
Code VVR®

door A.Peters

Handreiking voor het veilig vervoeren van rolstoelgebruikers



20 jaar Code VVR



www.codevvr.nl

uitgave 2019 / 2020

20 jaar Code VVR



Het is alweer 20 jaar geleden dat de eerste uitgave van de Code VVR het levenslicht zag.
Een memorabel moment dat vraagt om een korte terugblik.

Eind jaren '90 van de vorige eeuw heeft de kennisorganisatie KBOH, op verzoek van de VNG, een uitgebreid onderzoek gedaan naar het bestaan van specifieke wet- en regelgeving in relatie tot het vervoeren van rolstoelgebruikers. De resultaten uit dat onderzoek werden, inclusief de vertaling ervan naar praktische richtlijnen, vastgelegd in een document dat de naam Code VVR kreeg.

Om de code meer bekendheid te geven werden verschillende organisaties met een breed maatschappelijk draagvlak uitgenodigd om een convenant te sluiten en de inhoud van de Code VVR "breed uit te dragen". Dit convenant werd op 1 december 2001 bekrachtigd met de derde druk van de Code VVR, waarin het convenant werd beschreven.

In de jaren daarna werden door KBOH diverse aanvullende informatieproducten gemaakt en fuseerde KBOH in 2007 met andere organisaties tot de kennisorganisatie Vilans. Het beheer van de Code VVR werd voortgezet en werd er een aanvang gemaakt met een concept voor de eerste update van de Code VVR uit 2001. Door het stopzetten van de overheidssubsidie heeft Vilans op 1 juli 2010 echter het beheer van de Code VVR beëindigd.

Omdat het zoeken naar andere financiering geen resultaat opleverde, heeft auteur in 2012 besloten het beheer van de Code VVR vrijwillig voort te zetten. Vilans heeft verklaard geen bezwaar te hebben tegen het gebruik van de publicaties en het auteursrecht van Vilans.

Ter bescherming van de "onafhankelijke en objectieve inhoud" van de Code VVR werd vervolgens de merknaam "Code VVR door A.Peters" gedeponereerd bij het Benelux-Bureau voor de Intellectuele Eigendom.

-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-

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 dienen als een contract. Het is niet samengesteld als een "juridisch document" waaraan rechten ontleend kunnen worden en kan daarom slechts gezien worden als een handreiking of leidraad over alle facetten van veilig vervoeren van rolstoelgebruikers. Lezers en gebruikers van de Code VVR zijn altijd zelf verantwoordelijk voor de juiste interpretatie en toepassing van de inhoud en de achterliggende wet- en regelgeving.

© Ing. A.W.Peters, 1 januari 2019.

Alle rechten voorbehouden.

Zonder schriftelijke toestemming van de auteur, mag niets uit deze uitgave worden veelevoudigd 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 2019/2020 van de “**Code VVR** door A.Peters ”.

Deze uitgave is, evenals de voorgaande uitgaven 2015/2016 en 2017/2018, een voortzetting van de in 2001 door KBOH op papier uitgebrachte Code VVR.

De actualisatie van deze uitgave bestaat in de eerste plaats uit controle op de juistheid van de verwijzingen naar de Nederlandse- en Europese officiële wet- en regelgeving. In de tweede plaats werd de inhoud gecontroleerd op de toepassing van de oorspronkelijke uitgangspunten van de Code VVR. Tot slot werd de tekst wederom op duidelijkheid en leesbaarheid beoordeeld en op verschillende plaatsen verder verbeterd.

Wat niet gewijzigd is, is de “volledigheid” van het aantal besproken onderwerpen. Dat zijn er vele door de zeer grote verscheidenheid aan rolstoelen en of aanpassingen. Er bestaan evenzovele verschillende situaties die speciale aandacht vragen. Uiteindelijk blijkt dat er voor vrijwel alle voorkomende situaties oplossingen mogelijk zijn die (veilig) vervoer “binnen de wettelijke kaders” mogelijk maken.

Hier staat tegenover dat steeds duidelijker het besef groeit om met meer voortvarendheid en samenwerking, te zoeken naar standaardisatie van de verschillende op elkaar aansluitende technische onderdelen in de veiligheidsketen (§ 1.1).

Ook bij auteur leven hierover reeds langere tijd gedetailleerde ideeën en is hij graag bereid om hierover met iedereen die betrokken is bij dit onderwerp van gedachten te wisselen, en zomogelijk toe te werken naar het vastleggen van een algemeen aanvaarde standaard benadering.

Een opvallende wijziging in deze uitgave is de wijze van keuren van liftplateaus.

Het keuren van de liftplateaus was een taak die ondergebracht was bij de APK-keuring van het voertuig. Door het per 1-1-2018 vervallen van artikel 5.2.77 in de Regeling Voertuigen maakt het liftplateau geen deel meer uit van het voertuig, maar wordt beschouwd als een arbeidsmiddel. In het vervolg moet de keuring worden uitgevoerd door een specialist zoals een LPK-keuringsstation.

Ik vertrouw erop dat deze uitgave wederom een waardevol naslagwerk is en bijdraagt aan het optimaliseren van het veilige vervoer van rolstoelgebruikers.

Ing. A. W. Peters, auteur **

NB: Zie ook de aanvullende mededeling op de volgende pagina (pag.6).

**) Competentieprofiel auteur:

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

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

Een extra ontwikkeling:

Deze “**Code VVR** door A.Peters” vormt samen met *alle* eerder uitgebrachte Code VVR handboeken een richtlijn voor alle voor komende vormen van rolstoelvervoer.

Naast deze originele “**Code VVR** door A.Peters” is er inmiddels een “variant Code VVR” op de markt verschenen die wordt uitgebracht door het SFT (SociaalFondsTaxi) en welke gehandhaafd wordt binnen het “betaalde personenvervoer” ofwel “de taxibranche”.

Uiteraard staat het een ieder vrij om de eisen ten aanzien van het veilig vervoeren van rolstoelgebruikers binnen de eigen belangensfeer strenger te handhaven dan *de wet* dit voorschrijft. Dat is ieders eigen keuze. Zo is deze “variant van de code” natuurlijk ook een richtlijn.

Maar, naar verluid is deze variant in tegenstelling tot de “**Code VVR** door A.Peters”, slechts gebaseerd op de laatste NEN-ISO 7176-19 norm.

De inhoud van die norm geeft echter naast tal van testeisen ook aan dat “het niet voldoen aan die testeisen” *niet* mag leiden tot het weigeren van het vervoer van overigens goed vastzetbare rolstoelen.

Zie voor nadere uitleg hierover ook paragraaf C.2.2. op pagina 69/70 van deze “**Code VVR** door A.Peters”

Eveneens zijn alle eerdere uitgaven downloadbaar vanaf de website www.codevvr.nl

Op ieders verzoek verstrekt auteur graag aanvullende informatie over deze ontwikkelingen.

De correspondentiegegevens vind u in bijlage F op pagina 77.

-0-0-0-0-0-0-0-0-0-0-

INHOUDSOPGAVE

DEEL 1 – De Code VVR

	Pagina:
Hoofdstuk 1. Inleiding.....	13
1.0 Het vervoeren van personen in hun rolstoel	13
1.1 De Veiligheidsketen.....	13
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 Veilig vervoeren.....	19
2.12 Vrije gordelloop	19
2.13 Speciale veiligheidsgordel	19
2.14 Typering van rolstoelen naar hun vervoerbaarheid.....	20
2.15 Weigeren van vervoer.....	21
2.16 Basisverantwoordelijkheden betrokkenen partijen.....	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	27
5.0 Inleiding.....	27
5.1 Richtlijnen voor adviseurs	27
5.1.1 Onderzoek naar verplaatsingsbehoefte en randvoorwaarden voor vervoer.....	27
5.1.2 Uitvoeringsvorm rolstoel.....	27
5.1.3 Hoofdsteunen	27
5.1.4 Leidraad met betrekking tot hoofdsteunen	28
5.1.5 Houding-ondersteuningsgordel en of veiligheidsgordel.....	28
5.1.6 Werkblad (met midden-besturing)	28
5.1.7 Hulpstukken aan de rolstoel.....	28

Hoofdstuk 6. Richtlijnen: Vervoerders: taxibedrijven, zorginstellingen en overige instanties	29
6.0 Inleiding.....	29
6.1 Richtlijnen voor aanbieders van vervoer (werkgevers).....	29
6.1.1 Aanschaf en uitrusting van materieel.....	29
6.1.2 Werkhouding, vaardigheden en opleiding chauffeurs	29
6.1.3 Werkprocessen: de planning en verdeling van de ritten.....	30
6.1.4 Te vervoeren soorten rolstoelen.....	30
6.1.5 Afsluiten van contracten met aanbesteders	30
6.1.6 Onafhankelijke toetsingscriteria.....	30
6.1.7 Kwaliteitscontrole.....	30
Hoofdstuk 7. Richtlijnen: Chauffeurs.....	31
7.0 Inleiding.....	31
7.1 Richtlijnen voor chauffeurs.....	31
7.1.1 Materialen.....	31
7.1.2 Werkhouding	31
7.1.3 Vaardigheden en opleiding	31
7.1.4 Werkproces en planning	32
7.1.5 Handhaving en controle van de gedragsregels.....	32
7.1.6 Kennis over (aantal) rolstoelpassagiers en rolstoeltypen	32
7.1.7 Ritvoorbereiding, voorrijden en ophalen	32
7.1.8 Instappen / inrijden en vastzetten rolstoel.....	32
7.1.9 Loskoppelen rolstoel, uitrijden en op de plaats van bestemming brengen	33
7.1.10 Gebruik veiligheidsgordel.....	33
7.1.11 Aangepast rijgedrag.....	33
7.1.12 Gedrag bij calamiteiten en dilemma's.....	33
7.1.13 Oplossen van dilemma's.....	34
Hoofdstuk 8. Richtlijnen: Rolstoelfabrikanten en –importeurs.....	35
8.0 Inleiding.....	35
8.1 Richtlijnen voor rolstoelfabrikanten en importeurs	35
8.1.1 Ontwikkeling van rolstoelen	35
8.1.2 Verkoop van rolstoelen aan verstrekkers en leveranciers	35
Hoofdstuk 9. Richtlijnen: Fabrikanten en importeurs van Rolstoel Inzittenden Beveiligings- systemen Carrosseriebouwers en Auto-aanpasbedrijven	37
9.0 Inleiding.....	37
9.1 Richtlijnen voor fabrikanten en importeurs.....	37
9.1.1 Ontwikkeling en aanpassing van Ribs'en	37
9.1.2 Installeren van een RIBS in een voertuig.....	37
9.1.3 Verkoop van Ribs'en aan een vervoersorganisatie.....	37

DEEL 2 - BIJLAGEN

	Pagina:
BIJLAGE A. Praktijksituaties en werkmethoden	41
-- -- Verklaring over het toepassen van de bijlagen bij de Code VVR	41
A.0 Inleiding	41
A.1 Arbeidsomstandigheden / algemeen veilig werken.....	41
A.1.1 Duwen (tegenhouden) en trekken	41
A.1.2 Tillen	42
A.1.3 Bukken en Knielen	43
A.2 Gebruik oprijgoten, oprijplateaus en liften	43
A.2.1 Oprijgoten	43
A.2.2 Oprijplateaus	43
A.2.3 Rolstoellift	43
A.2.4 Afrijbeveiligingen liftplateau	44
A.2.5 Valrisico vanaf de autovloer.....	44
A.2.6 Veiligheidskeuringen	44
A.3 In- en uitrijden van scootmobiel-gebruikers.....	45
A.4 Zelf-balancerende tweewielers	46
A.5 Vastzetten van rolstoelen	46
A.5.0 Inleiding	46
A.5.1 Aanhaakpunten voor vierpunts spanbanden (met haken).....	47
A.5.1.1 Spanbanden met S-haken	47
A.5.1.2 Spanbanden met lusbandsluitingen	47
A.5.1.3 Spanbanden in combinatie met “losse” hulpbanden	47
A.5.1.4 Spanbanden met clipsluitingen	47
A.5.1.5 Universele aanpasssets	48
A.5.1.5 Speciale aanpassingen.....	48
A.5.2 Spanbandhoek van 45°	48
A.5.3 Belading van voertuigen	49
A.6 Dragen van veiligheidsgordels.....	49
A.6.1 Standaard aanwezige driepuntsgordels	50
A.6.2 Veiligheidsgordels die deel uit maken van het vastzetsysteem	50
A.7 Afwijkende zit- en lighoudingen	51
A.8 Hoofdsteun wel of niet.....	52
A.9 Werkbladen en andere aanpassingen op rolstoelen.....	52
A.10 Opbergen van bagage en of losse materialen.....	53
BIJLAGE B. Beginselen en uitgangspunten	55
B.0 Inleiding	55
B.1 Toelichting begrip “veiligheid”	55
B.2 Essentiële veiligheidsvoorwaarden bij het vervoer van rolstoelgebruikers	55
B.3 Toelichting begrip en definitie “rolstoel”.....	56
B.4 Toelichting begrip “typering rolstoelen naar hun vervoerbaarheid”	56
B.5 Problemen bij vastzetten van rolstoelen en gebruik van veiligheidsgordels	57
B.5.0 Inleiding	57
B.5.1 Wie is verantwoordelijk voor het juiste materiaal?	58
B.5.2 Uniforme maatvoering vastzetpunten.....	58
B.5.3 Testmethode toegankelijkheid van vastzetpunten	59
B.5.4 Toelichting vrije gordelloop	59
B.5.5 Afwijkende zit- of lighoudingen	60
B.5.6 Ontheffing gebruik veiligheidsgordel, een dilemma?	60
B.5.7 Ambulancevervoer versus rolstoelbusvervoer	60
B.6 Oudere vastzetsystemen (voertuigen van voor september 2008)	61

BIJLAGE C. Wetten, regelingen en normen	63
C.1 Wetten en regelingen	63
C.1.0 Inleiding	63
C.1.1 Wegenverkeerswet 1994	63
C.1.2 Regeling voertuigen	64
C.1.3 Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990)	65
C.1.4 Wet personenvervoer 2000	66
C.1.5 Besluit personenvervoer 2000	66
C.1.6 Wet op de medische hulpmiddelen / Besluit Medische hulpmiddelen	66
C.1.7 Arbeidsomstandighedenwet (Arbowet)	67
C.1.8 Arbeidsomstandighedenbesluit (Arbobesluit)	67
C.1.9 Warenwet.....	67
C.1.10 Warenwetbesluit algemene productveiligheid	67
C.1.11 Wet maatschappelijke ondersteuning 2015.....	68
C.1.12 Wet langdurige zorg (Wlz)	68
C.1.13 Algemene wet bestuursrecht (AWB).....	68
C.1.14 Wet klachtenrecht cliënten zorgsector	68
C.2 Normen.....	69
C.2.0 Inleiding	69
C.2.1 Norm NEN-ISO 10542 delen 1 t/m/ 5.....	69
C.2.2 Norm NEN-ISO 7176 deel 19	69
C.2.3 Normen NEN-EN 12183 en NEN-EN 12184	70
C.2.4 Norm NEN-ISO 10865-1:2012 en	70
BIJLAGE D. Colofon	
D.1 Ontwikkeling en productie van de Code VVR.....	71
BIJLAGE E. Afkortingen en verwijzingen	
E.1 Afkortingen.....	73
E.2 Interessante internetadressen	75
BIJLAGE F. Correspondentie-gegevens	
F.1 Gegevens.....	77

DEEL 1

De Code VVR

HOOFDSTUK 1

Inleiding

1.0 Het vervoeren van personen in hun rolstoel

Personen die permanent of tijdelijk aan een rolstoel gebonden zijn, zijn voor hun vervoer buitenshuis aangewezen op vervoermiddelen die toegankelijk zijn voor rolstoelen. Tijdens dit vervoer dient aan deze personen *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 aanvankelijk samengebracht in de oorspronkelijke Code VVR uit 1999.

1.1 De Veiligheidsketen

Om rolstoelgebruikers veilig te kunnen vervoeren in rolstoeltaxi's of andere rolstoeltoegankelijke voertuigen, is een pakket speciale voorwaarden van kracht. Deze voorwaarden vormen samen de veiligheidsketen. Die keten moet vervolgens altijd gesloten zijn om de noodzakelijke veiligheid daadwerkelijk te bieden.

De belangrijkste voorwaarden 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 aan het vastzetsysteem moet *eenvoudig en doelmatig* mogelijk zijn.
- De kans op verkeerd 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 de 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 voor maatregelen te komen. Een van de maatregelen was het bundelen van die inzichten en het uitbrengen daarvan in de vorm van een boekwerk, genaamd Code VVR. De eerste druk daarvan 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-aanpasbedrijven aan de ontwikkeling van veilige producten en een betere afstemming van de verschillende onderdelen op elkaar. Helaas is standaardisatie van de veiligheidsketen nog steeds niet volledig bereikt.

De Code VVR geeft daarom naast de richtlijnen ook praktijkvoorbeelden en suggesties. Auteur beoogt daarmee de CodeVVR te laten uitgroeien 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 ruwweg 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 die betrokken zijn bij de keuze van rolstoelen en of rolstoelaanpassingen.
4. Vervoerders (taxibedrijven, zorginstellingen en overige organisaties die vervoer verzorgen).
5. Chauffeurs.
6. Fabrikanten, importeurs en leveranciers van rolstoelen en aanpassingen.
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 door A.Peters" 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 belangrijke normen (zie bijlage C, "Wetten, Regelingen en Normen"). Deze wetten, regelingen en normen vormen de achtergrond van waaruit de "Code VVR door A.Peters" is opgesteld.

1.4 Aanvullende richtlijnen

Wetten en wettelijke regelingen beschrijven slechts "minimumeisen".

Om het vervoer van rolstoelgebruikers werkelijk veilig te maken is meer nodig.

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 bijlagen aan de "Code VVR door A.Peters" toegevoegd (bijlage A, "Praktijksituaties en werkmethoden", bijlage B, "Beginselen en uitgangspunten" en bijlage C, "Wetten, regelingen en normen").

1.5 Convenant 2001-2006

Ten tijde van de eerste ontwikkelingen van de Code VVR, eind negentiger jaren van de vorige eeuw, bestonden er slechts summiere wettelijke regels die onvoldoende inhoud gaven aan de veiligheidsaspecten. Om dit gemis te ondervangen en de inhoud van de Code VVR een breder en maatschappelijk draagvlak te geven, werd door een aantal koepelorganisaties 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 vervoeraanbieders:

4. Koninklijk Nederlands Vervoer / KNV Taxi,

De organisaties van gebruikers:

5. De Chronisch Zieken en Gehandicapten Raad Nederland (thans Ieder(in)),
6. Federatie van Ouderverenigingen,
7. Het Coördinatieorgaan Samenwerkende Ouderenorganisaties,

Andere sympatiserende organisaties of bedrijven via het onderdeel "sympatisanten-convenant".

8. Auteur van de "Code VVR door A.Peters" was de eerste ondertekenaar namens zijn toenmalige werkgever.

Sindsdien is de Code VVR in Nederland een begrip geworden.

1.6 Voortschrijdend inzicht

Kennis en inzichten zijn door de tijd heen aan veranderingen onderhevig.

Ook de kijk op veilig vervoeren van rolstoelgebruikers verandert af en toe door technische ontwikkelingen en wordt er nieuwe ervaringskennis opgedaan. Met elkaar leiden deze ontwikkelingen tot “voortschrijdend inzicht”.

Dit inzicht kan aanleiding zijn voor wijzigingen in de richtlijnen.

Ook in deze versie zijn er enkele verschuivingen zichtbaar. Vooral 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. (§ 2.14, “Typering van rolstoelen naar hun vervoerbaarheid”, type c.)

Sinds de invoering van Europese richtlijnen moeten alle producten die voor het eerst op de Europese markt “in de handel gebracht” worden, voldoen aan de “essentiële eisen” uit de betreffende Europese richtlijn.

Voor rolstoelen is dat de richtlijn 93/42/EEG inzake medische hulpmiddelen. De Nederlandse uitwerking daarvan is het “Besluit Medische Hulpmiddelen”. (§ C.1.6.)

De betekenis van de Europese richtlijn is, dat rolstoelen moeten voldoen aan de in de richtlijn vermelde “essentiële eisen”. Fabrikanten moeten daartoe een “technisch dossier” aanleggen en een verklaring afgeven dat het product aan die eisen voldoet. Dat kan op meerdere manieren, maar het eenvoudigst is het om te verklaren dat het product voldoet aan relevante (geharmoniseerde) normen, als die voor het betreffende product bestaan. Voor rolstoelen zijn dat de normen *NEN-EN 12183 (handrolstoelen)* en *NEN-EN 12184 (elektrische rolstoelen)*. Die verklaring is niet vrijblijvend en zal getoetst worden door aangewezen instanties.

Wanneer aan de voorschriften voldaan wordt, mogen de rolstoelen op de markt gebracht worden en moeten deze voorzien worden van een CE-markering.

Verder kennen beide normen een bijzondere aanwijzing dat wanneer een fabrikant “*kenbaar maakt*” dat zijn product “*geschikt*” is als vervangende zitplaats in een rolstoeltoegankelijk voertuig, die rolstoel ook daadwerkelijk moet voldoen aan de eisen in de NEN-ISO 7176-19 norm.

Waar in het verleden (seriematig vervaardigde) rolstoelen vrijwel nooit op de eisen uit deze norm getest werden, wordt dit de laatste jaren door fabrikanten steeds vaker wél gedaan.

Een zeer goede ontwikkeling in het streven naar verbetering van de veiligheid bij het vervoer van rolstoelgebruikers.

Het is ook van belang dat opdrachtgevers en adviseurs er aandacht voor hebben en *zoveel mogelijk* rolstoelen toepassen die aan de genoemde normen voldoen.

De andere kant van het verhaal is dat er ook veel rolstoelen in gebruik zijn die “niet aantoonbaar” aan de crashtest-eisen uit de norm (kunnen) voldoen. Denk daarbij aan wat oudere maar goed bruikbare standaard rolstoelen en een grote hoeveelheid aangepaste of op maat gemaakte rolstoelen. Die moeten immers óók vervoerd kunnen worden.

Een groot deel daarvan kan zonder meer veilig vervoerd worden en een ander deel kan zodanig vervaardigd of aangepast worden, dat ze óók aan de eisen van de NEN-ISO 7176-19 norm voldoen, behalve dat ze niet feitelijk getest kunnen worden.

Hoe dat dan in individuele situaties uitgevoerd moet worden, zal voor mensen met voldoende werktuigbouwkundige kennis geen probleem mogen zijn. Daarmee kan in ieder geval aan de wettelijke eisen voldaan worden.

De huidige wettelijke regels (RVV, artikel 59 lid 4 e.v.) houden daar rekening mee door veiligheidseisen te beschrijven in de vorm van “prestatie-eisen” en geen aanwijzing te geven dat verplicht aan de NEN-ISO 7176-19 norm moet worden voldaan. Als belangrijkste basiseis staat in art. 59, lid 4 “*dat een rolstoel moet worden vastgezet op een wijze die de stabiliteit van de rolstoel en de veiligheid van de inzittende waarborgt*”. Mits goed geconstrueerd, kan in principe iedere rolstoel daaraan voldoen. Zelfs is het mogelijk dat een “*ter zake deskundige*”, na individueel onderzoek, uitspraken doet over het ontwerp van individueel gemaakte veiligheidsgordels.

Een nadeel van de wettelijke regelgeving in de vorm van “prestatie-eisen” is, dat soms op essentiële onderdelen te weinig constructieve aanwijzingen gegeven worden. Met betrekking tot de sluiting van de “veiligheidsketen” (§ 1.1) is dat jammer genoeg ook (nog) zo.

De (wettelijke) aanwijzingen die thans nog in de veiligheidsketen onbreken zijn, parallel aan de eisen in NEN-ISO 7176-19 norm, de verplichting voor het aanwezig zijn van “herkenbare” en “vrij toegankelijke” aanhaakplaatsen voor een vastzetsysteem en dat onderdelen of aanpassingen van de rolstoel een “vrije gordelloop” niet mogen belemmeren.

Tip: *Om de beschreven ontwikkelingen te ondersteunen zou het goed zijn als de landelijke overheid deze verplichting vermeldt 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 en dus de veiligheid bevorderd wordt.*

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

HOOFDSTUK 2

Begrippen, stellingen en definities.

2.1 Code VVR

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

Ter bescherming en handhaving van de *onafhankelijke positie van de Code VVR* is hiertoe de merknaam “**Code VVR** door A.Peters” gedeponereerd bij het “Benelux Bureau voor de Intellectuele Eigendom” (BBIE)

2.2 Doelstelling Code VVR

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

De Code VVR heeft daarmee tevens de functie van een naslagwerk.

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 nieuwe onderwerpen en (ingrijpende) tekstwijzigingen zal desgewenst opnieuw een onafhankelijk deskundigenplatform betrokken worden.
- Teksten uit de Code VVR kunnen in afgeleide documenten worden gebruikt mits de bron (“Code VVR door A.Peters”) ervan vermeld wordt en de merkhouders daarvan op de hoogte wordt gesteld. *Correspondentiegegevens zijn op pagina 77 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 *in principe niet* ontwerp-restrictief van opzet.
- 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 rolstoelvervoer.

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 geponereerde 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 een andere soort 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.

2.10 Rolstoel (definitie)

(Zie ook de toelichting in bijlage B, § B.3)

Binnen de (wegenverkeers-) wetgeving wordt op verschillende plaatsen gebruik gemaakt van het woord “rolstoel”. Het woord “rolstoel” is echter niet nader gedefinieerd. Er bestaan veel verschillende hulpmiddelen die het predicaat rolstoel zouden kunnen dragen, maar geenszins bedoeld en geschikt zijn als vervangende zitplaats in een motorvoertuig. 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 ambulance-brancards 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 wèl onder deze definitie vallen zijn onder andere:

(Duw)wandelwagens, handbewogen rolstoelen, actief-rolstoelen, sommige 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 niet meer dan circa 15 km/h.

Hulpmiddelen die niet onder deze definitie vallen zijn onder andere:

Trippelstoelen, keukenstoelen op wieltjes, bureaustoelen met wielen, 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 Veilig vervoeren

(Zie ook bijlage B, § B.1 en § B.2)

Van “veilig vervoeren” is sprake wanneer alle onderdelen in de veiligheidsketen (§ 1.1) goed op elkaar aansluiten.

Een gesloten veiligheidsketen is de belangrijkste voorwaarde voor veiligheid, maar betekent niet dat er een *absolute garantie* bestaat op uitblijven van letsel onder alle omstandigheden.

Absolute veiligheid bestaat namelijk niet ! (§ B.1).

Ter illustratie:

Voor een goed begrip van de optredende krachten bij botsingen het volgende:

Bij de huidige crashtesten wordt als eis gesteld dat getest moet worden met een botssnelheid van 50 km/h en een vertraging van 20g. Dat komt globaal overeen met een snelheid van 50 km/h rijden tegen een betonnen muur of *frontaal* botsen met een soortgelijk voertuig binnen de bebouwde kom. De vertraging om binnen een fractie van een seconde tot stilstand komen wordt uitgedrukt met de waarde “g”(dit komt globaal overeen met de zwaartekracht). 20 g betekent dan dat de optredende krachten zo’n 20x groter worden dan het gewicht van de massa. Dat betekent dat een mens van pakweg 75 kg bij een botsing ongeveer 1500 kg kracht zet op het vastzetsysteem van de rolstoel en de vloer van de auto. We praten dus over enorme krachten die tijdens een botsmoment optreden.

De huidige veiligheidsmiddelen zijn vooral gericht tegen voorwaartse impact bij snelheden tot circa 50 km/h. Bij ongevallen op hogere snelheden, ongevallen met zijdelingse- of achterwaartse impact en andere omstandigheden is de kans op letsel groter.

Ook oudere of bijzondere modellen rolstoelen geven minder “*zekerheid*” dan rolstoelen die getest zijn en voldoen aan de NEN-ISO 7176-19 norm. Als deze rolstoelen echter “goed vastzetbaar” (§ 2.14-b) zijn, of anders gezegd, goed in de veiligheidsketen passen, blijft de onzekerheid over de veiligheid binnen aanvaardbare grenzen.

Als een “vastzetbare” rolstoel door een “veilig vervoerbare” rolstoel (§ 2.14-a) vervangen kan worden, dan heeft dat wel de voorkeur.

2.12 Vrije gordelloop

(Zie ook bijlage B, § 5.4.)

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

Voorwaarde is dat de veiligheidsgordel bij het dragen “*vrij langs het lichaam*” en in “*rechte lijn*” naar de bevestigings- en of geleidepunten loopt en daarbij niet belemmerd wordt door onderdelen van het frame, aanpassingen, accessoires, kleding en dergelijke.

Als hieraan voldaan wordt, wordt dit een “*vrije gordelloop*” genoemd.

2.13 Speciale veiligheidsgordel

Rolstoeltoegankelijke voertuigen die na september 2008 door de RDW goedgekeurd zijn, zijn (wettelijk verplicht) uitgerust met standaard driepuntsgordels, ook op de rolstoelplaatsen in combinatie met het vastzetsysteem.

Normaal gesproken zijn alle standaard driepuntsgordels gebaseerd op het feit dat een gebruiker altijd “*rechttop*” zit.

Bij afwijkende lichaamshoudingen kunnen standaard driepuntsgordels echter ook gevaarlijk zijn.

In situaties waarin de “*pasvorm*” niet goed op de rolstoelinzittende aansluit, mag dan een speciale veiligheidsgordel worden gebruikt die, zoals de wet zegt, “deel uitmaakt van het vastzetsysteem” (RVV, art. 59 lid 4b).

Hiermee wordt bedoeld dat een afwijkend model veiligheidsgordel mag worden gebruikt wanneer die beter past. Wel moet de gordel, technisch gezien, aan de Europese richtlijn 77/541/EEG voor veiligheidsgordels voldoen. Bij afwijkende lichaamshoudingen dient de vorm van de veiligheidsgordel tevens rekening te houden met de lichamelijke beperkingen.

Het op de juiste wijze beoordelen van dit soort situaties is moeilijk, omdat dit alleen *met voldoende vakkennis* over de aard en de gevolgen van lichamelijke beperkingen, gedaan kan worden.

Voor veel chauffeurs is dit een “brug te ver”. Inschakelen van een “*ter zake deskundige*” is aan te bevelen. Desgewenst kan de deskundige een verklaring of certificaat afgeven over de juiste uitvoering van de veiligheidsgordel in combinatie met de gebruikte rolstoel.

Zo'n document is bedoeld om de chauffeur te vrijwaren van zijn aansprakelijkheid voor een “mogelijk onjuist eigen oordeel” over de uitvoering van een speciale veiligheidsgordel.

Speciale veiligheidsgordels zoals hier bedoeld verdienen (ondanks de hogere kosten) de voorkeur boven een ontheffing voor het gebruik van standaard veiligheidsgordels.

2.14 Typering van rolstoelen naar hun vervoerbaarheid

(Zie ook de bijlage B, § B.4)

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

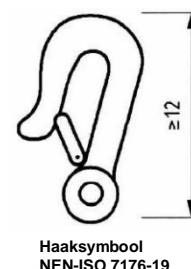
In de Code VVR worden de volgende typen rolstoelen onderscheiden:

a. Veilig vervoerbaar

Een rolstoel wordt als “veilig vervoerbaar” beschouwd als deze *aantoonbaar* voldoet aan de NEN-ISO 7176-19 norm.

Een goedgekeurde rolstoel is herkenbaar aan het (voorgeschreven) *haaksymbool* op de vier plaatsen waaraan het vastzetsysteem gekoppeld moet worden.

De aanhaakplaatsen op de rolstoel moeten van zodanige afmeting zijn dat een rolstoelinzittenden beveiligingssysteem (RIBS), dat voldoet aan de norm NEN-ISO 10542 deel 1, er eenvoudig en correct aan gekoppeld kan worden.



Haaksymbool
NEN-ISO 7176-19

b. Vastzetbaar

Een rolstoel wordt als “vastzetbaar” beschouwd als deze met gangbare of speciale rolstoelinzittenden beveiligingssystemen (Ribs'en) eenvoudig 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 beperkt en 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 ook onder het begrip “vastzetbaar”.

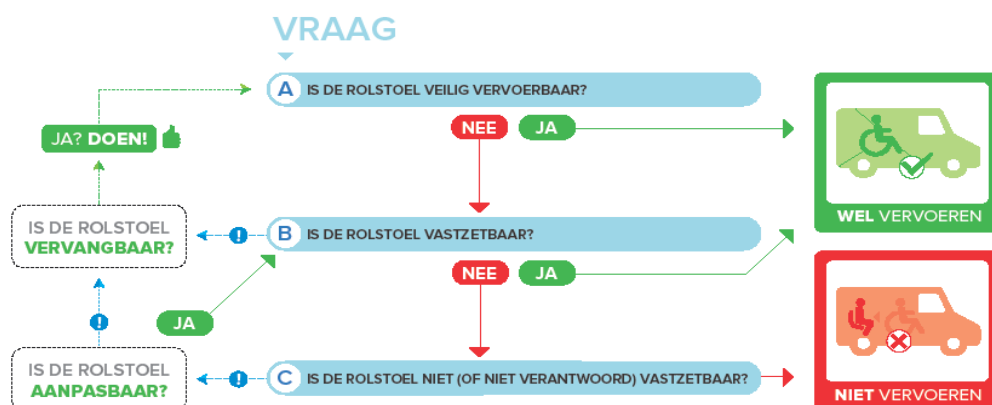
c. Niet of niet verantwoord vastzetbaar

Een rolstoel wordt als *niet of niet verantwoord 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 en 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.

2.15 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 vervoerd kunnen worden.

2.16 Basisverantwoordelijkheden betrokken partijen

Veilig rolstoelvervoer vereist een optimale samenspraak van alle betrokkenen. Naast het toepassen van de algemene richtlijnen moeten betrokken partijen ook voldoen aan enkele essentiële basisverantwoordelijkheden, die per partij verschillen.

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" (§ 2.14-b) 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 voor rolstoelgebruikers om hun vervoer veilig te laten zijn.

Er zijn in principe twee soorten 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.Deze begeleiders worden “*persoonlijk begeleiders*” genoemd.
- Begeleiders die namens “de vervoerder” optreden als “*voertuigbegeleider*” en de rolstoelgebruikers niet persoonlijk kennen.
Deze begeleiders hebben voornamelijk de taak om in het voertuig extra ogen, oren en handen 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. Formeel gezien blijft de chauffeur eindverantwoordelijk voor wat er in het voertuig gebeurt.

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 tenminste een goed “vastzetbare” rolstoel of beter nog een “veilig vervoerbare” rolstoel (§.2.14). Bij de aanschaf van de rolstoel moet worden nagegaan of de rolstoelgebruiker de rolstoel ook gaat gebruiken als vervangende zitplaats in een voertuig. Als dit verwacht wordt, moet primair gekozen worden voor een “veilig vervoerbare” rolstoel.

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. Als dat vastzetten niet mogelijk is zal vervoer geweigerd (moeten) worden.

De chauffeur is daarvoor volgens de wet (RVV, art.59,lid 8) (eind)verantwoordelijk.

Ook moet bekend zijn dat gebruiker 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 zijn. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor de veiligheid gedurende het vervoer.

Daartoe gelden de volgende voorwaarden:

De rolstoelgebruiker (of zijn persoonlijk begeleider) 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 zijn persoonlijk begeleider) moet aangeven of er functiestoornissen zijn die bij het vastzetten van de rolstoel en tijdens het vervoer van belang zijn.

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 (bijlage A § 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 (stoma-)opvangmiddelen moet vermeld worden voor zover dit van belang is voor het gebruik van bepaalde vastzetsystemen en veiligheidsgordels, en 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 begeleiders” wordt verwacht dat zij:

- Op de hoogte zijn van de richtlijnen die gelden voor het vervoer van rolstoelgebruikers.
- Zo veel mogelijk de opvattingen van rolstoelgebruiker(s) 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 overzicht op de groepsleden te zijn om ongewenst gedrag te voorkomen.
- Beschikken over voldoende kennis en hulpmiddelen, 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 waarschuwen als er sprake is van ongewenste situaties.
- 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 goed te concentreren op de verschillen in de beschreven “rollen” van aanbesteders.

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 eveneens de verstrekkers van de rolstoelen. Als een zorginstelling zelf het vervoer van de bewoners verzorgt, 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 van 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 aanbieder de noodzakelijke financiële “ruimte” krijgt om deze veiligheidsmaatregelen naar behoren uit te voeren.
- De aanbesteder controleert op de naleving van richtlijnen (meestal de besteisen) door aanbieders (hoofdstuk 6) en de chauffeurs (hoofdstuk 7).
Deze richtlijnen betreffen onder andere:
 - de vaardigheden en kwaliteiten van de chauffeur (controleren door bijvoorbeeld mystery-guest onderzoek of onafhankelijke rijstijlanalyse);
 - het weigeren van het vervoeren van rolstoelgebruikers in rolstoelen die “niet of niet verantwoord vastzetbaar” zijn (§ 2.14 -c);
 - de benodigde tijd voor het vastzetten van de rolstoel(en).
- 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 calculeren 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 overige richtlijnen opvolgt.
De aanbesteder ontwerpt toetsingscriteria en past deze toe.

4.2 Richtlijnen voor de aanbesteders van rolstoelen

- De aanbesteder 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 § 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 § 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 “verplicht zijn” om vervoer te weigeren van rolstoelpassagiers die in een “niet of niet verantwoord vastzetbare” rolstoel (§ 2.14 -c) zitten;
 - uitzonderingen voor wat betreft de constructie van de rolstoel mogelijk zijn, maar de rolstoel altijd tenminste “vastzetbaar” moet 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. De veiligheidsgordel zelf moet te allen tijde qua ontwerp en constructie voldoen aan de Europese 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, kunnen in veel verschillende functies werkzaam zijn.

Voorbeelden daarvan zijn:

- (Technisch ergonomisch) adviseurs in dienst van professionele adviesorganisaties, waaronder de gemeenten (Wmo -afdelingen en GGD-en).
- 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 beperkingen en behoeften van hun cliënten.

Een vervoersadvies omvat meer dan een advies voor “zomaar” een merk of type rolstoel. De adviseur moet ook rekening houden met de bruikbaarheid van de rolstoel. Dat betekent dat de vastzetbaarheid van een rolstoel in een rolstoel toegankelijk voertuig, en de mogelijkheid tot een onbelemmerd gebruik van een veiligheidsgordel deel moet uitmaken van het keuzeproces.

Het advies moet als het even kan leiden tot een “veilig vervoerbare” rolstoel (§ 2.14-a). Alleen als om individuele functionele redenen voor cliënt geen “veilig vervoerbare” rolstoel beschikbaar is, moet tenminste een “vastzetbare” rolstoel (§ 2.14-b) 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 is of aanpasbaar is. Zij moeten zich dan laten bijstaan door een ter zake deskundige.

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 (vervangende) zitplaats moet kunnen dienen in een auto, moet de te verstrekken rolstoel bij voorkeur een “veilig vervoerbare” rolstoel zijn (§ 2.14-a).

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 wel dat de hoofdsteun voldoende stevig aan de rolstoel of het voertuig bevestigd is en zodanig dat 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. Alleen zitunits met een in de rugleuning geïntegreerde hoofdsteun zijn over het algemeen wél veilig.

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 beter dan een onveilige hoofdsteun. In die gevallen zal bij een botsing de rugleuning van de rolstoel waarschijnlijk zoveel “meegeven”, dat ook de kans op nekletsel zo wie zo iets minder is.

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 daarom 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 met het vastzetsysteem of met de vloer van het voertuig verbonden kunnen worden. Vooral in oudere voertuigen 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 niet geschikt als veiligheidsgordel (!) omdat de bevestiging daarvan aan de rolstoel meestal veel te zwak is voor het opnemen van grote krachten. *Daarom moet tijdens het vervoer naast een aanwezige houdingondersteuningsgordel **altijd** een goedgekeurde veiligheidsgordel gedragen worden.*

Een veiligheidsgordel dient onder een voorgeschreven hoek, aansluitend op de bovenbenen en tegen de heup geplaatst kunnen worden. Een rolstoel moet daar de ruimte voor bieden. De veiligheidsgordel mag niet langs scherpe delen of de arMLEUNINGEN lopen. Er moet aan de zijkanten ter hoogte van de heup tevens 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 op inwendig letsel. 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 tijdens het vervoer 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 aandrijfunit, dan dient deze apart van de rolstoel vervoerd te worden. “Losse” hulpstukken moeten worden afgenomen en veilig worden opgeborgen of vergrendeld “als bagage”. 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 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 dit 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, § C.2.1).

Oudere voertuigen mogen in gebruik blijven, mits de aanwezige (oudere) vastzetsystemen voldoen aan de thans geldende “gebruiks”voorwaarden. (Zie bijlage C, § 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.

- 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” (§ 2.14-a) “vastzetbare” (§ 2.14-b) rolstoelen met inzittenden vervoeren. “Niet of niet -verantwoord vastzetbare” (§ 2.14-c) 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 effectivering daarvan eventuele maatregelen neemt.

6.1.6 Onafhankelijke toetsingscriteria

Om aan de hiervoor vermelde richtlijnen te voldoen kunnen aanbieders ook verwijzen naar externe kwaliteitseisen. En voorbeeld is het *vrijwillige* keurmerk “Taxikeur” dat speciaal gericht is op taxibedrijven.

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 (vrijwillige) 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 zo 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

Vooral 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 de 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 rolstoelpassagier(s) 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 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 § 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 passagiers/rolstoelgebruikers instrueert de chauffeur hen **vooraf** om in verband met de veiligheid in ieder geval “*niet zonder zijn begeleiding*” het voertuig te verlaten. Het komt namelijk meermaals voor dat een liftplateau op straat staat en een “snelle”gebruiker dit niet in de gaten heeft en vervolgens van de autovloer af naar beneden valt.

7.1.10 Gebruik veiligheidsgordel

Als de rolstoelinzittende niet kan overstappen naar een reguliere autostoel, moet hij ook in de rolstoel een veiligheidsgordel op de juiste wijze gebruiken. Afhankelijk van het type voertuig of rolstoel kan het een standaard driepuntsgordel zijn danwel een gordel die gefixeerd wordt aan het vastzetsysteem of de vloer van het voertuig. Het gebruik van een veiligheidsgordel is wettelijk 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 houdingsondersteuningsgordel 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), dient de chauffeur voor veiligheid en kwaliteit te kiezen 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. 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 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 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, § 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 kunnen 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 géén CE-markering dragen. Wel hanteren sommige fabrikanten een aanduiding CM (Custom Made). Dit laatste is géén onderdeel van de officiële regelgeving.

Informatie hierover behoren fabrikanten in hun gebruiksaanwijzingen te vermelden.

Buiten deze “*economische*” regels worden er in de Nederlandse *verkeerswetgeving* 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 – bij voorkeur fabriekseigen - aanpasssets voor de bevestiging van het vastzetsysteem aan de rolstoel. Deze aanpasssets behoren bij “veilig vervoerbare rolstoelen” met de rolstoel te zijn meegetest.
- 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 Beveiligingsystemen, 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, § 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 ná 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, 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 zo veel mogelijk verschillende typen rolstoelgebruikers. De richtlijnen zijn echter in algemene bewoordingen gesteld. Hierdoor kan het soms onduidelijk zijn hoe alle in de praktijk voorkomende situaties in goede banen te leiden zijn. Vooral bij oudere rolstoelen en of oudere voertuigen komt dat voor. Ook over rolstoelen die op maat gemaakt zijn of aangepast zijn kunnen gemakkelijk misverstanden ontstaan.

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

Bijlage A vertaalt daarom de algemene richtlijnen in praktische informatie.

A.0 Inleiding

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

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

In de **bijlage A** zijn daarom praktijksituaties en werkmethoden beschreven waarin op hoofdlijnen is aangegeven welke aandachtspunten en handelwijzen belangrijk 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 en (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 (wettelijke) regels en richtlijnen worden veelal "harde" grenzen aangegeven voor bijvoorbeeld maximum te tillen gewichten en uit te oefenen krachten. Door bijzondere 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 vooral voor bij het naar binnen of buiten rijden van de rolstoelgebruiker en het op zijn plek brengen van de rolstoel. Bij gebruik van oprijplaten kan dat gemakkelijk leiden tot lichamelijke overbelasting van de chauffeur.

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

Bij *oprijplateaus* kunnen daartoe de volgende gedragsregels gevolgd worden:

- Draag altijd schoenen met een stroeve zool.
- Controleer of de duwhandgrepen 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 goed tegen tijdens het vervolgens achteruit lopen totdat de rolstoel op de grond staat.

Een ander risico doet zich voor bij het 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 zwenkbeweging van de 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 weinig mogelijk met één hand* getild worden.

Aanbevolen gedragsregels:

- Voer tilbewegingen altijd *rustig* uit. Zet geleidelijk kracht en voorkom rukkende bewegingen.
- Verdeel gewichten over beide handen en houdt ze zo dicht mogelijk bij het lichaam.
Voorbeelden:
 - Til een zware last (bijv. koffer, samengevouwen rolstoel of rollator 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 namelijk minder belasting van de rug dan tillen van 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.

Dat kan als volgt:

- **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 risicovol. Bovendien hebben de chauffeurs of begeleiders weinig of geen sta- of loopruimte. Dat betekent grote risico's op ongelukken en letsel.

Sinds er op grote schaal oprijplateaus en liften toegepast worden, is het gebruik van oprijgoten inmiddels sterk afgenomen. 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. Bij een oprijplateau is er wel loopruimte op hetzelfde niveau als de rolstoel en is er daardoor weinig kans op mistappen. Een oprijplateau is bevestigd aan het voertuig en bestaat meestal uit twee delen. Eén deel is omklapbaar en is het geheel voorzien van hulpveren waardoor het optillen van het plateau weinig inspanning vergt. Het voordeel van een oprijplateau is vooral de tijdwinst die geboekt kan worden ten opzichte van het gebruik van een elektrische lift. Het nadeel is, dat in geval van een zware rolstoelgebruiker een extra grote duwkracht vereist is. Zie § A.1.1. voor praktische aanwijzingen voor 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.

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 afrijbeveiliging van de liftplateaus, een opklapbaar deel, blijkt niet altijd voldoende hoog om (sterke) elektrische rolstoelen en scootmobielen tegen te houden wanneer deze per abuis tegen de afrijbeveiliging aanrijden. Ze kunnen er zelfs overheen “schieten”. Dit gebeurt helaas ook regelmatig. Daarom is het noodzakelijk dat fabrikanten zo snel mogelijk de afrijbeveiliging van liften verbeteren.

A.2.5 Valrisico vanaf de autovloer

Niet zo opvallend, maar een groot risico bestaat bij het verlaten van de bus als het plateau van de lift niet op gelijke hoogte staat met de vloer van de bus, maar bijvoorbeeld al op de grond.

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 erg groot.

Ook komt het voor dat na een rit in de bus meerdere rolstoelen losgekoppeld worden van het vastzetsysteem, alvorens ze naar buiten worden gereden. Passagiers zijn dan tijdelijk onbeschermd. Als een passagier zich daarvan *niet bewust* is en “alvast naar achteren rijdt” kan hij naar beneden vallen. Ook dit is geen denkbeeldig risico en komt ook in de praktijk meermalen voor.

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

Een automatische uitrijbeveiliging in de deuropening zou hier overigens meer veiligheid kunnen bieden. Ook hier ligt een belangrijke taak voor 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 is dit de chauffeur.

Tip: *Het is van het grootste belang dat afrijbeveiligingen op kortst mogelijke termijn worden doorontwikkeld. Het moet niet meer mogelijk zijn dat rolstoelgebruikers van het plateau kunnen afvallen, ook niet wanneer er bedieningsfouten met een rolstoel of scootmobiel worden gemaakt. Gedacht kan worden aan het verlengen van de afrijbeveiligingsklep tot tenminste de ashoogte van de gangbare rolstoelen en tevens 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 liften

Personenliften zijn onderhoudsgevoelige constructies, waardoor het belangrijk is dat deze regelmatig gecontroleerd worden op gebreken en goed functioneren.

De keuring van de liften in taxi's was tot voor kort ondergebracht bij de APK-keuring van de voertuigen. Omdat in de praktijk bleek dat APK-keurmeesters te weinig kennis en ervaring hadden met het keuren van personenliften heeft de wetgever besloten het artikel 5.2.77 in de “Regeling voertuigen” op 1-1-2018 te laten vervallen.

Dit heeft tot gevolg dat de liften in taxi's vanaf 1-1-2018 als een “arbeidsmiddel” gezien moeten worden. Het begrip “arbeidsmiddel” is nader omschreven in de “Arbeidsomstandighedenwet”.

In de praktijk heeft deze wijziging geen consequenties voor de frequentie van keuren. Ook in het Arbeidsomstandighedenbesluit (Art. 7.4a) wordt een “regelmatige keuring” voorgeschreven. De wetgever heeft blijkens de toelichting bij het arbobesluit het standpunt ingenomen dat personenliften in rolstoeltoegankelijke voertuigen tenminste 1 keer per jaar gekeurd moeten worden door een specialist zoals een LPK keuringsstation. Dit geldt overigens niet alleen voor de voertuigen van taxiondernemers, maar ook voor alle voertuig-eigenaren die een “arbeidsrelatie” hebben met (vrijwillige) chauffeurs.

Particulieren die zelf een auto met een lift bezitten vallen hier dus niet onder en zijn dus *niet verplicht* de lift te laten keuren. Niettemin is het raadzaam om dit wel te doen om onverwachte defecten en gebreken te voorkomen.

A.3 In- en uitrijden van scootmobiel-gebruikers

Scootmobielen vormen een bijzondere groep hulpmiddelen.

Bijzonder, omdat er met scootmobielen opvallend veel ongelukken gebeuren die ontstaan door bedieningsfouten van gebruikers. Verder hebben scootmobielen een heel eigensoortige constructie die in bepaalde omstandigheden zeer risicovol is. Zo ligt het zwaartepunt van de meeste scootmobielen relatief ver naar achteren en bestaat de bediening veelal uit twee aparte handels aan het stuur.

Eén kant voor vooruitrijden en de andere kant voor achteruit rijden. *Remmen gaat automatisch door de aandrijfhandel los te laten.*

Gemiddeld genomen, worden scootmobielen minder intens gebruikt dan andere rolstoelen, waardoor veel gebruikers onvoldoende vaardigheid met de bediening opbouwen. Vooral bij onverwachte schrikreacties komt het regelmatig voor, dat een gebruiker de bedieningshandels inknipt in plaats van los laat en ongemerkt de verkeerde rijrichting kiest.

Bij gebruik van liftplateaus gebeuren dan ook regelmatig ongevallen.

Naast de bedieningsfouten die gebruikers maken, zijn ook de liftplateaus zelf onveilig (zie ook § A.2.5). In ieder geval zou de hoogte van de afrijbeveiliging hoger moeten worden. Bij voorkeur tot iets meer dan de ashoogte van de aangedreven wielen van rolstoelen en scootmobielen. Dat maakt het achteruit van de lift afrijden onmogelijk. Verder kan een hoge extra beugel langs de achterzijde van de lift nog extra veiligheid bieden aan chauffeurs en staande passagiers.

Al met al zijn aan het in- en uitrijden van scootmobielen zoveel risico's verbonden dat het begrijpelijk is dat vervoerders daarvoor aparte maatregelen wensen te nemen.

Om die risico's te verminderen moeten scootmobielgebruikers van de scootmobiel afstappen en "lopend" het voertuig binnengaan. De chauffeur zal de scootmobiel daarna op handkracht in het voertuig plaatsen en "als bagage" vastzetten.

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

Voor een aantal scootmobielgebruikers is **de hoogte van de treden een onoverkomelijk obstakel**. Om te voorkomen dat zij daardoor niet vervoerd kunnen worden kan voor hen dan één van de volgende werkwijzen toegepast worden.

1. Voorkeurs werkwijze:

Als een passagier de treden van de bus 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 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 nog een derde optie.

De passagier moet dan *bij het naar binnen gaan wèl op de scootmobiel blijven zitten*.

Voorwaarde is 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 verplaatsen op handkracht 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 op een plaats te bevinden waar hij direct (oog)contact heeft met de passagier om "strakke" aanwijzingen te geven of zo nodig in te grijpen door de hand(en) 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

Gebruikers van zelfbalancerende tweewielers (Segway en soortgelijken) kunnen staande op de voetplaat rijden. Deze tweewielers worden meestal ingezet voor algemeen gebruik, maar zijn ook in gebruik bij mensen die wegens lichamelijke beperkingen wel kunnen staan maar niet of nauwelijks kunnen lopen.

Daarnaast kan het onderstel ook uitgevoerd worden met een stoel en joystickbesturing. Deze uitvoering is dan feitelijk een elektrische rolstoel. Deze modellen zijn standaard voorzien van (automatische) steunpootjes waardoor de rolstoel mogelijk wel stabiel kan worden vastgezet. De vraag is echter of deze rolstoelen geschikt zijn als vervangende zitplaats (in termen van de Code VVR, of deze “vastzetbaar” zijn § 2.14-b).

Vooralsnog vallen deze nieuwe rolstoelen nog in de categorie “niet- of niet verantwoord vastzetbare” rolstoelen (§ 2.14-c).

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 bouwwijze 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 zelfbalancerende tweewielers 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 tweewieler *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. Dat komt doordat er in Nederland (nog) geen standaard methode is die een éénduidige werkwijze voorschrijft. Wel is er een ontwikkeling gaande dat in toenemende mate gebruik wordt gemaakt van spanbanden met metalen “S-haken”. Alleen komt het nog te vaak voor dat de haken niet passend aan de rolstoel kunnen worden vastgemaakt. Zonder speciale maatregelen ontstaan dan onzekere situaties en niet zelden gaat dat ten koste van de veiligheid.

Wel kunnen fabrikanten en importeurs van rolstoelen een bijdrage leveren aan de verbetering van de veiligheid door “vrijwillig” gebruik te maken van de mogelijkheid om rolstoelen te laten crashtesten op basis van de eisen in de NEN-ISO 7176-19 norm.

Deze norm is in eerste aanleg een belangrijk onderdeel van de Europese procedure om rolstoelen in Europa op de markt te mogen brengen. Als de geteste rolstoel aan de eisen uit die norm voldoet mag de fabrikant de kwalificatie “geschikt als vervangende zitplaats” voeren.

De Nederlandse wetgeving stelt toepassing van deze norm echter *niet* verplicht en volstaat in de wet met de zinsnede dat “een rolstoel moet worden vastgezet op een wijze die de stabiliteit van de rolstoel en de veiligheid van de rolstoelgebruiker waarborgt” (RVV, art 59 lid 4). (bijlage C, § C.1.3)

Hoewel er steeds meer nieuwe rolstoelen wél aan de eisen van deze norm voldoen, zijn er nog veel rolstoelen in gebruik die niet getest zijn en waaraan het aanhaken van de in Nederland gebruikelijke S-haken niet mogelijk is.

In deze paragraaf zal daarom nader worden ingegaan op de belangrijkste beginselen die een rol spelen bij het vastzetten van rolstoelen.

A.5.1 Aanhaakpunten voor vierpunts spanbanden

De plaatsen waar de spanbanden aan de rolstoel moeten worden aangeslagen 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 biedt de mogelijkheid om buiten de “comfortzone” van de rolstoelinzittende te blijven.

Deze bevestigingsplaatsen moeten geschikt zijn voor de in het voertuig toegepaste vastzetsysteem.

De Nederlandse wet schrijft voor dat rolstoeltoegankelijke voertuigen gebruik moeten maken van vastzetsystemen die voldoen aan de NEN-ISO 10542 norm. Over het “soort” sluitingen waarmee de spanbanden aan de rolstoel bevestigd moeten worden zeggen de wet en de norm echter niets.

Spanbanden kunnen dan ook op verschillende manieren aan rolstoelen bevestigd worden. Er bestaan verschillende soorten spanbandsluitingen die hierna afzonderlijk beschreven worden.

A.5.1.1 Spanbanden met S-haken

Rolstoeltoegankelijke voertuigen worden tegenwoordig in Nederland vrijwel altijd voorzien van spanbanden met zogenaamde S-haken om aan een rolstoel “aan te haken”. De uitvoering van die haken kunnen per merk verschillen, maar de uiteinden zijn altijd ongeveer gelijk. Om de haken te kunnen gebruiken moet de aangekoppelde rolstoel wel voldoende ruimte bieden.



S-haak

Als er onvoldoende ruimte is, bestaat de mogelijkheid om met “losse” korte hulpbanden toch een verantwoorde verbinding te maken (§ A.5.1.3). De losse hulpbanden moeten dan vanzelfsprekend ook aan de eisen van de verplichte NEN-ISO 10542 norm voldoen.

A.5.1.2 Spanbanden met lusbandsluitingen

Naast de moderne uitvoeringen van spanbanden met S-haken bestaan er al jarenlang spanbanden waarvan de banduiteinden voorzien zijn van clips zoals die bij alle soorten veiligheidsgordels gebruikelijk zijn. Op enige afstand van die sluitclip is op de spanband een bij de clip behorende sluiting aangebracht waar de clip in geklikt kan worden. Op die wijze ontsaat een lus die om framedelen van de rolstoel heengeslagen kan worden. Deze lusbanden worden vooral toegepast op voertuigvloeren waar de zogenaamde “airlinerails” zijn toegepast. Deze vloeren komen vooral voor in voertuigen waarin rolstoelen met afwijkende maten worden vervoerd. De sterkte van deze banden is gelijk aan spanbanden met S-haken.



Lus-banden

A.5.1.3 Spanbanden in combinatie met “losse” hulpbanden

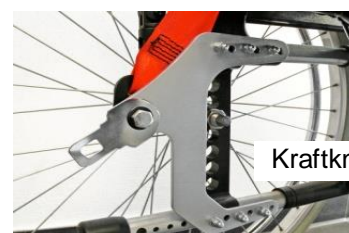
Wanneer rolstoelen zodanig geconstrueerd zijn dat er voor het aanhaken van S-haken onvoldoende ruimte is, kan gebruik gemaakt worden van speciale “losse” hulpbanden die evenals de andere spanbanden voldoen aan de NEN-ISO 10542 norm. Dit soort banden bestaan er als een rondlopende band (zie foto), of als rechte band met twee stalen ogen aan het einde, die gezamenlijk aan de spanband gehaakt kunnen worden..



A.5.1.4 Spanbanden met clipsluitingen

Naast de in de vorige alinea's beschreven mogelijkheden bestaan er ook andere systemen die in Nederland niet of nauwelijks voorkomen, maar het wel belangrijk is te weten dat ze bestaan.

Zeker voor rolstoelgebruikers in de grensgebieden met Duitsland kan dit een meerwaarde zijn, omdat het systeem in Duitsland, voorzover bekend, verplicht gesteld is.



Kraftknoten

Het systeem is gebaseerd op het snel en doelmatig kunnen vergrendelen van spanbanden en wordt toegepast onder de naam “Kraftknoten-systeem”. Vooral de clipsluitingen werken snel en gemakkelijk. De systematiek en uitvoeringsmaten van dit systeem zijn vastgelegd in de Duitse normen DIN 75078-1 en DIN 75078-2 en achterliggende wetgeving. In het kader van de op Nederland gerichte Code VVR zal hierop niet nader op worden ingegaan.

Tip: *Auteur van deze Code VVR ziet wel eigenschappen en mogelijkheden die gecombineerd kunnen worden en daarmee ook voldoen aan de Nederlandse wetgeving. Dit zou tevens kunnen leiden tot een eerste stap naar standaardisatie bij het vastzetten van rolstoelen.*

A.5.1.5 Universele aanpassets

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 naam “Universele aanpas-set”. Fabrikanten van deze hulpstukken garanderen een voldoende sterkte van de gebruikte materialen.



Universele aanpasset

A.5.1.6 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 *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.5.2 Spanbandhoek van 45°

Spanbanden van de vastzetsystemen zijn tegenwoordig (in Nederland) in standaarduitvoering voorzien van stalen S-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, en voldoet daarmee aan de wettelijke eis dat “de stabiliteit van de rolstoel moet worden gewaarborgd”.

De *hoogte* van de plaats van aanhaken is niet zo belangrijk mits de trekhoek van 45° maar gehandhaafd blijft. In de praktijk betekent dit bij een hoog aangrijppunt, dat de spanrol (retractor) wat verder van de rolstoel af mag staan dan bij een laag aanhaakpunt. Als dit laatste het geval is dan moet de spanrol 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 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 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 die op het oppervlak van de vloer worden gefixeerd.
- 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 voldoende rails naast elkaar gemonteerd zijn. 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 bij niet gebruiken apart moeten worden opgeruimd. Een voordeel is dat de in de vorige paragraaf genoemde optimale spanbandhoek van 45° vrijwel altijd gerealiseerd kan worden.

De in de vloer ingebouwde retractors hebben het voordeel dat deze eenvoudig en netjes in de vloer opgeborgen zijn en daarmee een veilige vlakke vloer ontstaat. Een belangrijk nadeel is echter dat rolstoelen alleen ter plaatse van de spanbandlocaties geplaatst kunnen worden. Dat heeft tot gevolg dat alleen min of meer standaardrolstoelen 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 worden over twee plekken. Hierdoor kunnen minder rolstoelen worden vervoerd dan theoretisch mogelijk is.

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 voor rolstoelen met afwijkende maten is vaak wel beter. Een nadeel is dat de uitklapbare vergrendelbalken tijdens het gebruik het voertuig insteken en daarbij de loop- en manoeuvreerruimte beperken. Het stoot- en struikelrisico neemt daarbij eveneens toe.

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

Bij rolstoelgebruikers is dat 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.



Juiste gordelloop

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 “*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.

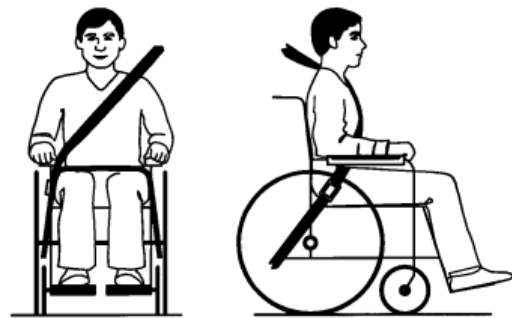
A.7.1 Standaard aanwezige driepuntsgordels

De sterkste “steunpunten” in het menselijke lichaam zijn het bekken en het borstbeen. Daarom bestaan in het algemeen de gebruikelijke driepuntsgordels uit een combinatie van een heupband en een borstband (ook wel schouderband genoemd).

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

Dat betekent (bij een rechtop zithouding), dat:

- de heupgordel over de bovenbenen moet lopen en goed aanliggen tegen het lichaam (de heup).
- de uiteinden van de heupband 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 vanaf de heup langs de denkbeeldige kruising van 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.
- het gebruik van een losse heupband met een aparte 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 daarom 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 vervoer niet uitgevoerd moeten worden !!*

A.7.2 Veiligheidsgordels die deel uitmaken van het vastzetsysteem

Als het gebruik van de (standaard) aanwezige driepuntsgordels tot onveilige situaties leidt, is ook het gebruik van andere veiligheidsgordels toegestaan, mits die “deel uit maken” van (= een verbinding hebben met) het vastzetsysteem (RVV art.59, lid 4b).

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 het 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 technisch 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 het RVV, artikel 59 lid 7.

Voor bijzondere situaties zijn speciale individueel gemaakte gordels echter wel toegestaan (RVV, art. 59 lid 4b).

A.8 Afwijkende zit- en lighoudingen

Er is een groep gehandicapten voor wie het onmogelijk is om “rechtop” te zitten.

Sommigen 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, § 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 (achterste) 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 bijlage C, § 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. Nooit de vervoerder.
- 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 “ontwerphilosofie”, zodat de rolstoelgebruiker eenvoudig bij een vervoerder of zijn chauffeur kan aantonen dat aan de wettelijke bepalingen (RVV art. 59) is voldaan.
- Als de rolstoelgebruiker op deze wijze kan aantonen dat hij beschikt over de juiste veiligheidsgordel mag in principe het 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 hiervoor 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 zijn.

A.9 Hoofdsteun wel of niet

Het wel of niet gebruiken van een hoofdsteun tijdens het vervoer van rolstoelgebruikers is een onderwerp waarvoor geen eenduidige standpunten mogelijk zijn. Er zijn situaties waar het gebruik van een hoofdsteun vanzelfsprekend is, maar ook waarin een hoofdsteun eerder gevaarlijk dan beschermend is. Vooral als een hoofdsteun makkelijk door de gebruiker verstelbaar is, kan deze tijdens een botsing ook onbedoeld verdraaien en 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 wel een hoofdsteun te gebruiken als dat (technisch) mogelijk is.

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 ingesteld 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. 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 die ook wel 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 bevestigingssystemen 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 te groot dat bij een (zware) botsing de hoofdsteun spontaan mee naar voren klapt 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 samspraak 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 het risico op letsel bij botsingen dan groter dan zonder werkblad, maar soms is er geen andere keus. In deze gevallen moet de chauffeur 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, § B.5.4 en § B.5.5.
 Een kleine verbetering kan 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. Tevens is nog van belang om te zorgen voor een zo breed mogelijk gepolsterde opstaande rand langs de buikuitsparing van het werkblad. Dit zorgt ervoor dat wanneer 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 het kader van 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 moeten daartegen bestand zijn.
 In dit soort situaties heeft de chauffeur van de rolstoelbus wel het recht om op grond van losse of twijfelachtig gemonteerde materialen het vervoer met die rolstoel te weigeren.
 Hij kan dit doen op grond van artikel 5.18.3 van de “Regeling Voertuigen” (zie bijlage C, § C.1.2). Dit artikel schrijft namelijk 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 opbergmogelijkheden.
- Zorgen voor de aanwezigheid van voldoende 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 eventueel de 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, wanneer de gebruikers gebruik maken van de reguliere stoelen in het voertuig.

- Het gebruik van combinaties van vastzetbanden en sjobanden 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 zijn om sjob- of spanbanden aan te bevestigen.

Bijlage B

Beginnelsen en uitgangspunten

B.0 Inleiding

De wetgever beperkt zich in het algemeen tot het in wetten vastleggen van “*minimumeisen*”. Dat voorkomt dat wetgeving te dwingend wordt en daarmee maatschappelijke en industriële ontwikkelingen belemmeren. De consequentie daarvan is wel dat op tal van onderwerpen aanvullende informatie noodzakelijk is om tot (gedrags-)verbetering en standaardisatie te komen. Het onderwerp “veilig vervoeren van rolstoelgebruikers” is daar één van. Daarom worden 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 zo?

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 bestaat het begrip denkbeeldige veiligheid; iemand kan zich veilig voelen maar het rationeel gezien niet zijn en andersom. Dit wordt ook wel schijnveiligheid (resp. schijnonveiligheid) genoemd.

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

B.2 Essentiële veiligheidsvoorwaarden bij het vervoer van rolstoelgebruikers

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

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

- *Rolstoelgebruikers die in staat zijn plaats te nemen op een reguliere stoel in het voertuig, 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 (§ 2.14-a of -b).*

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 gebruik maken van de 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 of losse materialen.
- *Chauffeurs moeten het vervoer weigeren van “niet of niet verantwoord vastzetbare” rolstoelen.*

Van oorsprong “veilig vervoerbare” rolstoelen (§ 2.14-a) en “vastzetbare” rolstoelen (§ 2.14-b) kunnen geweigerd worden *als in de praktijk blijkt dat het vastzetsysteem 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 en defintie “rolstoel”

Zie ook de “definitie van een rolstoel” 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, de rolstoel 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 die definitie.

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 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 § 2.14 .

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 wèl 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 inzichten 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 relatie tot het veilig vervoeren is het ideaalbeeld, dat er **in principe** maar twee soorten rolstoelen zouden moeten bestaan. “veilig vervoerbare” en “niet veilig vervoerbare”.*

Dit ideaalbeeld is nu nog een utopie; daarvoor bestaan er te veel verschillende soorten rolstoelen. Wat wel kan, is maximaal streven naar **standaardisatie** van de wijze van vastzetten zodat **alle** rolstoelen, veilig vervoerbaar kunnen zijn. Technisch gezien is dit eenvoudig te ontwerpen.

Dus streven naar standaardisatie is belangrijk!

Er zijn 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 is daarvoor dus een aparte groepsomschrijving nodig. 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 ontwikkeld 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 § 2.14, “*Typering van rolstoelen naar hun vervoerbaarheid*” en het bijbehorende schema.

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

Deze denkwijze ziet er als volgt uit

- In de keuzeprocessen voor de aanschaf van rolstoelen moet in de eerste plaats gekeken worden naar de categorie “veilig vervoerbare rolstoelen”. Als een veilig vervoerbare rolstoel beschikbaar is, dan kan deze zonder meer gebruikt worden als vervangende zitplaats in een auto.
- Wanneer sprake is van een rolstoel die past binnen de omschrijving “vastzetbare rolstoel”, is het in de eerste plaats noodzakelijk om na te gaan of vervanging van die rolstoel door een “veilig vervoerbare” rolstoel mogelijk is. Als die mogelijkheid er niet is, kan een “vastzetbare” rolstoel als vervangende zitplaats gebruikt worden. De extra risico’s door onzekerheid over de crashbestendigheid zijn dan aanvaardbaar en kan vervoer gewoon plaatsvinden.
(Zie ook in de NEN-ISO norm 7176-19, de laatste regels van de “introductie” die met deze zienswijze overeenkomt).
- Als sprake is van een “niet of niet verantwoord vastzetbare rolstoel”, is het gebruik van de rolstoel als vervangende zitplaats uit den boze. Vanzelfsprekend moet nagegaan worden of aanpassing van de rolstoel of vervanging van de rolstoel kan leiden tot een rolstoel die wél in de eerste of de tweede categorie past.

Rolstoelfabrikanten spelen een prominente rol in de verkrijgbaarheid van “veilig vervoerbare” rolstoelen door zoveel mogelijk seriematig vervaardigde rolstoelen te laten testen. Zij worden daartoe overigens ook 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 bijlage C, § 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 rolstoelen*” 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 bruikbare vastzetpunten ontbreken.

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, art. 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 men beseffen dat de verantwoordelijkheid voor de veiligheid tijdens het vervoer een “*gedeelde verantwoordelijkheid*” is. Deze ligt niet alleen bij de vervoerder en zijn chauffeur.

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 zorgen. Ook is het logisch dat 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 in Nederland vrijwel allemaal 4-puntsspanbanden met stalen S-haken. Wellicht is dat al een kleine stap in de richting van de gewenste standaardisatie.

Met standaardisatie is het voor rolstoelabrikanten 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.

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 dié partijen wordt gelegd die het meest betrokken zijn bij de gebruikte materialen.

In de praktijk leidt dit tot de volgende scheiding:

- De vervoerder moet zorgen voor de auto, de vastzetsystemen, de standaard veiligheidsgordels en kleine bijbehorende hulpstukken, zoals gordelverlengers en voldoende bandages (sjorbanden) om losliggende delen vast te zetten.
- De "rolstoeleigenaar" (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

Zoals al eerder vermeld, 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 vierpunts-spanbandensystemen conform deel 2 van de norm ingebouwd. Deze komen voor met op de vloer inklikbare retractors of met geheel in de vloer weggewerkte retractors. De overeenkomst van deze systemen is dat ze alle standaard uitgerust zijn met spanbanden met metalen S-haken die aan de rolstoelen aangehaakt kunnen worden. Hoewel er spanbanden zijn met anderssoortige aanhaakconstructies, zoals lusluitingen of clipsluitingen worden deze maar zelden in nieuwbouw toegepast.



Inklikbare retractor

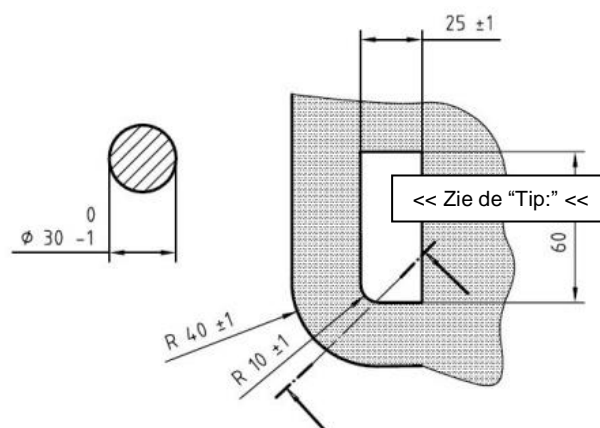
Welke exacte vorm de vastzetpunten aan de rolstoelen hebben is minder belangrijk mits deze voldoende ruim zijn en geschikt zijn om er de stalen haken van de spanbanden aan te slaan. Deze vastzetpunten kunnen bijvoorbeeld delen van het frame zijn of later aangebrachte aanhaakogen. Belangrijk daarbij is 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 van aanhaakplaatsen aan het rolstoelframe, 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 van lus-bandbevestigingen. Rolstoelfabrikanten en rolstoelleveranciers wordt geadviseerd deze laatste maten aan te houden.



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

Deze tekening dient zo gelezen te worden dat niet uitgegaan hoeft te worden van een “omsloten” opening, maar van twee haaks op elkaar staande framedelen van de rolstoel waaromheen tenminste de getekende vrije ruimte beschikbaar is.

B.5.3 Testmethode toegankelijkheid van vastzetpunten

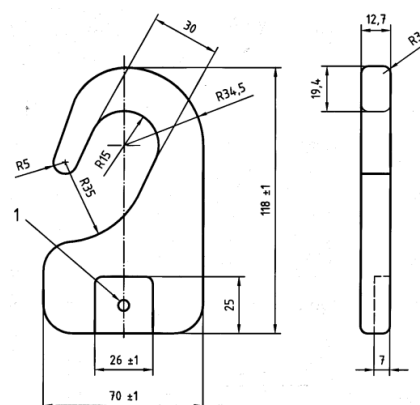
Het beschikken over uniforme vastzetpunten is één, maar vervolgens moeten deze ook eenvoudig toegankelijk en bruikbaar zijn.

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 aan het vastzetpunt kunnen aanhaken. Het los maken van de testhaak moet vanuit dezelfde lichaamshouding eveneens met één hand binnen 10 seconden kunnen plaatsvinden.

Deze methode is geen exacte meetmethode maar geeft een goede indicatie om er voor te zorgen dat de vastzetpunten 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 aanleggen van een veiligheidsgordel is in veel rolstoelen (nog) niet standaard. Obstakels belemmeren vaak de juiste gordelloop. Zo komt het voor dat bij rolstoelen waar de zijkanten een verbinding maken met het frame van de rugleuning, een veiligheidsgordel over de verbinding heen wordt aangebracht. Het heupdeel van de veiligheidsgordel kan daardoor niet goed aanliggen 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 zijkanten gesloten zijn. Ook daar kan een veiligheidsgordel niet goed tegen het lichaam aansluiten.

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 het voertuig niet gebruikt kan worden, kan dat leiden tot levensbedreigende situaties bij ongevallen. Ook bij andere lichamelijke beperkingen kan het gebruik van een standaard veiligheidsgordel ongewenst zijn.

De wetgever heeft dit onderkend en heeft in de wet (WegenVerkeersWet, 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 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 uitmaken van het vastzetsysteem”

Omdat tevens aan de algemene technische voorwaarden voor veiligheidsgordels voldaan moet worden (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 dus 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 een botsing 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 vervolgens weer niet toegestaan (Regeling Voertuigen, artikel 5.18.3).

Voor een vervoerder kan dat een goede reden zijn om een passagier met een ontheffing voor het gebruik van een veiligheidsgordel individueel 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.

Beter zou kunnen zijn om te bekijken of een speciale gordel gemaakt kan worden (§ B.5.5).

B.5.7 Ambulancevervoer versus rolstoelbusvervoer

In “vervoersland” komen veel vormen van vervoer voor. In het grensgebied tussen ambulancevervoer en rolstoelvervoer kunnen misverstanden bestaan 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” (vervalt overigens per 1-1-2021) 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 van speciale veiligheidsgordels die aan de geldende normen voldoen, danwel als speciale aanpassing die door de verstrekker van de rolstoel wordt vergoed.

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

Op grond van de huidige wetgeving hebben alle voertuigen van na september 2008 vastzetsystemen die 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 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 vastgelegde eisen.

Waar vroeger voornamelijk geëist werd dat systemen “deugdelijk” waren, zijn de eisen tegenwoordig veel scherper omschreven. Zo zegt 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. Hiertoe wordt in het RVV geen onderscheid gemaakt tussen oude of nieuwe voertuigen en geldt deze regel dus ook voor de oudere uitvoeringen. Dit betekent ongetwijfeld dat de meeste oudere systemen de toets der kritiek niet meer kunnen doorstaan.

Een voorbeeld:

De alom bekende systemen met klembeugels op een deltapoot (beter bekend als de “Biermanbeugel”) worden alleen nog door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT) en Verkeerspolitie toegestaan als 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 beperkte regelgeving voor het vervoeren van rolstoelgebruikers. Mede door de Code VVR en de inspanningen van de Stichting Vast=Beter is de politieke interesse voor het onderwerp toegenomen en is er intussen een aantal nieuwe bepalingen in verschillende wetten en regelingen opgenomen.

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 die 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 overheidswebsite 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 zogenaamde 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.

Deze ontheffingsregel 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 van de hoofdstukken III en VI van de Wegverkeerswet 1994”.

In de Regeling Voertuigen zijn alle voorwaarden opgenomen die voor de toelating van (motor)voertuigen op de weg van belang zijn, zoals 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 alvorens ze worden toegelaten op de weg. Een andere belangrijke basiseis is dat de bouw en inrichting van voertuigen deugdelijk moeten zijn. Deze basiseis is verder uitgewerkt in verschillende artikelen, verdeeld over de gehele regeling.

Samenhang van rolstoel gerelateerde artikelen in de RV.

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 oprijgoten (art. 3.7), liften (art. 3.8), rolstoelplaatsen (art. 6) en ligplaatsen (art. 7).

Samenvatting van de 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 voornamelijk 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 deel 2.
- 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 oprijgoten (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 gespecialiseerde aanwijzingen.

De letterlijke inhoud van lid 4 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 lid:

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 wel bekend als Biermanbeugel of -klem) zonder één 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 Economische 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 Europese richtlijn gestelde "essentiële eisen" **) voldoen. Pas daarna mogen hun producten van een CE-markering worden voorzien. Behoudens enkele uitzonderingen moeten alle medische hulpmiddelen voorzien zijn van een CE-markering.

****)** De "essentiële eisen" in een Europese richtlijn zijn *niet* exact hetzelfde als de eisen in al of niet geharmoniseerde normen.

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 *ook 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 rolstoeltoegankelijk voertuig (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 doublures 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, 5.2.78, 5.2.59 en 5.3.47a.

Hieruit blijkt onder andere dat tot voor kort de controle van bevestigingsmiddelen onderdeel uitmaakte van de algemene APK keuring.

Maar omdat per 1-1-2018 is het wetsartikel 5.2.77 uit de Regeling Voertuigen vervallen is, wordt de “keuring van de lift” niet meer door een APK-keurmeester uitgevoerd, maar door een LPK keurmeester.

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)

C.2 Normen

C.2.0 Inleiding

Normen zijn industriële afspraken die er voor zorgen dat producten en onderdelen die daar voor in aanmerking komen gestandaardiseerd worden. Waar normen van oudsher alleen 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 *geen* kracht van wet. Alleen als in wetten naar normen wordt verwezen heeft de inhoud van de betreffende normen wél 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, 1-5 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 circa 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 $20 \times 85 \text{ kg} = 1700$ 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 tal van constructieëisen beschrijft voor rolstoelen. Alleen deel 19 is van belang als het gaat om het gebruik van een rolstoel als “vervangende zitplaats in een voertuig”. In de praktijk betekent dit, dat als het vastzetsysteem voldoet aan NEN-ISO 10542 (§ C.2.1) en de aangekoppelde rolstoel aan NEN-ISO 7176-19, er sprake is van veilige omstandigheden.

Zo is door een “aanwijzing” in de “Regeling Voertuigen” (bijlage IV, art. 9 lid 1) toepassing van NEN-ISO 10542 wettelijke verplicht. Voor de NEN-ISO 7176-19 norm bestaat er “*geen aanwijzing*” en is toepassing van deze norm dus *niet wettelijk verplicht*.

Als de rolstoel door de test is gekomen moeten de plaatsen waar de spanbanden aan worden bevestigd herkenbaar gemaakt worden met stickers met een voorgeschreven model haaksymbool (tekening bij § 2.14). De geteste rolstoelen hebben bovendien een zodanige constructie dat er (in principe) ook sprake is van een vrije gordelloop.

NB:

Opvallend is dat de waarde van deze norm enigszins “wordt afgezwakt” door de slotopmerking in de “Introductie” van de norm zelf. Die slotopmerking benadrukt dat rolstoelvervoer slechts één van de vele dagelijkse activiteiten is, die bijzondere omstandigheden en verwachtingen voor de rolstoel en de gebruiker veroorzaken.

Als de rolstoel voldoet aan de eisen uit deze norm, wordt tijdens het vervoer in een rolstoeltoegankelijk voertuig wel een hogere graad van veiligheid voor de rolstoel en rolstoelgebruiker bereikt. Echter..., als een rolstoel niet voldoet aan de eisen van deze norm, mag dit vervolgens geen argument zijn om de toegankelijkheid en beschikbaarheid van rolstoelvervoer te beperken.

De “normcommissie” acht de uitvoering van de rolstoel en de geschiktheid voor het algemene gebruik ervan dus belangrijker dan de iets hogere graad van veiligheid tijdens het vervoer.

Anders gezegd..., ook als een rolstoel niet aan de eisen uit de norm voldoet, mag het vervoer “om die reden” niet (!) beperkt worden.

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 door de Europese Commissie zijn “aanvaard”. 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 bedoeld 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” KBOH / Vilans, uitgave 2001

“Code VVR door A.Peters”, V=B, update uitgave 2015/2016

“Code VVR door A.Peters”, V=B, update uitgave 2017/2018

Huidige uitgave:

“Code VVR door A.Peters”, V=B, update uitgave 2019/2020

Secretariaat:
Stichting Vast=Beter – Den Haag

Projectleiding:
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
MinlenW	Ministerie Infrastructuur en Waterschap
MinVWS	Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
KBOH	Kwaliteits- en Bruikbaarheidsonderzoek van Hulpmiddelen voor gehandicapten en ouderen Deze organisatie is inmiddels “opgegaan” in de kennisorganisatie Vilans
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 Gehandicaptten (vervangen door de WMO)
Zvw	Zorgverzekeringswet

E.2 Interessante internet-adressen

Organisatie:..... Internetlink:

Actiz	www.actiz.nl
CBR, ontheffingen.....	www.cbr.nl/nl/service/nl/aanvragen-ontheffingen.htm
CROW	www.crow.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/ienw
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
Stichting Vast=Beter	www.vastisbeter.nl
Unie KBO.....	www.uniekbo.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

