoelgebruikers herinneren aan en of de juiste informatie verstrekken over de richtlijnen en hen bijstaan bij het naleven ervan (bijvoorbeeld wanneer zij worden vastgezet).
- Alleen met empathie voor de gevoelens van de rolstoelinzittende hem heel dicht naderen of in direct lichamelijk contact treden (bijvoorbeeld bij het aanleggen van de veiligheidsriem).
- Over de medische beperkingen van rolstoelgebruikers tegenover derden de geheimhoudingsplicht in acht nemen.
- Rolstoelgebruikers met respect tegemoet treden ongeacht hun sociale en economische status of andere persoonlijke kenmerken (bijvoorbeeld opleiding, cultuur, ras, sekse, levensovertuiging, leeftijd of handicap).
- Een veilige en zo comfortabel mogelijke rijstijl toepassen.

7.1.3 Vaardigheden en opleiding

Chauffeurs die rolstoelpassagiers vervoeren dienen op de hoogte te zijn van de ontwikkelingen op het gebied van veilig rolstoelvervoer. Chauffeurs moeten bereid zijn om aanvullende relevante opleidingen te volgen.

7.1.4 Werkproces en planning

Vooraf bij het betaalde rolstoelvervoer is een juiste planning van de ritten van groot belang. Ten opzichte van het vervoeren van niet rolstoelgebonden cliënten zijn ook andere factoren van invloed op de tijd die nodig is om een rit te kunnen uitvoeren. Na ontvangst van de ritopdracht gaat de chauffeur na of hij over voldoende informatie beschikt voor uitvoering van rit. Hij signaleert eventuele problemen en geeft deze door aan de centrale dan wel de werkgever of opdrachtgever van de rit.

7.1.5 Handhaving en controle van de gedragsregels

Het vervoeren van mensen met een handicap stelt hoge eisen aan de chauffeur en diens werkhouding. Chauffeurs die rijden in dienst of in opdracht van een (vervoers-)organisatie hebben zich te houden aan het bedrijfsbeleid. Dit beleid vraagt voor elke fase van een (taxi)rit om een specifieke vertaling in gedragsregels. Die gedragsregels hebben dan in de eerste plaats te maken met de handelingen die een chauffeur moet verrichten om een rolstoelgebruiker veilig te vervoeren. Denk daarbij aan het vastzetten van de rolstoel en de inzittende, en het toepassen van een aan rolstoelpassagiers aangepast rijgedrag. De regels hebben ook te maken met de opstelling en het gedrag van de chauffeur als hij wordt geconfronteerd met eisen en wensen van rolstoelgebruikers, die strijdig zijn met de veiligheidseisen.

Veiligheid gaat boven alles. De chauffeur dient daarom:

- Het bedrijfsbeleid te kennen en regels na te leven.
- Knelpunten te signaleren en deze door te geven aan zijn werkgever of opdrachtgever.
- Passagiers te informeren.
- Naar klachten te luisteren en klanten zo nodig te wijzen op de klachtenprocedure.
- Te weigeren om passagiers in een “niet of niet -verantwoord vastzetbare” rolstoel te vervoeren.

7.1.6 Kennis over (aantal) rolstoelpassagiers en rolstoeltypen

- De chauffeur moet voorafgaand aan de rit weten welke passagiers met welke handicap vervoerd gaan worden. Op deze wijze kan hij zich goed instellen op een juiste uitvoering van de rit.
- De chauffeur moet ook weten hoeveel rolstoelpassagiers (met mogelijke begeleiders of hulphond) hij gaat vervoeren. Hij kan dan bepalen of zijn voertuig daar qua ruimte voor geschikt is.

7.1.7 Ritvoorbereiding, voorrijden en ophalen

Bij de ritvoorbereiding hoort ook het plannen van de geschikte route. Met name in het gehandicaptenvervoer hoeft niet altijd de kortste route gekozen te worden. Er moet ook zoveel mogelijk rekening gehouden worden met drempels, rotondes, slechte bestrating en dergelijke. Want slechte omstandigheden kunnen extra belastend zijn voor de passagiers.

Belangrijke punten bij het voorrijden en ophalen:

- De chauffeur houdt bij het parkeren van het voertuig rekening met de beperkingen en mogelijkheden van de rolstoelgebruiker *en het overige verkeer*.
- De chauffeur overtuigt zich ervan dat hij de juiste cliënt meeneemt. Zeker bij ziekenhuizen of verzorgingshuizen komt het voor dat er meerdere mensen op een taxi wachten. Het is dan raadzaam dat de chauffeur zich meldt bij de receptie en controleert of hij de juiste persoon meeneemt.

7.1.8 Instappen/inrijden en vastzetten rolstoel

Bij het instappen en verlaten van het voertuig blijft de chauffeur verantwoordelijk voor een correcte en veilige wijze van inladen, vastzetten en het uitrijden van de rolstoelgebruiker.

- De chauffeur informeert de rolstoelgebruiker over alle handelingen die hij gaat uitvoeren. Bij het opduwen op een oprijplaat of oprijgoten let de chauffeur goed op de juiste wijze van duwen in verband met de eigen persoonlijke veiligheid en de veiligheid van de rolstoelgebruiker. Zie ook bijlage A.1.1 .

7.1.9 Loskoppelen rolstoel, uitrijden en op de plaats van bestemming brengen

Bij het loskoppelen, uitstappen en op de plaats van bestemming brengen van de rolstoelgebruiker gelden dezelfde richtlijnen als bij het ophalen, instappen en vastzetten van de rolstoel.

- Bij meerdere rolstoelgebruikers instrueert de chauffeur hen **vooraf** om in verband met de veiligheid in ieder geval *niet zonder zijn begeleiding* het voertuig proberen te verlaten.

7.1.10 Gebruik veiligheidsgordel

Als de rolstoelinzittende niet kan overstappen naar een reguliere autostoel, moet hij op de juiste wijze een veiligheidsgordel gebruiken. Afhankelijk van het type voertuig of rolstoel kan het een standaard driepuntsgordel zijn dan wel een gordel die gefixeerd wordt aan het vastzetsysteem of de vloer van het voertuig. Het gebruik van een veiligheidsgordel is verplicht. De veiligheidsgordel dient aanliggend tegen het lichaam aangebracht te worden.

De “vrije gordelloop” mag niet beperkt worden door onderdelen van de rolstoel of overmatige kleding. Zo nodig dienen rolstoelonderdelen zoals armleggers of tafelbladen tijdens de rit losgenomen te worden. Een reeds in de rolstoel aanwezige fixatie(gordel), die bedoeld is voor houdingsondersteuning of -correctie, kan de veiligheidsgordel niet vervangen. Dat kan alleen als die fixatiegordel samen met de rolstoel aan de wettelijke eisen voor een speciale veiligheidsgordel voldoet. (RVV, artikel 59, lid 4)

7.1.11 Aangepast rijgedrag

De chauffeur moet voldoende tijd hebben om de rit goed uit te kunnen voeren. De ritplanning is daarvoor maatgevend. Als in de planning onvoldoende rekening is gehouden met de aard van de rit (= haalbaarheid binnen de beschikbare tijd), kiest de chauffeur voor veiligheid en kwaliteit en neemt hierover contact op met de centrale of opdrachtgever van de rit.

Andere aandachtspunten:

- Regels voor optrekken, afremmen en snelheid zijn niet eenduidig te geven. Veel factoren zijn hierop van invloed. Bijvoorbeeld: de aard van de handicap, type voertuig, soort en kwaliteit van het wegdek, aanwezigheid van obstakels, weersgesteldheid, overig verkeer, enzovoort. In ieder geval dient de chauffeur rustig en gelijkmatig, dus zonder schokken op te trekken, te sturen en te remmen. Bij het stoppen brengt hij het voertuig geleidelijk tot stilstand en voorkomt hij dat passagiers op het laatste moment een kleine schok ervaren.
- De chauffeur rijdt anticiperend. Dat betekent dat hij zoveel mogelijk inspeelt op het verkeersbeeld, het wegdek en het rijgedrag van de overige verkeersdeelnemers. Daardoor is hij beter in staat het voertuig rustig tot stilstand te brengen en een noodstop te voorkomen. Ook onverwachte bewegingen van het voertuig moeten zoveel mogelijk worden voorkomen. In bochten en bij drempels past hij snelheid en rijstijl aan om het overhellen en schokken van passagiers zo veel mogelijk te beperken.
- De bestuurder kan de route niet altijd zelf bepalen. Maar als er alternatieven zijn, dan dient de bestuurder de route te kiezen die voor de passagiers het meeste comfort biedt.

7.1.12 Gedrag bij calamiteiten en dilemma's

Uitgangspunt bij ongevallen of incidenten is dat de (persoonlijke) veiligheid van de chauffeur voorop staat. Hij moet, tenzij hij zelf slachtoffer is, in staat zijn om handelingen uit te voeren die in het belang zijn van (het redden van) de cliënt(en).

Afhankelijk van de ernst en de plaats van het ongeval of incident moet hij direct hulpdiensten kunnen inschakelen (112 bellen). Daarna zijn, afhankelijk van de bedrijfsvorm van de vervoerende organisatie, verschillende handelwijzen mogelijk. Te denken valt aan bijvoorbeeld het inschakelen van de centrale of opdrachtgever van de rit, een vervangende auto (taxi) te laten komen, het (laten) doorgeven dat er vertraging is opgetreden, enzovoort.

Belangrijk aandachtspunt is dat de chauffeur goed communiceert met de cliënt(en), meldt wat hij gaat doen en dat hij de wensen en mogelijkheden zo mogelijk met de passagier(s) bespreekt.

7.1.13 Oplossen van dilemma's

Dilemma's ontstaan als de chauffeur door passagiers wordt gevraagd om van de richtlijnen af te wijken. Het is van belang dat de chauffeur de richtlijnen voor veilig vervoer altijd opvolgt.

Dat is niet alleen in het belang van de rolstoelpassagier, maar ook in zijn eigen belang en dat van de vervoersorganisatie. Het is, afhankelijk van de omstandigheden, niet uitgesloten dat bij een ongeval de chauffeur of de vervoersorganisatie aansprakelijk wordt gesteld voor letsel of de materiële schade, als de (wettelijke) richtlijnen niet zijn opgevolgd.

HOOFDSTUK 8

Richtlijnen:

Rolstoelfabrikanten en importeurs

8.0 Inleiding

Dit hoofdstuk is bestemd voor:

- Nederlandse fabrikanten van rolstoelen.
- Nederlandse importeurs van rolstoelen van buitenlandse fabrikanten.

8.1 Richtlijnen voor rolstoelfabrikanten en -importeurs

De volgende richtlijnen zijn primair gericht op de fabrikanten en importeurs van rolstoelen. Ze hebben tot doel de veiligheid van het vervoer van rolstoelgebruikers te verhogen.

Veilig vervoer van rolstoelgebruikers heeft niet alleen te maken met de manier waarop een rolstoel in een motorvoertuig wordt vastgezet of de wijze waarop een chauffeur rijdt. De sterkte van de rolstoel en de mogelijkheden om een rolstoel te kunnen vastzetten zijn eveneens belangrijk.

8.1.1 Ontwikkeling van rolstoelen

Rolstoelfabrikanten en importeurs van rolstoelen zijn voor het op de Europese markt brengen van hun producten gebonden aan Europese Richtlijn 93/42/EEG. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd als Besluit Medische Hulpmiddelen (zie ook bijlage C.1.6). De kern daarvan is dat rolstoelen die seriematig vervaardigd worden, moeten voldoen aan de zogenoemde “essentiële eisen” uit de Europese richtlijn. Wanneer fabrikanten aantonen dat hun rolstoelen voldoen aan de geharmoniseerde normen NEN-EN 12183 (handrolstoelen) of NEN-EN 12184 (elektrische rolstoelen) wordt in ieder geval aan de voorgeschreven “essentiële eisen” voldaan. Seriematig vervaardigde rolstoelen moeten ook voorzien zijn van een CE-markering.

Voor individueel op maat gemaakte rolstoelen is dit anders. Deze rolstoelen mogen geen CE-markering dragen. Wel hanteren sommige fabrikanten een aanduiding CM (Custom Made).

Informatie hierover behoren fabrikanten in hun gebruiksaanwijzingen te vermelden. Buiten deze economische regels worden er in de Nederlandse *verkeerswetgeving* (nog) geen specifieke eisen aan de vervoerbaarheid van rolstoelen gesteld.

Bij aanpassen van bestaande of ontwikkelen van nieuwe typen “vervoerbare” rolstoelen moeten rolstoelfabrikanten er, los van wettelijke verplichtingen, altijd op gericht zijn om te voldoen aan de eisen inzake vervoerbaarheid volgens de norm NEN-ISO 7176-19.

8.1.2 Verkoop van rolstoelen aan verstrekkers en leveranciers

- Rolstoelfabrikanten en -importeurs moeten zorgen voor een goede gebruiksaanwijzing bij de rolstoel, om het gewenste gebruik van de rolstoel te bevorderen.
- In de gebruiksaanwijzing staat beschreven aan welke veiligheidsnormen de rolstoel voldoet.
- Bij “veilig vervoerbare” rolstoelen vermeldt de rolstoelfabrikant/-importeur in de productomschrijvingen en handleidingen op welke wijze de rolstoel het beste met een RIBS, conform NEN-ISO 10542, kan worden vastgezet.
- Indien sprake is van een “niet of niet -verantwoord vastzetbare” rolstoel vermeldt de fabrikant dat ook.
- Wanneer nodig, wordt de rolstoel afgeleverd met – fabriekseigen - aanpassets voor de bevestiging van het vastzetsysteem aan de rolstoel. Deze aanpassets zijn bij “veilig vervoerbare rolstoelen” met de rolstoel mee getest.
- Rolstoelfabrikanten en -importeurs voorzien leveranciers van rolstoelen en hun medewerkers van adequate informatie. Alleen dan kunnen zij hun klanten goed voorlichten over het juiste gebruik van rolstoelen tijdens het vervoer in een rolstoeltoegankelijk voertuig.

HOOFDSTUK 9

Richtlijnen:

Fabrikanten en importeurs van Rolstoel Inzittenden Beveiligingssystemen, carrosseriebouwers en autoaanpasbedrijven

9.0 Inleiding

Dit hoofdstuk is bestemd voor:

- Nederlandse fabrikanten van Rolstoel Inzittenden Beveiliging Systemen (Ribs'en).
- Nederlandse importeurs van Ribs'en.
- Carrosseriebouwers en auto-aanpasbedrijven.

9.1 Richtlijnen voor fabrikanten en importeurs

De volgende richtlijnen zijn primair gericht op de fabrikanten/importeurs van Ribs'en en hebben als doel de veiligheid van het vervoer van rolstoelinzittenden te verbeteren.

9.1.1 Ontwikkeling en aanpassing van Ribs'en

Bij de ontwikkeling van nieuwe typen Ribs'en en de aanpassing van bestaande Ribs'en moet aan de norm NEN-ISO 10542 deel 1-5 voldaan worden om toegepast te mogen worden in Nederlandse rolstoeltoegankelijke voertuigen die na september 2008 voor het eerst op de weg worden toegelaten.

Bij de ontwikkeling of aanpassing van Ribs'en dient verder zoveel mogelijk rekening te worden gehouden met ergonomische eisen. De Ribs'en dienen derhalve eenvoudig en doelmatig gebruikt te kunnen worden. Ruime verstelmogelijkheden van de onderdelen genieten daartoe de voorkeur. Verder dienen Ribs'en geschikt te zijn voor een zo groot mogelijk aantal typen rolstoelen. Het is aan te bevelen om de eisen uit de norm NEN-ISO 7176-19 als uitgangspunt te nemen. Zie ook bijlage C.2.2.

9.1.2 Installeren van een RIBS in een voertuig

- De aangrijpingspunten van een Ribs moeten deugdelijk aan of in de laadvloer bevestigd zijn.
- In voertuigen toegelaten na september 2008 moeten deze voldoen aan de norm NEN-ISO 10542. Dat betekent dat zij belastbaar zijn met een gewicht van 160 kg in een dynamische botsproef bij 50 km/u en een vertraging van 20g. Bij toepassing van rails moet de installateur zich ervan vergewissen dat het vastzetsysteem en de rail compatibel zijn. Hierover dient informatie te zijn opgenomen in zowel de handleiding bij de rail en het voertuig als die bij het Ribs. Als dit niet het geval is dient de betreffende informatie te worden ingewonnen bij de fabrikant of leverancier van de rail, het voertuig of het vastzetsysteem.
- De keuring van het voertuig door de RDW (Centrum voor Voertuigtechniek en Informatie) zal uitwijzen of aan de eisen van deugdelijkheid is voldaan.

9.1.3 Verkoop van Ribs'en aan een vervoersorganisatie

- De leverancier van Ribs'en moet een duidelijke installatiehandleiding meeleveren. Hierin moet onder andere informatie opgenomen zijn over het type rail waaraan het vastzetsysteem moet worden bevestigd.
- De leverancier van Ribs'en levert bij iedere RIBS eveneens een gebruiksaanwijzing mee. Deze gebruiksaanwijzing is in voor chauffeurs en andere begeleiders van rolstoelinzittenden begrijpelijke taal geschreven. In de gebruiksaanwijzing moet in ieder geval beschreven staan hoe het RIBS gebruikt moet worden.

DEEL 2

BIJLAGEN

Bijlage A

Praktijksituaties en werkmethoden

Verklaring over het toepassen van de bijlagen bij de Code VVR

De richtlijnen in de Code VVR geven aan welke inspanningen moeten worden verricht om te komen tot optimaal veilig vervoer van rolstoelgebruikers.

Die richtlijnen zijn echter in algemene bewoordingen gesteld. Hierdoor bestaat de mogelijkheid dat deze instructies onvoldoende duidelijk zijn om alle in de praktijk voorkomende situaties in goede banen te leiden. Vooral voor oudere rolstoelen en of oudere voertuigen komt dat voor. Ook bij rolstoelen die op maat gemaakt of aangepast zijn kunnen gemakkelijk misverstanden ontstaan.

Omdat de wetgever het gebruik van oudere voertuigen en vastzetsystemen formeel toestaat, zullen ook deze situaties in de beschouwingen worden meegenomen.

Nadrukkelijk dient gezegd te zijn dat de veiligheid in het rolstoelvervoer in hoge mate gediend is met het zo snel mogelijk vervangen van oudere voertuigen door nieuwe(re) met de huidige intussen vrijwel gestandaardiseerde 4-punts vastzetsystemen die voldoen aan de NEN-ISO 10542 norm en die bovendien standaard voorzien zijn van stalen haken en bijbehorende driepuntsgordels. Dit advies geldt eveneens voor het vervangen van rolstoelen door exemplaren die voldoen aan de NEN-ISO norm 7176-19.

Bijlage A *vertaalt* de algemene richtlijnen in praktische informatie.

A.0 Inleiding

In de Code VVR (DEEL 1) zijn voor alle betrokken partijen de richtlijnen beschreven die bepalend zijn voor het veilig vervoeren van rolstoelgebruikers.

Het weergeven van alleen die richtlijnen is echter onvoldoende om in de praktijk veilig vervoeren daadwerkelijk in praktijk te brengen. Het blijkt dat ondanks goede richtlijnen (waaronder die in de Code VVR) er in de dagelijkse praktijk nog veel misvattingen bestaan en fouten worden gemaakt.

In de bijlage A zijn daarom praktijksituaties en werkmethoden beschreven waarin op hoofdlijnen is aangegeven welke aandachtspunten en handelwijzen belangrijk kunnen zijn.

Sommige zaken kunnen gevat worden in een duidelijke werkmethode. Bij andere zaken is dat lastiger. Dan kunnen verschillende belangen of eigenschappen met elkaar in tegenspraak zijn, waardoor dilemma's ontstaan waarin (ongewenste) keuzes gemaakt moeten worden. Deze bijlage beoogt handvatten te bieden voor het oplossen van die dilemma's.

A.1 Arbeidsomstandigheden / algemeen veilig werken

In Nederland is ruime informatie en wetgeving voorhanden waar het gaat om arbeidsomstandigheden. In de (wettelijke) regels en richtlijnen worden veelal "harde" grenzen aangegeven voor maximale te tillen gewichten en uit te oefenen krachten. Door de specifieke omstandigheden bij het vervoeren van rolstoelgebruikers kan eenvoudigweg niet altijd aan die normen voldaan worden. Vooral duwen, trekken, bukken en knielen zijn bewegingen waarbij grenswaarden soms overschreden (moeten) worden. Om de risico's op lichamelijke klachten te beperken kunnen wel enkele algemene aanwijzingen gegeven worden.

A.1.1 Duwen (tegenhouden) en trekken

Duwen en trekken doen zich in het rolstoelvervoer vooral voor bij het naar binnen of buiten rijden van de rolstoelgebruiker en het op zijn plek brengen van een rolstoel. Bij gebruik van oprijplaten kan dat gemakkelijk leiden tot lichamelijke overbelasting van de chauffeur.

Om de risico's zoveel mogelijk te beperken moeten vooral een gedraaide lichaamshouding en een te veel gebogen rug vermeden worden.

De volgende gedragsregels kunnen daartoe bij oprijplateaus gevolgd worden:

- Draag altijd schoenen met een stoeve zool.
- Controleer of de handgrepen van de rolstoel goed vast zitten.
- Naar binnen rijden:
 - Neem een beginpositie aan op *kleine afstand* van de oprijplaat.
 - Neem een iets voorover gekantelde houding aan *met rechte rug* en *gestrekte armen* (voeten iets naar achteren).
 - Duw soepel en *met enige snelheid* de rolstoel de auto in. De snelheid vermindert de kans op piekbelastingen van de rug.
- Naar buiten rijden:
 - Zoek met de voeten een zo stabiel mogelijke houding op de oprijplaat en ga *met een rechte rug* en *gestrekte armen* enigszins schuin voorover staan om de rolstoel tegen te houden.
 - Bekijk goed of de *looproute achteruit* vrij is.
 - Trek dan de rolstoel voorzichtig achteruit over de drempel en houdt deze daarna stevig tegen tijdens het vervolgens achteruit lopen totdat de rolstoel op de grond staat.

Een ander risico doet zich voor bij het in het voertuig op de juiste plaats brengen van een (handbewogen) rolstoel, doordat zwenkwielen niet in een goede stand staan. Als daardoor de wielen niet soepel meedraaien in de duwrichting, zal het verplaatsen van de rolstoel veel kracht vergen. Beter is het om de rolstoel wat heen en weer te rollen en daarbij gebruik te maken van een geleidelijke zwenkbeweging van die wielen.

Tip: *Dit laatste geldt ook voor het “gewoon” buiten rijden met een rolstoel. Ook daar moet bij het veranderen van rijrichting zoveel mogelijk gebruik gemaakt worden van een “sturende” beweging.*

A.1.2 Tillen

De risico's op rug- en schouderletsel zijn bij tillen wellicht nog groter dan bij trekken en duwen. Tillen komt vooral voor bij het meenemen of in de auto plaatsen van bagage of “losse” hulpmiddelen. Bij tillen is het van groot belang om het gewicht zo dicht mogelijk langs het lichaam te dragen en *de rug zo goed mogelijk recht* te houden. Daarnaast moet *zo min mogelijk met één hand* getild worden.

Aanbevolen gedragsregels:

- Voer tilbewegingen altijd *rustig* uit. Zet geleidelijk kracht en voorkom rukkende bewegingen.
- Verdeel gewichten zo veel mogelijk over beide zijden van het lichaam en houdt ze er zo dicht mogelijk bij.
Voorbeelden:
 - Til een zware last (bijv. koffer, samengevouwen rolstoel, en dergelijke) *met twee handen* en houdt deze *vlak langs* het lichaam.
 - Til liever twee zware tassen *verdeeld over links en rechts*, dan één tas aan één kant. Twee tassen van hetzelfde gewicht geven minder belasting van de rug dan één van de tassen.
 - Vouw een (lege) opvouwbaar rolstoel eerst samen voordat deze opgetild wordt.
- Wanneer tillen met één hand de enige mogelijkheid is, zoek dan met het lichaam, de vrije arm of been zoveel mogelijk steun om de krachten op het lichaam te verdelen.

Tip: *Tillen van een rolstoelinzittende*

Tillen van een rolstoelinzittende is geen normale taak (!!) van een chauffeur of begeleider.

Toch kunnen zich soms situaties voordoen waar een rolstoelinzittende in een benarde positie terecht komt doordat hij in de rolstoel onderuit zakt. Bijvoorbeeld als gevolg van spasmen of andere oorzaken.

Als doorrijden niet verantwoord is, dient in de eerste plaats een poging gedaan te worden om professionele hulp te krijgen. Wanneer hulp niet bereikbaar is en er geen letsel is, kan met een goede tiltechniek de rolstoelinzittende soms toch wel geholpen worden.

Dan kan als volgt gehandeld worden:

- **Breng de armen van de te tillen persoon gekruist voor het lichaam.**
- **Vraag de persoon om de armen zoveel mogelijk zelf bij elkaar te houden (handen en polsen over elkaar).**
- **Ga vlak achter de persoon staan.**
- **Steek de eigen armen onder de oksels van de persoon door en pak stevig de onderarmen van de persoon zo dicht mogelijk bij de ellebogen vast.**
- **Strek de eigen armen en rug zoveel mogelijk en zet het eigen lichaam tegen de rug van de rolstoel of de persoon. Til dan zo rustig mogelijk en plaats de persoon op de gewenste plek.**

Bij deze methode is het zeer belangrijk om alle handelingen in samenspraak te doen en alleen te tillen als de persoon het toestaat en aangeeft “er klaar voor te zijn”.

Zelfs als iemand op de grond zit kan deze methode gehanteerd worden zonder al te grote risico's op rugklachten.

A.1.3 Bukken en knielen

Bukken is evenals duwen, trekken en tillen risicovol. Bukken belast de onderrug in hoge mate doordat de rugspieren het gewicht van het bovenlichaam in zijn geheel moeten tegenhouden. Hoe dieper voorovergebogen, hoe groter de rug-belasting. Het ligt dus voor de hand om waar mogelijk voorover bukken te voorkomen.

Dat kan bereikt worden door zo veel mogelijk te knielen wanneer dicht bij de grond handelingen verricht moeten worden. Als knielen ongewenst is wegens een vuile vloer of knieproblemen kan een eenvoudig “knielkussentje” uitkomst bieden.

A.2 Gebruik oprijgoten, oprijplateaus en liften

Om een rolstoelgebruiker een voertuig in en uit te (laten) rijden mag *wettelijk* gezien gebruik gemaakt worden van zowel oprijgoten, een oprijplateau of een lift.

A.2.1 Oprijgoten

Vroeger (in de 60-er en 70-er jaren van de vorige eeuw) werden voornamelijk oprijgoten gebruikt. De oprijgoten zijn echter onhandig en tamelijk onveilig in gebruik omdat wegens ruimtegebrek de rolstoelwielen vaak vast lopen tegen de zijkanten van de goten. Bovendien hebben de chauffeurs of begeleiders weinig of geen sta- en loopruimte. Dat levert grote risico's voor ongelukken en letsel op.

Sinds er op grote schaal oprijplateaus en liften toegepast worden, is het gebruik van oprijgoten inmiddels sterk afgenomen. Ze worden nauwelijks nog gebruikt. Hoewel oprijgoten wettelijk gezien nog wel gebruikt mogen worden, zal niet verder op het gebruik ervan worden ingegaan!

A.2.2 Oprijplateaus

Een oprijplateau is een doorontwikkeling van oprijgoten. In tegenstelling tot de werkwijze bij oprijgoten biedt een oprijplateau loopruimte op hetzelfde niveau als de rolstoel en is de kans op misstappen vrijwel verdwenen. Verder is een oprijplateau bevestigd aan het voertuig en is meestal verlengd middels een uitklapbaar deel en is verder voorzien van hulpveren waardoor het optillen van het plateau weinig inspanning vergt. Het voordeel van het gebruik van een oprijplateau is vooral de tijdwinst die geboekt kan worden ten opzichte van het gebruik van een liftplateau. Het nadeel is, dat in geval van een zware rolstoelgebruiker (met een navenant zware rolstoel) een extra grote duwkracht vereist is.

Zie bijlage A.1.1. voor een praktische handelwijze bij het naar binnen en naar buiten rollen van een rolstoel.

A.2.3 Rolstoellift

Tegenwoordig zijn vrijwel alle nieuwe rolstoelbussen uitgerust met een elektrisch bediende rolstoellift. Liften kunnen gemonteerd worden aan de achterzijde van de voertuigen, in de zijdeur of onder de vloer. Bij rolstoelbussen die ingericht zijn voor meerdere rolstoelen is de lift meestal aan de achterzijde gemonteerd.

De bediening van de lift vindt plaats met bedieningsknoppen naast het plateau.

Met de lift is het voor chauffeurs eenvoudig om zonder lichamelijke inspanning een rolstoel het voertuig in te brengen.

Hoewel liften een welkome aanwinst zijn voor het eenvoudig en vrijwel zonder lichamelijke belasting naar binnen rijden van rolstoelen, brengen ze ook extra risico's met zich mee.



A.2.4 Afrijbeveiligingen liftplateau

De afrijbeveiligingen van de liftplateaus - meestal een opklapbare aluminiumplaat - blijken in de praktijk niet altijd voldoende hoog om (sterke) elektrische rolstoelen en scootmobielen tegen te houden wanneer deze per abuis tegen de afrijbeveiligingen aanrijden. Ze kunnen er overheen "schieten". Met enige regelmaat gebeuren er dan ook ongevallen.

Daarom is het noodzakelijk dat fabrikanten zo snel mogelijk de afrijbeveiliging van liften verbeteren.

A.2.5 Valrisico vanaf de autovloer

Een minder opvallend, maar een zeker zo groot risico bestaat bij het verlaten van de bus wanneer het plateau van de lift niet op gelijke hoogte staat met de vloer van de bus, maar al vlak boven of op de grond staat.

Voor de chauffeur bestaat daardoor het gevaar, dat hij druk doende in de auto achteruit loopt en niet in de gaten heeft dat het liftplateau al naar beneden is. De kans om van de vloer af te vallen is dan groot.

Ook komt het voor dat als in de bus meerdere rolstoelen losgekoppeld worden van het vastzetsysteem, alvorens ze naar buiten worden gereden, de passagiers tijdelijk onbeschermd zijn. Wanneer een passagier zich daarvan *niet bewust* is en "alvast naar achteren rijdt" kan hij naar beneden vallen.

De enige manier om dit risico te beperken is dat chauffeurs de rolstoelen pas mogen ontgrendelen als de betreffende passagier aan de beurt is om naar buiten gebracht te worden.

Een extra automatische uitrijbeveiliging in de deuropening zou hier aanmerkelijk meer veiligheid kunnen bieden. Ook hier ligt een belandrijke taak voor de liftfabrikanten.

Tot slot komt het voor dat anderen (begeleiders, bijrijders of buitenstaanders) behulpzaam willen zijn en de bediening van de lift overnemen. Hierdoor kan begripsverwarring ontstaan over de positie van de lift. Op grond hiervan mag de lift *alleen* bediend worden door de persoon die met het laden of lossen belast is (meestal de chauffeur).

Tip: *Het is van het grootste belang dat afrijbeveiligingen op kortst mogelijke termijn zo worden doorontwikkeld dat het niet meer mogelijk is dat rolstoelgebruikers van het plateau kunnen afvallen, ook niet wanneer er bedieningsfouten met een rolstoel of scootmobiel worden gemaakt. Gedacht kan worden aan verlengen van de afrijbeveiligingsklep tot tenminste de ashoogte van de gangbare rolstoelen en een automatisch in werking tredende doorrijbeveiliging wanneer de lift niet op gelijke hoogte staat met de wagenvloer. Een extra valbeveiliging door middel van een beugel langs de achterzijde van het plateau verdient daarbij aanbeveling.*

A.2.6 Veiligheidskeuringen

Omdat liftplateaus onderdeel zijn van onderhoudsgevoelige constructies, is het belangrijk dat deze regelmatig gecontroleerd worden op goed functioneren. De wetgever heeft dit ook voorzien en heeft (via warenwetbesluiten) bepaald dat die controle moet worden uitgevoerd door de Dienst Wegverkeer (zie ook bijlage C.1.10). Op haar beurt heeft deze dienst de controle ondergebracht bij de verplichte APK keuring van het gehele voertuig.

A.3 In- en uitrijden van scootmobiel-gebruikers

Scootmobielen vormen tussen alle andere rolstoelen een bijzondere groep hulpmiddelen.

Bijzonder, omdat er met scootmobielen opvallend veel ongelukken gebeuren die ontstaan door bedieningsfouten van gebruikers. Daarnaast hebben scootmobielen een heel eigen soort constructie die in bepaalde omstandigheden (zeer) risicovol is. Zo ligt het zwaartepunt van scootmobielen relatief ver naar achteren en geschiedt de bediening meestal door twee aparte handels aan het stuur. Eén kant voor vooruitrijden en de andere kant voor achteruit rijden. Remmen gaat automatisch door het aandrijfhandel los te laten.

Gemiddeld genomen, worden scootmobielen minder intens gebruikt dan andere rolstoelen, waardoor onvoldoende vaardigheid met de bedieningshandels aangeleerd wordt om in kritieke situaties de juiste handelingen te verrichten. Wanneer gebruikers ook in het verleden gewend waren om te fietsen of te bromfietsen komt er nog het risico bij dat er ingeslepen gewoontes zijn, zoals het plotseling inknippen van remhandels in onverwachte situaties. Bij scootmobielen resulteert dit in de bedoelde bedieningsfouten. Als de scootmobiel “anders” reageert dan verwacht is een ongeval meestal onvermijdelijk.

Bij het in- en uitrijden van een voertuig via een lift zijn er regelmatig van die kritieke momenten.

Als dan onverwacht achteruit gereden wordt en het liftplateau niet op de grond staat zal de scootmobiel met de inzittende over de beveiliging heen schieten en op de grond vallen. Zeker als het liftplateau dan ter hoogte van de wagenvloer staat, is er weinig fantasie voor nodig om te bedenken dat dit dan gepaard gaat met (ernstig) letsel van de gebruiker.

Naast de bedieningsfouten die gebruikers maken, zijn ook de liftplateaus nog onveilig (zie ook bijlage A.2.5). In ieder geval zou de hoogte van de afrijbeveiliging verhoogd moeten worden tot tenminste iets meer dan de ashoogte van de aangedreven wielen van rolstoelen en scootmobielen. Dat maakt het achteruit van de lift afvallen onmogelijk. Verder kan een extra beugel langs de achterzijde van de lift op ongeveer heuphoogte ook nog extra veiligheid bieden aan chauffeurs en of staande passagiers.

Al met al zijn aan het in- en uitrijden van scootmobielen zoveel risico's en gevolgen verbonden dat het logisch is dat vervoerders daarvoor maatregelen moeten nemen.

Om die risico's en gevolgen te vermijden moeten scootmobielgebruikers daarom eerst van de scootmobiel afstappen en vervolgens “lopend” het voertuig binnengaan. De chauffeur zal dan de scootmobiel handmatig als bagage in het voertuig plaatsen.

Zolang de beveiliging van liftplateaus niet optimaal is, is dit de aangewezen methode.

Voor een aantal scootmobielgebruikers zijn **de instaptreden een onoverkomelijk obstakel**. Om te voorkomen dat zij niet vervoerd kunnen worden kan voor hen (in volgorde van de nummering hierna) dan één van de volgende werkwijzen toegepast worden.

1. 1^e werkwijze:

Als een passagier de treden van de bus ook met hulp niet kan “nemen”, kan er voor gekozen worden om de passagier staande op de lift naar binnen te laten gaan. Een **absolute voorwaarde** daarbij is dat de chauffeur de passagier dan zeer goed begeleid door te zorgen dat de passagier zich goed vasthoudt aan een handrail, zelf meegaat op het platform, zichzelf goed vasthoudt en extra bescherming biedt aan de passagier. Het wordt *ten strengste ontraden* dat de passagier alleen via het plateau naar binnen gaat en zelf de lift bedient.

2. 2^e werkwijze:

Wanneer in de vrije ruimte afstappen van de scootmobiel en het op lichaamskracht instappen niet mogelijk is, is er een derde optie. De passagier moet dan *bij het naar binnen gaan wel op de scootmobiel blijven zitten*. Voorwaarde is dan dat deze “achteruit rijdend” het liftplateau oprijdt en er bij het uitstappen “vooruit rijdend” afrijdt. Deze methode vermindert namelijk de kans om bij een

bedieningsfout van het liftplateau af te vallen. Dat komt doordat het *zwaartepunt* en de aangedreven wielen zich dan zo dicht mogelijk bij het voertuig bevinden. Bij een bedieningsfout zal de scootmobiel dan op de rand van het plateau blijven hangen en er niet afvallen. Beter is het als de scootmobiel op het liftplateau “in z’n vrij” wordt gezet en op handkracht het liftplateau opgeduwd wordt. Als dit niet lukt dient de bediening van de scootmobiel in de langzaamste stand te staan en dient de chauffeur extra alert te zijn en zich bij het heffen en dalen te bevinden op een plaats waar hij direct (oog)contact heeft met de passagier om “strakke” aanwijzingen te geven of zo nodig in te grijpen door de handen van cliënt van de bediening af te trekken.

3. 3^e werkwijze:

Als de suggesties in de methoden 1 en 2 niet mogelijk zijn kan een vervoerder er tenslotte nog voor kiezen om een eenvoudige rolstoel beschikbaar te hebben waarin hij de passagier naar binnen brengt en de scootmobiel vervolgens op handkracht naar binnen duwt en als bagage vastzet.

Als geen van deze methoden mogelijk is, zal een rit geweigerd moeten worden.

A.4 Zelf-balancerende tweewielers

De Segway is een elektrisch aangedreven zelf-balancerende *tweewieler* (twee wielen *naast* het sta-plateau). Gebruikers kunnen staand op de voetplaat rijden. Deze tweewieler wordt meestal ingezet voor algemeen gebruik, maar ook als hulpmiddel voor mensen die wegens lichamelijke beperkingen wel kunnen staan maar niet of nauwelijks kunnen lopen.

Daarnaast kan het onderstel ook geleverd worden met een zit-unit onder de naam Genny. Feitelijk moet deze uitvoering gezien worden als een elektrische rolstoel. De Genny is standaard voorzien van (automatische) steunpootjes waardoor de rolstoel wel stabiel kan worden vastgezet. Het is echter de vraag of deze geschikt is als vervangende zitplaats (in termen van de Code VVR, of deze “vastzetbaar” is).

De fabrikant is op de hoogte van deze problematiek en werkt aan oplossingen.

Vooralsnog moeten de Segway en Genny nog in de categorie “niet- of niet verantwoord vastzetbare” rolstoelen ingedeeld worden.

Dat betekent dat ze niet geschikt zijn als zitplaats tijdens het vervoer, dus vervoerd moeten worden als bagage.

Deze zelf-balancerende tweewielers zijn door de zeer korte bouw wijze en de twee balancerende wielen enorm wendbaar. Ze draaien bij het sturen altijd om hun verticale as en kunnen 360° draaien.

Dat kan ook op een liftplateau of binnen in het voertuig.

Belangrijk:

Het rijden met een Segway of Genny kost veel gewenning. Daarom wordt sterk aanbevolen om in tegenstelling tot de geadviseerde procedures bij scootmobielen, *de gebruiker zelf* via het liftplateau het voertuig in te laten rijden. Ook is het raadzaam om de Segway *niet* uit te schakelen. Door de zelf-balancerende techniek is de kans op ongevallen namelijk kleiner dan het er afstappen, ook (!) op een bewegend liftplateau.

A.5 Vastzetten van rolstoelen

A.5.0 Inleiding:

Het op een verantwoorde manier vastzetten van rolstoelen is minder eenvoudig dan het lijkt.

De belangrijkste oorzaak daarvoor is dat rolstoelen niet (wettelijk) verplicht moeten voldoen aan de NEN-ISO 7176-19 norm. Hoewel er steeds meer (nieuwe modellen) rolstoelen voorzien zijn van vastzetpunten volgens deze norm, zijn er nog veel rolstoelen in gebruik waaraan het aanhaken van de spanbandhaken niet of niet eenvoudig mogelijk is. In deze paragraaf zal daarom nader worden ingegaan op de belangrijkste beginselen die een rol spelen bij het verantwoord vastzetten van rolstoelen, ook als deze niet aan geldende normen voldoen. Het gaat daarbij vooral om oudere modellen of individueel op maat gemaakte rolstoelen. Dat zijn de rolstoelen die in de categorie “vastzetbaar” thuis horen (Paragraaf 2.15, Typering rolstoelen ..., type **b**).

A.5.1 Aanhaakpunten voor vierpunts spanbanden (met haken)

De plaatsen waaraan de haken van de spanbanden aan de rolstoel moeten worden aangeslagen (aanhaakpunten) moeten makkelijk bereikbaar zijn om het vast en los maken van de rolstoel zo eenvoudig mogelijk te maken. Dat zorgt voor een zo gering mogelijke lichamelijke inspanning voor de chauffeur en is ook prettiger voor de rolstoelinzittende omdat de chauffeur dan niet of minder in zijn “comfortzone” hoeft te komen.

Bovendien moeten deze plaatsen ook eenvoudig vanaf de buitenzijde van de rolstoel bereikbaar zijn. Tevens moeten deze aanhaakpunten voldoende ruimte bieden om een spanhaak aan te brengen.

Een goede suggestie is het om dezelfde maatvoering toe te passen zoals die volgens de NEN-ISO 10542 of NEN-ISO 7176- 19 norm geëist wordt tijdens een crashtest.

Als voorbeeld voor de juiste maatvoering kan uitgegaan worden van de tekening E.1 in Annex E van de norm NEN-ISO 10542-1 (Zie ook de tekening in bijlage B.5.2).

A.5.2 Spanbandhoek van 45°

Spanbanden van de vastzetsystemen zijn tegenwoordig in standaarduitvoering voorzien van stalen haken die aan een rolstoel aangehaakt kunnen worden. Afhankelijk van de plaats waar deze haken bevestigd worden zullen de spanbanden een zekere hoek maken met de vloer van het voertuig. Die hoek is mede bepalend voor de stabiliteit van de rolstoel.

Een optimale verdeling van de krachten in horizontale en verticale richting wordt bereikt als de richting van de spanbanden een hoek maakt van ongeveer 45° met de horizontaal. Een rolstoel wordt dan in beide richtingen (horizontaal en verticaal) stevig vastgezet.

De *hoogte* van de plaats van aanhaken is *minder belangrijk* mits de hoek van 45° maar zoveel mogelijk gehandhaafd blijft. In de praktijk betekent dit bij een hoog aangrijppunt, dat de spanrol wat verder van de rolstoel af mag staan dan bij een laag aanhaakpunt. In dat geval moet deze zo dicht mogelijk bij het aanhaakpunt staan.

Uiteindelijk is de meest geschikte plek voor de aanhaakpunten zo dicht mogelijk onder de hoekpunten van de zitting van een rolstoel. Dan kunnen de spanrollen net ver genoeg van de rolstoel weg blijven om makkelijk bediend te kunnen worden .

A.5.3 Belading van voertuigen

Voor het vervoeren van rolstoelen kunnen grofweg gezien twee soorten voertuigen worden onderscheiden. Voertuigen geschikt voor één rolstoel en voertuigen voor meerdere rolstoelen. Het plaatsen en vastzetten van een rolstoel in de eerste groep levert in de praktijk weinig of geen problemen op. Behalve dat veel van deze voertuigen een vloer hebben die schuin naar achteren afloopt. Dat wordt door diverse rolstoelgebruikers als hinderlijk ervaren. Ombouwen met een horizontale vloer heeft daarom een duidelijke voorkeur.

Tip: *Ombouwers van voertuigen van kleine voertuigen (VW Caddy en soortgelijke) doen er goed aan om extra aandacht te geven aan het ontwerpen van horizontale vloeren. Dit biedt geen voordelen in verband met de veiligheid, maar vermijdt wel zitklachten van sommige passagiers en verhoogt het comfort.*

Anders is het met de tweede groep. Deze groep kent tegenwoordig grofweg drie soorten (vloer)constructies.

- Vloeren voorzien van “airline rails” met losse afneembare spanbanden op het oppervlak van de vloeren.
- Vloeren met ingebouwde spanbanden.
- Systemen met ingebouwde spanbanden, aangebouwd tegen de zijwand van het voertuig.

Bij de airline rails is het eenvoudig om verschillende soorten rolstoelen te plaatsen omdat de spanrollen naar wens over de hele vloer verdeeld kunnen worden, zeker als er een voldoende aantal rails gemonteerd is. Een negental rails in de breedte van het voertuig is tegenwoordig gebruikelijk.

Deze voertuiginrichting is zeer flexibel te gebruiken, maar heeft als nadeel dat er veel losse spanrollen apart moeten worden opgeruimd. Een voordeel is dat de in de vorige paragraaf genoemde optimale spanbandhoek van 45° vrijwel altijd gerealiseerd kan worden.

De ingebouwde spanrollen hebben het voordeel dat niet gebruikte systemen eenvoudig en netjes in de vloer opgeborgen zijn en daarmee een veilige vlakke vloer gegarandeerd is. Een belangrijk nadeel is echter dat rolstoelen alleen ter plaatse van de spanbandlocaties geplaatst kunnen worden. Dat heeft het nadeel dat alleen min of meer standaardrolstoelen kunnen goed kunnen worden vastgezet.

Grotere (langere) rolstoelen kunnen, doordat de spanbanden dan te dicht bij elkaar staan minder goed worden vastgezet. Dat kan een minder stabiele rolstoelpositie opleveren of rolstoelen moeten verdeeld over twee plekken worden vastgezet. Hierdoor kunnen minder rolstoelen worden vervoerd dan theoretisch mogelijk is. Dat betekent vaak extra kosten. Voor vervoerders is het daarom belangrijk dat zij zich bij de aanschaf van nieuwe voertuigen vergewissen van de soort rolstoelen die zij het meest denken te vervoeren.

Tip: *Vervoerders doen er goed aan om met hun opdrachtgever te overleggen over deze problematiek en heldere afspraken te maken over de kosten van eventuele beperkte bezetting. Dat geldt ook ten aanzien van extra ruimtegebruik door scootmobiel-gebruikers die een extra zitplaats gebruiken of rolstoelgebruikers die extra hulpmiddelen of een hulphond meenemen.*

De zijwandsystemen zijn per fabrikant verschillend. Algemene eigenschappen zijn dat er veel handelingen nodig zijn om de rolstoelen goed te plaatsen maar de verstelbaarheid rolstoelen met afwijkende maten wel makkelijker toe laat. Een nadeel is dat de uitklapbare vergrendelbalken tijdens het gebruik ver het voertuig insteken en daarbij de loop- en manoeuvreerruimte beperken. Het stoot- en struikelrisico neemt daarbij eveneens toe. Een goede ontwikkeling zijn de aan het voertuig bevestigde instelbare hoofdsteunen.

A.6 Gebruik van (losse) hulpstukken

Ondanks het bestaan van de geharmoniseerde normen NEN-EN 12183 en NEN-EN-12184, is standaardisatie van aanhaakpunten bij fabrikanten (nog) niet optimaal.

Er zijn nog veel rolstoelen in omloop die geen specifieke aanhaakpunten (met bijbehorende aanduiding) hebben om spanhaken aan te bevestigen. Hoewel een groot deel van die rolstoelen een vrij gedeelte van het frame hebben waaraan een spanhaak kan worden aangehaakt, zijn er ook steeds meer rolstoelen die bijzondere frameprofielen en of (volumineuze) kunststof onderdelen hebben. Deze bieden vaak onvoldoende ruimte aan de tegenwoordig gebruikelijke vastzetsystemen met stalen spanhaken. Er zijn echter ook andere mogelijkheden om een groot deel van die laatste groep rolstoelen vast te zetten. Dat kan door het toepassen van hulpstukken.

A.6.1 Lus-band

Lus-banden zijn qua sterkte gelijkwaardig aan spanbanden met stalen haken. In plaats van de stalen haken hebben deze banden dan een iets langere band met een sluitlip aan het einde die in een lus om een framedeel van de rolstoel geslagen kan worden en vervolgens in een sluiting geklikt kan worden die ook aan dezelfde band vast zit.

Een zo ontstane lus is minder afhankelijk van een juiste pasvorm, is ruimer en vormt zich eenvoudig naar het materiaal waar de lus omheen zit. Alle leveranciers van spanbanden die gebruik maken van op de vloer “verplaatsbare” spanbanden kunnen dit type lus-band leveren. Het risico op beschadiging van de band zelf is overigens wel groter dan de banden met stalen haken.

De moderne in de vloer ingebouwde spansystemen kennen geen lus-band. In de vloer is daarvoor geen ruimte.

Wel kunnen dan “losse” lus-band gebruikt worden. Losse lus-band zijn eenvoudig rond gestikte banden die dubbel of gestropt om het frame geslagen worden en zo de lus vormen waarin een stalen haak ingehaakt wordt.

Deze lus-band voldoen aan de sterkte-eisen van NEN-ISO

10542 en kunnen gezien worden als een verlengstuk van de spanbanden. Mits goed geplaatst en aangespannen, zijn deze gelijkwaardig aan de vaste banden met haken of banden met er aan vast gestikte lussen.



Lus-band

A.6.2 Universele aanpasssets

In plaats van werken met losse lus-banden kunnen ook vast aan het rolstoelframe gemonteerde aanhaakbeugels of - ogen gebruikt worden. Deze zijn minder gevoelig voor verlies.

Enkele van die mogelijkheden zijn bekend onder de namen “Universele aanpas-set” en “Kraftknoten”. Fabrikanten van deze hulpstukken garanderen een voldoende sterkte van de gebruikte materialen. (Zie de foto's hierna).



Universele aanpasset



Kraftknoten

A.6.3 Speciale aanpassingen

Bij bijzondere modellen rolstoelen, waarvoor de hiervoor beschreven mogelijkheden geen uitkomst bieden, zijn vrijwel altijd speciale aanpassingen nodig. Daar is in principe geen bezwaar tegen mits deze aanpassingen de krachten die bij een ongeval ontstaan, kunnen weerstaan.

Dit soort aanpassingen zullen *altijd in overleg* met de rolstoelleverancier en of -fabrikant gemaakt moeten worden omdat aanpassingen (negatieve) invloed kunnen hebben op de oorspronkelijke sterkte van de rolstoel of dat de constructiesterkte van de rolstoel zelf al ontoereikend is.

A.7 Dragen van veiligheidsgordels

Dat het wel of niet gebruiken van veiligheidsgordels het verschil kan maken tussen leven en dood is genoegzaam bekend. Maar een niet goed passende of niet juist aangebrachte standaard veiligheidsgordel kan ook levensgevaarlijk zijn.

Weinigen zullen daar bij stil staan, maar bij het gebruik van standaard veiligheidsgordels is het een *absolute voorwaarde* dat de gebruiker daarbij “rechttop” zit en de veiligheidsgordel “onbelemmerd langs het lichaam” kan lopen.

Bij rolstoelgebruikers is dat echter niet altijd vanzelfsprekend. Het komt veelvuldig voor dat de lichaamshouding als gevolg van lichamelijke beperkingen nogal afwijkt van de rechttop zithouding of de constructiedelen van de rolstoel de vrije loop van de veiligheidsgordel in de weg zitten.

Dit en het feit dat ook nog oudere voertuigen (van vóór september 2008) met bijzondere vastzetsystemen wettelijk zijn toegestaan, weerhoudt de wetgever ervan om voor alle rolstoelinzittenden het gebruik van driepuntsgordels verplicht te stellen.

Daarom is het toegestaan om in bijzondere gevallen andere veiligheidsgordels te gebruiken.

Deze moeten dan wel verplicht “deel uitmaken van” (= een verbinding hebben met) het gebruikte vastzetsysteem. Ze moeten bovendien voldoen aan de omschrijving dat de combinatie van het vastzetsysteem en de veiligheidsgordel “de stabiliteit van de rolstoel en de veiligheid van de inzittende moet waarborgen” (RVV artikel 59 lid 4). Zie ook de paragrafen A.7.2 en C.1.3.



Juiste gordelloop

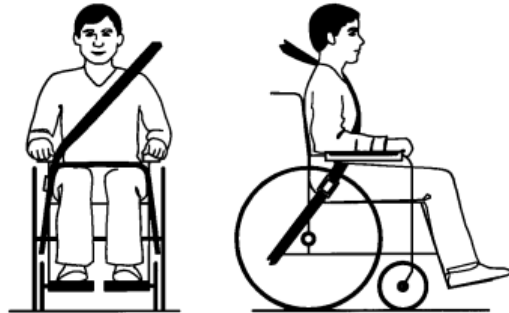
A.7.1 Standaard aanwezige driepuntsgordels

De sterkste steunpunten in het menselijke lichaam zijn het bekken en het borstbeen. Daarom bestaan de gebruikelijke driepuntsgordels uit een combinatie van een heupband en een borstband. Mits goed aangebracht en afgesteld biedt dit type goede bescherming.

Als de gordel daarentegen op verkeerde plaatsen het lichaam ondersteunt, kan deze ook ernstig letsel toebrengen. Belangrijk is het besef dat een veiligheidsgordel alleen dan goede bescherming biedt, als deze op de juiste wijze is aangebracht.

Dat betekent (bij een rechtop zithouding):

- De heupgordel moet strak over de bovenbenen lopen en goed aanliggen tegen het lichaam.
- De uiteinden van de heupband moeten vanaf de heup schuin, in rechte lijn en onbelemmerd naar beneden aflopen, ongeveer onder een hoek van 45°. In de praktijk is dit vanaf de zijkant gezien ongeveer langs de denkbeeldige kruising tussen rugleuning en zitting of iets lager. Niet hoger (!).
- De borstband moet vanaf de sluiting, die zich direct naast de heup moet bevinden, over het midden van het borstbeen en het midden van de schouder naar een geleidingsoog of een vast punt boven schouderhoogte lopen.
- Of gebruik gemaakt wordt van een losse heupband met een losse gekoppelde borstband, of van een ongedeelde band maakt geen verschil voor de mate van bescherming. Beide zijn gelijkwaardig.
- De gebruikte gordelsluitingen moeten van het type zijn dat met een korte handbeweging “langs” de gordel te ontgrendelen is.



Nonchalant omgaan met deze voorwaarden kan leiden tot (ernstig) lichamelijk letsel en is onverantwoord (!).

De Nederlandse wetgever heeft de *verantwoordelijkheid* voor het juist aanbrengen van het vastzetsysteem en de veiligheidsgordel *bij rolstoelinzittenden* neergelegd *bij de chauffeur*. Het is daarom van het grootste belang dat chauffeurs daarvan ook doordrongen zijn. *Wanneer rolstoelgebruikers niet mee (willen) werken aan het juiste veiligheidsgordelgebruik zal het vervoeren daarom geweigerd moeten worden !!*

A.7.2 Veiligheidsgordels die deel uitmaken van het vastzetsysteem

Als het gebruik van de (standaard) aanwezige driepuntsgordels leidt tot onveilige situaties, is ook het gebruik van andere veiligheidsgordels toegestaan, mits die “deel uit maken” van (= een verbinding hebben met) het vastzetsysteem.

In eerste aanleg lijkt het er op dat deze stellingname de spreekwoordelijke deur open zet voor het mogen toepassen van allerhande willekeurige veiligheidsgordelsystemen, maar dat is een misvatting. Het tegendeel is eerder waar.

De (speciale) veiligheidsgordels die deel uitmaken van het vastzetsysteem moeten namelijk ook (!) voldoen aan de eisen die aan veiligheidsgordels in het algemeen worden gesteld. Het criterium daarvoor staat vermeld in RVV artikel 59 lid 7. Daarin staat dat “veiligheidsgordels slechts mogen worden gebruikt op een wijze die de beschermende werking ervan niet negatief beïnvloedt of kan beïnvloeden”.

Dit impliceert *dat de gordels hoe dan ook moeten voldoen aan de Europese richtlijn 77/541/EEG* en dat deze samen met het vastzetsysteem de stabiliteit van de rolstoel en de veiligheid van de rolstoelinzittende moeten waarborgen (RVV artikel 59 lid 4).

In praktische zin betekent het dat bij sommige oudere vastzetsystemen (bijvoorbeeld de veel gebruikte delta systemen met dwarsbeugel) extra spanbanden aan de voorkant van de rolstoel moeten worden aangebracht om voldoende stabiliteit te verkrijgen. Verder mag een heupgordel alleen als voldoende worden beschouwd als een borstband (schoudergordel) onmogelijk is. Een aanwezige driepuntsgordel als heupgordel gebruiken is niet toegestaan op grond van RVV artikel 59 lid 7.

Tot slot zijn voor bijzondere situaties wel speciale individueel gemaakte gordels toegestaan (RVV artikel 59 lid 4b).

A.8 Afwijkende zithoudingen

Er is een groep gehandicapten voor wie het onmogelijk is om een “rechttop” zitpositie in te nemen. Enkel moeten zelfs liggen op een speciaal gemaakte rolstoel met ligorthese. Het gebruik van standaard aanwezige veiligheidsgordels zal voor deze categorie rolstoelgebruikers per definitie onmogelijk zijn.

Maar omdat het gebruik van speciale gordels onder voorwaarden is toegestaan (zie ook bijlage A.7.2) kan ook deze categorie rolstoelgebruikers veilig vervoerd worden.

De veiligheidsgordels die daarvoor nodig zijn moeten voldoen aan zeer specifieke eisen. Zo kan bijvoorbeeld een harnasgordel iemand in lighouding goede bescherming bieden.

Voorwaarde is dat de gordel goed past en op de juiste wijze verbonden is met de aanhaakpunten voor het vastzetsysteem. Voor vrijwel iedereen kan een goede speciale gordel gemaakt worden.

Het vaststellen van de specifieke uitvoeringseisen is een taak die alleen kan worden uitgevoerd door specialisten, die kennis hebben van zowel ziektebeelden als van mechanica. Deze deskundigen voldoen aan het criterium zoals dat bedoeld is in het Besluit Medische Hulpmiddelen, artikel 1 lid a. (zie ook paragraaf C.1.6)

Omdat de hier bedoelde veiligheidsgordel feitelijk een “naar maat gemaakt” medisch hulpmiddel is, dient deze gemaakt te zijn volgens een voorschrift van “een arts of een andere persoon die daartoe uit hoofde van zijn beroep bevoegd is”. Dit voorschrift kan bijvoorbeeld de vorm hebben van een certificaat dat de rolstoelgebruiker bij zich kan dragen en – indien nodig – aan de chauffeur kan tonen.

De hier bedoelde veiligheidsgordels zijn altijd individueel bepaald. Het voordeel daarvan is dat de gordel bij de rolstoel kan blijven en de persoon in kwestie deze in alle rust kan (laten) aanbrengen voordat de rit begint. De chauffeur van de rolstoelauto hoeft dan alleen nog de haken van het vastzetsysteem aan te brengen.

Per saldo kan op deze manier het vastzetten in de auto sneller verlopen dan iemand die gebruik moet maken van standaard veiligheidsgordels.

Voor deze groep rolstoelgebruikers gelden wel enkele bijzondere aandachtspunten:

- Het aanvragen van een speciale veiligheidsgordel is altijd de verantwoordelijkheid van de rolstoelgebruiker.
- Als de rolstoelgebruiker een rolstoel in bruikleen heeft gekregen zal hij een aanvraag moeten doen bij de rolstoelverstrekker (bijv. Wmo 2015, Wlz of zorginstelling) voor een rolstoelaanpassing in de vorm van een speciale veiligheidsgordel.
- Voor het vaststellen van de juiste uitvoeringsvorm is overleg met een ter zake deskundige noodzakelijk.
- De ter zake deskundige kan een certificaat afgeven voor de ontwerpfilosofie, zodat de rolstoelgebruiker eenvoudig bij een vervoerder of zijn chauffeur kan aantonen dat aan de wettelijke bepalingen (RVV artikel 59) is voldaan.
- Als de rolstoelgebruiker op deze wijze kan aantonen dat hij beschikt over de juiste veiligheidsgordel mag op die gronden vervoer niet geweigerd worden. Wel kan het zijn dat door de vaak grotere afmetingen van de gebruikte rolstoel speciale afspraken gemaakt moeten worden met de vervoerder.

NB: De hierboven omschreven methodiek is nieuw en is nog niet gefundeerd. Dat kan een dilemma betekenen voor aanbesteders en aanbieders in het waarderen van bedoelde certificaten. Het verdient aanbeveling om daartoe (bijvoorbeeld in registervorm) een overzicht te ontwikkelen van specialisten die aantoonbaar voldoende ter zake deskundig te zijn.

A.9 Hoofdsteun wel of niet

Het wel of niet gebruiken van een hoofdsteun tijdens het vervoer van rolstoelgebruikers is een onderwerp waar geen eenduidige standpunten voor mogelijk zijn. Er zijn situaties waar het gebruik van een hoofdsteun vanzelfsprekend is, maar ook waarin een hoofdsteun eerder gevaarlijk dan beschermend is. Vooral wanneer een hoofdsteun makkelijk door de gebruiker verstelbaar moet zijn, kan deze tijdens een botsing ook onbedoeld verdraaien en als zodanig een extra kans op (ernstig) letsel geven.

De wet geeft voor hoofdsteungebruik op rolstoelen *geen aanwijzingen*. Het gebruik van hoofdsteunen op rolstoelen is tijdens het vervoer dan ook *niet wettelijk verplicht*. Toch is het goed om een hoofdsteun te gebruiken als dat (technisch) mogelijk is.

De belangrijkste functie van een hoofdsteun is dat deze voorkomt dat bij een (zware) botsing het hoofd van de gebruiker bij de “terugslag” niet te ver naar achteren kantelt. Om goede steun te krijgen is een stevige bevestiging van de hoofdsteun aan de rolstoel of het voertuig heel belangrijk.

Hoofdsteunen komen in veel varianten voor, zoals:

- Hoofdsteunen bevestigd aan het voertuig. Er zijn verschillende modellen en constructies in omloop. In het algemeen kan gebruik daarvan aanbevolen worden mits de positie ten opzichte van de rolstoelinzittende goed is.
- Hoofdsteunen die een integraal onderdeel zijn van een aparte zit-unit op de rolstoel. Hiermee worden zit-units bedoeld die qua constructie vergelijkbaar zijn met autostoelen met geïntegreerde hoofdsteunen. Ook het gebruik van deze hoofdsteunen worden aanbevolen. Vanzelfsprekend dienen deze goed afgesteld te zijn.
- Hoofdsteunen die met een externe constructie bevestigd zijn op een stevige rugleuning zoals die in de revalidatiewereld een vaste – of gepolsterde rugleuning genoemd wordt. Deze modellen komen het meest voor op elektrische rolstoelen en handrolstoelen met aparte zit-units. Wanneer de bevestigingsconstructie zo stevig is, dat deze na het instellen *niet meer kan bewegen*, is deze ook geschikt om te gebruiken tijdens het vervoer. In deze categorie zijn er echter ook bevestigingsystemen die al of niet met verschuifbare stangen werken en die zo licht vergrendeld zijn, dat rolstoelgebruikers deze zelf kunnen verdraaien. Dit type hoofdsteunen mag tijdens het vervoer *niet* gebruikt worden. De kans is namelijk te groot dat bij een (zware) botsing de hoofdsteun spontaan mee naar voren klappt en de rolstoelinzittende bij de terugslag tegen de stangen aankomt. Daarbij is het risico op (ernstig) letsel te groot.
- Hoofdsteunen bevestigd aan het frame van opvouwbare rolstoelen. Hoewel het denkbaar is dat er goede constructies gemaakt kunnen worden, zijn dit soort hoofdsteunen in het algemeen uit den boze. Deze rugleuning- en hoofdsteunconstructies zijn vrijwel altijd te zwak.

Samengevat is er geen eenduidige richtlijn te geven over het wel of niet gebruiken van een hoofdsteun. Goede samenspraak met deskundige begeleiders is daarom raadzaam.

A.10 Werkbladen en andere aanpassingen op rolstoelen

Bij mensen met (ernstige) lichamelijke beperkingen wordt soms gebruik gemaakt van werkbladen en andere lichaams-ondersteunende aanpassingen of hulpapparatuur, zoals bijvoorbeeld zuurstofflessen en beademingsapparatuur. In werkbladen kunnen ook stuurkastjes voor de bediening van de rolstoel of communicatiemiddelen zijn ingebouwd.

Al deze extra voorzieningen zijn vaak een belemmering als het gaat om de veiligheid bij het vervoer van de rolstoelgebruiker. Zeker als die aanpassingen niet (tijdelijk) verwijderd kunnen worden.

Om daar toch *verstandig* mee om te gaan volgen hierna enkele aanwijzingen:

- **Eenvoudige werkbladen**

Het grootste gevaar van werkbladen zit 'm in het dunne materiaal en de plaats voor het lichaam, ter hoogte van de buik. Wanneer de veiligheidsgordel niet voldoende sluitend is aangebracht kan een werkblad bij een botsing venijnig in de buik drukken en inwendig letsel veroorzaken. Het is bij alle eenvoudige werkbladen mogelijk om deze uit de houder te schuiven en los te nemen. Om de risico's te verkleinen moet een werkblad los genomen worden en apart in het voertuig worden geplaatst of, als de constructie van de bevestigingsbuis dat toelaat, aan de zijkant van de rolstoel gehangen worden.

- **Werkbladen met ingebouwde bedieningskast of andere elektrische aanpassingen**

Hoewel ook dit type werkbladen afneembaar is, is het vaak niet wenselijk om dit door de chauffeur te laten doen. In veel gevallen is de juiste afstelling en plaatsing van de hulpapparatuur van zodanig belang, dat het afnemen van het werkblad te veel functionele risico's voor de gebruiker met zich meebrengt.

Vanzelfsprekend is dan het risico op letsel bij botsingen groter dan zonder werkblad, maar soms is er geen andere keus. In deze gevallen moet de chauffeur wel heel goed aandacht schenken aan het op de juiste wijze aanleggen van de veiligheidsgordel. Zie hiertoe ook de paragrafen A.7 en A.8 in deze bijlage en de bijlagen B.5.4 en B.5.5.

Een kleine verbetering kan daarna nog bereikt worden door het werkblad zo ver mogelijk van de gebruiker af te schuiven. Bij een goede gordelloop over de heupen neemt het risico op inwendig letsel dan nog iets af.

Een *belangrijke verantwoordelijkheid* ligt in deze gevallen *bij de adviseur* die betrokken is bij de keuze van de rolstoel en de aanpassingen. Deze adviseur dient er bij de keuze van de rolstoel en of aanpassingen al rekening mee te houden dat er voldoende ruimte is voor een vrije gordelloop. Daarbij is het tevens van belang om te zorgen voor een zo breed mogelijk gepolsterde opstaande rand langs de buikuitsparing van het werkblad. Dit zorgt ervoor dat als de rolstoelgebruiker bij een botsing onverhoopt toch naar voren schuift of kantelt, het steunvlak voor de buik zoveel mogelijk de krachten verdeelt.

NB: De wettelijke aansprakelijkheid van de chauffeur van de rolstoelauto houdt op bij “het juiste gebruik van het vastzetsysteem en de veiligheidsgordel”. De extra risico's door (onjuiste) aanpassingen aan de rolstoel zijn derhalve altijd het “eigen risico” van de rolstoelgebruiker of diens vertegenwoordiger en kunnen niet afgewenteld worden op de chauffeur.

- **Andere aanpassingen**

Andere, niet werkblad gerelateerde, aanpassingen zijn er in talloze varianten. Daarop nader ingaan is binnen de Code VVR niet doenlijk.

In algemene termen kan echter worden gezegd dat het de verantwoordelijkheid is van de adviseurs en leveranciers van die aanpassingen om er voor te zorgen dat extra apparatuur zoals zuurstofflessen of beademingsapparatuur zodanig vastgezet (kunnen) worden dat deze bij een botsing aan de rolstoel vast blijven zitten en tevens het gebruik van een veiligheidsgordel mogelijk blijft. Bij een genormeerde botsing treden vertragingskrachten op van 20 g (= rekenen met 20x het eigen gewicht). Bevestigingen moet daar tegen bestand zijn.

In dit soort situaties heeft de chauffeur van de rolstoelbus wel het recht om op grond van losse of twijfelachtig gemonteerde materialen aan de rolstoel het vervoer te weigeren.

Hij kan dit doen op grond van artikel 5.18.3 van de “Regeling Voertuigen” (zie bijlage C.1.2). Dit artikel schrijft immers voor dat het vervoeren van losse materialen die extra risico's op letsel bij een botsing voor overige passagiers met zich meebrengen, verboden is. Zie ook § A.11 hierna.

A.11 Opbergen of vastzetten van bagage en of losse materialen

In de Regeling Voertuigen staat (artikel 5.18.3) dat “in een voertuig waarin vervoer van een passagier in een rolstoel plaatsvindt, geen losse voorwerpen aanwezig mogen zijn *die het risico op letsel bij een noodstop, een aanrijding of een botsing kunnen verhogen*”.

Dat klinkt eenvoudiger dan het is. De gebruikelijke rolstoelbussen zijn meestal zodanig ingericht dat er nauwelijks afzonderlijke bagageruimte aanwezig is die voldoende bescherming biedt. Bovendien zijn de bussen maar zelden voorzien van voldoende sjoer-ogen om bagage aan vast te zetten.

Oplossingen daarvoor liggen soms voor de hand, maar soms ook niet. Er kan onder andere gedacht worden aan de volgende mogelijkheden:

- In de ombouwfase van de auto rekening houden met het aanbrengen van voldoende bevestigingspunten voor sjoerbanden en opbergvakken.
- Zorgen voor de aanwezigheid van een voldoende aantal lange sjoerbanden van goede kwaliteit en sterkte. Daarmee kan bagage eenvoudig vastgezet worden aan sjoer-ogen of aan de frames van de overige zitplaatsen.
- Gebruik waar mogelijk niet in gebruik zijnde spanbanden van de vastzetsystemen. Deze kunnen bijvoorbeeld aan elkaar gehaakt over bagage heen worden gelegd, maar ook over daartoe geschikte materialen zoals rollators, lege rolstoelen en scootmobielen waarvan de gebruikers gebruik maken van de reguliere stoelen in het voertuig.

- Het gebruik van combinaties van vastzetbanden en sjorbanden biedt eveneens uitgebreide bevestigingsmogelijkheden.
- Zorg dat de meest risicovolle materialen het stevigst zijn vastgezet.

Tip: Het is een goede zaak als in overleg met aanpasbedrijven gezocht wordt naar eenvoudige standaard toevoegingen aan de ombouw, waardoor meer bergruimte ontstaat of er meer mogelijkheden ontstaan om sjor- of spanbanden aan te bevestigen.

Bijlage B

Beginselen en uitgangspunten

B.0 Inleiding

De wetgever beperkt zich in het algemeen tot het vastleggen van minimumeisen.

Daarmee wordt voorkomen dat wetgeving te dwingend wordt en daarmee maatschappelijke en industriële ontwikkelingen belemmerd worden. De consequentie daarvan is echter dat er op tal van onderwerpen aanvullende informatie of verduidelijking noodzakelijk is om tot (gedrags-)verbetering en standaardisatie te komen. Het onderwerp “veilig vervoeren van rolstoelgebruikers” is daar één van.

Daarom worden waar het van belang is, in deze bijlage voor verschillende deelonderwerpen achterliggende beginselen en uitgangspunten beschreven.

B.1 Toelichting begrip “veiligheid”

Zie ook het begrip “veilig vervoeren” in hoofdstuk 2.

Het woord “veilig” wordt vaak gebruikt als een absoluut begrip. Maar is dat ook absoluut?

De website “Wikipedia” geeft daartoe de volgende omschrijving:

Het begrip veiligheid bestaat zowel rationeel als denkbeeldig. Rationeel kunnen er allerlei berekeningen worden toegepast op een situatie om te bepalen of deze veilig is. Daarnaast is er nog denkbeeldige veiligheid; iemand kan zich veilig voelen maar het rationeel gezien niet zijn en andersom. Dit wordt ook wel schijnveiligheid (resp. schijnonveiligheid) genoemd.

Overall waar in de Code VVR het begrip veiligheid of veilig vervoer wordt gebruikt dient de lezer zich ervan bewust te zijn dat *absolute veiligheid niet bestaat (!)*.

B.2 Essentiële veiligheidsvoorwaarden bij het vervoer van rolstoelgebruikers

Bij het vervoer van rolstoelgebruikers moeten verschillende zaken goed op elkaar aansluiten. Iedereen die bij het vervoer betrokken is heeft daartoe verantwoordelijkheden.

Om misverstanden hierover te voorkomen moeten de volgende essentiële veiligheidsregels in acht worden genomen:

- *Rolstoelgebruikers die in staat zijn plaats te nemen op een reguliere stoel moeten dat zoveel mogelijk ook doen.*
 - In de dagelijkse praktijk kan dit beginsel op gespannen voet staan met de bezettingsgraad van het voertuig. Als deze situatie zich voordoet moet in ieder geval voldaan worden aan de 2 aandachtspunten hierna.
- *Rolstoelgebruikers die niet kunnen plaatsnemen op een reguliere stoel, moeten beschikken over een “veilig vervoerbare” of een “vastzetbare” rolstoel.*

Daarbij moet aan drie voorwaarden worden voldaan:

 - De rolstoel moet goed aan het voertuig vastgezet kunnen worden en zo een goede vervangende zitplaats vormen.
 - De rolstoelinzittende moet vastgezet worden met een standaard aanwezige veiligheidsgordel van het voertuig of een veiligheidsgordel die deel uitmaakt van het vastzetsysteem.
 - De “vrije loop” van de veiligheidsgordel mag niet belemmerd worden door constructiedelen van de rolstoel.
- *Chauffeurs moeten het vervoer weigeren van “niet of niet verantwoord vastzetbare” rolstoelen.*

Van oorsprong “veilig vervoerbare” rolstoelen (Paragraaf 2.15, rolstoel type **a**) en “vastzetbare” rolstoelen (Paragraaf 2.15, rolstoel type **b**) kunnen geweigerd worden *als in de praktijk blijkt dat het vastzetsysteem toch niet passend gekoppeld kan worden aan het frame van de rolstoel en of de vrije loop van de veiligheidsgordel wordt belemmerd.*

B.3 Toelichting begrip “rolstoel” (definitie)

Zie ook de “rolstoeldefinitie” in hoofdstuk 2

Binnen de (wegenverkeers-)wetgeving wordt op verschillende plaatsen gesproken over rolstoelen. Het woord rolstoel is echter geen eenduidig begrip. Rolstoelen zijn er in veel soorten en maten. Klein, groot, smal, breed, lichtgewicht, zwaar, voor volwassenen, voor kinderen, met of zonder elektrische aandrijving, met kleine of grote wielen, sportieve of stabiele, met drie of meer wielen en met verschillende technische opbouw. Vaak zijn rolstoelen ook nog aangepast om voor de gebruikers die in bijzondere lichaamshoudingen moeten zitten, deze comfortabel of functioneel passend te maken.

De wetgever maakt echter geen onderscheid in soorten en typen rolstoelen en gebruikt *het woord rolstoel* voornamelijk als een *containerbegrip*. De consequentie daarvan is, dat vervoerders en hun chauffeurs zelf moeten bepalen welke soorten en typen rolstoelen zij wel of niet kunnen of willen vervoeren. Dat leidt er toe dat conflicten kunnen ontstaan over het wel of niet vervoeren van bepaalde (soorten) rolstoelen.

Om de kans op conflicten daarover te verminderen of te voorkomen dat discussies in een welles-nietes sfeer terecht komen, is het van belang om het begrip rolstoel te verduidelijken en in een definitie vast te leggen.

De Code VVR geeft daaraan een invulling.

Reikwijdte van de definitie:

Definities kunnen makkelijk verschillend geïnterpreteerd worden en tot verschillende betekenissen leiden. Daarom is het noodzakelijk om van iedere definitie ook de reikwijdte vast te leggen.

Binnen de context van het vervoeren van rolstoelgebruikers is het goed om hiertoe als uitgangspunt te nemen dat rolstoelgebruikers buitenshuis hetzelfde moeten kunnen doen als wat *gezonde soortgelijke mensen* in het algemeen “lopend” plegen te doen, en zij daarbij gebruik (willen) maken van een auto, taxi of openbaar vervoer.

Dat betekent dat voor mensen met beperkingen “*alle hulpmiddelen*” die deze loopfunctie vervangen, binnen de reikwijdte van de definitie vallen.

B.4 Toelichting begrip typering rolstoelen naar hun vervoerbaarheid

Zie ook het begrip “typering rolstoelen naar hun vervoerbaarheid” in paragraaf 2.15 .

Zoals hiervoor in paragraaf B.3 al is weergegeven maakt de wetgever behoudens enkele belangrijke aanwijzingen geen onderscheid naar de soorten rolstoelen die in gebruik zijn. De wetgever stelt slechts (prestatie)eisen aan *het gebruik* van de vastzetsystemen en de veiligheidsgordels.

Daardoor kunnen de wettelijke regels leiden tot onduidelijkheden.

De wetgever legt daarentegen wel de verantwoordelijkheid voor de juiste manier van omgaan met rolstoelen bij de chauffeur. (RVV art.59 lid 8). Veel chauffeurs ontberen echter de noodzakelijke kennis en het inzicht om te kunnen beoordelen of zij op verantwoorde wijze kunnen omgaan met de vastzetsystemen in combinatie met de rolstoelen, veiligheidsgordels en de passagiers.

Om deze materie enigszins hanteerbaar te maken, biedt de Code VVR hiertoe een hulpmiddel in de vorm van het maken van een globale onderverdeling naar verschillende typen rolstoelen.

In de eerste plaats is er het besef dat er *in relatie tot het veilig vervoeren* van rolstoelgebruikers *in principe* maar twee soorten rolstoelen zouden moeten bestaan, “veilig vervoerbare” en “niet veilig vervoerbare”.

Het ultieme streven zou dan moeten zijn dat alle rolstoelen, die als “vervangende zitplaats” worden gebruikt, veilig vervoerbaar zouden zijn. Helaas is dit een utopie.

Er zijn namelijk zoveel verschillende rolstoelen in omloop dat het onmogelijk is om vast te stellen of rolstoelen in algemene zin wel of niet veilig vervoerbaar zijn. Zo kun je oudere reeds in gebruik zijnde modellen bijvoorbeeld niet meer (crash)testen en bij individueel op maat gemaakte rolstoelen kan dat ook niet. Om die rolstoelen als groep toch te kunnen indelen zal daarvoor dus een aparte groepsomschrijving nodig zijn.

En tot slot is er een groep rolstoelen die sowieso niet als vervangende zitplaats kan dienen.

Om hierin helderheid te brengen, is binnen de Code VVR een systematiek gebruikt waarmee alle voorkomende rolstoelen in *drie abstracte begrippen* ondergebracht zijn.

Die begrippen zijn:

- a: Veilig vervoerbare rolstoelen.
- b: Vastzetbare rolstoelen.
- c: Niet of niet verantwoord vastzetbare rolstoelen.

Voor de juiste omschrijving van die begrippen wordt verwezen naar paragraaf 2.15, “*Typering van rolstoelen naar hun vervoerbaarheid*” en het bijbehorende schema.

De onderlinge relatie tussen die begrippen is gebaseerd op een *standaard denkwijze*.

Deze standaard denkwijze geldt overigens alleen voor de aanschaf van rolstoelen die (mede) bedoeld zijn om gebruikt te worden als vervangende zitplaats in een voertuig.

Dit denkproces ziet er als volgt uit

- In de keuzeprocessen voor de aanschaf van rolstoelen moet in de eerste plaats gezocht worden naar de “veilig vervoerbare rolstoelen”. Is een veilig vervoerbare rolstoel beschikbaar dan kan deze zonder meer gebruikt worden als vervangende zitplaats in een auto.
- Wanneer er sprake is van een rolstoel die binnen de omschrijving van de “vastzetbare rolstoel” valt, is het in de eerste plaats noodzakelijk om na te gaan of vervanging van die rolstoel door een “veilig vervoerbare” rolstoel mogelijk is. Slechts wanneer blijkt dat die mogelijkheid niet bestaat, kan een “vastzetbare” rolstoel als vervangende zitplaats gebruikt worden. De extra risico’s door onzekerheid over de crashveiligheid zijn dan aanvaardbaar en kan vervoer (het gebruik als vervangende zitplaats) plaatsvinden.
- Als sprake is van een “niet of niet verantwoord vastzetbare rolstoel”, is het gebruik van de rolstoel als vervangende zitplaats uit den boze. Voor de definitieve afwijzing van het gebruik als vervangende zitplaats (in dat geval dus niet vervoeren) moet echter nog wel nagegaan worden of aanpassing van de rolstoel of vervanging van de rolstoel kan leiden tot een rolstoel die wel in de eerste of de tweede categorie past.

Bij het bepalen van de categorieïndeling van de rolstoelen spelen de fabrikanten van rolstoelen een prominente rol. Deze fabrikanten kunnen zorgdragen voor crashtesten.

Zij worden daarbij overigens aangespoord door de Europese richtlijn 93/42 EG en de daaraan gerelateerde geharmoniseerde normen NEN-EN 12183 en NEN-EN 12184.

Voor nadere informatie over de inhoud daarvan zie de bijlagen C.1.6 en C.2.3.

Met *consequente toepassing van deze systematiek* blijkt dat vrijwel alle vraagstukken over welke rolstoelen wel of niet geschikt zijn als vervangende zitplaats in een voertuig, kunnen worden opgelost. Op verschillende plaatsen binnen de Code VVR wordt steeds naar deze systematiek verwezen.

B.5 Problemen bij vastzetten van rolstoelen en gebruik van veiligheidsgordels

B.5.0 Inleiding

Hoewel de definitie uit hoofdstuk 2 goed hanteerbaar is, worden bij het bepalen van welke hulpmiddelen het predicaat rolstoel kunnen dragen, niet alle praktische problemen voorkomen.

Zo kunnen er grote verschillen bestaan in de vastzetbaarheid van rolstoelen waaraan doelmatig bruikbare vastzetpunten ontbreken. Of de beschermende werking van veiligheidsgordels wordt teniet gedaan bij rolstoelen waarin de gebruikers niet “rechttop” kunnen zitten of misschien wel moeten liggen.

Dat neemt niet weg dat vrijwel alle rolstoelen technisch zo ontworpen zijn of aangepast kunnen worden, dat deze wel aan de wettelijke eisen van het RVV, artikel 59 lid 4 en lid 7 kunnen voldoen. Dat betekent dat de wetgeving het vervoer van rolstoelgebruikers in ieder geval niet in de weg staat.

Wel moet het besef er zijn dat de verantwoordelijkheid voor de veiligheid tijdens het vervoer een *gedeelde verantwoordelijkheid* is. Deze ligt niet alleen bij de vervoerder en zijn chauffeur.

Verschillende posities worden hierna belicht.

B.5.1 Wie is verantwoordelijk voor het juiste materiaal?

Voor rolstoel toegankelijke voertuigen geldt sedert september 2008 de wettelijke verplichting dat deze voorzien moeten zijn van vastzetsystemen met de bijbehorende veiligheidsgordels. Deze moeten voldoen aan de NEN-ISO 10542 norm.

De vastzetsystemen maken dus deel uit van het voertuig en is het vanzelfsprekend dat de vervoerder voor aanschaf daarvan moet zorgdragen. Ook is het logisch dat wanneer nodig, de vervoerder moet zorgen voor kleine *universele* aanpassingen zoals bijvoorbeeld gordelverlengers voor corpulente passagiers. De keuze voor die verantwoordelijkheid is gemaakt, omdat de hier bedoelde kleine universele aanpassingen meestal *passend moeten zijn op de in het voertuig aanwezige RIBS'en*. Ieder merk hanteert daarbij namelijk eigen specificaties. Vooral gordelsluitingen blijken vaak niet uitwisselbaar.

Waar vroeger veel verschillende vastzetsystemen werden gebruikt, zijn de huidige vastzetsystemen vrijwel allemaal 4-puntsspanbanden voorzien van stalen haken. Dat is een goede ontwikkeling die naar alle waarschijnlijkheid zal leiden tot de gewenste standaardisatie.

Met die standaardisatie is het voor rolstoelfabrikanten eenvoudiger om hun rolstoelen zo te ontwerpen dat deze van fabriekswege al geschikte aanhaakpunten (vastzetpunten) hebben. Aan rolstoelen die dat niet af fabriek hebben, kunnen dan (gestandaardiseerde) aanpassingssets worden aangebracht.

Omdat voor het maken of aanbrengen van vastzetpunten specifieke kennis van rolstoelen nodig is, is het logisch om er van uit te gaan dat de rolstoelfabrikanten en of -leveranciers moeten zorgen voor de juiste vastzetpunten aan de rolstoelen.

De aanschafprocedures van voertuigen en rolstoelen zijn geheel verschillend en los van elkaar staande processen. Het ligt dan ook voor de hand dat de afbakening van de verantwoordelijkheden bij die partijen wordt gelegd die het meest betrokken zijn bij de gebruikte materialen.

In de praktijk leidt dit tot de volgende scheiding van verantwoordelijkheden:

- De vervoerder moet zorgen voor de auto, de vastzetsystemen, de standaard veiligheidsgordels en indien nodig kleine bijbehorende hulpstukken, zoals bijvoorbeeld gordelverlengers en voldoende bandages (sjorbanden) om losliggende delen vast te zetten.
- De rolstoelgebruiker (of diens vertegenwoordiger) moet er voor zorgen dat de rolstoel aankoppelbaar is en geschikt is als vervangende zitplaats in de auto. Dit laatste houdt in, dat rolstoelen voorzien moeten zijn van vier *herkenbare* en *doelmatig te gebruiken* vastzetpunten en de constructie van de rolstoel (incl. eventuele aanpassingen) *een vrije gordelloop* niet belemmert.

B.5.2 Uniforme maatvoering vastzetpunten

Sedert september 2008 bestaat in Nederland de wettelijke verplichting dat alle nieuw op de weg toegelaten voertuigen die ingericht zijn voor rolstoelvervoer, moeten beschikken over vastzetsystemen die voldoen aan de NEN-ISO 10542 norm.

De wet staat daarmee verschillende systemen toe. Bij nieuwe rolstoelvoertuigen worden vrijwel uitsluitend de vierpuntsspanbandensystemen conform deel 2 van de norm ingebouwd. Deze komen voor met op de vloer inklikbare spanrollen of met geheel in de vloer weggewerkte spanrollen. De overeenkomst van deze systemen is dat ze alle standaard uitgerust zijn met spanbanden met metalen haken die aan de rolstoelen aangehaakt kunnen worden. Hoewel er spanbanden zijn met anderssoortige aanhaakconstructies, zoals lusluitingen of kliksluitingen worden deze maar zelden in nieuwbouw toegepast.



Inklikbare spanrol

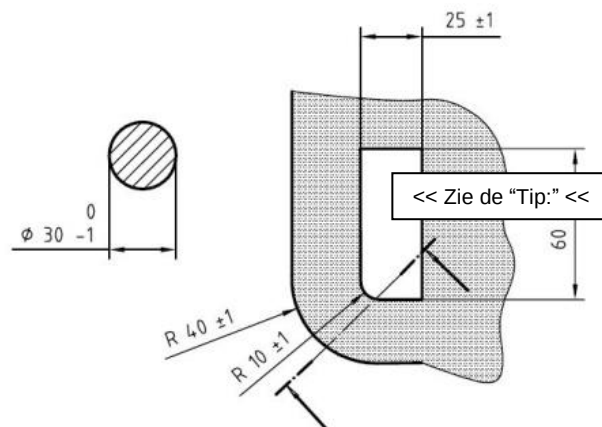
Welke exacte vorm de vastzetpunten aan de rolstoelen hebben is minder belangrijk mits deze voldoende ruim zijn en geschikt zijn om er de stalen haken van de spanbanden aan te slaan. Deze vastzetpunten kunnen bijvoorbeeld delen van het frame zijn of later aangebrachte aanhaakbogen. Belangrijk daarbij is wel dat deze vastzetpunten *goed herkenbaar* en *makkelijk bereikbaar* zijn voor chauffeur.

Wanneer alle rolstoelen voorzien zijn van vier vastzetpunten die aan de genoemde voorwaarden voldoen, kan gesproken worden van uniforme vastzetpunten waarmee samen met de haken van de spanbanden een gestandaardiseerde werkwijze mogelijk is.

Andere koppelsystemen kunnen dan beperkt worden tot bijzondere situaties.

Als voorbeeld voor de juiste maatvoering kan uitgegaan worden van de tekening E.1 in Annex E van de norm NEN-ISO 10542-1. (Zie de tekening hiernaast).

Tip: In de tekening is een maat van de opening weergegeven van 60x25 mm. Beter is een opening van 70x25 mm, omdat er dan ook voldoende ruimte is voor het “doorsteken” van sluitingen bij gebruik van lusbandbevestigingen. Rolstoelfabrikanten en rolstoelleveranciers worden geadviseerd deze laatste maten aan te houden.



Tekening E.1 in Annex E van de norm NEN-ISO 10542-1

B.5.3 Testmethode toegankelijkheid van vastzetpunten

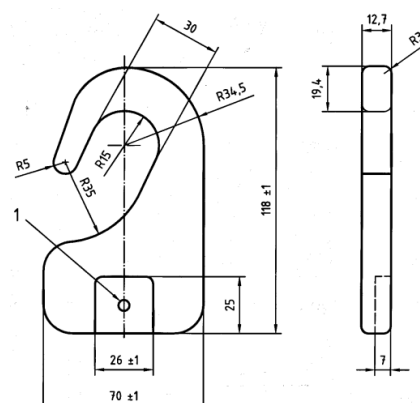
Het beschikken over uniforme vastzetpunten is één, maar ze moeten ook eenvoudig toegankelijk en bruikbaar zijn.

De norm NEN-ISO 7176-19 beschrijft een methode om de toegankelijkheid en bruikbaarheid van de vastzetpunten van de rolstoel vast te stellen. Deze beschrijving staat in § 5.3 en Annex C van die norm. De in die norm beschreven testhaak is hiernaast afgebeeld.

De voorgeschreven testmethode komt in grote lijnen op het volgende neer:

Een chauffeur moet staande naast de rolstoel de testhaak binnen 10 seconden met één hand en zonder moeizame lichaamsbewegingen doelmatig aan het vastzetpunt kunnen aanhaken. Het los maken van de testhaak moet vanuit dezelfde lichaamshouding eveneens met één hand en binnen 10 seconden kunnen plaatsvinden.

Deze methode is geen exacte meetmethode maar geeft een goede indicatie om er voor te zorgen dat de vastpunten niet op een onhandige plaats aan de rolstoel worden bevestigd.



Testhaak NEN-ISO 7176-19

Tip: Rolstoelfabrikanten en rolstoelleveranciers doen er goed aan deze testmethode als uitgangspunt te nemen bij het ontwerpen van vastzetpunten.

Ook voor rolstoelen die “vastzetbaar” zijn is het belangrijk om deze testmethode bepalend te laten zijn voor de plaatsing van eventueel (naderhand) aan te brengen vastzetpunten.

B.5.4 Toelichting vrije gordelloop

De onbelemmerde vrije ruimte in rolstoelen voor een veiligheidsgordel is in veel rolstoelen (nog) niet standaard. Obstakels belemmeren de juiste gordelloop. Zo komt het voor dat bij rolstoelen waar de zijkanalen een verbinding maken met het frame van de rugleuning een veiligheidsgordel over de verbinding heen wordt aangebracht. Het heupdeel van de veiligheidsgordel ligt daardoor niet goed aan tegen de bovenbenen van de inzittende. Hierdoor kan tijdens een botsing ernstig (inwendig) letsel ontstaan.

Ditzelfde effect ontstaat bij rolstoelen met een aangepaste zitorthese waarvan de zijkanalen gesloten zijn. Ook daar kan een veiligheidsgordel niet goed tegen het lichaam sluiten.

Om hierin verbetering te brengen moeten rolstoelfabrikanten, revalidatietechnici en adviseurs zich altijd van deze gevaren bewust zijn en al bij voorbaat constructies kiezen waarbij de juiste gordelloop “als vanzelf” bereikt kan worden.

B.5.5 Afwijkende zit- of lighoudingen

Wanneer wegens afwijkende lichaamshoudingen of door noodzakelijke aanpassingen in een rolstoel de standaard veiligheidsgordel van de auto niet gebruikt kan worden, kan dat leiden tot levensbedreigende situaties bij ongevallen. Ook bij andere lichamelijke beperkingen kan het gebruik van de standaard veiligheidsgordel ongewenst zijn.

De wetgever heeft dit onderkend en heeft in de wet (WVV art. 149) de mogelijkheid geboden om ontheffing te verlenen voor het gebruik van een veiligheidsgordel. Een vrijstelling lost het probleem echter alleen juridisch op.

Beter is het om dan gebruik te maken van speciale gordels die tegemoet komen aan de individuele situatie. De tekst in het RVV artikel 59 lid 4 is daartoe duidelijk. Het gebruik van speciale gordels is ook toegestaan, mits die “deel uit maken van het vastzetsysteem”.

Omdat tevens aan de algemene technische voorwaarden voor veiligheidsgordels moet worden voldaan (Europese richtlijn 77/541/EEG), zullen speciale gordels slechts gemaakt kunnen worden door specialisten die voldoende kennis en vaardigheden bezitten om de technische- en veiligheidsbeginselen te koppelen aan de gevolgen van bepaalde ziektebeelden. Een speciale gordel zal overigens altijd individueel gemaakt moeten worden en als *onderdeel van de rolstoel* gezien moeten worden.

Samengevat hoeven (sterk) afwijkende zithoudingen formeel gezien geen belemmering te zijn voor het veilig vervoeren van de betreffende rolstoelgebruikers.

B.5.6 Ontheffing gebruik veiligheidsgordel, een dilemma?

Een ontheffing voor het gebruik van een veiligheidsgordel maakt het volgens de wet mogelijk om zonder gebruik van een veiligheidsgordel vervoerd te worden.

Hoewel die mogelijkheid op zichzelf juist is, zijn er bij het vervoer van rolstoelgebruikers echter ook belemmeringen waardoor het vervoer ondanks de ontheffing toch geweigerd kan worden.

Als er namelijk meerdere rolstoelgebruikers in een voertuig vervoerd worden, kan bij calamiteiten de “los” zittende of “los” liggende passagier, evenals andere losse materialen, een extra gevaar zijn voor de overige rolstoelgebruikers en andere passagiers. En dat is dan weer niet toegestaan (Regeling Voertuigen, artikel 5.18.3).

Voor een vervoerder kan dat vervolgens een goede reden zijn om een passagier met een ontheffing voor het gebruik van een veiligheidsgordel alleen te willen vervoeren.

Wanneer hierdoor de ritten duurder worden, ligt het voor de hand aan te nemen dat die meerkosten als aanvullende voorziening (voor Wmo- en zorgverzekerden) vergoed zouden moeten worden. Hierover zal met de opdrachtgever van het vervoer dan overleg moeten plaatsvinden.

B.5.7 Ambulancevervoer versus rolstoelbusvervoer

In “vervoersland” komen veel vormen van vervoer voor. In het grensgebied tussen ambulancevervoer en rolstoelvervoer kunnen er misverstanden zijn over welk type vervoer moet of mag worden ingezet.

Zo wordt vermoedelijk vaker dan nodig gebruik gemaakt van ambulances. Waarschijnlijk worden er veel ambulanceritten gemaakt waarbij het maar de vraag is of er zorg of “hulp ter zake van de aandoening of letsel” nodig is zoals dat in de Tijdelijke wet ambulancezorg bedoeld is.

Dat soort ritten, waarbij dus geen “hulp terzake van de aandoening of letsel” nodig is, mogen vanuit (wets)technisch oogpunt ook plaatsvinden met andere voertuigen zoals zogenoemde zorgambulances of rolstoeltaxi's die beschikken over de juiste vastzet- en veiligheidsmiddelen.

Zo is het denkbaar dat gebruik wordt gemaakt van brancards met rolstoelwielen (zoals rolstoelbedden) die vastgezet kunnen worden met een NEN-ISO 10542 vastzetsysteem en speciale veiligheidsgordels die aan geldende normen voldoen, danwel als speciale aanpassing worden goedgekeurd.

B.6 Oudere vastzetsystemen (voertuigen van voor september 2008)

Op grond van de huidige wetgeving worden alle voertuigen die na september 2008 op de weg worden toegelaten, standaard uitgerust met vastzetsystemen die moeten voldoen aan de norm NEN-ISO 10542 deel 1 t/m 5.

Voertuigen die al langer in gebruik zijn, mogen wettelijk gezien in gebruik blijven en daardoor zal het gebruik van oudere vastzetsystemen in principe nog langdurig mogelijk zijn. Die oude systemen moeten echter wel in goede staat van onderhoud verkeren en moeten eveneens steeds voldoen aan de nieuwste wettelijk vastgelegde (prestatie)eisen.

Waar vroeger voornamelijk geëist werd dat systemen “deugdelijk” waren, zijn de eisen tegenwoordig veel scherper omschreven. Zo zegt thans artikel 59 lid 4 van het RVV dat bij gebruik van de vastzetsystemen en veiligheidsgordels de “stabiliteit van de rolstoel en de veiligheid van de rolstoelgebruiker gewaarborgd” moeten zijn. Hiervoor wordt in het RVV geen onderscheid gemaakt tussen oude of nieuwe voertuigen en geldt deze regel dus ook voor de oudere uitvoeringen. Het gevolg zal zijn dat een aantal oudere systemen de toets der kritiek niet meer kan doorstaan.

Een voorbeeld:

De alom bekende systemen met klembeugels op een deltapoot worden alleen nog door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT) en Verkeerspolitie toegestaan wanneer naast de klem aan de achterzijde van de rolstoel ook gebruik gemaakt wordt van extra spanbanden aan de voorzijde van de rolstoel. Dit om het bij het standaardsysteem behorende risico op achterover kantelen van de rolstoel en het “loswerken” van de dwarsbeugel te voorkomen.

Bijlage C

Wetten, regelingen en normen

C.1 Wetten en regelingen

C.1.0 Inleiding

Ten tijde van het ontstaan van de Code VVR was er slechts zeer beperkte regelgeving voor het vervoeren van rolstoelgebruikers. Mede door de Code VVR is de politieke interesse voor het onderwerp toegenomen en is er intussen een aantal nieuwe bepalingen in verschillende wetten en regelingen opgenomen. Naast de wet- en regelgeving bieden de Code VVR en technische normen aanvullende inhoudelijke informatie.

In deze bijlage worden wetten, regelingen en normen benoemd die een directe of zijdelingse relatie hebben met het vervoeren van rolstoelgebruikers. Uit de verschillende wetten en regelingen worden alleen de onderdelen beschreven die de onderlinge samenhang van het wettelijk kader vormen.

Voor de juiste inhoud en betekenis van de beschreven wetten, regelingen en normen is het noodzakelijk om steeds de meest recente versie in ogenschouw te nemen. De meest recente versie van wetten en regelingen zijn eenvoudig te vinden via de overheidssite www.wetten.overheid.nl. Wanneer er nieuwe of gewijzigde wetgeving wordt ingevoerd die mogelijk niet (meer) met de inhoud van de Code VVR overeenkomt, dan is vanzelfsprekend de nieuwste wet- en regelgeving leidend.

C.1.1 Wegenverkeerswet 1994

De Wegenverkeerswet 1994 (WVW) is het kader voor alle regels en richtlijnen die te maken hebben met verkeerszaken. In deze wet zijn regels opgenomen die de opening bieden voor het uitbrengen van veel afzonderlijke regelingen waarin verschillende zaken gedetailleerd worden uitgewerkt. Juridisch gezien zijn die afzonderlijke regelingen vaak Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's).

De basisdoelstelling van de Wegenverkeerswet is weergegeven in artikel 2 lid 1.

Dit artikel luidt als volgt:

- 1) *De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken tot:*
 - a) *het verzekeren van de veiligheid op de weg;*
 - b) *het beschermen van weggebruikers en passagiers;*
 - c) *het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;*
 - d) *het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.*

De belangrijkste regelingen die uit de WVW voortvloeien met betrekking tot het onderwerp veilig vervoer van rolstoelgebruikers, zijn de Regeling Voertuigen (RV) en het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV).

Eén artikel van de Wegenverkeerswet is wel van direct belang. Niet omdat hier veel gebruik van gemaakt wordt (beter van niet eigenlijk), maar omdat het in zeer bijzondere gevallen uitzonderingen op bestaande regels mogelijk maakt.

Dat artikel is:

- Artikel 149, lid 2:
In afwijking van het eerste lid kan door Onze Minister ontheffing worden verleend van het gebruik van autogordels en kinderbeveiligingsmiddelen. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen ter zake nadere regels worden vastgesteld.

De ontheffingsregel die hiermee bedoeld wordt, wordt uitgevoerd door het CBR, afdeling Vorderingen. Informatie en aanvraagformulieren zijn verkrijgbaar bij het CBR.

C.1.2 Regeling Voertuigen

De Regeling Voertuigen (RV) is een “regeling tot uitvoering de hoofdstukken III en VI van de Wegenverkeerswet 1994”.

In de Regeling Voertuigen zijn alle voorwaarden opgenomen voor de toelating van (motor)voertuigen op de weg, periodieke keuringen, permanente eisen voor voertuigen, wijzigingen in constructies, ontheffingen en strafbepalingen. Een belangrijke algemene bepaling in de RV is dat alle voertuigen moeten worden goedgekeurd voor ze worden toegelaten op de weg. Een andere belangrijke basiseis is dat de bouw en inrichting van voertuigen deugdelijk moeten zijn (voor personenauto's t/m categorie M1, zie RV artikel 1.1 onder betekenis “personenauto”).

Deze basiseis is verder uitgewerkt in verschillende artikelen, verdeeld over de gehele regeling.

Samenhang van rolstoel gerelateerde artikelen

De eerste verwijzing naar speciale eisen voor voertuigen ingericht voor rolstoelgebruikers staat in hoofdstuk 5, “Permanente eisen”.

De artikelen 5.2.47a en 5.3.47a geven aan dat zowel personenauto's als bedrijfsauto's die na 1 september 2008 in gebruik zijn genomen en zijn ingericht voor het vervoer van één of meer passagiers in een rolstoel moeten voldoen aan eisen vermeld in artikel 5.2.78.

De in artikel 5.2.78 (Afdeling 2, § 13, “Aanvullende eisen taxi's”) vermelde eisen voor taxi's gelden dus voor zowel personenauto's als bedrijfsauto's. Van de in deze artikelen genoemde eisen wordt in de volgende paragraaf een samenvatting weergegeven.

Hoofdstuk 5 wordt afgesloten met afdeling 18, “Gebruikseisen voertuigen”. Hier is in artikel 5.18.3 geregeld dat tijdens het vervoer van passagiers in een rolstoel geen losliggende voorwerpen aanwezig mogen zijn die het risico op letsel bij een noodstop, een aanrijding of een botsing kunnen verhogen.

In artikel 6.4 lid 1^e van hoofdstuk 6, “Wijziging in de constructie”, wordt nog verwezen naar “bijlage IV, behorende bij artikel 3.7”. In die bijlage is in artikel 9 de eis vastgelegd dat vastzetsystemen moeten voldoen aan NEN-ISO 10542 delen 1 t/m 5 en veiligheidsgordels moeten voldoen aan EEG -richtlijn 77/541/EEG.

Tot slot geeft bijlage VI (behorende bij artikel 3.13), “Toelatingseisen taxi's”, aanwijzingen voor een aantal zaken zoals rekengewichten voor passagiers (art. 2), deuropeningen (art. 3.3), oprijplateaus en –goten (art. 3.7), liften (art. 3.8), rolstoelplaatsen (art. 6) en ligplaatsen (art. 7).

Samenvatting relevante keuringseisen voor vervoer van rolstoelgebruikers

Relevant zijn de keuringseisen voor personenauto's en bedrijfsauto's tot en met de categorie M1. Voor voertuigen uit deze categorie die gebruikt worden als taxi zijn er nog enkele aanvullende eisen. Daarnaast geldt voor bussen ook een aantal speciale keuringseisen die betrekking hebben op rolstoelen. Ze zijn echter voor de verschillende categorieën bussen niet allemaal gelijk. In de Code VVR zullen deze eisen voor bussen daarom vooralsnog niet worden behandeld.

Eisen voor voertuigen t/m categorie M1:

- Personenauto's en bedrijfsauto's die na 1 september 2008 in gebruik zijn genomen moeten aan nieuwe eisen voldoen. Voertuigen van voor die datum mogen in gebruik blijven. Wel dienen de materialen en de wijze van gebruik te voldoen aan de huidige algemeen gestelde eisen.
- Wanneer er meerdere rolstoelplaatsen beschikbaar zijn, moet voor iedere rolstoelplaats een complete set vastzetsysteem en (driepunts)veiligheidsgordel aanwezig zijn.
- Vastzetsystemen moeten passend op de aanwezige bevestigingspunten kunnen worden bevestigd.
- Wanneer vervoer van een passagier in een rolstoel plaats vindt, mogen er geen losse voorwerpen aanwezig zijn.
- Rolstoelvastzetsystemen moeten voldoen aan de norm NEN-ISO 10542 delen 1 t/m 5.
- Veiligheidsgordels die gebruikt worden voor passagiers in een rolstoel moeten voldoen aan de Europese richtlijn 77/541/EEG.
- Voor een rolstoelplaats in een voertuig moet een vloeroppervlakte beschikbaar zijn van tenminste 1,2 m x 0,68 m bij een hoogte van 1,45 m. Wanneer meer rolstoelen achter elkaar (kunnen) staan mag de lengtemaat 1,1 m zijn en bij rolstoelen naast elkaar de breedtemaat 0,65 m.

- Oprijplaten en –goten (per set) moeten een belasting van 3000 N (=300kg) kunnen dragen.
- De helling van het oprijvlak mag in gebruiksstand niet meer dan 20% bedragen.
- Het oprijvlak moet van een stroef oppervlak zijn voorzien.
- De zijden van oprijgoten en die van een oprijplateau waarvan de breedte minder dan 1,2 m. bedraagt, moeten voorzien zijn van een opstaande rand met een hoogte van tenminste 0,03 m.
- De oprit moet in gebruiksstand tegen losschieten zijn beveiligd.
- Een liftplateau moet tenminste 0,8 m breed en 1,2 m lang zijn.
- Een liftplateau moet voorzien zijn van een automatisch werkende afrijbeveiliging.
- Het plateau moet tenminste 0,80 m breed en 1,20 m lang zijn en 3000 N *) kunnen dragen.
- De bediening moet zich bij de lift bevinden.
- Er moet een automatisch werkend hulpstuk zijn dat afrijden van de rolstoel voorkomt.
- Een lift moet automatisch uitschakelen als de bedieningsknop wordt losgelaten.
- Onoverzichtelijke plaatsen moeten afgeschermd zijn met een veiligheidsinrichting die de lift automatisch stopt en laat terug bewegen.

*) De aanduiding 1 kg in het “oude” eenhedenstelsel komt ongeveer overeen met 1 daN (=10 N) in het “nieuwe” eenhedenstelsel.

C.1.3 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)

Waar de Regeling Voertuigen eisen stelt aan voertuigen voordat deze op de weg worden toegelaten, stelt het RVV eisen aan de wijze waarop voertuigen op de openbare weg mogen of moeten worden gebruikt. Het reglement beschrijft dus de verkeersregels en verkeerstekens.

Tip: De RV en het RVV moeten los van elkaar gezien worden.

Door de aard van de inhoud bestaat de kans dat van sommige regels de betekenis anders wordt geïnterpreteerd dan bedoeld is. Populair gezegd geeft de RV aan hoe een voertuig op de weg wordt toegelaten en geeft het RVV aan hoe het gebruikt mag of moet worden. Het één staat geheel los van het ander.

Binnen het RVV is van Hoofdstuk II (Verkeersregels) alleen § 27 “Autogordels en kinderbeveiligingssystemen” voor het vervoer van rolstoelgebruikers ter zake doende. Binnen deze paragraaf bevat alleen het artikel 59 voorschriften die (mede) bedoeld zijn voor rolstoelgebruikers.

Lid 1 beschrijft de algemene draagplicht van veiligheidsgordels. Lid 4 maakt daarop een uitzondering voor rolstoelgebruikers en geeft vervangende aanwijzingen.

De letterlijke inhoud is :

Het eerste lid geldt niet voor passagiers die gebruik maken van een rolstoel. Deze passagiers worden vervoerd in een rolstoel die in het voertuig wordt vastgezet op een wijze die de stabiliteit van de rolstoel en de veiligheid van de rolstoelgebruiker waarborgt. Deze passagiers maken gebruik van:

- a. de voor hen beschikbare veiligheidsgordel die deel uitmaakt van het voertuig,*
- b. de veiligheidsgordel die deel uitmaakt van het systeem waarmee de rolstoel aan de vloer van het voertuig is bevestigd, of*
- c. een door Onze Minister aangewezen constructie.*

Vervolgens staat in de eerste volzin van lid 7 het volgende:

De autogordel, de veiligheidsgordel of het kinderbeveiligingssysteem wordt gebruikt op een wijze die de beschermende werking ervan niet negatief beïnvloedt of kan beïnvloeden.

Deze tekst lijkt wat cryptisch, maar de betekenis is duidelijk. Er mogen, anders gezegd, alleen veiligheidsgordels (en kinderbeveiligingssystemen) worden gebruikt die qua ontwerp, technische uitvoering en draagwijze een vergelijkbare bescherming bieden als de standaardgordels op reguliere stoelen.

Tot slot is de praktische betekenis van lid 8, dat de chauffeur eindverantwoordelijk is voor het juiste gebruik van de vastzetsystemen en veiligheidsgordels. Letterlijk staat in dit artikel:

Het is bestuurders van de in het eerste lid genoemde voertuigen verboden passagiers jonger dan 12 jaar en passagiers die gebruik maken van een rolstoel te vervoeren op een andere wijze dan in dit artikel is voorgeschreven.

Opmerking met betrekking tot deze artikelen:

Het gebruik van een deltasteun met dwarsbeugel (ook bekend als Biermanbeugel of -klem) zonder een of twee extra spanband(en) aan de voorzijde van de rolstoel wordt door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT) en Verkeerspolitie als ondeugdelijk gezien.

Zonder spanbanden aan de voorzijde is het risico van achterover kantelen en het “loswerken” van de dwarsbeugel te groot.

C.1.4 Wet personenvervoer 2000

De Wet personenvervoer 2000 is van toepassing op het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer. De Wet personenvervoer 2000 (Wp) is een kaderwet die de minister de mogelijkheid geeft nadere regels te stellen aan vervoerders, bestuurders en materieel.

Veel artikelen uit de Wp 2000 worden uitgewerkt in het Besluit personenvervoer 2000. Dit besluit geeft onder andere een nadere uitwerking van de vergunningverlening, en geeft nadere regels voor de keuring van bussen en auto's voor het taxivervoer.

C.1.5 Besluit personenvervoer 2000

Het Bp 2000 geeft in de eerste plaats nadrukkelijk aan op welk soort vervoer de Wp 2000 niet van toepassing is. Zo is het Bp 2000 onder andere niet van toepassing op het “vervoer met auto's voor eigen rekening en risico, verricht door [...] tehuizen ten behoeve van hun vaste bewoners, alsmede verpleeginrichtingen, psychiatrische instellingen, medische verzorgingstehuizen, medische dagverblijven of soortgelijke instellingen ten behoeve van hun patiënten” (artikel 2, onderdeel I).

Voor voertuigen die niet vallen onder de Wet personenvervoer, gelden vanzelfsprekend wel de bepalingen van de Wegenverkeerswet 1994 en de Regeling Voertuigen.

Verder bevat het Besluit personenvervoer 2000 veel gedetailleerd uitgewerkte regels over tal van zaken. Vooral hoofdstuk 6 is daarin interessant omdat het speciaal gewijd is aan eisen die worden gesteld aan vervoerders, bestuurders en materieel.

In de Code VVR zullen deze details niet verder worden beschreven.

C.1.6 Wet op de medische hulpmiddelen / Besluit Medische Hulpmiddelen

Het Besluit Medische Hulpmiddelen (BMH) is op 14 juni 1998 definitief van kracht geworden (Stb 1996, 243). Het is de Nederlandse uitwerking van de Europese richtlijn 93/42 EEG. Dit besluit regelt de voorwaarden waaronder medische hulpmiddelen in de Europese Ruimte in de handel gebracht en toegepast mogen worden. Het besluit stelt regels voor de wijze waarop en hoe fabrikanten vastleggen dat hun producten aan de in de richtlijn gestelde “essentiële eisen” voldoen. Pas dan mogen hun producten van een CE markering worden voorzien. Behoudens enkele uitzonderingen moeten alle medische hulpmiddelen voorzien zijn van een CE-markering.

Conform artikel 1, lid 2a van de Europese richtlijn dient onder het begrip “medisch hulpmiddel” te worden verstaan: *elk instrument, toestel of apparaat, elke stof of elk ander middel dat bestemd is om bij de mens voor de volgende doeleinden te worden aangewend: diagnose, bewaking, behandeling, verlichting of compensatie van verwondingen of een handicap.* Hieronder vallen dus ook rolstoelen.

In het BMH is overigens niets vastgelegd over het gebruik van een rolstoel in een voertuig als vervangende zitplaats. Alleen als een fabrikant aangeeft dat een rolstoel bedoeld is om in een voertuig vervoerd te worden, zal deze ook aan de daartoe bedoelde essentiële eisen moeten voldoen.

In artikel 1, lid 1a van de Wet wordt beschreven dat een “naar maat gemaakt medisch hulpmiddel” een hulpmiddel is dat speciaal vervaardigd is volgens voorschrift van een arts of van een andere persoon die daartoe uit hoofde van zijn beroep bevoegd is. Daarbij zijn onder diens verantwoordelijkheid de specifieke kenmerken aangegeven. Bovendien mag het hulpmiddel uitsluitend door een bepaalde patiënt worden gebruikt. Deze groep hulpmiddelen mag *niet* voorzien zijn van een CE-markering. Het onderscheid met de “standaard”-producten is dan dat in gegeven omstandigheden de door de fabrikant vastgelegde kenmerken niet toereikend zijn om aan de noodzakelijke functionele eisen van een hulpmiddel naar maat te voldoen. De verantwoordelijkheid voor de wijzigingen (die dan tot nieuwe kenmerken leiden) ligt dan bij de in artikel 1a genoemde arts of adviseur.

In deze laatste situatie kan de inbreng van een adviseur van cruciale betekenis zijn met betrekking tot de bouw of uitrusting van een rolstoel en de wijze waarop deze veilig vervoerd kan worden in een auto (taxibus).

C.1.7 Arbeidsomstandighedenwet (Arbowet)

De Arbeidsomstandighedenwet, kortweg Arbowet, is bedoeld om gevaren en negatieve gevolgen van arbeid voor werknemers zoveel mogelijk te beperken. Deze wet geeft kaders waaraan iedereen die bij arbeid betrokken is moet voldoen. Er zijn voorschriften voor werkgevers, werknemers (incl. vrijwilligers) en zelfstandigen.

Artikel 3, aanhef en onderdeel a, geeft het uitgangspunt van de wet als volgt weer:

De werkgever zorgt voor de veiligheid en de gezondheid van de werknemers inzake alle met de arbeid verbonden aspecten en voert daartoe een beleid dat gericht is op zo goed mogelijke arbeidsomstandigheden, waarbij hij, gelet op de stand van de wetenschap en professionele dienstverlening, het volgende in acht neemt:

a. tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden gevergd organiseert de werkgever de arbeid zodanig dat daarvan geen nadelige invloed uitgaat op de veiligheid en de gezondheid van de werknemer;

De onderdelen b t/m f en de daarna volgende artikelen gaan meer gedetailleerd in op de uitwerking van dit algemene uitgangspunt.

De wet zelf geeft echter onvoldoende houvast voor praktijksituaties. De minister heeft daarom besloten nadere regels te stellen (artikel 16) en die samen te brengen in het “Arbeidsomstandighedenbesluit”.

C.1.8 Arbeidsomstandighedenbesluit (Arbobesluit)

Het Arbeidsomstandighedenbesluit (Arbobesluit) is een uitwerking van de kaders die omschreven zijn in de Arbowet en gaat uitgebreid in op veel specifieke arbeidsomstandigheden. Ze geeft daarvoor gedetailleerde voorschriften. Daarmee is dit besluit vooral van belang voor de samenwerking tussen werkgevers en werknemers.

Daarnaast heeft dit besluit ook een relatie met het veilig vervoer van rolstoelgebruikers. Vooral de voorschriften over psychosociale belasting (hoofdstuk 2, afdeling 4) en fysieke belasting (zie ook hoofdstuk 5) van chauffeurs zijn daarbij van belang. Naast beroepsmatige arbeidsrelaties vallen ook verschillende arbeidsrelaties met vrijwilligers onder de werkingssfeer van dit besluit.

Verder vindt de noodzaak tot het vaststellen van de risico's en gevaren voor de gezondheid en veiligheid van de chauffeurs bij gebruik van de lift en de vastzetmiddelen ook zijn oorsprong in dit besluit.

Met name hoofdstuk 7, artikel 7.2, lid 1 bepaalt dat “arbeidsmiddelen” (een rolstoelbus mag als zodanig gezien worden) moeten voldoen aan de van toepassing zijnde Warenwetbesluiten. Verder bepaalt lid 2 van hetzelfde artikel dat als (delen van) een arbeidsmiddel voorzien is van een CE-markering, aangenomen mag worden dat het middel aan een aantal specifieke (essentiële) eisen voldoet.

Dat betekent, dat alleen als een (onderdeel van het) arbeidsmiddel niet behoort tot een productgroep waarvoor een Warenwetbesluit is uitgebracht, de voorschriften uit het Arbobesluit gelden.

C.1.9 Warenwet

Zoals ook op andere terreinen gebruikelijk is, is ook de Warenwet een kaderwet die een nadere uitwerking kent in de vorm van één of meer Warenwetbesluiten. De Warenwet kent in tegenstelling tot een aantal andere wetten niet één of enkele uitvoeringsbesluiten, maar vele. Dat zijn er voor zover bekend reeds meer dan 40. De meeste Warenwetbesluiten zijn gericht op aparte productgroepen, maar er zijn ook enkele algemene besluiten. Voor het onderwerp veilig vervoer van rolstoelgebruikers is slechts van belang het “Warenwetbesluit algemene productveiligheid”.

In de Warenwet zijn vooral de artikelen 21, 21a en 21b van belang. Deze artikelen geven aanwijzingen wanneer producten “naar het oordeel van Onze Minister gevaar opleveren voor de veiligheid of de gezondheid van de mens”....”of zaken”.

C.1.10 Warenwetbesluit algemene productveiligheid

Dit warenwetbesluit is belangrijk omdat daarin de relatie (de scheiding) tussen de Arbowet en de verkeerswetgeving is vastgelegd. Zonder deze aanwijzing zouden dubblures of tegenstrijdigheden in de verschillende domeinen van wetgeving kunnen ontstaan en dat is onwenselijk. Die relatie blijkt uit artikel 2b lid 2.

Dit artikel luidt als volgt:

Voor de toepassing van de artikelen 21, 21a en 21b van de Warenwet wordt de Dienst Wegverkeer aangewezen voor wat betreft motorrijtuigen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c, van de Wegenverkeerswet 1994, bestemd voor gebruik op voor het openbaar verkeer openstaande wegen of paden, aanhangwagens als bedoeld in artikel 1, onderdeel d, van die wet, onderdelen en uitrustingsstukken van deze motorrijtuigen en aanhangwagens, alsmede voorzieningen ter bescherming van weggebruikers en passagiers, voor zover hieraan bij of krachtens de Wegenverkeerswet 1994 eisen worden gesteld.

Dit betekent dus dat uitsluitend de Dienst Wegverkeer namens de minister mag bepalen of er sprake is van gevaar voor de veiligheid en gezondheid van de mens. En als dat nodig blijkt mogen zij speciale maatregelen nemen. De Dienst Wegverkeer heeft hiertoe de APK regeling uitgewerkt samen met de daartoe dienende “APK-Keuringseisen”.

Relevante artikelen voor de rolstoelveiligheid in het document “APK-Keuringseisen” zijn 5.2.47a, 5.2.77, 5.2.78, 5.2.59 en 5.3.47a.

Hieruit blijkt onder andere dat de controle van bevestigingsmiddelen en de rolstoellift onderdeel uitmaken van de algemene APK keuring.

C.1.11 Wet maatschappelijke ondersteuning 2015

De Wet maatschappelijke ondersteuning 2015 (Wmo 2015) vervangt de eerdere Wvg (Wet voorzieningen gehandicapten) en de daarop volgende Wmo. In tegenstelling tot de laatste versie benoemt deze nieuwe Wmo 2015 niet meer verstreekbare hulpmiddelen bij (soort-)naam, maar geeft in meer algemene termen betekenis aan het nieuwe begrip “maatwerkvoorziening”. Onder dit begrip wordt, onder voorwaarden, ook verstaan het verstrekken van hulpmiddelen, zoals onder andere rolstoelen.

De wet verplicht gemeenten om deze wet uit te voeren en daartoe een verordening op te stellen waarin wordt aangegeven op welke wijze iedere gemeente invulling wenst te geven aan de in de Wet gegeven kaders. Dat heeft tot gevolg dat de uitvoering van de wet per gemeente tot andere voorzieningen kan leiden.

C.1.12 Wet langdurige zorg

De bekende Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten (AWBZ) en het Besluit zorgaanspraken AWBZ zijn met ingang van 1 januari 2015 vervangen door de Wet langdurige zorg (Wlz). Deze wet biedt een volksverzekering tegen bijzondere ziektekosten. De uitwerking van deze kaderwet is vastgelegd in de Zorgverzekeringswet (Zvw), de Wmo 2015 en de Jeugdwet.

Het verstrekken van rolstoelen kan, afhankelijk van de geïndiceerde verblijfplaats van de gebruiker, vanuit de medische- en zorginstellingen of de Wmo worden vergoed. Kosten voor sociaal vervoer komen ten laste van de Wmo 2015, ook als de rolstoelgebruiker permanent is opgenomen in een zorg- of verpleegcentrum.

In sommige situaties kan het voorkomen dat een gebruiker twee rolstoelen in bruikleen heeft, één van de gemeente voor het gebruik buiten de instelling en een tweede rolstoel voor het gebruik uitsluitend binnen de instelling.

Een en ander heeft overigens geen consequenties voor het veilig rolstoelvervoer. Iedere rolstoelverstrekker heeft de plicht een (veilig) vervoerbare rolstoel te verstrekken.

C.1.13 Algemene wet bestuursrecht (AWB)

Overheden in Nederland kunnen niet vrijblijvend omgaan met de burgers van Nederland. Het is de Algemene wet bestuursrecht die voor allerlei onderlinge relaties tussen overheden en burgers voorwaarden beschrijft waaraan de overheid moet voldoen. Het kan in een aantal situaties zover gaan dat automatisch een voor de burger positief besluit moet volgen als overheden bijvoorbeeld niet tijdig een besluit hebben genomen. Ook is deze wet van belang binnen de kaders van de Code VVR, omdat in § 5.3 van de Code VVR is weergegeven dat aanbesteders een klachtenregeling moeten op stellen conform deze wet.

Het is binnen die wet met name hoofdstuk 9 dat daartoe voorschriften geeft.

C.1.14 Wet klachtrecht cliënten zorgsector

Deze wet is per 1-1-2016 vervallen. (red.)

C.2 Normen

C.2.0 Inleiding

Normen zijn industriële afspraken die er voor zorgen dat producten die daar voor in aanmerking komen gestandaardiseerd worden. Waar normen van oudsher vaak landelijk van kracht waren, worden deze tegenwoordig veel vaker internationaal op elkaar afgestemd. Dit proces is tegenwoordig zover gevorderd dat ook overheden in hun wetgeving “gemakshalve” steeds vaker naar normen verwijzen.

Normen hebben zelfstandig overigens geen kracht van wet. Alleen wanneer in wetten naar normen wordt verwezen heeft de inhoud van de betreffende normen wel kracht van wet.

Normen die een relatie hebben met het veilig vervoer van rolstoelgebruikers worden hierna besproken.

C.2.1 Norm NEN-ISO 10542 delen 1 t/m 5

De norm NEN-ISO 10542 bestaat uit vijf delen en bevat regels die beschrijven waaraan vastzetsystemen moeten voldoen om veilig gebruikt te kunnen worden.

Deel 1 is het algemene deel dat basiseisen formuleert voor alle soorten vastzetsystemen.

Deel 2 beschrijft de eisen voor vierpunt-spanbanden systemen.

Deel 3 gaat specifiek over docking-systemen.

Deel 4 beschrijft enkele aanvullende eisen die specifiek gelden voor overige niet nader omschreven systemen. Dit deel van de norm geeft de mogelijkheid om nieuwe systeemontwerpen toe te passen.

Deel 5 beschrijft enkele aanvullende eisen die speciaal gelden voor systemen die gemaakt zijn voor een specifiek model rolstoel.

Betekenis van het begrip 50km/h, 20g

Wanneer een constructie op sterkte getest moet worden zal duidelijk moeten zijn onder welke voorwaarden die sterkte moet blijken. Voor veiligheidssystemen in voertuigen is het gebruikelijk om uit te gaan van dynamische botsproeven waarbij botsingen worden nagebootst met voertuigen die zich met een snelheid voortbewegen van circa 50 km/h en tegen een muur of frontaal tegen een ander voertuig met hetzelfde gewicht en rijdend met dezelfde snelheid, tot stilstand komen. De kracht die daarbij vrijkomt is 20g, wat staat voor de “g-kracht” als gevolg van optredende vertraging door de botsing. Natuurkundig gezien is 20g de verhouding tot de zwaartekracht. *Praktisch gezien* is de waarde van g gelijk aan 1 en betekent de aanduiding 20g, dat de krachten 20x het eigen gewicht van een massa bedragen.

Een rolstoel van 10 kg*) met een persoon van 75 kg zal grofweg bij een botsing dus 20 x 85 kg= 1700 kg trekkracht op het vastzetsysteem en veiligheidsgordel uitoefenen.

*) De aanduiding 1 kg in het “oude” eenhedenstelsel komt ongeveer overeen met 1 daN (=10 N) in het “nieuwe” eenhedenstelsel.

C.2.2 Norm NEN-ISO 7176 deel 19

De NEN-ISO 7176 norm is met z'n 24 delen een zeer uitgebreide norm die (test)eisen beschrijft voor rolstoelen. Wanneer het gaat om het gebruik van een rolstoel als “zitplaats in een voertuig” is alleen deel 19 van belang. Dit deel kan als tegenhanger gezien worden van de NEN-ISO 10542 norm. Testeisen en uitgangspunten zijn in beide normen gelijkwaardig. Praktisch gezien kan dan ook gezegd worden dat als het vastzetsysteem voldoet aan NEN-ISO 10542 en de aangekoppelde rolstoel aan NEN-ISO 7176-19, er zonder meer sprake is van veilige materialen.

Rolstoelen die aan *alle* eisen in de norm voldoen zijn zonder meer geschikt als vervangende zitplaats. Die rolstoelen hebben herkenbare aanhaakpunten voor de vastzetsystemen, die eenvoudig en doelmatig kunnen worden gebruikt. Ze hebben bovendien een zodanige constructie dat een vrije gordelloop gewaarborgd is. Dit geldt voornamelijk voor rolstoelen in de uitvoering waarin deze ook is getest bij een gecertificeerd test-huis zoals TÜV Rheinland Nederland BV of andere.

C.2.3 Normen NEN-EN 12183 en NEN-EN 12184

De normen NEN-EN 12183 en NEN-EN 12184 zijn “geharmoniseerde” Europese normen die in opdracht van de Europese Commissie zijn opgesteld. Deze normen beschrijven de eisen en testmethoden voor zowel handbewogen als elektrische rolstoelen. Beide normen hebben bijzondere betekenis binnen de Europese regelgeving.

Als een rolstoelfabrikant aangeeft dat een rolstoel aan die norm voldoet dan mag worden aangenomen de rolstoel dan ook voldoet aan de essentiële eisen zoals die vastgelegd zijn in de Europese richtlijn 93/42 EEG voor medische hulpmiddelen.

In beide normen is eveneens vastgelegd dat wanneer rolstoelfabrikanten aangeven dat de rolstoelen geschikt zijn voor gebruik als zitplaats in voertuigen, deze moeten voldoen aan de eisen gesteld in de NEN-ISO 7176-19 norm (zie ook C.2.2).

C.2.4 Norm NEN-ISO 10865-1:2012 en

Deze norm is speciaal ontwikkeld voor beschermende maatregelen in bussen met staanplaatsen die in het openbaar vervoer worden gebruikt. De beschermende maatregelen zijn daarbij voornamelijk gericht op het achterwaartse vervoer van rolstoelinzittenden.

Dit type vervoer valt echter buiten het werkingsgebied van de Code VVR en zal daarom op deze plaats niet verder worden uitgewerkt.

Bijlage D

COLOFON

D.1 Ontwikkeling en productie van de Code VVR

Code VVR, Uitgave 2017 / 2018:

Projectleiding, auteur en merkhouders.
Ing. A. W. Peters

Productie
Ing. A. W. Peters

Drukwerk
"Business Print" – Nootdorp.

Bijlage E

AFKORTINGEN EN VERWIJZINGEN

E.1 Afkortingen

Afkorting:..... Omschrijving:

AMVB	Algemene Maatregel van Bestuur
AWBZ	Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten
BMH	Besluit Medische Hulpmiddelen
Bp	Besluit personenvervoer 2000
BW	Burgerlijk Wetboek
CE	Conformitée Européenne
EN	Europese Norm
GGD	Gemeentelijke Gezondheids Diensten
ISO	International Organization for Standardization
ILenT.....	Inspectie Leefomgeving en Transport
MinlenM.....	Ministerie Infrastructuur en Milieu
MinVWS.....	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
KBOH	Kwaliteits- en Bruikbaarheidsonderzoek van Hulpmiddelen voor gehandicapten en ouderen
NEN	Nederlands Normalisatie-instituut
RDW	Centrum voor Voertuigtechniek en informatie (Dienst Wegverkeer)
RIBS	Rolstoel Inzittenden Beveiligings Systeem
RVV	Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens
V=B.....	Stichting Vast = Beter
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
VGN	Vereniging Gehandicaptenzorg Nederland
VVR	Veilig Vervoer Rolstoelgebruikers
Wlz.....	Wet langdurige zorg
Wp2000	Wet personenvervoer 2000
WMO.....	Wet Maatschappelijke Ondersteuning
Wmo2015	Wet maatschappelijke ondersteuning 2015
WSW	Wet Sociale Werkvoorziening
WVG	Wet Voorzieningen Gehandicapten (vervallen door de WMO)
Zvw	Zorgverzekeringswet

E.2 Interessante internet-adressen

Organisatie:..... Internetlink:

Actiz	www.actiz.nl
CBR, ontheffingen	www.cbr.nl/10917.pp
CROW	www.crow.nl
CSO	www.ouderenorganisaties.nl
Ieder(in) v/h CG-Raad	www.iederin.nl
Inspectie Infrastructuur en Leefomgeving	www.ilent.nl
KNV-Taxi	www.knv.nl
KPVV (onderdeel van CROW)	www.crow.nl
Ministeries – Algemeen	www.rijksoverheid.nl/ministeries
Ministerie I&M	www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm
Ministerie VWS	www.rijksoverheid.nl/ministeries/vws
Rijksoverheid	www.rijksoverheid.nl
Rijksdienst Wegverkeer	www.rdw.nl
Nederlands Normalisatie-instituut	www.nen.nl
Sociaal Fonds Taxi	www.sociaalfondstaxi.nl
Stg. Vast=Beter	www.vastisbeter.nl
Unie KBO	www.uniekbo.nl
Vilans	www.vilans.nl
VNG	www.vng.nl
VGN	www.vgn.nl
Wetten	www.wetten.overheid.nl

Bijlage F

CORRESPONDENTIE-GEGEVENS

F.1 Gegevens

Auteur en merkhouders:

Ing A.W.Peters

Secretariaat:

Stichting Vast = Beter

Rederijkerstraat 119

2531 VJ Den Haag

T: +31 650636238

Website Vast = Beter

W: www.vastisbeter.nl

E: info@vastisbeter.nl

Website Code VVR:

W: www.codevvr.nl

E: info@codevvr.nl

