
Code VVR®

door A.Peters

Handreiking voor het veilig vervoeren van rolstoelgebruikers



22 jaar Code VVR



VOORWOORD

Voor u ligt de uitgave 2021/2022 van de “**Code VVR** door A.Peters”.

Deze uitgave is evenals de voorgaande uitgaven de geactualiseerde versie van de in 2001 door KBOH uitgebrachte Code VVR. De actualisatie bestaat uit controle op de juistheid van de verwijzingen naar de actuele officiële Nederlandse- en Europese wet- en regelgeving. In de tweede plaats is de inhoud gecontroleerd op de juiste toepassing van de uitgangspunten van de oorspronkelijke Code VVR. Tot slot werd de tekst waar mogelijk op duidelijkheid en leesbaarheid verbeterd.

Het aantal onderwerpen is niet gewijzigd vanwege de zeer grote verscheidenheid aan soorten rolstoelen en aanpassingen die in gebruik zijn. Daarnaast bestaan er veel situaties die speciale aandacht vragen. Uiteindelijk blijkt dat er “binnen de wettelijke kaders” vrijwel altijd oplossingen zijn die veilig vervoer mogelijk maken. Ook voor mensen in bijzondere zit-of lighoudingen.

Daarnaast groeit ook het besef om te zoeken naar standaardisatie van de verschillende op elkaar aansluitende technische onderdelen in de veiligheidsketen (zie § 1.1).

Een opvallende wijziging in de vorige uitgave (2019/2020) was de procedure van keuren van liftplateaus. Het keuren van de liftplateaus was voorheen een onderdeel van de APK-keuring van het voertuig. Door het per 1-1-2018 vervallen van artikel 5.2.77 in de Regeling Voertuigen wordt het liftplateau thans niet meer gezien als “onderdeel van het voertuig”, maar wordt deze beschouwd als een afzonderlijk “arbeidsmiddel”. Daarom moet vanaf dat moment de keuring worden uitgevoerd als een specialistische keuring zoals bij 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 “waarschuwing” op de volgende pagina (pag.4) inzake “verwarrende informatie” uit een andere bron.

**) 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 bij 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.

Algemene opmerking:

Dit document is in de “hij”-vorm geschreven. Vanzelfsprekend kan in plaats hiervan ook de “zij”-vorm gelezen worden.

Belangrijke notificatie:

De “**Code VVR** door A.Peters” is geen “juridisch document” waaraan rechten ontleend kunnen worden en kan daarom slechts gezien worden als een handreiking over alle facetten van veilig vervoeren van rolstoelgebruikers. Lezers en gebruikers van de “**Code VVR** door A.Peters” zijn zelf verantwoordelijk voor de juiste interpretatie en toepassing van de inhoud en de achterliggende wet- en regelgeving.

© Ing. A.W.Peters, 1 januari 2021.

Alle rechten voorbehouden.

Zonder schriftelijke toestemming van de auteur, mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd 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.

WAARSCHUWING:

Een verwarrende ontwikkeling:

De “**Code VVR** door A.Peters” vormt, samen met alle eerder uitgebrachte versies van de oorspronkelijke Code VVR en handboeken van KBOH/Vilans, de onafhankelijke richtlijn voor alle vormen van rolstoelvervoer.

Naast deze “**Code VVR** door A.Peters” is er sinds 2017 ook een variant van de “Code VVR” in omloop gebracht door het SFM (Sociaal Fonds Mobiliteit). Deze variant wordt gehanteerd binnen het “betaalde personenvervoer”.

Het SFM stelt dat er “nieuwe (wettelijke) richtlijnen” zijn, die bepalen dat alleen conform de NEN-ISO 7176 deel 19 norm “geteste” rolstoelen (herkenbaar aan stickers met een haaksymbool van een voorgeschreven model) in taxi’s vervoerd mogen worden. Rolstoelgebruikers met andere (niet geteste) rolstoelen zouden dan nog uitsluitend “alléén” vervoerd mogen worden.

Dit is een verwarrend standpunt omdat over dit onderwerp in de officiële wetgeving geen enkele aanwijzing te vinden is.

Natuurlijk is het zo, dat het iedereen vrij is om “binnen de eigen kring” strengere eisen te hanteren dan de *originele wetgeving* voorschrijft. Dat geldt hier dus ook voor het SFM.

Maar..., als die “eigen” richtlijn ook leidt tot hoge maatschappelijke kosten (= het onnodig vervangen van grote aantallen rolstoelen) en het beperken (= één per voertuig) van het vervoer van veel gebruikers met andere (aangepaste) rolstoelen, kun je je afvragen wat het doel is van zo’n “eigen” richtlijn.

Bovendien is het de vraag of toetsing van deze richtlijn aan het “VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap” stand zal houden.

Tot slot, in tegenstelling tot het standpunt van het SFM, geeft **de norm zelf** eveneens aan dat “het niet voldoen aan de testeisen” **niet** mag leiden tot het **weigeren** van het vervoer. *)

*) In de Engelstalige norm staat in de introductie daarover letterlijk het volgende:

“Wheelchair products that comply with this part of ISO 7176 will have additional features that provide increased levels of occupant security and safety whilst their occupants riding in motor vehicles. However, a wheelchair’s failure to comply with this part of ISO 7176 cannot be used to limit access to, and availability of, motor vehicle transportation for wheelchair users.”

Voor nadere uitleg hierover zie ook bijlage C.2.2. op pagina 69/70 van deze “**Code VVR** door A.Peters”

NB:

Alle eerdere uitgaven van de “**Code VVR** door A.Peters” en KBOH zijn ook downloadbaar vanaf de website www.codevvr.nl

Op verzoek verstrekt auteur graag aanvullende informatie over deze ontwikkelingen.

Correspondentiegegevens vindt u in de “bijlage F” op pagina 77.

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

22 jaar Code VVR



Het is inmiddels 22 jaar geleden dat de eerste uitgave van de Code VVR het levenslicht zag.
Een korte terugblik.

Eind jaren '90 van de vorige eeuw heeft de toenmalige kennisorganisatie KBOH (een voortzetting van de onderzoeksafdeling van de eerdere (Gemeenschappelijke Medische Dienst) 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 vastgelegd in een document dat de naam "Code VVR" kreeg. Om die code meer bekendheid te geven werden diverse 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 tevens het convenant is beschreven.

In de jaren daarna werden door KBOH diverse beknopte aanvullende informatieproducten gemaakt en fuseerde KBOH in 2007 met enkele andere kennisorganisaties tot de organisatie Vilans. Het beheer van de Code VVR werd door Vilans voortgezet en werd er een aanvang gemaakt met een eerste update van de Code VVR uit 2001. Door het plotseling stopzetten van de overheidssubsidie heeft Vilans besloten om op 1 juli 2010 het beheer van de Code VVR te beëindigen.

Omdat andere financieringsvormen niet haalbaar bleken, heeft ondergetekende, onder auspiciën van de stichting Vast = Beter, in 2012 besloten het beheer van de Code VVR vrijwillig voort te zetten.

Na overleg met hen heeft Vilans verklaard geen bezwaar te hebben tegen het gebruik van de publicaties en het auteursrecht van Vilans. Ook werd het archief materiaal aan "Vast = Beter" overgedragen.

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

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

INHOUDSOPGAVE

Pagina:

VOORWOORD	3
WAARSCHUWING	4
“22 jaar Code VVR”	5
INHOUDSOPGAVE	7
DEEL 1 – De Code VVR	11
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 Hoofdsteunen.....	27
5.1.3 Leidraad met betrekking tot hoofdsteunen	28
5.1.4 Houding-ondersteuningsgordel en of veiligheidsgordel.....	28
5.1.5 Werkblad (met midden-besturing)	28
5.1.6 Hulpstukken aan de rolstoel.....	28
 Hoofdstuk 6. Richtlijnen: Vervoerders: taxibedrijven, zorginstellingen en overige organisaties	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	32
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.....	33
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.....	34
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	39
--------------------------------	----

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 liften	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 aanpassets	48
A.5.1.6 Speciale aanpassingen.....	48
A.5.2 Spanbandhoek van 45°	48
A.5.3 Belading van voertuigen	49
A.6 Het dragen van veiligheidsgordels	50
A.6.1 Standaard aanwezige driepuntsgordels	50
A.6.2 Veiligheidsgordels <i>die deel uit maken</i> van het vastzetsysteem.....	51
A.7 Afwijkende zit- en lighoudingen	51
A.8 Hoofdsteun wel of niet.....	52
A.9 Werkbladen en andere aanpassingen op rolstoelen.....	53
A.10 Opbergen van bagage en of losse materialen.....	54

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 het begrip en definitie “rolstoel”	56
B.4 Toelichting het 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 aanschaf van het juiste materiaal?.....	58
B.5.2 Uniforme maatvoering vastzetpunten (standaardisatie).....	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.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 aan een rolstoel gebonden zijn, maken voor hun vervoer buitenshuis meestal gebruik van rolstoeltoegankelijke voertuigen zoals taxibussen. Tijdens dit vervoer moet aan hen in gelijke mate veiligheid geboden worden als aan “gezonde soortgelijke passagiers”.

Vanaf 1994 heeft het kenniscentrum KBOH onderzocht welke randvoorwaarden daarvoor nodig zijn. Die voorwaarden zijn samengebracht en vastgelegd in de oorspronkelijke “Code VVR” uit 1999.

1.1 De Veiligheidsketen

Om rolstoelgebruikers veilig te kunnen vervoeren, is steeds een pakket speciale voorwaarden van kracht. Deze voorwaarden vormen samen “de veiligheidsketen”. Die keten moet altijd gesloten zijn om de vereiste 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 zonodig 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 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 en draagt ook het bedrijfsleven zijn steentje bij.

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 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. Daartoe zijn nadere praktische richtlijnen en aanwijzingen uitgewerkt. In overleg met vertegenwoordigers van verschillende bij het vervoer betrokken partijen zijn deze richtlijnen opgesteld en als bijlagen aan de code 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, bestonden er alleen 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 Ziek 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”.

Zo heeft de ontwikkeling van Europese richtlijnen ook de nodige invloed gehad op de regelgeving met betrekking op de veiligheid tijdens het rolstoelvervoer.

Een beknopt overzicht:

Tegenwoordig moeten alle producten die voor het eerst op de Europese markt “in de handel gebracht” worden, voldoen aan de “essentiële eisen” zoals die op het product betrekking hebbende Europese richtlijn beschreven zijn. Voor rolstoelen is dat de richtlijn 93/42/EEG inzake medische hulpmiddelen.

De Nederlandse uitwerking daarvan is vastgelegd in het “Besluit Medische Hulpmiddelen”. (§ C.1.6.) De betekenis van deze Europese richtlijn is, dat rolstoelen moeten voldoen aan de in de richtlijn vermelde “essentiële eisen”. Fabrikanten moeten een “technisch dossier” aanleggen en een verklaring afgeven dat het product aan die eisen voldoet. Dat kan een fabrikant op meerdere manieren doen, 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 die beschreven zijn 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.

Dat is 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 zal zonder twijfel veilig vervoerd kunnen 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 (inzicht in de mechanica) geen probleem mogen zijn. Daarmee kan in ieder geval aan de wettelijke eisen voldaan worden.

De huidige wettelijke regels (Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens, artikel 59 lid 4 e.v.) houden daar rekening mee door de veiligheidseisen te beschrijven in de vorm van “prestatie-eisen”.

Als belangrijkste basiseis bijvoorbeeld 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.

*) (voormalig) beroepsbeoefenaar op HBO/Universiteits niveau met gecombineerde kennis van werktuigbouwkunde (mechanica) en kennis van ziektebeelden en de gevolgen daarvan.

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 gewenste 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” gedeponeerd bij het “Benelux Bureau voor de Intellectuele Eigendom” (BBIE)

2.2 Doelstelling Code VVR

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

De Code VVR heeft de functie van een naslagwerk.

2.3 Status Code VVR

De Code VVR is een handreiking die samengesteld is met de inbreng van veel kenniswerkers die 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 (toekomstige) beoordeling over het wel of niet opnemen van nieuwe onderwerpen en (ingrijpende) tekstwijzigingen zal zonodig opnieuw een onafhankelijk deskundigenplatform betrokken worden.
- Teksten uit de Code VVR mogen 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.
- 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 dezelfde rechten heeft voor wat betreft de toegankelijkheid van en participatie in de maatschappij.

Ook het recht op vrije keuze van mobiliteitsmiddelen maakt daar deel van uit.

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

2.7 Rolstoelvervoer

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

2.8 Werkingssfeer Code VVR

De Code VVR is vooral gericht op het vervoer van personen *die zittend in een rolstoel* worden vervoerd in motorvoertuigen. Dat kunnen personenauto's, bestelauto's en “klein-bussen” zijn die gebruikt worden als rolstoeltaxi of 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 (*voertuigcategorie 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 Nederlandse (wegenverkeers-) wetgeving wordt op verschillende plaatsen gebruik gemaakt van het woord “rolstoel”. Het woord “rolstoel” is echter niet nader gedefinieerd. Er bestaan veel hulpmiddelen die het predicaat rolstoel zouden kunnen dragen, maar geenszins bedoeld 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 (heel 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 principieel 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 niet ! (§ B.1).

Ter illustratie:

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

Bij crashtesten wordt als eis gesteld dat getest moet worden met een botssnelheid van 50 km/h en een vertraging van 20g. Dat komt overeen met een snelheid van 50 km/h rijden tegen een betonnen muur of *frontaal* botsen met een gelijksoortig voertuig binnen de bebouwde kom. De vertraging om in een fractie van een seconde tot stilstand te komen wordt uitgedrukt in de waarde “g=1” (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 de veiligheidsgordel, het vastzetsysteem van de rolstoel en de vloer van de auto. We praten dus over enorme krachten tijdens een botsmoment.

De huidige veiligheidsmiddelen zijn vooral gericht tegen een 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 (veel) groter.

Ook oudere of bijzondere modellen rolstoelen geven iets 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.

2.12 Vrije gordelloop

(Zie ook bijlage B, § 5.4.)

Een veiligheidsgordel kan alleen goede bescherming bieden als deze goed langs het lichaam aansluit en tegen de sterkste plaatsen (*zoals heup en borstbeen*) 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 standaard driepuntsgordels altijd gebaseerd op het feit dat gebruikers “**recht op zitten**”.

Bij afwijkende lichaamshoudingen kunnen standaard driepuntsgordels ook gevaarlijk zijn !!

In situaties waarin de “*pasvorm*” niet goed op de rolstoelinzittende aansluit, mag ook 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 en afwijkende lichaamshoudingen.

Het op de juiste wijze beoordelen van dit soort situaties is moeilijk, omdat dit alleen *met voldoende vakkennis* en inzicht 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 (RVV, art.59 lid 8).

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 er van.

Een “**onderverdeling naar hun vervoerbaarheid**” biedt daarom een methode om het onderscheid duidelijkheid te maken.

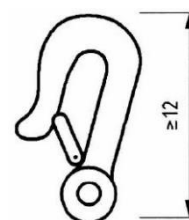
In de “Code VVR door A.Peters” worden de volgende typeringen onderscheiden:

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 *haaksymbool* (van voorgeschreven model) 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

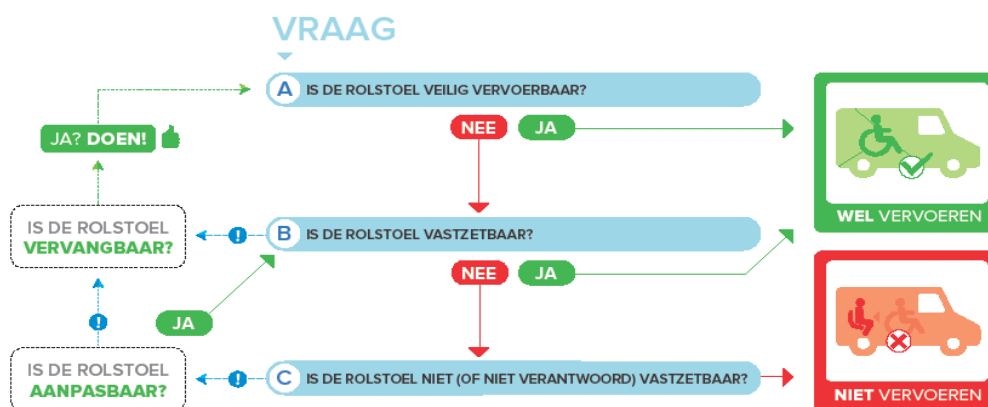
Een rolstoel wordt als *niet (of niet verantwoord) vastzetbaar* beschouwd als gangbare of speciale vastzetsystemen er niet aan gekoppeld kunnen worden.

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.

*) (voormalig) beroepsbeoefenaar op HBO/Universiteits niveau met gecombineerde kennis van werktuigbouwkunde (mechanica) en kennis van ziektebeelden en de gevolgen daarvan.

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 goede 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 tijdens een rit 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 overwicht 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.

Afhankelijk van hun taak en positie kunnen dit zijn:

- Landelijke of regionale overheden.
- Zorginstellingen zoals verzorgings- en verpleeghuizen (gebruik makend van taxivervoer en of eigen vervoer).
- Vrijwilligersorganisaties die vervoer van rolstoelgebruikers bieden.
- 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 hierna volgende richtlijnen wordt aangegeven wat aanbesteders moeten doen om te zorgen dat rolstoelgebruikers zo veilig mogelijk worden vervoerd.

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 door A.Peters” 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 die uit de “Code VVR door A.Peters”) afwijkende eisen moeten expliciet in het bestek worden opgenomen.
- De aanbesteder verlangt van een vervoersorganisatie dat deze aantoont welke maatregelen genomen zijn om rolstoelgebruikers zo veilig mogelijk te vervoeren. Deze maatregelen moeten gericht zijn op zowel het materiaal als op de chauffeurs en andere medewerkers.
- De aanbesteder moet er bij de beoordeling van inschrijvingen nadrukkelijk rekening mee houden dat de aanbiedende partij de noodzakelijke “financiële ruimte” krijgt om deze veiligheidsmaatregelen naar behoren uit te voeren.

- De aanbestedder controleert op de naleving van richtlijnen (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 aanbestedder 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 type vastzetsystemen, inclusief de veiligheidsgordel(s);
 - de aanwezigheid van voldoende opbergruimte voor Ribs'en en andere losse hulpmiddelen.
- De aanbestedder 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 aanbestedder 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.

4.1.2 Kwaliteitseisen en toetsingscriteria

De aanbestedder 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 aanbestedder 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 aanbestedder ontwerpt toetsingscriteria en past deze toe.

4.2 Richtlijnen voor de aanbesteders van rolstoelen

- De aanbestedder laat toezien op de naleving van richtlijnen voor adviseurs (zie hoofdstuk 5).
- De aanbestedder neemt “veilig vervoerbare” rolstoelen op in het verstrekkingenpakket (zie bijlage B § B.4).
- De aanbestedder verlangt dat op alle rolstoelen die in een voertuig vervoerd moeten worden duidelijk is aangegeven waar het vastzetsysteem moet worden aangehaakt of bevestigd en dat de constructie van de rolstoel een vrije gordelloop niet mag belemmeren. (zie bijlage B § B.5.4)
- De aanbestedder 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;
 - wanneer het gebruik van een standaard veiligheidsgordel niet mogelijk is, moet de rolstoel voorzien worden 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 (verstrekking-)adviezen uitbrengt over hulpmiddelen en vervoersoplossingen.

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.

De adviseur moet daarbij ook rekening houden met een optimale bruikbaarheid van de rolstoel. Een belangrijk element daarbij is de vastzetbaarheid van een rolstoel in een rolstoel toegankelijk voertuig.

Het advies moet bij voorkeur leiden tot een “veilig vervoerbare” rolstoel (§ 2.14-a). Alleen als om individuele 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 “veilig vervoerbaar” 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 individuele 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).

5.1.2 Hoofdsteunen

Een hoofdsteun kan bij aanrijdingen nekletsel of erger voorkomen. Voorwaarde is dan wel dat de hoofdsteun voldoende stevig aan de rolstoel of het voertuig bevestigd is en dat deze tijdens een ongeval niet los kan raken. Bovendien moeten de instelpunten de krachten van een botsing kunnen weerstaan. De hoofdsteun zelf mag niet naar voren of naar achteren kunnen kantelen tijdens een botsing. De praktijk leert dat veel rolstoelen niet geschikt zijn om er (technisch) 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 wel veilig.

5.1.3 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 de kans op nekletsel zo wie zo iets minder is.

5.1.4 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 gebruik maken van de “(standaard) driepunts veiligheidsgordel van het voertuig” of “een (speciale) veiligheidsgordel die deel uit maakt van het vastzetsysteem” (RVV art.59, lid 4).

Hiermee wordt bedoeld dat een speciale veiligheidsgordel in ieder geval met het vastzetsysteem of met de vloer van het voertuig verbonden kan worden.

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 reeds 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 (over) 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 “niet of niet verantwoord vastzetbaar”.

5.1.5 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 meest voorkomende werkbladen bieden die mogelijkheid.

In uitzonderingsgevallen is de aanwezigheid van een werkblad echter onontkoombaar, ook tijdens het vervoer. Bij elektrische rolstoelen kan het werkblad bijvoorbeeld 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 inwendig buikletsel veroorzaakt.

5.1.6 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.

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

Een aanbieder van vervoer moet voorwaarden 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 (oude) 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 de richtlijnen voor chauffeurs (zie hoofdstuk 7) op in bedrijfsinstructies.
- De werkgever 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 kan uitsluitend “veilig vervoerbare” (§ 2.14-a) en “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 effectuering daarvan eventuele maatregelen neemt.

6.1.6 Onafhankelijke toetsingscriteria

Om aan de hiervoor vermelde richtlijnen te voldoen kunnen aanbieders ook verwijzen naar externe kwaliteitseisen. Een 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

De hierna volgende richtlijnen voor chauffeurs maken het mogelijk 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 verantwoordelijk voor het juiste gebruik en functioneren van de materialen (RVV, art. 59 lid 8). 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 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 de juiste informatie verstrekken over de richtlijnen en hen bijstaan bij het naleven ervan (bijvoorbeeld wanneer zij worden vastgezet).
- Slechts met *empathie* voor de gevoelens van de rolstoelinzittende deze indien nodig 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

Bij het betaalde rolstoelvervoer is een juiste planning van de ritten van groot belang. 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 wordt meestal uitgewerkt in gedragsregels voor elke fase van een (taxi)rit. 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 onveilige ("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 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 van de cliënt:

- 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 die 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 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 meermalen voor dat een liftplatform op straat staat een “snelle”gebruiker dit niet in de gaten heeft en vervolgens vanaf de autovloer 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.

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 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 te laten komen, het 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 over het algemeen naast andere overwegingen ook het doel om bij te dragen aan de veiligheid bij het vervoeren van rolstoelgebruikers.

Daartoe dienen zij speciaal aandacht te besteden aan het eenvoudig kunnen vastzetten van de rolstoelen en zodanige constructies toe te passen dat altijd een “vrije grodeloop” mogelijk is.

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 dan 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.

*In de Nederlandse verkeerswetgeving worden overigens **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 zoveel mogelijk 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, (*in Nederland conform NEN-ISO 10542*), kan worden vastgezet.
- Wanneer nodig, wordt de rolstoel afgeleverd met – bij voorkeur fabriekseigen - aanpassets voor de bevestiging van het vastzetsysteem aan de rolstoel. Deze aanpassets 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 Beveiligingssystemen, carrosseriebouwers en autoaanpasbedrijven

9.0 Inleiding

Dit hoofdstuk is bestemd voor:

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

9.1 Richtlijnen voor fabrikanten en importeurs

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

9.1.1 Ontwikkeling en aanpassing van Ribs'en

Bij de ontwikkeling van nieuwe typen Ribs'en en de aanpassing van bestaande Ribs'en moet (wettelijk verplicht) aan de norm NEN-ISO 10542 deel 1-5 voldaan worden om toegepast te mogen worden in Nederlandse rolstoeltoegankelijke voertuigen die ná 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 een railsysteem 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 aanwijzingen over hoe iedereen moet handelen om te komen tot veilig vervoeren van zo veel mogelijk verschillende typen rolstoelgebruikers.

Die richtlijnen zijn in algemene bewoordingen gesteld. Hierdoor kan het onduidelijk zijn hoe in alle in de praktijk voorkomende situaties gehandeld moet worden. Vooral bij oudere rolstoelen en oudere voertuigen komt dat voor. Ook over rolstoelen die op maat gemaakt 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 dus 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 niet voldoende om het veilig vervoeren daadwerkelijk in praktijk te brengen. Het blijkt dat ondanks goede richtlijnen (waaronder die in de Code VVR) er in de dagelijkse praktijk nog veel misvattingen voor komen.

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

Sommige situaties kunnen beschreven worden in een duidelijke werkmethode. Bij andere 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 wordt vaak expliciet aangegeven hoeveel er bijvoorbeeld maximaal getild mag worden of hoeveel kracht er mag worden uitgeoefend.

Door bijzondere omstandigheden bij het vervoeren van rolstoelgebruikers kan echter niet altijd aan die normen worden voldaan.

Vooral duwen, trekken, bukken en knielen zijn bewegingen waarbij grenswaarden soms overschreden (moeten) worden. Om dan 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 rolstoelgebruikers en het op zijn plek brengen van de rolstoel. Bij gebruik van oprijplaten kan dat gemakkelijk leiden tot lichamelijke overbelasting van de chauffeur.

Om die risico's te beperken moeten vooral een gedraaide lichaamshouding en een sterk gebogen rug vermeden worden.

Bij *oprijplateaus* kunnen daarom de volgende gedragsregels aangehouden worden:

- Draag altijd schoenen met een stroeve zool.
- Controleer eerst of de handvaten 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 en rechte rug verminderen 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 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 waarbij de zwenkwielen niet in een goede stand staan. Als daardoor de wielen niet soepel meedraaien in de gewenste duwrichting, zal het verplaatsen van de rolstoel veel kracht vergen. Beter is het om de rolstoel wat zijdelings heen en weer “te rollen” en daarbij gebruik te maken van de 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

Het gevaar voor rug- en schouderletsel is 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. Daarom moet *zo veel mogelijk met twee handen* 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 *dicht bij* het lichaam.
 - Til liever twee zware tassen *verdeeld over links en rechts*, dan één zware 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) opvouwbare 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 dan als volgt:

- ***Breng de armen van de 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 dan 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 het voorover bukken te voorkomen.

Dat kan door zo veel mogelijk te knielen wanneer dicht bij de grond handelingen verricht moeten worden. Als knielen echter ongewenst is wegens een vuile vloer of knieproblemen kan een eenvoudig “knielkussentje” soms 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. De chauffeurs of begeleiders hebben dan 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 wél loopruimte op hetzelfde niveau als de rolstoel en is er daardoor weinig kans op misstappen. Een oprijplateau is vast 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 bijzondere risico's met zich mee.



A.2.4 Afrijbeveiligingen liftplateau

De afrijbeveiliging van de liftplateaus, een opklapbaar deel, blijkt niet altijd hoog genoeg om (sterke) elektrische rolstoelen en scootmobielen tegen te houden wanneer deze per abuis tegen de afrijbeveiliging aanrijden. Ze kunnen er zelfs overheen “schieten”. Dat 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 en de chauffeur of rolstoelgebruiker dat niet in de gaten heeft.

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 ná 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. Bijna altijd 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 enkele jaren geleden 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 overigens 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 gespecialiseerde keurmeester bij 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.

Remmen gaat automatisch door de aandrijfhandel los te laten (!). Dit is zeer risicovol omdat mensen bij een schrikreactie meestal geneigd zijn om een handgreep in te knijpen en dan dus niet remt, maar juist doorschiet.

Naast de bedieningsfouten die gebruikers maken, zijn ook de liftplateaus zelf onveilig (zie ook § A.2.5). De afrijbeveiligingen zijn meestal te laag. Bij voorkeur zouden deze tot iets meer dan de ashoogte van de aangedreven wielen moeten zijn. Dat zou het achteruit van de lift afrijden onmogelijk moeten maken.

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 de risico's te vermijden is de algemene mening dat de scootmobielgebruikers van de scootmobiel moeten 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** echter **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 goed begeleidt en zorgt 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. Daarna kan de chauffeur de scootmobiel zelf naar binnen brengen.

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 tweede optie.

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

Voorwaarde is dat deze dan "achteruit rijdend" het liftplateau oprijdt en er bij het uitstappen "vooruit rijdend" weer afrijdt. Deze methode vermindert namelijk de kans om bij een bedieningsfout van het liftplateau af te vallen. Dat komt doordat het **zwaartepunt** van de scootmobiel 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 soortgelijke) kunnen staande op de tweewieler de voetplaat oprijden. 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 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 spanbanden aan de rolstoel moeten worden aangehaakt moeten makkelijk bereikbaar zijn. Dat voorkomt lichamelijke inspanningen voor de chauffeur en biedt de mogelijkheid om buiten de “comfortzone” van de rolstoelinzittende te blijven.

De bevestigingsplaatsen aan de rolstoel moeten geschikt zijn voor het in het voertuig aanwezige vastzetsysteem.

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

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 type 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.

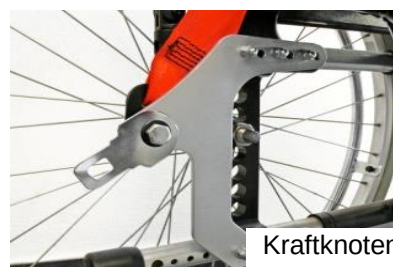


Losse hulpband

A.5.1.4 Spanbanden met clipsluitingen

Naast de hiervoor beschreven mogelijkheden bestaan er ook andere systemen die in Nederland niet of nauwelijks voorkomen. 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, verplicht gesteld is. De passets worden op maat gemaakt voor het gebruikte type rolstoel en worden onder de naam “Kraftknoten” aangeboden. Het model op de foto is slechts een voorbeeld. Er bestaan veel verschillende modellen.



Kraftknoten

Het systeem met Kraftknoten is gebaseerd op het snel en doelmatig kunnen vergrendelen van spanbanden. 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 vooral op Nederland gerichte Code VVR zal hierop niet nader op worden ingegaan.

Tip: Auteur van deze “Code VVR door A.Peters” 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 van onderdelen.

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

Voor 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 een (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 (vooral 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 daarbij in principe minder 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 (“retractors”) 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 laatste wordt door veel rolstoelgebruikers als hinderlijk ervaren. Ombouwen met een horizontale vloer heeft daarom een duidelijke voorkeur.

Tip: *Ombouwers van voertuigen van kleine voertuigen (meestal “bestelauto’s”) 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 groep kleinbussen (M1 voertuigen). Deze groep kent 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.
- Vloeren met in de vloer of tegen de zijwand in- of aangebouwde spansystemen.

Bij systemen met airline rails is het eenvoudig om verschillende soorten rolstoelen te plaatsen omdat de spanrollen niet plaatsgebonden zijn. In de breedte van het voertuig worden meestal 9 rails geplaatst.

Deze voertuiginrichting is zeer flexibel te gebruiken, maar heeft als nadeel dat gewerkt moet worden met veel “losse” spanrollen die bij niet gebruiken apart moeten worden opgeruimd. Een voordeel is dat de in de vorige paragraaf genoemde optimale spanbandhoek van 45° meestal eenvoudig gerealiseerd kan worden.

De in de vloer ingebouwde systemen hebben het voordeel dat deze eenvoudig en netjes in de vloer opgeborgen zijn en zo een veilige vlakke vloer voor andere doeleinden bieden. 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 zorgen voor een minder stabiele rolstoelpositie of dat rolstoelen verdeeld moeten 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.6 Het dragen van veiligheidsgordels

Dat het wel of niet gebruiken van veiligheidsgordels het verschil kan maken tussen leven en dood is algemeen bekend.

Alleen een op de juiste manier gedragen veiligheidsgordel biedt goede bescherming. Daarbij is ook de zithouding van groot belang. Een afwijkende houding of belemmerende rolstoelonderdelen verstoren al snel een juiste gordelloop en dus een goede bescherming.

Het is daarom heel belangrijk dat de inzittende **“rechttop”** zit en de veiligheidsgordel **“onbelemmerd langs en tegen het lichaam”** aangebracht kan worden.



Juiste gordelloop

Dit en het feit dat ook nog oudere voertuigen (van vóór september 2008) met bijzondere vastzetsystemen wettelijk zijn toegestaan, zorgt er voor dat in de wet staat dat niet “alle” rolstoelstoelgebruikers verplicht driepuntsgordels hoeven te dragen, maar het ook is toegestaan dat er andere gordelsystemen gebruikt mogen worden mits die “deel uitmaken van het systeem waarmee de rolstoel aan de vloer is bevestigd”.

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.6.2 en C.1.3.

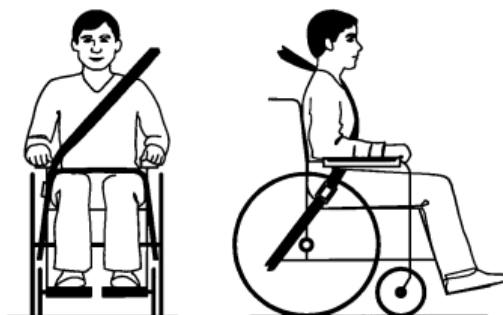
A.6.1 Standaard aanwezige driepuntsgordels

De sterkste “steunpunten” in het menselijke lichaam zijn het bekken en het borstbeen. Daarom bestaan in het algemeen de gebruikelijke driepuntsgordels in voertuigen uit een combinatie van een heupband en een borstband.

Als de veiligheidsgordel 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.

Dit betekent dus (bij een “rechttop” zithouding), dat:

- de heupgordel over de bovenbenen moet lopen en goed aanliggen tegen het lichaam.
- 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 daaraan gekoppelde borstband, of een ongedeelde band maakt geen verschil. Beide zijn gelijkwaardig.
- de gebruikte sluitingen moeten van het type zijn dat met een korte handbeweging “langs” de gordel ontgrendelt kan worden.



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 vervoeren geweigerd moeten worden !!*

A.6.2 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 dit “de 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 eerder 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) écht 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.7 Afwijkende zit- en lighoudingen

Er is een groep gehandicapten voor wie het onmogelijk is om “rechttop” 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.6.2) 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 wanneer deze passend op de persoon is gemaakt.

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

Het vaststellen van de specifieke uitvoeringseisen is echter 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 gebruiker 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 zelfs 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, Zorgkantoor of zorginstelling) voor een “rolstoelaanpassing” in de vorm van een speciale veiligheidsgordel.
- Voor het vaststellen van de juiste uitvoeringsvorm is overleg met een ter zake deskundige noodzakelijk.
- De ter zake deskundige kan een certificaat afgeven voor de “ontwerpfilosofie”, zodat de rolstoelgebruiker eenvoudig bij een vervoerder of zijn chauffeur kan aantonen dat aan de wettelijke bepalingen (RVV 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 betrekkelijk nieuw en is nog niet in officiële documenten 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.

Tip: (Auteur van deze “CodeVVR door A.Peters” voldoet aan genoemde eisen en heeft inmiddels enkele tientallen adviezen met certificaten uitgebracht. Zie eventueel competentieprofiel op pagina 5 en contactgegevens in bijlage F).

A.8 Hoofdsteun wel of niet

Het wel of niet gebruiken van een hoofdsteun tijdens het vervoer van rolstoelgebruikers is een onderwerp waarvoor geen eenduidig standpunt mogelijk is. Er zijn situaties waar het gebruik van een hoofdsteun vanzelfsprekend is, maar ook waar 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 is er dus een extra kans op (ernstig) letsel.

De wet geeft voor hoofdsteungebruik op rolstoelen *geen aanwijzingen*. Het gebruik van hoofdsteunen op rolstoelen is 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 het gebruik daarvan aanbevolen worden mits de positie ten opzichte van de rolstoelinzittende goed ingesteld is.
- Hoofdsteunen die ingebouwd zijn in 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 wordt wel aanbevolen. Vanzelfsprekend dienen deze goed afgesteld te zijn.
- Hoofdsteunen die met een “externe” constructie bevestigd zijn op een stevige rugleuning van de rolstoel, 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 gebruiken te worden tijdens het vervoer.
Wanneer het bevestigingssysteem die met verschuifbare stangen werken en die zo licht vergrendeld zijn, dat rolstoelgebruikers deze zelf kunnen verdraaien, mogen tijdens het vervoer *niet* gebruikt worden. De kans is te groot dat bij een botsing de hoofdsteun spontaan mee naar voren klapt en de rolstoelinzittende bij de terugslag na een botsing tegen de stangen aankomt. Daarbij is het risico op (ernstig) letsel te groot.
- Hoofdsteunen bevestigd aan het frame van opvouwbare rolstoelen. Hoewel het denkbaar is dat er goede constructies gemaakt kunnen worden, zijn dit soort hoofdsteunen in het algemeen uit den boze. Deze rugleuning- en hoofdsteunconstructies zijn vrijwel altijd te zwak.

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

A.9 Werkbladen en andere aanpassingen op rolstoelen

Bij mensen met (ernstige) lichamelijke beperkingen wordt soms gebruik gemaakt van werkbladen en andere lichaams-ondersteunende aanpassingen. Soms met hulpapparatuur, zoals bijvoorbeeld zuurstofflessen en beademingsapparatuur. In werkbladen kunnen ook besturingskastjes 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. Wanneer de veiligheidsgordel niet voldoende sluitend is aangebracht kan een werkblad bij een botsing “venijnig” in de buik drukken en inwendig letsel veroorzaken. Om die risico's te verkleinen moet een werkblad indien mogelijk 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 meestal 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 A en de paragrafen, § B.5.4 en § B.5.5 in bijlage B.

Een kleine verbetering kan nog wel 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 ook *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 eventuele 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 bijvoorbeeld 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 eventueel 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.10 hierna.

A.10 Opbergen of vastzetten van bagage en of losse materialen

In de Regeling Voertuigen (artikel 5.18.3) staat 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 bevestigingsmogelijkheden 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 sjorbanden en opbergmogelijkheden.
- Zorgen voor de aanwezigheid van voldoende lange sjorbanden van goede kwaliteit en sterkte. Daarmee kan bagage eenvoudig vastgezet worden aan sjor-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 sjorbanden biedt eveneens uitgebreide bevestigingsmogelijkheden.
- Zorg dat de meest risicovolle materialen het stevigst zijn vastgezet.

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

Bijlage B

Beginselen 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. Daarom worden in deze bijlage voor verschillende deelonderwerpen achterliggende beginselen en uitgangspunten beschreven.

B.1 Toelichting begrip “veiligheid”

Zie ook het begrip “veilig vervoeren” (§ 2.11) in hoofdstuk 2.

Het woord “veilig” wordt vaak gebruikt als een “absoluut” begrip; maar is dat ook zo?

Het begrip veiligheid kan zowel rationeel als denkbeeldig bedoeld zijn. Bij rationele veiligheid kunnen allerlei berekeningen worden toegepast op een situatie om te bepalen of die veilig is. Bij het denkbeeldige begrip veiligheid kan iemand zich wel veilig “voelen” maar het rationeel gezien niet zijn en andersom. Dit wordt ook wel schijnveiligheid 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 bij voorkeur een “veilig vervoerbare” of tenminste een “vastzetbare” rolstoel (§ 2.14-a of -b).*

Daarbij moet tenminste 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.
- *Chaufeurs 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 wel 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 belemmerd wordt*.

B.3 Toelichting op het begrip en de definitie “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 géén onderscheid in al deze 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.

Code VVR geeft die definitie (§ 2.10).

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 op het 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 ook leiden tot onduidelijkheden.

De wetgever legt namelijk de verantwoordelijkheid voor de juiste manier van omgaan met rolstoelen bij de chauffeur. (RVV art.59 lid 8). Veel chauffeurs ontberen helaas 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, zijnde “veilig vervoerbare” en “niet veilig vervoerbare”. ‘

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

Dus streven naar standaardisatie is van het grootste belang!

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 enige helderheid te brengen, is binnen de Code VVR een systematiek ontwikkeld waarmee alle voorkomende rolstoelen in drie *abstracte begrippen* ingedeeld 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 realistisch en 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 in de *NEN-ISO norm 7176-19, de laatste regels van de “introdunctie” die met deze zienswijze overeenkomt*). (Zie ook de waarschuwing op pagina 4)
- 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 wel 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 van rolstoelen*” goed hanteerbaar is, is het lastig om vast te stellen welke hulpmiddelen rolstoel genoemd kunnen worden.

Zo kunnen er grote verschillen bestaan bij de vastzetbaarheid van rolstoelen waaraan bruikbare vastzetpunten ontbreken.

Dat neemt echter 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.

De wetgeving staat het vervoer van rolstoelgebruikers in ieder geval niet in de weg.

Uiteindelijk is de verantwoordelijkheid voor de veiligheid een “*gedeelde verantwoordelijkheid*” die niet alleen ligt bij de vervoerder en zijn chauffeur.

B.5.1 Wie is verantwoordelijk voor aanschaf van het juiste materiaal?

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

Het is daarom vanzelfsprekend dat de vervoerder voor de aanschaf moet zorgen. Ook is het logisch dat de vervoerder daarnaast moet zorgen voor kleine *universele* aanpassingen zoals bijvoorbeeld gordelverlengers voor corpulente passagiers. De logica voor die keuze is dat de hier bedoelde kleine aanpassingen *passend* moeten zijn *op de in het voertuig aanwezige RIBS'en*. Ieder merk hanteert 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 kan het voor rolstoelfabrikanten eenvoudiger zijn om hun rolstoelen zo te ontwerpen dat deze van fabriekswege al geschikte aanhaakpunten (vastzetpunten) hebben. Aan rolstoelen die dat “af fabriek” niet hebben, kunnen dan (liefst gestandaardiseerde) aanpassingssets worden aangebracht.

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

In de praktijk leidt dit tot de volgende verdeling:

- 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. 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 (standaardisatie).

Zoals eerder vermeld, bestaat in Nederland de wettelijke verplichting dat alle nieuwe rolstoeltoegankelijke voertuigen, moeten beschikken over vastzetsystemen die voldoen aan de NEN-ISO 10542 norm.

De norm beschrijft verschillende systemen. 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 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 (bijlage A, § A 5.1.2 en A 5.1.4.) worden deze maar zelden in nieuwbouw toegepast.

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



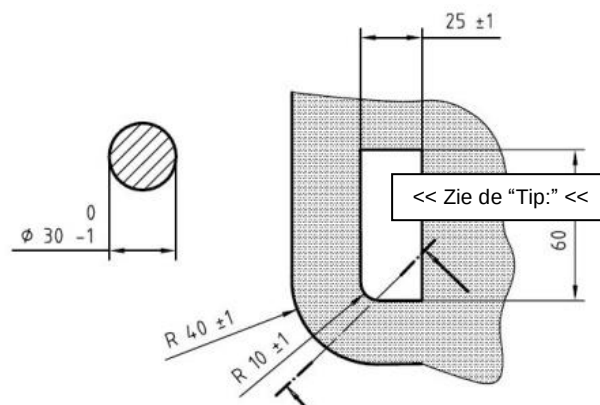
Inklikbare retractor

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 blijven 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

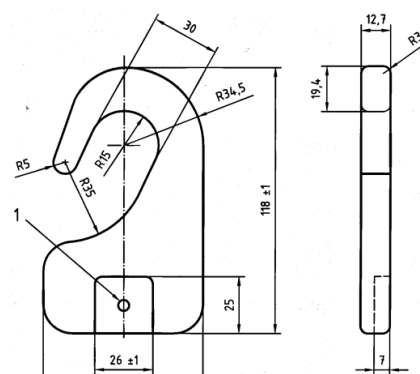
Het beschikken over uniforme vastzetpunten is één, maar vervolgens moeten deze ook eenvoudig toegankelijk en bruikbaar zijn.

De norm NEN-ISO 7176-19 schrijft een methode voor om de toegankelijkheid en bruikbaarheid van de vastzetpunten van de rolstoel met een testhaak vast te stellen. De 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 nog te vaak de juiste gordelloop. Veel voorkomend is bijvoorbeeld dat de zijkant (armleuning) een “vaste” verbinding heeft met het frame van de rugleuning. Het heupdeel van de veiligheidsgordel kan daardoor niet goed aanliggen tegen de bovenbenen van de inzittende en wordt nog vaak aangelegd “over” de armlegger heen. Hierdoor kan tijdens een botsing ernstig (inwendig) letsel ontstaan.

Datzelfde 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 botsingen. 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 lijkt een prettige oplossing, maar in feite lost dit het probleem “*alleen juridisch*” op.

Beter is het om gebruik te maken van speciale op maat gemaakte gordels die tegemoet komen aan de individuele lichamelijke beperkingen. 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 in het algemeen 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 tóch geweigerd kan worden.

Als er namelijk meerdere rolstoelgebruikers in een voertuig vervoerd worden, kan bij een botsing de “los” zittende of liggende passagier, evenals andere losse materialen, bij een botsing een extra gevaar zijn voor de overige rolstoelgebruikers en andere passagiers.

En dat is 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 slechts 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 dan met de opdrachtgever van het vervoer overleg moeten plaatsvinden.

Beter zou het zijn om te bezien of een speciale gordel gemaakt kan worden (zie § 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 die ook door “eenvoudiger” voertuigen gemaakt kunnen worden. Dat kunnen bijvoorbeeld ligtaxi's of rolstoeltoegankelijke busjes zijn.

Het verschil tussen beide wordt bepaald door de omschrijving van de taken die voor ambulances zijn beschreven.

De “Tijdelijke wet ambulancezorg” zegt dat voor het “verplichte” gebruik van ambulances “hulp ter zake van de aandoening of letsel” nodig moet zijn.

(Deze wet vervalt per 1-1-2021 en wordt begin 2021 opgevolgd door de nieuwe “Wet ambulancevoorzieningen”. Deze wet, die in de tweede helft van 2020 door zowel de 2^e als de 1^e kamer is goedgekeurd, zal naar verwachting in begin 2021 van kracht worden.)

De nieuwe “Wet ambulancezorg” is vooral gericht op de nieuwe organisatievorm van ambulance diensten in Nederland. Het criterium voor het verplichte gebruik van ambulances is in principe niet gewijzigd.

Anders gezegd, als er geen “medische zorg” voor, tijdens of na een rit nodig is kan vervoer van een liggende gebruiker (patiënt) ook plaatsvinden door een ander voertuig dan een ambulance.

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 gebruik maken van speciale veiligheidsgordels.

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 blijvend 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 veel 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

Aan het eind van de vorige eeuw bestond er nauwelijks wetgeving die betrekking had op het veilig vervoeren van rolstoelen. Door invoering van de Code VVR in 2001 en de latere inspanningen van de Stichting Vast = Beter, is de politieke interesse voor het onderwerp toegenomen en is er een aantal nieuwe bepalingen in verschillende wetten en regelingen opgenomen.

In deze bijlage C worden wetten, regelingen en normen benoemd die betekenis hebben bij het vervoeren van rolstoelgebruikers. Overigens 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 van wetten en regelingen in ogenschouw te nemen. De meest recente versies van wetten en regelingen zijn eenvoudig te vinden op 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 het vanzelfsprekend dat de nieuwste wet- en regelgeving leidend is.

C.1.1 Wegenverkeerswet 1994

De Wegenverkeerswet 1994 (WVW) is de kaderwet voor alles wat te maken heeft met verkeerszaken. Deze wet maakt het mogelijk om nadere regels te stellen over afzonderlijke onderwerpen. Juridisch gezien zijn die afzonderlijke regelingen zogenaamde “Algemene Maatregelen van Bestuur” (AMvB's).

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

Dit artikel luidt als volgt:

- *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 afgeleide regelingen 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 zelf, is wèl van rechtstreeks belang.

Dat artikel is:

- Artikel 149, lid 2 en luidt:
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 Wegenverkeerswet 1994”.

In de Regeling Voertuigen zijn 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”. Hierin 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 1e 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 voorsnog 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.
- 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 vervolgens 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 (I&L&T) 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 nader 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 “of de veiligheid en de gezondheid van de mens”....”of de veiligheid van zaken”.

C.1.10 Warenwetbesluit algemene productveiligheid

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

Dit artikel luidt als volgt:

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

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

Relevante artikelen voor de rolstoelveiligheid in het document “APK-Keuringseisen” zijn 5.2.47a, 5.2.78, 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 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 eertse versie van de 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.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 geen zelfstandige kracht van wet. **Alleen als in wetten naar normen wordt verwezen heeft de inhoud van de betreffende normen wèl 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 $20 \times 85 \text{ kg} = 1700 \text{ kg}$ 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 volledige NEN-ISO 7176 norm bestaat uit 24 delen, en beschrijft tal van constructieëisen voor rolstoelen. Deze norm is een zogenaamde “geharmoniseerde norm” die vooral betekenis heeft bij het in de handel mogen brengen van rolstoelen op de Europese markt.

Deel 19 is speciaal gericht op het gebruik van een rolstoel als “vervangende zitplaats” in een voertuig. Deze norm beschrijft de testeisen voor die situatie.

Toepassing van deze norm is overigens **niet** wettelijk verplicht.

In het algemeen hebben normen namelijk geen “kracht van wet”, tenzij er in de relevante wetgeving een “aanwijzing van wet” is opgenomen.

Zo is bijvoorbeeld toepassing van de NEN-ISO 10542 (§ C.2.1) wèl wettelijk verplicht omdat er in de Regeling Voertuigen (bijlage IV, art. 9 lid 1) daarvoor wel een “aanwijzing van wet” staat.

Als de rolstoel door de test is gekomen moeten de plaatsen waaraan de spanbanden worden bevestigd herkenbaar gemaakt worden met stickers met een voorgeschreven model haaksymbool (zie de tekening bij § 2.14). De geteste rolstoelen hebben dan bovendien een zodanige frameconstructie dat er tevens sprake kan zijn van een “vrije gordelloop”.

NB:

Opvallend is dat de normcommissie zèlf het belang van deze norm enigszins “afzwakt” door de slotopmerking in de introductie van de norm.

Die opmerking benadrukt namelijk, dat rolstoelvervoer slechts één van de vele dagelijkse activiteiten van rolstoelgebruikers is “die bijzondere omstandigheden en verwachtingen voor de gebruiker veroorzaken”.

Expliciet wordt vervolgens beschreven dat wanneer de geteste rolstoel wél voldoet aan de eisen uit deze norm, er dan wel degelijk een hogere graad van veiligheid wordt bereikt, maar..... als een rolstoel niet volledig (!) aan de eisen voldoet, dit resultaat géén argument mag 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 een mogelijk iets lagere graad van veiligheid tijdens het vervoer.

Anders gezegd...., ook als een rolstoel niet aan de eisen uit de norm voldoet, mag het vervoeren van de rolstoelgebruiker “om die reden” dus 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 aangenomen worden 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

Uitgaven:

“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

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

Huidige uitgave:

“Code VVR door A.Peters” , V=B, update uitgave 2021/2022:

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 <i>Deze organisatie is inmiddels “opgegaan” in de kennisorganisatie Vilans</i>
NEN	Nederlands Normalisatie-instituut
RDW	Centrum voor Voertuigtechniek en informatie (Dienst Wegverkeer)
RIBS	Rolstoel Inzittenden Beveiligings Systeem
RVV	Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens
V=B	Stichting Vast = Beter
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
VGN	Vereniging Gehandicaptenzorg Nederland
VVR	Veilig Vervoer Rolstoelgebruikers
Wlz	Wet langdurige zorg
Wp2000	Wet personenvervoer 2000
WMO	Wet Maatschappelijke Ondersteuning
Wmo2015	Wet maatschappelijke ondersteuning 2015
WSW	Wet Sociale Werkvoorziening
WVG	Wet Voorzieningen Gehandicapten (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
“Code VVR door A.Peters”	www.codevvr.nl
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 Mobiliteit	www.sociaalfondsmobiliteit.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

