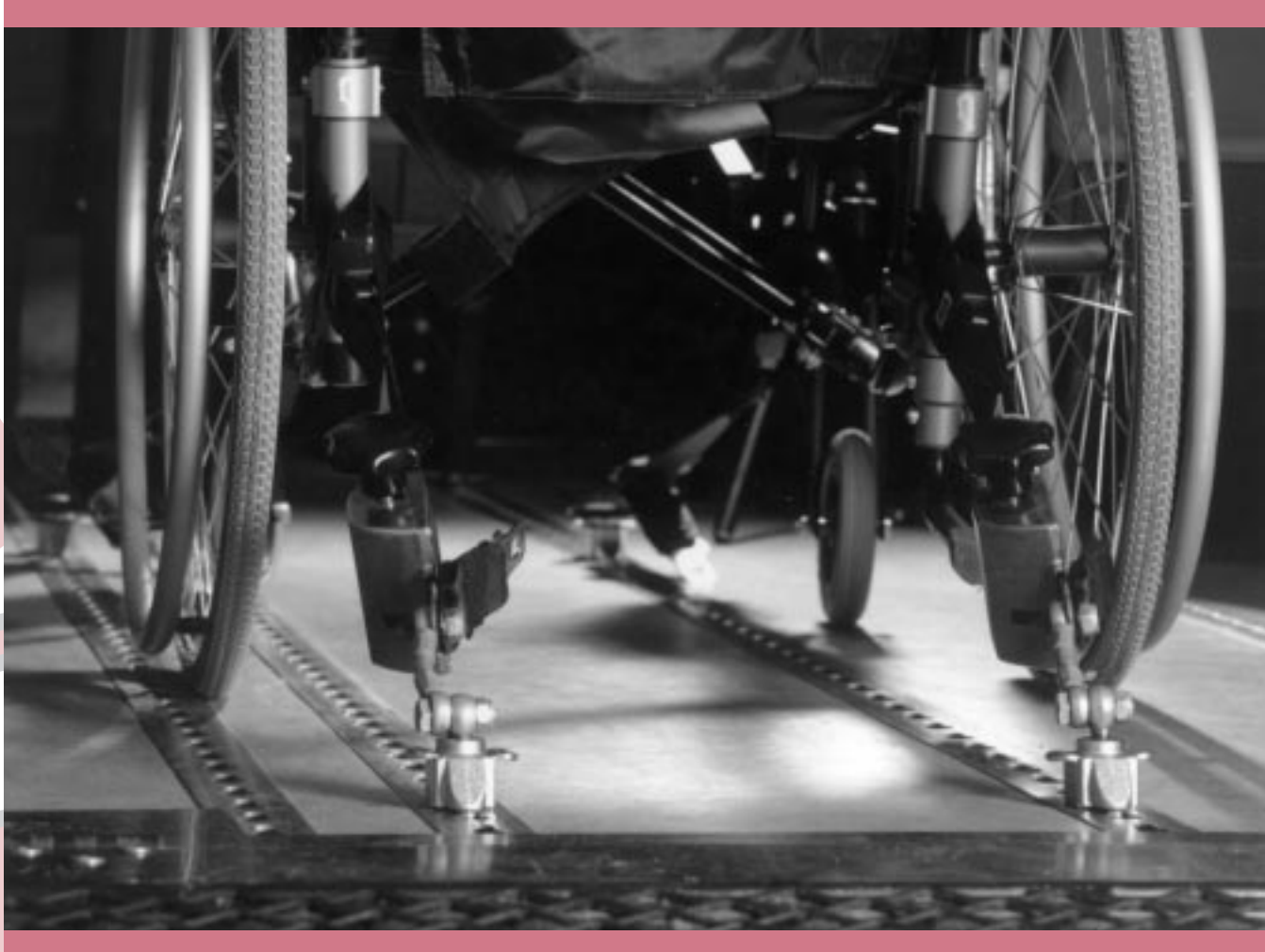


# CODE VEILIG VERVOER ROLSTOELINZITTENDEN







# CODE VEILIG VERVOER ROLSTOELINZITTENDEN

Over het werken volgens de richtlijnen, zoals die zijn opgenomen in deze Code, hebben partijen het voornemen om in december 2001 een Convenant Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden af te sluiten. Wanneer u de convenanttekst niet als bijlage aantreft in deze Code kunt u deze aanvragen bij KBOH. U kunt het tevens als Word-bestand downloaden vanaf [www.kboh.nl](http://www.kboh.nl).

Bij de derde druk van de Code VVR:

Na de eerste druk (juni 1999) en de tweede druk van de Code VVR (januari 2000) is deze derde druk in overeenstemming gebracht met het in december 2001 af te sluiten Convenant Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden.



## INHOUDSOPGAVE

1.	<b>Inleiding</b> . . . . .	7
1.1	Het vervoer van mensen in hun rolstoel. . . . .	7
1.2	De Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden . . . . .	7
1.3	De reikwijdte van de Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden. . . . .	8
1.4	Voor wie is de Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden geschreven? . . . . .	8
1.5	Inhoud en status van de Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden . . . . .	8
1.6	Informatieproducten. . . . .	9
1.7	Samenvatting van de richtlijnen . . . . .	9
2.	<b>Rolstoelinzittenden en begeleiders</b> . . . . .	11
2.1	Inleiding. . . . .	11
2.2	Bestaande randvoorwaarden: wettelijke bepalingen en andere bindende afspraken voor rolstoelinzittenden . . . . .	11
2.3	Richtlijnen voor rolstoelinzittenden . . . . .	11
2.4	Randvoorwaarden: wettelijke bepalingen en andere bindende afspraken voor begeleiders . . . . .	12
2.5	Richtlijnen voor begeleiders. . . . .	13
3.	<b>Aanbesteders/opdrachtgevers van rolstoelinzittendenvervoer en inkopers/verstrekkers van rolstoelen</b> . . . . .	14
3.1	Inleiding. . . . .	14
3.2	Randvoorwaarden: wettelijke bepalingen en andere bindende afspraken . . . . .	14
3.2.1	Wvg . . . . .	15
3.2.2	AWBZ. . . . .	15
3.2.3	ZFW . . . . .	16
3.2.4	WPO, WEC en WVO . . . . .	16
3.3	Richtlijnen voor aanbesteders van vervoer . . . . .	17
3.4	Kwaliteitseisen en toetsingscriteria. . . . .	18
3.5	Richtlijnen voor de aanbesteders van rolstoelen. . . . .	18
4.	<b>Adviseurs</b> . . . . .	19
4.1	Inleiding. . . . .	19
4.2	Randvoorwaarden: wettelijke bepalingen en andere bindende afspraken . . . . .	19
4.2.1	Wvg . . . . .	19
4.2.2	AWBZ. . . . .	20
4.2.3	ZFW . . . . .	20
4.2.4	WBO en ISOVSO . . . . .	21
4.2.5	REA. . . . .	21
4.2.6	WSW . . . . .	21
4.2.7	Besluit Medische Hulpmiddelen . . . . .	21
4.2.8	Overige wetgeving . . . . .	22
4.3	Richtlijnen voor adviseurs. . . . .	22
4.3.1	Onderzoek naar frequentie en randvoorwaarden voor vervoer . . . . .	22
4.3.2	Medisch-ergonomisch onderzoek . . . . .	23
4.3.3	Rolstoel, vastzetsysteem en bevestigingspunten . . . . .	23
4.3.4	Hoofddeunen en veiligheidsgordels . . . . .	23
4.3.5	Werkblad en hulpstukken. . . . .	25
5.	<b>Aanbieders van vervoer: taxibedrijven en zorginstellingen.</b> . . . . .	26
5.1	Inleiding. . . . .	26
5.2	Randvoorwaarden: wettelijke bepalingen en andere bindende afspraken . . . . .	26
5.2.1	Wet Personenvervoer en Besluit Personenvervoer . . . . .	26
5.2.2	Opleidingsvereisten. . . . .	27

5.2.3	Eisen met betrekking tot arbeidsomstandigheden voor de chauffeur . . . . .	27
5.3	Richtlijnen voor aanbieders van vervoer (werkgevers). . . . .	27
5.3.1	Richtlijnen voor de aanschaf en uitrusting van materieel . . . . .	27
5.3.2	Richtlijnen voor beroepshouding, vaardigheden en opleiding chauffeurs . . . . .	28
5.3.3	Richtlijnen voor werkprocessen: de planning en verdeling van de ritten . . . . .	29
5.3.4	Richtlijnen voor te vervoeren soorten rolstoelen. . . . .	29
5.3.5	Richtlijnen over het afsluiten van contracten met aanbesteders . . . . .	29
5.3.6	Kwaliteitscontrole en toetsingscriteria . . . . .	30
<b>6.</b>	<b>Chauffeurs . . . . .</b>	<b>32</b>
6.1	Inleiding. . . . .	32
6.2	Randvoorwaarden: wettelijke bepalingen en andere bindende afspraken . . . . .	32
6.2.1	Wet Personenvervoer en Besluit Personenvervoer . . . . .	32
6.2.2	Opleidingsvereisten. . . . .	33
6.2.3	Eisen met betrekking tot arbeidsomstandigheden. . . . .	33
6.3	Richtlijnen voor chauffeurs. . . . .	33
6.3.1	Richtlijnen voor het materiaal . . . . .	33
6.3.2	Richtlijnen voor beroepshouding, vaardigheden en opleiding. . . . .	33
6.3.3	Richtlijnen voor het werkproces en de planning. . . . .	34
6.3.4	Richtlijnen voor handhaving en controle van de gedragsregels . . . . .	34
6.3.5	Richtlijnen voor; tijdens en na de rit. . . . .	34
6.4	Gedrag bij calamiteiten en dilemma's . . . . .	37
<b>7.</b>	<b>Rolstoelfabrikanten en -importeurs . . . . .</b>	<b>39</b>
7.1	Inleiding. . . . .	39
7.2	Randvoorwaarden: wettelijke bepalingen en andere bindende afspraken . . . . .	39
7.2.1	Besluit Medische Hulpmiddelen. . . . .	39
7.2.2	Wettelijke bepalingen rond productaansprakelijkheid. . . . .	40
7.3	Richtlijnen voor rolstoelfabrikanten en -importeurs . . . . .	40
7.3.1	Richtlijnen bij de ontwikkeling van rolstoelen (rolstoeltypen). . . . .	40
7.3.2	Richtlijnen voor de verkoop van rolstoelen aan verstrekkers en leveranciers. . . . .	42
<b>8.</b>	<b>Fabrikanten en importeurs van Rolstoel Inzittenden Beveiligingssystemen (RIBSen) Carrosseriebouwers en Auto-aanpasbedrijven . . . . .</b>	<b>43</b>
8.1	Inleiding. . . . .	43
8.2	Randvoorwaarden: wettelijke bepalingen en andere bindende afspraken . . . . .	43
8.2.1	Wet Personenvervoer en Besluit Personenvervoer . . . . .	43
8.2.2	Wegenverkeerswet 1994 en Voertuigreglement. . . . .	45
8.3	Richtlijnen voor fabrikanten en importeurs. . . . .	45
8.3.1	Richtlijnen voor de ontwikkeling en aanpassing van RIBSen. . . . .	46
8.3.2	Richtlijnen voor het installeren van het RIBS in een wegvoertuig . . . . .	46
8.3.3	Richtlijnen voor de verkoop van RIBSen aan een vervoersorganisatie . . . . .	46
	<b>Bijlage 1: Uitzonderingsverklaring VVR . . . . .</b>	<b>48</b>
	<b>Bijlage 2: Veiligheidsvoorschriften voor rolstoelgebruikers . . . . .</b>	<b>49</b>
	<b>Bijlage 3: Literatuurlijst. . . . .</b>	<b>51</b>
	<b>Colofon. . . . .</b>	<b>58</b>
	<b>Afkortingenlijst . . . . .</b>	<b>59</b>







# Inleiding

## 1.1 Het vervoer van mensen in hun rolstoel

Permanente rolstoelgebruikers zijn voor hun vervoer aangewezen op vervoermiddelen die toegankelijk zijn voor rolstoelen. Een belangrijk middel van vervoer is de rolstoeltaxi, ook wel multibusje genoemd. Jaarlijks maken naar schatting 175.000 mensen regelmatig gebruik van dit type vervoer\*. Op grond van demografische gegevens en een veranderende visie op zorg en mobiliteit mag aangenomen worden dat dit aantal de komende jaren zal toenemen.

Tijdens het vervoer dient aan een rolstoelinzittende in gelijke mate veiligheid te worden geboden als aan elke andere passagier. KBOH heeft, op oorspronkelijk verzoek van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en in samenwerking met alle betrokken partijen, onderzocht welke randvoorwaarden daarvoor nodig zijn.

## 1.2 De Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden (Code VVR)

Om de veiligheid van rolstoelinzittenden tijdens het vervoer in rolstoeltaxi's te garanderen, is een totaal pakket van maatregelen noodzakelijk:

- de rolstoel als veilig vervoerbaar kunnen worden gekwalificeerd
- de rolstoel moet geschikt zijn om vastgezet te worden in een vervoermiddel
- in het vervoermiddel moet een veilig vastzetsysteem aanwezig zijn
- rolstoel en vastzetsysteem moeten op elkaar aansluiten
- de chauffeur moet met het vastzetsysteem om kunnen gaan
- de chauffeur moet tijd uittrekken om de rolstoel en de inzittende goed vast te zetten
- de rolstoelinzittende moet voor z'n eigen veiligheid weten waar hij op moet letten

enzovoort.

Om dat alles te bewerkstelligen, moeten vele partijen een inspanning leveren. KBOH heeft die partijen in 1997 bij elkaar gebracht om gezamenlijk te komen tot oplossingen. De resultaten van die inspanningen staan in de Code VVR, waarvan de eerste druk verscheen in 1999. In deze code staan, naast de relevante wettelijke bepalingen, richtlijnen die als toetssteen bij kwaliteitszorg en kwaliteitsverbetering van het rolstoelvervoer kunnen worden gebruikt.

Van groot belang is dat het materiaal (de rolstoel, het vastzetsysteem en het voertuig) veilig is. Er zijn op dit gebied allerlei ontwikkelingen gaande. Zo zijn en worden er, in internationaal verband, normen ontwikkeld voor veilig vervoerbare rolstoelen en veilige vastzetsystemen. In nationaal verband werken fabrikanten van rolstoelen en vastzetsystemen, carrosseriebouwers en auto-aanpasbedrijven samen aan de ontwikkeling van veilige producten en een betere afstemming van de verschillende onderdelen op elkaar. Veilig materiaal biedt echter alleen veiligheid als het ook daadwerkelijk en op de juiste wijze wordt gebruikt. De Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden geeft hiervoor richtlijnen.

\* Bron: SWOKA rapport *Consequenties van de toepassing van NEN-norm 2746 voor rolstoelbeveiligingsystemen*, augustus 2000

### **I.3 De reikwijdte van de Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden**

De Code VVR heeft betrekking op het vervoer van mensen in hun rolstoel, in een motorvoertuig dat is ingericht voor het vervoer van maximaal acht personen + chauffeur (t/m ECE categorie M 1). Het openbaar vervoer (trein, tram, bus) valt niet onder de Code VVR, omdat dit type vervoer zijn eigen specifieke aspecten kent. Als rolstoelgebruikers kunnen overstappen of -schuiven naar een autostoel of -bank, moeten zij altijd aangemoedigd worden dit te doen. Vervoer op een autostoel met een veiligheidsgordel om is namelijk hoe dan ook veiliger dan vervoer in een rolstoel.

### **I.4 Voor wie is Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden geschreven?**

De Code VVR is bestemd voor de volgende groepen:

- 1 rolstoelinzittenden en hun begeleiders
- 2 aanbesteders en opdrachtgevers tot vervoer van rolstoelinzittenden (waaronder gemeenten en zorginstellingen)
- 3 technisch en ergonomisch adviseurs van hulpmiddelen en vervoersvoorzieningen
- 4 aanbieders van vervoer (taxibedrijven en zorginstellingen)
- 5 chauffeurs
- 6 fabrikanten en importeurs van rolstoelen
- 7 fabrikanten en importeurs van Rolstoel Inzittenden Beveiligingssystemen (RIBSen) en carrosseriebouwers/auto-aanpasbedrijven.

Voor elke groep staat in de Code VVR een apart hoofdstuk met wettelijke voorschriften en aanvullende richtlijnen. Er is een sterke samenhang tussen de richtlijnen voor de verschillende betrokkenen. Richtlijnen voor de ene partij hebben vaak consequenties voor andere partijen. Daarom wordt regelmatig naar een hoofdstuk voor een andere partij verwezen.

Tot slot is er nog een groep onvermeld gebleven, te weten de bureaus die Europese aanbestedingen begeleiden in opdracht van aanbesteders. Deze bureaus, die bijvoorbeeld bestekken schrijven en gunningsadviezen verstrekken, vervullen een belangrijke rol in het aanbestedingsproces. Zij dienen door aanbesteders van de Code VVR op de hoogte te worden gebracht en de richtlijnen in de bestekken te verwerken. In paragraaf 3.1 komen deze bureaus aan de orde als "(...)derden die betrokken zijn bij de selectie van vervoerders".

### **I.5 Inhoud en status van de Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden**

Behalve wettelijke voorschriften en andere bindende afspraken omvat de Code VVR aanvullende richtlijnen om het vervoer van mensen in hun rolstoel veiliger te maken.

#### **Wettelijke bepalingen en andere bindende afspraken**

De Code VVR geeft een overzicht van relevante wet- en regelgeving aangaande het vervoer van rolstoelinzittenden. Hieraan is iedereen verplicht zich te houden. De wettelijke bepalingen vormen het kader waarbinnen aanvullende richtlijnen zijn opgesteld.

#### **Aanvullende richtlijnen**

De relevante wet- en regelgeving vermeldt slechts minimale basiseisen waaraan partijen zich moeten houden. In brede kring is men het er echter over eens dat er meer nodig is om het vervoer van rolstoelinzittenden veilig of althans zo veilig mogelijk te maken. Daarom hebben partijen in goed overleg aanvullende richtlijnen opgesteld.

## Convenant

De Code VVR kan worden gebruikt als leidraad voor de inrichting van veilig vervoer. Het werken op basis van de richtlijnen is strikt genomen niet wettelijk verplicht. Wel hebben de landelijke vertegenwoordigers van aanbesteders, aanbieders en gebruikers van vervoer het voornemen om in december 2001 het Convenant Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden af te sluiten. Daarin spreken zij met elkaar af dat ze in de komende vijf jaar gezamenlijk zullen toewerken naar een situatie waarin de Code VVR algemeen wordt toegepast. Jaarlijks wordt geëvalueerd welke vorderingen daarbij gemaakt worden.

Het Convenant VVR bestaat uit een integratieconvenant en drie deelconvenanten. In het integratieconvenant verklaren de overheid en de koepels dat zij het eens zijn met de inhoud en de doelstelling van het convenant en gaan zij een aantal algemene inspanningsverplichtingen aan om die doelstelling te bereiken. Het convenant omvat deelconvenanten voor de belangrijkste actoren: Aanbesteders en Aanbieders van vervoer. Uiteraard is het voor het draagvlak van het convenant zinvol dat ook anderen dan de aanbesteders en aanbieders het convenant ondertekenen. Daarvoor dient het deelconvenant Sympathisanten, waarin een aantal gewenste actiepunten is opgenomen. Aan de deelconvenanten zijn registers gekoppeld, waarin afzonderlijke gemeenten, instellingen en bedrijven hun naam kunnen laten opnemen. Zij verklaren daarmee te zullen handelen volgens de Code VVR.

Vanuit het Convenant zullen per jaar streefdoelstellingen worden geformuleerd en een overzicht van te realiseren technische oplossingen, inclusief het daarvoor afgesproken tijdspad.

## 1.6 Informatieproducten

KBOH heeft enkele van de Code VVR afgeleide informatieproducten uitgebracht:

- De brochure 'Veilig vervoer in de rolstoel: dat kan beter'. Deze brochure is speciaal bedoeld voor chauffeurs, passagiers, hulpverleners, adviseurs en in het algemeen mensen die geïnteresseerd zijn in het onderwerp. Er staan veelgestelde vragen in over vervoer van mensen in hun rolstoel met de antwoorden daarop.
- De Checklist Veiligheidsaspecten Rolstoeltaxivervoer; in de vorm van een handzame kaart. Deze checklist kunnen aanbesteders gebruiken bij het opstellen van het programma van eisen/wensen voor de aanbesteding van rolstoelen en rolstoeltaxivervoer.

## 1.7 Samenvatting van de richtlijnen

Voor vergroting van de veiligheid van rolstoelinzittenden tijdens het vervoer is het nodig dat alle betrokken partijen hun bijdrage leveren. Zij doen dat wanneer zij de richtlijnen uit de Code VVR als leidraad hanteren. De richtlijnen voor de verschillende partijen kunnen als volgt worden samengevat.

**Rolstoelinzittenden** moeten over een (veilig) vervoerbare rolstoel beschikken en toestaan dat zowel hun rolstoel als zijzelf naar behoren worden vastgezet. Zij dienen zich aan de veiligheidsvoorschriften en de instructies van de chauffeur houden. *Hulpverleners* moeten rolstoelinzittenden bijstaan in het naleven van die richtlijnen als zij daarbij hulp behoeven. Als mensen in staat zijn om -al dan niet met hulp- over te schuiven op een gewone autostoel met veiligheidsgordel, moeten zij dit altijd doen. Dit blijft de veiligste manier van vervoeren.

**Chauffeurs** moeten veiligheidsprocedures volgen en materialen op de juiste manier gebruiken. Passagiers die kunnen plaatsnemen op een gewone autostoel, sporen zij daartoe aan en indien nodig zijn zij hen daarbij behulpzaam. De lege rolstoel zetten zij als bagage goed vast. Chauffeurs moeten in samenspraak met hun werkgever, rolstoelinzittenden in een niet vervoerbare rolstoel weigeren te vervoeren. Zij zetten zowel de rolstoel als de inzittende vast en benaderen de passagier op een respectvolle manier.

**Aanbieders** van vervoer (taxibedrijven en zorginstellingen) onder verantwoordelijkheid waarvan chauffeurs (als werknemer of vrijwilliger) rolstoelinzittenden vervoeren, moeten zorgen voor veilig materiaal (auto's en vastzetsystemen). Zij stellen chauffeurs in staat tot veilig gedrag. Ze nemen richtlijnen voor veilig rolstoelvervoer in hun huishoudelijk reglement op en stellen hun chauffeurs in staat de nodige opleidingen en trainingen te volgen. Het tijdschema van chauffeurs moet ruim genoeg zijn om veilig te rijden. Aanbieders moeten de navolging van de Code VVR kunnen aantonen tegenover hun opdrachtgevers.

**Aanbesteders** (gemeenten en zorginstellingen) moeten de opdracht tot vervoer gunnen aan de aanbieder die naleving van de richtlijnen uit de Code VVR kan aantonen. De aanbieder maakt die naleving ook financieel mogelijk. Hij ziet erop toe dat de aanbieder zich aan de richtlijnen houdt waaraan hij zich zegt te houden. De aanbestedende partij moet duidelijke veiligheidseisen stellen aan de voertuigen, overig materiaal en chauffeurs. Hij laat de naleving van de eisen aantonen en (laat) dit ook controleren. Aanbesteders van rolstoelen nemen in hun verstrekkingspakket veilig vervoerbare rolstoelen op en zien toe op correcte advisering door adviseurs.

**Adviseurs**, die in samenspraak met de rolstoelinzittende een rolstoel adviseren en een vervoersadvies opstellen, moeten aan permanente rolstoelinzittenden met een vervoersbehoefte een veilig vervoerbare rolstoel adviseren. Zij lichten hun cliënten goed voor over de consequenties van de rolstoelkeuze. Ook bij advisering over aanpassingen aan de rolstoel nemen zij de richtlijnen voor veilig vervoer in acht.

**Rolstoelfabrikanten** moeten voorrang geven aan het ontwikkelen van veilig vervoerbare rolstoelen met gemarkeerde bevestigingspunten waaraan de rolstoel tijdens vervoer moet worden vastgezet. Door duidelijke productinformatie en gebruiksaanwijzingen bevorderen zij het veilig gebruik van de rolstoel in combinatie met een veilig vastzetsysteem.

**Carrosserie-en autoaanpasbedrijven** moeten zich op de hoogte stellen van de nieuwste veiligheidsrichtlijnen en deze toepassen bij de aanpassing van voertuigen voor rolstoelvervoer.

**Fabrikanten en importeurs van Rolstoel Inzittende Beveiliging Systemen** moeten voorrang geven aan het ontwikkelen van veilige vastzetsystemen. Door duidelijke productinformatie en gebruiksaanwijzingen bevorderen zij een veilig gebruik van het vastzetsysteem in combinatie met een veilig vervoerbare rolstoel.

Een overzicht van rolstoeltypen (niet vervoerbaar, niet veilig vervoerbaar, vastzetbaar en veilig vervoerbaar) vindt u in hoofdstuk 7 en in bijlage 2.

# Rolstoelinzittenden en begeleiders

## 2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk is bestemd voor mensen die in hun rolstoel moeten reizen en de mensen die hen tijdens het vervoer begeleiden. Het beschrijft de wettelijke bepalingen en aanvullende richtlijnen die rolstoelinzittenden moeten navolgen om hun vervoer veiliger te maken. Het begrip rolstoelinzittende is in deze Code VVR afgebakend tot de rolstoelgebruiker die permanent een rolstoel nodig heeft en er volledig van afhankelijk is. De permanente rolstoelgebruiker kan dus niet overschrijven (geen transfer maken) naar een autostoel of bank, of kan niet zittend op een autostoel worden vervoerd. Incidentele rolstoelgebruikers zijn, in tegenstelling tot permanente rolstoelgebruikers, wel in staat gebruik te maken van een autostoel. Tot deze categorie horen ook de scootmobielgebruikers.

Daarnaast is dit hoofdstuk bedoeld voor hulpverleners die rolstoelinzittenden begeleiden tijdens het vervoer. Zij moeten hun cliënten indien nodig bijstaan en hun verplichtingen waarmaken als zij daar zelf vanwege hun handicap niet toe in staat zijn. Soms is de noodzaak van begeleiding aangegeven in de vervoersovereenkomst en mag zonder begeleiding geen vervoer plaatsvinden. Hulpverleners begeleiden rolstoelinzittenden bij het vervoer als rolstoelinzittenden zodanig beperkt zijn dat zij niet zonder zorg en begeleiding kunnen worden vervoerd en de chauffeur de benodigde hulp niet kan verlenen. Het gaat om:

- hulpverleners in dienst van zorginstellingen zoals verzorgings- en verpleeghuizen;
- vrijwilligers bij zorginstellingen of vrijwilligersorganisaties;
- partners, ouders, kinderen, vrienden of anderen.

## 2.2 Randvoorwaarden: wettelijke bepalingen en andere bindende afspraken

In de volgende hoofdstukken staan de meeste wettelijke bepalingen voor de vergoeding van hulpmiddelen, verzorging of behandeling van rolstoelinzittenden. De voorwaarden voor een vervoersvoorziening staan beschreven in hoofdstuk 3. De bepalingen ten aanzien van de wegen- en verkeerswetgeving gelden ook voor rolstoelinzittenden. Voor hen gelden de regels voor passagiers. De chauffeur/vervoerder is in principe verantwoordelijk voor passagiers tijdens de rit en tijdens het in- en uitstappen.

## 2.3 Richtlijnen voor rolstoelinzittenden

Rolstoelinzittenden kunnen aan hun eigen veiligheid bijdragen door op de hoogte te zijn van de veiligheidsvoorschriften bij vervoer en de gebruiksmogelijkheden van hun rolstoel.

### Keuze rolstoel en consequenties

Om zittend in de rolstoel veilig vervoerd te kunnen worden, dient een rolstoelgebruiker te beschikken over een veilig vervoerbare rolstoel. Een overzicht van rolstoeltypen vindt u in hoofdstuk 7 en in bijlage 2.

Een advies over de aanschaf van een rolstoel wordt uitgebracht door een adviseur (zie hoofdstuk 3). De adviseur stelt dit advies op in overleg met de gehandicapte of diens vertegenwoordiger.

Bij de keuze van de rolstoel moet worden nagegaan of de cliënt gebruik wil maken van vervoer in een auto of taxibus en of dit voor hem of haar een geschikte vorm van vervoer is. Als dat het geval is, moet er worden gekozen voor een veilig vervoerbare rolstoel. Indien een rolstoelinzittende over meer dan één rolstoel beschikt, bijvoorbeeld in het geval dat een veilig vervoerbare rolstoel betekent dat deze het functioneren van de inzittende in het leven van alle dag belemmert, dan dient een veilig vervoerbare rolstoel te worden gebruikt tijdens het vervoer. Als de rolstoelinzittende in een niet (veilig) vervoerbare rolstoel zit, moet hij accepteren dat hij omwille van de veiligheid niet wordt vervoerd. In zeer exceptionele situaties kan een uitzonderingsverklaring worden opgesteld (zie bijlage 1).

#### **Op de hoogte zijn van veiligheidsprocedures**

De rolstoelinzittende of begeleider moet weten dat zowel de rolstoel als de inzittende op de voorgeschreven wijze (zie 6.3.5) moet worden vastgezet tijdens het vervoer. Ook is bekend dat men over een veilig vervoerbare rolstoel moet beschikken.

#### **Mogelijkheden en beperkingen**

De rolstoelpassagier of de begeleider moet kunnen aangeven wie hij is en wat zijn reisbestemming is. Zonodig kan hierbij een communicatiehulpmiddel gebruikt worden. Passagiers dienen zich zodanig te (kunnen) gedragen dat medepassagiers hiervan geen onevenredige hinder ondervinden. Niet begeleide rolstoelinzittenden dienen voldoende veiligheidsbesef te hebben voor de gekozen vorm van vervoer.

De rolstoelpassagier of de begeleider dient aan te geven of er functiestoornissen zijn die voor het wegvervoer of tijdens het vastzetten van de rolstoelinzittende of de rolstoel van belang zijn. Van de chauffeur mag aangepast rijgedrag worden verwacht voor zover het verkeer dat toelaat.

De rolstoelinzittende moet, eventueel met hulp van rolstoelaanpassingen, over voldoende balans beschikken om zelfstandig te kunnen blijven zitten. Wanneer hij of zij op prikkels van buitenaf reageert met heftige, extreme bewegingen, kunnen extra maatregelen noodzakelijk zijn. Lichamelijke beperkingen, zoals incontinentie en het gebruik van opvangmiddelen moet worden aangegeven voorzover dit van belang is in verband met het gebruik van bepaalde vastzetsystemen of veiligheidsgordels.

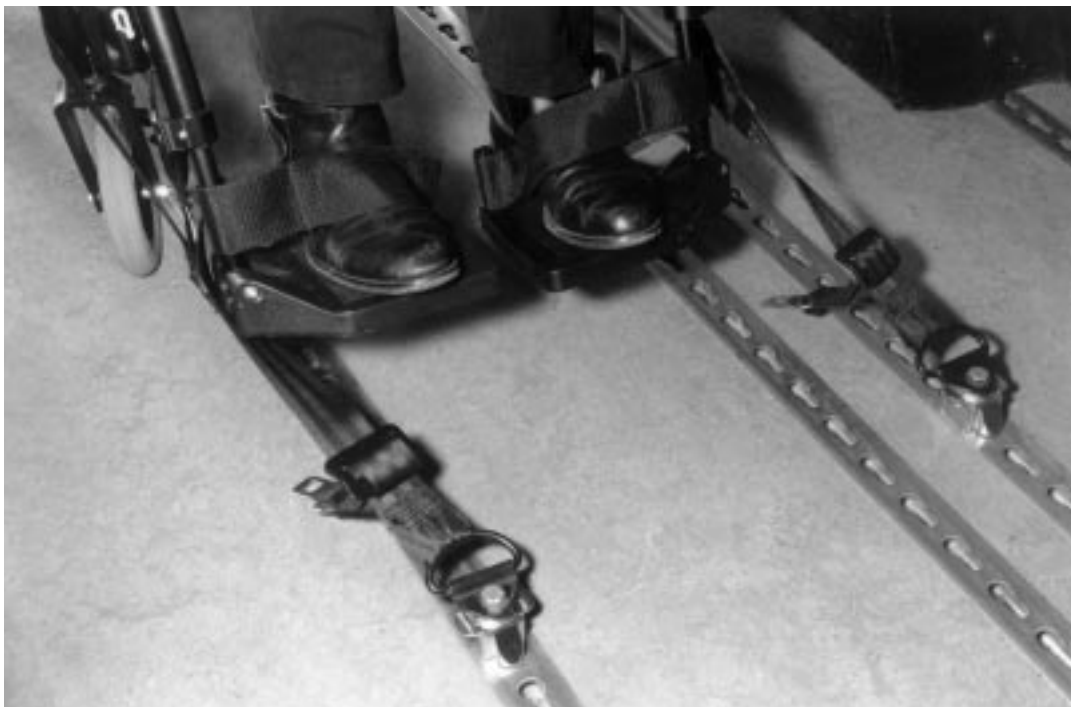
## **2.4 Randvoorwaarden: wettelijke bepalingen en andere bindende afspraken**

Er zijn geen wettelijke bepalingen voor begeleiders. Sommige vrijwilligersorganisaties en instellingen hebben vastgelegd hoe men moet omgaan met persoonlijke gegevens en hoe te handelen bij calamiteiten. Ook zijn er soms richtlijnen opgenomen in het kwaliteitssysteem van de instelling.

## 2.5 Richtlijnen voor begeleiders

Van hulpverleners die rolstoelzittenden begeleiden bij collectief besloten vervoer wordt verwacht dat zij:

- op de hoogte zijn van de richtlijnen die gelden voor het vervoer van rolstoelzittenden;
- rolstoelzittenden juiste informatie verstrekken over de richtlijnen en hen bijstaan bij het naleven ervan (bijvoorbeeld als zij worden vastgezet);
- zo veel mogelijk de opvattingen van rolstoelzittenden respecteren;
- over de medische beperkingen van rolstoelzittenden de geheimhoudingsplicht in acht nemen tegenover derden;
- de rolstoelzittende met respect en toewijding tegemoet treden, ongeacht diens sociale en economische status, opleiding, cultuur, ras, sekse, levensovertuiging, leeftijd of handicap;
- de belangen van de rolstoelzittende behartigen zonder de belangen van de chauffeur of de verkeersveiligheid te negeren; bij groepsvervoer dient er voldoende overwicht op de groepsleden te zijn om ongewenst gedrag te voorkomen;
- beschikken over voldoende hulpmiddelen en kennis en deze kunnen toepassen om de rolstoelzittende tijdens het vervoer behulpzaam te zijn.



# Aanbesteders/opdrachtgevers van rolstoelinzittendenvervoer en inkopers/verstrekkers van rolstoelen

## 3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk is zowel bestemd voor partijen die vervoer van rolstoelinzittenden aanbesteden en opdracht tot vervoer verlenen, als voor de partijen die rolstoelen inkopen en verstrekken.

Bij het aanbesteden van en opdracht geven tot vervoer kunnen de volgende partijen betrokken zijn:

- gemeenten of provincies
- zorginstellingen: verzorgings- en verpleeghuizen (taxivervoer en/ of eigen vervoer);
- vrijwilligersorganisaties die (ook) vervoer van rolstoelinzittenden bieden (al of niet gesubsidieerd door gemeenten, instellingen of via donaties);
- ziektekostenverzekeraars voor zover het gaat om zittend ziekenvervoer;
- derden die betrokken zijn bij de selectie van vervoerders

Voor het veilig vervoer van rolstoelinzittenden is niet alleen het vervoer zelf, maar ook de kwaliteit van de rolstoelen belangrijk. Vaak zijn de aanbesteders van vervoer ook de verstrekkers van de rolstoelen.

Het komt voor dat een zorginstelling zelf het vervoer van de bewoners ter hand neemt en dan zowel aanbesteder als aanbieder is. In dat geval is de laatste 'rol' de belangrijkste. Immers, het ligt dan in de invloedssfeer van de instelling om zelf de maatregelen te treffen zoals die zijn opgenomen in hoofdstuk 5: Aanbieders. Worden voertuigen door de instelling bij derden gehuurd, dan is de zorginstelling weer aanbesteder.

Het eerste deel van dit hoofdstuk richt zich op de aanbesteding van het vervoer; het tweede deel op het verstrekken van rolstoelen.

## 3.2 Randvoorwaarden: wettelijke bepalingen en andere bindende afspraken

De wettelijke randvoorwaarden of andere bindende afspraken waar aanbesteders aan gehouden zijn, vormen het kader voor de richtlijnen die in paragraaf 3.3 staan. Omdat er diverse soorten aanbesteders kunnen worden onderscheiden, zijn ook de wettelijke kaders verschillend. Zo vormt voor gemeenten de Wet voorzieningen gehandicapten (Wvg) het belangrijkste kader voor het aanbesteden van vervoer en het verstrekken van rolstoelen. In het kader van de Wvg wordt ook het sociaal vervoer van bewoners van AWBZ instellingen uitgevoerd.

Voor het zittend ziekenvervoer en het vervoer dat verpleeg- en verzorgingshuizen regelen zijn de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten en de Ziekenfondswet de wettelijke kaders.

Onderstaand worden genoemde kaders geschetst.



### 3.2.1 Wvg

De Wet voorzieningen gehandicapten, Stb. 1993, 545 (laatstelijk gewijzigd 24-12-'97, Stb.789) is een kaderwet die gemeentebesturen een zorgplicht oplegt voor het verlenen van woonvoorzieningen, vervoersvoorzieningen en rolstoelen aan gehandicapten, ten behoeve van de deelneming aan het maatschappelijk verkeer (artikel 2, lid 1). Het gemeentebestuur dient verantwoorde voorzieningen aan te bieden (artikel 3). Dat houdt in dat voorzieningen doeltreffend, doelmatig en cliëntgericht moeten worden verleend. Anderzijds dient men te zoeken naar de *goedkoopst adequate voorziening*. Het gemeentelijke uitvoeringsbeleid dient vastgelegd te worden in een verordening. Verschillen in uitvoering tussen gemeenten zijn daarbij mogelijk en toegestaan. Zo'n verordening bevat onder andere regels met betrekking tot (artikel 5):

- de gevallen en de vorm waarin voorzieningen kunnen worden verleend;
- de hoogte van de financiële tegemoetkoming;
- de procedure met betrekking tot de toekenning, de herziening, de beëindiging en de terugvordering van voorzieningen, daaronder begrepen het inwinnen van deskundigenadvies en het vaststellen van de eisen waaraan dit advies dient te voldoen.

#### Regeling Sociaal Vervoer AWBZ-instellingen (Stcrt. 1995, 226)

Deze regeling vervangt de eerdere "Regeling afbakening Wvg/AWBZ". In de huidige regeling is aan de gemeentebesturen via de Wvg de zorgplicht opgedragen (artikel 1, lid 1 en 2) voor verlening van vervoersvoorzieningen en rolstoelen aan gehandicapten die verblijven in een aantal met name genoemde AWBZ-erkende instellingen als deze gehandicapten een zelfstandige vervoersbehoefte hebben.

#### Wvg vervoer

De doelgroep van het vervoer in het kader van de Wvg zijn de gehandicapte inwoners van een gemeente. De wet en daaruit voortvloeiende regelingen stellen geen specifieke (kwaliteits)eisen aan het vervoer. Gemeenten kunnen zulke eisen wel stellen op grond van een verordening. Het vervoer in het kader van de Wvg wordt vooral verzorgd door taxivervoerbedrijven. Het taxivervoer valt primair binnen het regime van het Besluit personenvervoer dat de mogelijkheid geeft om eisen aan het taxivervoer te stellen (zie hoofdstuk 5: Aanbieders).

### 3.2.2 AWBZ

De Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten, Stb. 1967, 617 (laatstelijk gewijzigd 17-12-1997, Stb. 1997, 660) is een volksverzekering tegen bijzondere ziektekosten. Verzekerden hebben aanspraak op zorg ter voorkoming van ziekten en ter voorziening in hun geneeskundige behandeling, verpleging en verzorging (artikel 6, lid 1). Onder de verzekerde zorg vallen ook voorzieningen. In de wet zelf is niet uitputtend geregeld welke voorzieningen onder de werkingssfeer vallen. De uitvoerende organen, waaronder de ziekenfondsen en ziektekostenverzekeraars, bepalen bij reglement in welke vorm de zorg wordt verleend (artikel 6, lid 2).

#### Besluit zorgaanspraken bijzondere ziektekostenverzekering, Stb. 1991, 590 (laatstelijk gewijzigd 7-11-1997, Stb. 1997, 530)

Voor het vervoer van rolstoelinzittenden is het artikel 3, lid 1e in deze regeling van belang. Daarin is aangegeven dat de zorg mede het individueel gebruik van rolstoelen omvat. Over het algemeen zullen de hier bedoelde rolstoelen binnen instellingen (bijv. verpleeghuizen) gebruikt worden. Buitenshuis kan ook, waarbij vervoer per auto of besloten collectief vervoer vaak voorkomt.

## AWBZ-vervoer

Het vervoer dat op grond van de AWBZ wordt gefinancierd, is het vervoer:

- dat past in de behandeling/therapie en behoort tot de intramurale AWBZ-verstrekking;
- naar dagbehandeling in verpleeghuizen en dagopvang in verzorgingshuizen;
- dat door de instelling wordt verzorgd voor recreatieve activiteiten (met eigen bijdrage bewoners).

De bepalingen in deze regelingen zijn vooral gericht op de wijze van vergoeden. Er worden geen eisen gesteld aan de middelen van vervoer. Het vervoer wordt echter vooral verzorgd door taxivervoerbedrijven die onder het regime van het Besluit personenvervoer vallen. Dit biedt de mogelijkheid om eisen aan het taxivervoer te stellen. Voor het vervoer dat in eigen beheer van instellingen wordt verricht, zijn alleen de regels uit de Wegenverkeerswet en het Voertuigreglement van toepassing (zie hoofdstuk 5 en hoofdstuk 8).

### 3.2.3 Ziekenfondswet

Deze wet (Stb. 1986, 347) verzekert de aanspraken op verstrekkingen ter voorziening in geneeskundige verzorging, voor zover met betrekking tot die zorg geen aanspraak bestaat ingevolge de AWBZ (artikel 8, lid 1) \*. In artikel 8, lid 2 wordt bepaald dat aard, inhoud en omvang van de verstrekkingen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur (AMvB) worden bepaald. Hiertoe is het "Verstrekkingenbesluit Ziekenfondsverzekering" vastgesteld.

**Verstrekkingenbesluit Ziekenfondsverzekering** (Stb. 1966 3, laatstelijk gewijzigd 16-12-1997, Stb. 1997, 716)

In dit besluit zijn twee bepalingen van belang. In artikel 15 is bepaald dat bij ministeriële regeling nadere voorwaarden kunnen worden gesteld met betrekking tot te verstrekken hulpmiddelen. Deze voorwaarden zijn gesteld in de 'Regeling Hulpmiddelen 1996', die hierna wordt verduidelijkt. De tweede bepaling betreft artikel 16, lid 1a en 2. Hier staat dat aanspraak bestaat op ziekenvervoer anders dan met een ambulance, waarvoor de Wet ambulancevervoer van kracht is. Dit kan vervoer met een rolstoeltaxi zijn.

- Het Verstrekkingenbesluit Ziekenfondsverzekering is een uitvoeringsbesluit op grond van de Ziekenfondswet en biedt de basis voor het verstrekken van zittend ziekenvervoer aan ziekenfondsverzekerden (geen ambulancevervoer).
- Binnen het Besluit Ziekenvervoer ziekenfondsverzekering 1980 wordt het vervoer gefinancierd dat noodzakelijk is voor de opname in en bij ontslag uit de instelling.
- Beide regelingen zijn voornamelijk gericht op de wijze van vergoeden. Er worden geen eisen gesteld aan de middelen van vervoer.

**Regeling Hulpmiddelen 1996**, Stb. 1995, 229 (laatstelijk gewijzigd 1-7-1999)

Deze regeling geeft onder andere een limitatieve opsomming (artikel 2) van mogelijk te verstrekken hulpmiddelen. Hoewel het merendeel van de genoemde hulpmiddelen niet te maken heeft met gebruik van rolstoelen in combinatie met vervoer, zijn er toch onderdelen die bij de keuze van rolstoelen en het veilig vervoer aan de orde kunnen zijn. Als voorbeeld kan daarbij gedacht worden aan zuurstoffleshouders en beademingsapparatuur. Dit soort apparatuur bevestigd aan de rolstoel heeft invloed op het veiligheidsaspect. Er is dan sprake van individuele aanpassingen.

### 3.2.4 WPO, WEC en WVO

De kaders waarbinnen de gemeenten het leerlingenvervoer moeten uitvoeren zijn verankerd in de Wet op het Primair Onderwijs (WPO), de Wet op de Expertisecentra (WEC) en de Wet op het Voortgezet Onderwijs (WVO). De nadere regelgevende taak is opgedragen aan het gemeentebestuur.

Ten behoeve van de gemeenten heeft de VNG een modelverordening uitgebracht waarin nadere

\* Een bijzondere groep rolstoelgebruikers is de groep bewoners van "Het Dorp" te Arnhem. In artikel 11 is geregeld dat zij hun rolstoelen ontvangen op basis van de AWBZ.

regels zijn vastgelegd. Bij het leerlingenvervoer van lichamelijk gehandicapte kinderen en meervoudig gehandicapte kinderen is regelmatig sprake van vervoer van kinderen in rolstoelen. In het kader van het leerlingenvervoer bestaan geen wettelijke voorschriften voor veilig vervoer van rolstoelinzittenden, maar gemeenten zijn op grond van de wet verplicht 'passend vervoer' aan te bieden.

### 3.3 Richtlijnen voor aanbesteders van vervoer

In onderstaande richtlijnen wordt aangegeven wat aanbesteders moeten doen om te zorgen dat rolstoelinzittenden zo veilig mogelijk worden vervoerd. Aanbesteders zijn een belangrijke partij in het geheel, omdat zij de voorwaarden scheppen waarbinnen andere partijen moeten werken. Aanbesteders kunnen binnen de wettelijke kaders (zie 3.2) zoeken naar ruimte om aanvullende eisen te stellen, opdat het vervoer van rolstoelinzittenden veiliger wordt. Aanbesteders dienen in de bestekvoorwaarden specifiek aandacht te besteden aan de kwaliteitseisen en de kosten die daarmee samenhangen.

#### Richtlijnen bij de aanbesteding van vervoer

- De aanbesteder verlangt van een vervoersorganisatie dat deze maatregelen heeft genomen om rolstoelinzittenden zo veilig mogelijk te vervoeren. Deze maatregelen moeten zowel gericht zijn op de chauffeurs als op het materiaal. De aanbesteder zorgt ervoor dat de aanbiedende partij in de gunning de financiële ruimte krijgt die nodig is om deze veiligheidsmaatregelen te kunnen nemen. Daartoe vraagt hij de aanbieder van vervoer aan te tonen welke prijs is verbonden aan het uitvoeren van de veiligheidsmaatregelen.
- De aanbesteder geeft aan welke categorieën rolstoelen vervoerd dienen te worden (hoofdstuk 7, rolstoelfabrikanten en -importeurs) en welke veilig vervoerbare rolstoelen worden verstrekt aan mensen die van het vervoer gebruik willen maken.
- De aanbesteder ziet toe of laat toezien op de naleving van richtlijnen door aanbieders (hoofdstuk 5) en chauffeurs (hoofdstuk 6). Deze richtlijnen betreffen:
  - vaardigheden en kwaliteiten van de chauffeur (zie 5.3);
  - het weigeren van het vervoeren van rolstoelinzittenden in rolstoelen die daarvoor niet geschikt zijn: inzittenden hiervan dienen een transfer te maken naar een vaste stoel of worden anders niet vervoerd;
  - het toezien op het maken van een transfer naar een vaste stoel door rolstoelinzittenden die hiertoe in staat zijn: mensen die met steun enige stappen kunnen lopen of op een andere wijze in staat zijn een soepele transfer te maken, dienen niet in de rolstoel te worden vervoerd;
  - de vrije ruimte tussen de rolstoelen (zie 8.2.1);
  - de benodigde tijd voor het vastzetten van de rolstoel (zie 5.3.3).
- De aanbesteder ziet toe of laat toezien op de naleving van richtlijnen ten aanzien van het materiaal (zie hoofdstuk 8). Deze richtlijnen betreffen:
  - de uitvoering van voertuigen bestemd voor het vervoer van rolstoelinzittenden;
  - de gehanteerde RIBSen (inclusief de veiligheidsgordels voor rolstoelinzittenden);
  - het gebruik van de aanwezige RIBSen (inclusief veiligheidsgordel voor de rolstoelinzittenden);
  - de aanwezigheid van een opbergruimte voor RIBSen en andere losse hulpmiddelen.
- De aanbesteder dient op te geven van de aanbieder van vervoer de tijd te bieden die nodig is voor het veilig vervoeren van rolstoelinzittenden. Daarbij dient aandacht te zijn voor:
  - de tijd benodigd voor het in- en uitrijden en vastzetten van rolstoelen;
  - de verlenging van de rittijd door aangepast rijgedrag.

- De aanbestedder stelt een klachtenregeling in conform het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht (Awb) of de Wet Klachtrecht Cliënten Zorgsector, waardoor het voor rolstoelinzittenden mogelijk wordt een klacht in te dienen die betrekking heeft op de relatie rechthebbende - bestuursorgaan/zorginstelling. Binnen deze klachtenregeling moet het voor de rolstoelinzittenden mogelijk zijn de klacht bij de aanbestedder of de vervoersorganisatie in te dienen. In het laatste geval zendt de vervoersorganisatie de klacht door aan de aanbestedende partij, welke vervolgens toeziet op de afhandeling door de vervoersorganisatie

### **3.4 Kwaliteitseisen en toetsingscriteria**

- De aanbestedder gunt het contract voor het vervoer van rolstoelinzittenden aan de aanbieder van vervoer die aannemelijk kan maken dat hij een traject volgt om aan bovengenoemde eisen ten aanzien van personeel en materieel te voldoen.
- De aanbestedder ziet er op toe dat de gunninghouder de wettelijke bepalingen naleeft, aanvullende eisen ten aanzien van personeel en materiaal naleeft en het bovengenoemde traject ter invoering van verdere richtlijnen volgt.
- De aanbestedder ontwerpt toetsingscriteria en past deze toe.

### **3.5 Richtlijnen voor de aanbesteders van rolstoelen**

- De aanbestedder ziet toe of laat toezien op de naleving van richtlijnen voor adviseurs (zie 4.3).
- De aanbestedder neemt veilig vervoerbare rolstoelen op in het verstrekkingenpakket (zie hoofdstuk 7 en bijlage 2). Op de rolstoelen moet duidelijk zijn aangegeven waar het RIBS moet worden bevestigd.
- De aanbestedder ziet erop toe dat rolstoelinzittenden die in een auto of taxibus willen worden vervoerd, erover worden geïnformeerd dat:
  - zij over een rolstoel moeten beschikken die veilig vervoerbaar is;
  - aanbieders van vervoer en chauffeurs de richtlijn hebben om het vervoer te weigeren van rolstoelpassagiers die in een niet (veilig) vervoerbare rolstoel zitten;
  - uitzonderingen mogelijk zijn zodat van een niet (veilig) vervoerbare rolstoel gebruik gemaakt kan worden mits dit schriftelijk middels een uitzonderingsverklaring VVR is aangegeven (zie bijlage 1).

# Adviseurs

## 4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk is bestemd voor iedereen die beroepsmatig advies uitbrengt over hulpmiddelen en vervoersoplossingen voor gehandicapten.

Adviseurs zoals in dit hoofdstuk bedoeld, zijn in vele verschillende functies werkzaam. Voorbeelden daarvan zijn:

- ergonomisch adviseurs in dienst van professionele adviesorganisaties als ZVN Advies, gemeenten (afd. Wvg), GGD'en en Regionale Indicatieorganen (RIO's);
- technisch adviseurs / verkoopadviseurs bij de revalidatievakhandel;
- ergotherapeuten/fysiotherapeuten in dienst van revalidatiecentra en andere zorginstellingen of zelfstandig opererend;
- verpleegkundigen werkzaam in of vanuit zorginstellingen of organisaties voor thuiszorg;
- arbeidsdeskundigen bij verzekeringsmaatschappijen en uitvoeringsinstellingen;
- artsen in functies waarbij het adviseren over hulpmiddelen een deel van de taak is;

Het adviseringsproces omvat doorgaans een onderzoek naar de mogelijkheden en beperkingen van de hulpvrager en naar mogelijke hulpmiddelen om de beperkingen op te heffen of te verminderen. Het onderzoek leidt tot een reeks functionele eisen aan een hulpmiddel.

Aan de hand van het programma van eisen wordt, in overleg met de cliënt, uit het beschikbare marktaanbod een keuze gemaakt voor één of meer hulpmiddelen. Iedere adviseur werkt binnen de in hoofdstuk 3 genoemde kaders en wordt geacht een optimale oplossing voor het (vervoers)probleem van de cliënt te adviseren.

## 4.2 Randvoorwaarden: wettelijke bepalingen en andere bindende afspraken

Afhankelijk van hun positie en de positie van de cliënt is de wet- en regelgeving waarmee adviseurs rekening moeten houden bij hun advisering inzake hulpmiddelen verschillend.

Daar waar sprake is van advisering door een verkoopadviseur aan een particuliere cliënt, zijn geen andere dan de gebruikelijke civiele rechtsregels van toepassing. Bij advisering door een verkoopadviseur is er geen onafhankelijke relatie tussen advies en realisatie van het hulpmiddel. Hierna volgt een overzicht van de belangrijkste regels waarmee adviseurs te maken kunnen hebben.

### 4.2.1 Wvg

De Wet voorzieningen gehandicapten, Stb 1993, 545 (laatstelijk gewijzigd 24-12-'97, Stb.789) is een kaderwet die gemeentebesturen een zorgplicht oplegt voor het verlenen aan gehandicapten van woonvoorzieningen, vervoersvoorzieningen en rolstoelen ten behoeve van de deelneming aan het maatschappelijk verkeer (artikel 2, lid 1). Het gemeentebestuur dient verantwoorde voorzieningen aan te bieden (artikel 3), hetgeen inhoudt dat voorzieningen doeltreffend, doelmatig en cliëntgericht

moeten worden verleend. Anderzijds dient men te zoeken naar de goedkoopst adequate voorziening.

Het gemeentelijke uitvoeringsbeleid dient vastgelegd te worden in een verordening. Verschillen in uitvoering tussen gemeenten zijn daarbij mogelijk en toegestaan.

Zo'n verordening bevat onder andere regels met betrekking tot (artikel 5):

- de gevallen en de vorm waarin voorzieningen kunnen worden verleend;
- de hoogte van de financiële tegemoetkoming;
- de procedure met betrekking tot de toekenning, de herziening, de beëindiging en de terugvordering van voorzieningen, daaronder begrepen het inwinnen van deskundigenadvies en de eisen waaraan het advies dient te voldoen.

#### **Regeling Sociaal Vervoer AWBZ-instellingen, Stb. 1995, 226**

Deze regeling vervangt de eerdere "Regeling afbakening Wvg/AWBZ". In de huidige regeling is aan de gemeentebesturen via de WVG de zorgplicht opgedragen (artikel 1, lid 1 en 2) voor verlening van vervoersvoorzieningen en rolstoelen aan gehandicapten die verblijven in een aantal met name genoemde AWBZ-erkende instellingen als deze gehandicapten een zelfstandige vervoersbehoefte hebben.

#### **4.2.2 AWBZ**

De Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten, Stb. 1967, 617 (laatstelijk gewijzigd 17-12-1997, Stb. 199, 660) is een volksverzekering tegen bijzondere ziektekosten. Verzekerden hebben aanspraak op zorg ter voorkoming van ziekten en ter voorziening in hun geneeskundige behandeling, verpleging en verzorging (artikel 6, lid 1). Onder de verzekerde zorg vallen ook voorzieningen. In de wet zelf is niet uitputtend geregeld welke voorzieningen onder de werkingssfeer vallen. De uitvoerende organen, waaronder de ziekenfondsen en ziektekostenverzekeraars bepalen bij reglement in welke vorm de zorg verleend wordt (artikel 6, lid 2).

#### **Besluit zorgaanspraken bijzondere ziektekostenverzekering, Stb. 1991, 590 (laatstelijk gewijzigd 7-11-1997, Stb. 1997, 530)**

Voor het vervoer van rolstoelinzittenden is het artikel 3, lid 1 e in deze regeling van belang, waarin aangegeven is dat de zorg mede het individueel gebruik van rolstoelen omvat. Over het algemeen zullen de hier bedoelde rolstoelen binnen instellingen (bijv. verpleeghuizen) gebruikt worden. Buitenshuis gebruik kan ook. Hierbij komt vervoer per auto of besloten collectief vervoer vaak voor.

#### **4.2.3 Ziekenfondswet**

De Ziekenfondswet, Stb. 1986, 347, verzekert de aanspraak op verstrekkingen ter voorziening in geneeskundige verzorging, voor zover met betrekking tot die zorg geen aanspraak bestaat ingevolge de AWBZ (artikel 8, lid 1) \*. In artikel 8, lid 2 wordt bepaald dat aard, inhoud en omvang van de verstrekkingen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden bepaald. Hiertoe is het "Verstrekkingenbesluit Ziekenfondsverzekering" vastgesteld.

#### **Verstrekkingenbesluit Ziekenfondsverzekering, Stb. 1966, 3 (laatstelijk gewijzigd 16-12-1997, Stb. 1997, 716)**

In dit besluit zijn twee onderdelen van belang. In artikel 15 is bepaald dat bij ministeriële regeling nadere voorwaarden kunnen worden gesteld met betrekking tot te verstrekken hulpmiddelen. Deze voorwaarden zijn gesteld in de Regeling Hulpmiddelen 1996, die hierna wordt verduidelijkt. Het tweede onderdeel betreft artikel 16, lid 1a en 2 dat weergeeft dat aanspraak bestaat op ziekenvervoer anders dan met een ambulance, waarvoor de Wet ambulancevervoer van kracht is. Dit kan vervoer met een rolstoeltaxi zijn.

#### **Regeling hulpmiddelen 1996, Stb. 1995, 229 35 (laatstelijk gewijzigd 1-7-1999)**

Deze regeling geeft onder andere een limitatieve opsomming (artikel 2) van mogelijk te verstrekken hulpmiddelen. Hoewel het merendeel van de genoemde hulpmiddelen niet te maken heeft met gebruik van rolstoelen in combinatie met vervoer per auto, zijn er toch onderdelen die bij de keuze

\* Een bijzondere groep rolstoelgebruikers is de groep bewoners van "Het Dorp" te Arnhem. In artikel 11 is geregeld dat zij hun rolstoelen ontvangen op basis van de AWBZ.

van rolstoelen en het veilig vervoer aan de orde kunnen zijn. Als voorbeeld kan daarbij gedacht worden aan zuurstoffeshouders en beademingsapparatuur. Dit soort apparatuur bevestigd aan de rolstoel heeft invloed op het veiligheidsaspect. Er is dan sprake van individuele aanpassingen.

#### **4.2.4 WPO, WEC en WVO**

De kaders waarbinnen de gemeenten het leerlingenvervoer dienen uit te voeren zijn verankerd in de Wet op het Primair Onderwijs (WPO), de Wet op de Expertisecentra (WEC) en de Wet op het Voortgezet Onderwijs (WVO). De nadere regelgevende taak is opgedragen aan het gemeentebestuur. Ten behoeve van de gemeentebesturen heeft de VNG een modelverordening uitgebracht waarin nadere regels zijn vastgelegd. Bij het leerlingenvervoer van lichamelijke gehandicapte kinderen en meervoudig gehandicapte kinderen is regelmatig sprake van vervoer van kinderen in rolstoelen.

#### **4.2.5 REA**

De Wet op de (Re)integratie Arbeidsgehandicapten, Stb. 1998, 290, is van kracht sinds 1-7-1998. Deze wet beoogt de arbeidskansen van arbeidsgehandicapten te bevorderen. Dit gebeurt vooral door verbetering en uitbreiding van het instrumentarium waarmee arbeidsgehandicapten aan het werk kunnen blijven dan wel aan het werk kunnen komen. Onderdeel van een groot pakket aan instrumenten is de mogelijkheid om voorzieningen toe te kennen die strekken tot behoud, herstel of bevordering van de arbeidsgeschiktheid (artikel 22, lid 1). In dat kader kunnen ook vervoersvoorzieningen verstrekt worden (artikel 31, lid 2a). Met name in deze categorie worden regelmatig bijzondere oplossingen toegepast die de nodige aandacht vereisen als het gaat om veilig vervoer met een rolstoel.

Primair zijn de voorzieningen bedoeld voor de werksituatie, maar wanneer een combinatie van werk- en leefsituatie aan de orde is zullen voorzieningen geheel vanuit de REA verstrekt worden. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van deze wet ligt bij het Landelijk Instituut Sociale Verzekering (LISV). De feitelijke uitvoering is neergelegd bij de uitvoeringsinstellingen (UVI's). Nadere beleidsregels zijn vastgelegd in het Reintegratie-instrumentenbesluit wet REA.

#### **Reintegratie-instrumentenbesluit Wet REA, Stb. 1998, 293**

Dit besluit geeft kaders voor de reïntegratie-instrumenten. Zo geeft artikel 2 aan dat voorzieningen "niet algemeen gebruikelijk" mogen zijn en artikel 6 dat voorzieningen "in overwegende mate op het individu gericht" moeten zijn. Deze uitgangspunten zijn ook van belang bij de keuze van vervoersvoorzieningen.

#### **4.2.6 WSW**

De nieuwe Wet Sociale Werkvoorziening, Stb. 1997, 465, is sinds 1-1-1998 van kracht. Vanuit deze wet kunnen tegemoetkomingen voor vervoerskosten worden vergoed. Deze kosten zijn onderdeel geworden van de Cao voor de Sociale Werkvoorziening. Artikel 29 van die Cao regelt op welke wijze tegemoetkomingen plaats kunnen vinden. Ook binnen deze regeling komt vervoer van rolstoelen voor:

#### **4.2.7 Besluit Medische Hulpmiddelen (BMH)**

Het BMH is op 14 juni 1998 definitief van kracht geworden, Stb. 1995, 243. Het is de Nederlandse uitwerking van de EEG richtlijn 93/42. Dit besluit regelt het in de handel brengen en het toepassen van medische hulpmiddelen. Het besluit stelt regels voor de wijze waarop fabrikanten vastleggen hoe zij aan de "essentiële eisen" voldoen, noodzakelijk om hun producten van een CE markering te mogen voorzien. Behoudens enkele uitzonderingen moeten medische hulpmiddelen zijn voorzien van een CE-markering.

Conform artikel 2 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 ook rolstoelen.

In het BMH is niets geregeld over vervoerbaarheid.

In artikel 1, lid a 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, waarin onder diens verantwoordelijkheid de

specifieke kenmerken zijn aangegeven, en dat bestemd is om uitsluitend door een bepaalde patiënt te worden gebruikt. Deze groep hulpmiddelen mag niet voorzien zijn van een CE-markering. Het onderscheid met de "standaard"-producten wordt derhalve bepaald doordat in gegeven omstandigheden de door de fabrikant vastgelegde kenmerken niet toereikend zijn om aan de noodzakelijke functionele eisen van een hulpmiddel tegemoet te komen. 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 ten aanzien van de bouw van een rolstoel en de wijze waarop deze veilig vervoerd kan worden in een auto (taxibus).

#### **4.2.8 Overige wetgeving**

Binnen de opzet van de Code VVR volstaat het vermelden van de volgende overige wetgeving:

- ABW - Algemene Bijstandwet
- Welzijnswet
- WGBO - Wet op de Geneeskundige Behandelingsovereenkomst \*
- Privacywetgeving
- Wegenverkeerswet, waarin vooral het Voertuigreglement, afdeling invalidervoertuigen en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) 1997 van belang is.
- In het Burgerlijk Wetboek zijn de artikelen 6:185- 6:193 van belang als het gaat om productaansprakelijkheid, contractaansprakelijkheid (art. 6:74 lid 1 BW) en het verrichten van een onrechtmatige daad (art. 6:162 BW).

### **4.3 Richtlijnen voor adviseurs**

Adviseurs hebben een indirecte rol in relatie tot het veilig vervoer van rolstoelinzittenden. Zij maken afwegingen op basis van wettelijke regels en van behoeften van hun cliënten. Om de keuze te beperken maakt een adviseur veelal gebruik van, in overleg met leveranciers en opdrachtgevers, vastgestelde merken en typen hulpmiddelen.

Een vervoersadvies omvat meer dan alleen een rolstoeladvies. Een advies over een rolstoelbus of een vastzetsysteem voor de rolstoel kan ook deel uitmaken van het vervoersadvies. Daaraan voorafgaand dient een indicatie gesteld te worden voor de vorm van vervoer en de noodzakelijke begeleiding.

Wanneer de adviseur de Code VVR als leidraad hanteert, moet dit leiden tot het advies voor een veilig vervoerbare rolstoel aan een cliënt die gebruik maakt van het vervoer. Het is hoe dan ook de taak van de adviseur de rolstoelinzittende voor te lichten over de consequenties van de gemaakte keuzes.

Niet alle adviseurs zullen voldoende technische kennis bezitten om zelfstandig te kunnen beoordelen of rolstoelen geschikt of aanpasbaar zijn. Zij moeten zich laten bijstaan door de juiste deskundigen.

#### **4.3.1 Onderzoek naar de verplaatsingsbehoefte en randvoorwaarden voor vervoer**

De adviseur moet afwegen of er vanwege de vervoersbehoefte eisen gesteld moeten worden aan de rolstoel. Bij een verplaatsingsbehoefte op korte en middellange afstand ligt vervoer met een auto niet voor de hand. Korte afstanden (ca. 250 meter; bijvoorbeeld naar winkels) kunnen worden overbrugd met een handbewogen rolstoel en middellange afstanden (ca. 1500 meter) eventueel met een elektrische scooter (scootmobiel). In het kader van de wet REA en in het kader van het leerlingenvervoer wordt de rolstoelinzittende dagelijks vervoerd. In het kader van de Wvg wordt de rolstoelinzittende met wisselende frequentie vervoerd.

\* Artsen hebben een medisch beroepsgeheim, adviseurs hebben in voorkomende situaties te maken met het "afgeleide" medisch beroepsgeheim.



Ook bij vervoer van of naar AWBZ instellingen kan de verplaatsingsbehoefte van een rolstoelinzittende wisselen: iemand die bijvoorbeeld in eerste instantie dagelijks vervoerd wordt naar en van de dagbehandeling, kan later voor een permanent verblijf worden opgenomen, waardoor het vervoer incidenteel wordt.

#### **Gevolgen voor de selectie van de rolstoel:**

In principe is voor elk gebruik van het collectief vervoer een veilig vervoerbare rolstoel nodig (zie hoofdstuk 7 en bijlage 2). Indien een rolstoelinzittende beschikt over een niet veilig vervoerbare rolstoel, is dat aanleiding tot vervanging. Totdat deze vervanging gerealiseerd is moet de cliënt minimaal over een vastzetbare rolstoel beschikken.

#### **4.3.2 Medisch-ergonomisch onderzoek**

In het medisch-ergonomisch onderzoek beoordeelt de adviseur of de hulpvrager in staat is een transfer te maken naar een taxistoel en of de zitstabiliteit voldoende is. Vanuit veiligheids- en economische overwegingen heeft het gebruik van een vaste zitplaats in een rolstoelbus de voorkeur. Het gebruik van de rolstoel kan dan beperkt worden tot het binnenrijden in de bus, waarna in de bus een transfer gemaakt wordt en de rolstoel wordt ingeklapt en goed vastgezet. Een elektrische scooter (scootmobiel) neemt in zo'n geval extra ruimte in.

Bij de afweging tussen collectief en individueel vervoer wordt tevens onderzocht of er onderweg verzorging nodig is, of er sprake is van verhoogde schokgevoeligheid, of er kans is op insulten, et cetera.

#### **4.3.3 Rolstoel, vastzetsystemen en bevestigingspunten**

Na het onderzoek worden de functionele eisen vastgelegd in een programma van eisen dat gebaseerd is op de mogelijkheden en beperkingen van de hulpvrager. Vervolgens wordt onderzocht welke oplossingen in de markt voldoen aan het programma van eisen en welke gevolgen dit heeft voor de selectie van de rolstoel. Om een rolstoel met inzittende in een rolstoelbus te kunnen plaatsen, dient er voldoende vrije ruimte te zijn onder de voetplaten en dient de rolstoel bij het inrijden van de bus niet te kantelen.

De adviseur selecteert een rolstoel waarvan de fabrikant aangeeft dat deze veilig vervoerbaar is. Op zo'n rolstoel zijn de aangrijpingspunten voor het vastzetsysteem duidelijk gemarkeerd.

Als bevestigingspunten niet aanwezig of niet bruikbaar zijn, dan bestaan er voor sommige rolstoelen adaptatiestukken. Deze adaptatiestukken of aanpasssets maken de rolstoel geschikt voor een bepaald type vastzetsysteem. Het gebruik van een permanent aan de rolstoel bevestigde vastzetklem wordt afgeraden, in het bijzonder bij handbewogen rolstoelen. De rolstoel wordt hierdoor namelijk onnodig verzwaard. Is een rolstoel door zijn afmetingen (bijvoorbeeld sommige kinderrolstoelen) niet te voorzien van een klemsysteem, dan dient de vervoerder een ander systeem toe te passen, bijvoorbeeld een gordelsysteem met spanbanden op vier punten.

Bij elektrische rolstoelen heeft het gebruik van een 4-punts bandensysteem in ieder geval de voorkeur. Gebruik van deze systemen vraagt vaardigheid van de chauffeur en kost meer ruimte in de bus.

Op dit moment (najaar 2001) zijn nog lang niet alle rolstoelen voorzien van standaard bevestigingspunten, waaraan zij met een vastzetsysteem aan het voertuig kunnen worden vastgezet. Hieraan wordt in Europees en nationaal verband wel hard gewerkt. In de rolstoelnorm ISO 7176-19 staat hoe de bevestigingspunten er uit moeten zien en op welke plaats ze behoren te zitten (zie hoofdstuk 7).

#### **4.3.4 Hoofdsteunen en veiligheidsgordels**

Een hoofdsteun van het juiste materiaal met correcte afmetingen en op de goede hoogte bevestigd kan bij aanrijdingen nekletsel en erger voorkomen. Alleen een goedgekeurde veiligheidshoofdsteun is hiervoor geschikt. Deze kan echter aan de meeste typen frames, met name van handbewogen rolstoelen, niet bevestigd worden. Ieder ander type hoofdsteun, bevestigd aan de rugbuizen, kan de rolstoelinzittende of de passagier achter de rolstoel bij een aanrijding ernstig verwonden. Een veilige oplossing van dit probleem is er nog niet. De industrie werkt er hard aan.

Voorlopige richtlijnen:

- Vermijd hoofdsteunen met scherpe delen aan de achterkant;
- Hoofdsteunen die meervoudig instelbaar zijn, wegklapbaar of draaibaar zijn dienen geblokkeerd te kunnen worden tijdens het vervoer.

Een veiligheidshoofdsteun, zoals verplicht in een personenauto, moet voldoen aan de Europese norm voor head restraints (ECE25/17) 78/932/EEC). Bij gebruik aan een rolstoel dienen de bevestigingspunten van de veiligheidshoofdsteun aan de rolstoel te voldoen aan de norm voor seat strength (ECE 17) 74/408/EEC.

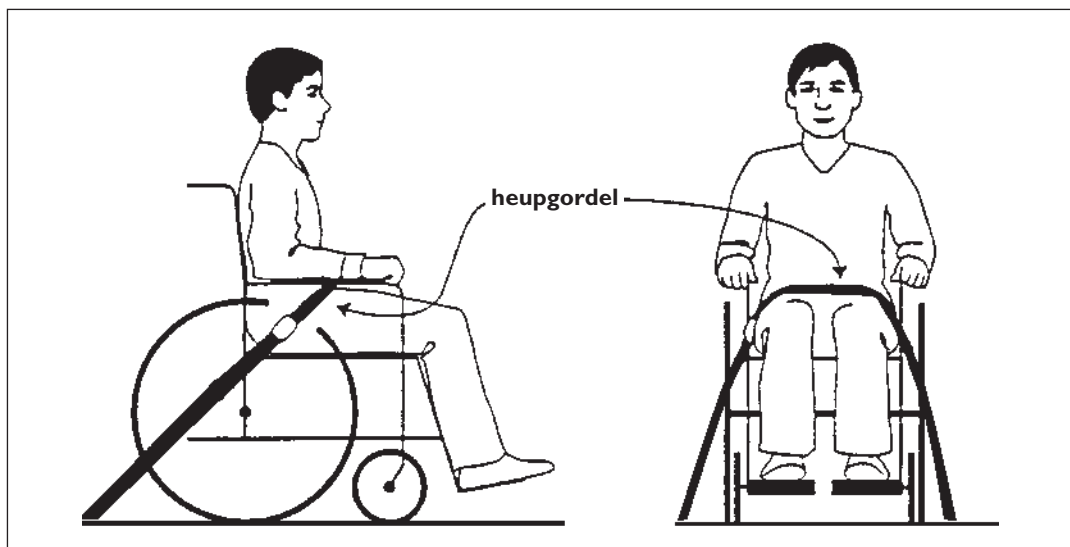
### Gordel en veiligheidsgordel

Als alleen de rolstoel wordt vastgezet maar de inzittende niet, is veilig vervoer nog niet te garanderen. De passagier moet vastgezet worden met een veiligheidsgordel die aan het vastzetsysteem of aan de vloer van de bus vastzit. Alleen een gordel in de stoel die dient voor houdingsondersteuning, is onvoldoende! De beste oplossing is het vastzetten van de rolstoelinzittende met een driepuntsgordel die op voorgeschreven wijze aan de rolstoel is bevestigd. Dit heeft wel consequenties voor de uitvoering van de rolstoel. Op termijn wordt gestreefd naar gebruik van driepuntsgordels voor alle inzittenden in wegvoertuigen. Het derde punt op schouderhoogte moet dan altijd aan het voertuig zijn bevestigd.

Op dit moment is een minimaal veiligheidsniveau bereikbaar met een heupgordel die bevestigd is aan het vastzetsysteem of aan de vloer. Een veilig vastzetsysteem voldoet aan de (ontwerp)norm ISO 10542 (zie hoofdstuk 8). Tijdens het vervoer moet vóór de rolstoel voldoende vrije ruimte aanwezig zijn (zie 5.3.1).

Een veiligheidsgordel dient onder een voorgeschreven hoek en laag op de heup geplaatst te kunnen worden. De veiligheidsgordel mag niet over scherpe delen lopen en niet over de armleuningen. Er moet een eenvoudig bereikbare ruimte zijn ter hoogte van de heup. Rolstoelen met vaste armleuningen en dichte zijpanelen zijn niet geschikt voor gebruik van een veiligheidsgordel. Alleen als de fabrikant van een rolstoel aangeeft dat de rolstoel *geschikt is voor montage van een veiligheidsgordel aan de rolstoel, geschikt voor gebruik in het wegvervoer*, is het gebruik van deze gordel als veiligheidsgordel toegestaan.

Sommige rolstoelinzittenden hebben ook bij gebruik anders dan in het wegvervoer een gordel nodig. Bijvoorbeeld bij het afrijden van stoepen of om in de stoel te blijven zitten bij spierzwakte of bij ongecontroleerde bewegingen. Het gaat hier om houdingscorrectie-gordels. Ze kunnen gebruikt worden in combinatie met veiligheidsgordels, maar ze kunnen een veiligheidsgordel niet vervangen.



### 4.3.5 Werkblad en hulpstukken

#### Werkblad (met middenbesturing)

De voorkeur heeft een rolstoel zonder werkblad. Een werkblad kan, bijvoorbeeld bij plotseling remmen, een gevaarlijke situatie opleveren. Het afnemen van een werkblad heeft sterke voorkeur. Soms is het gebruik van een werkblad echter onontkoombaar, ook tijdens het vervoer. Bij elektrische rolstoelen bijvoorbeeld is het werkblad vaak voorzien van een besturingskast of communicatie-apparatuur.

De buikuitsparing van het werkblad kan voorzien worden van een blok schuimrubber. Dit hulpmiddel wordt individueel gemaakt op maat van de rolstoel en het werkblad. Er zijn geen uitvoeringseisen bekend aan een dergelijk hulpmiddel. Gewenst is toepassing van de ECE /74/60 richtlijn voor schokabsorberende materialen in wegvoertuigen. Het gebruik van een blok schuimrubber is gewenst bij vervoer in het kader van de Wet Personenvervoer, maar in de praktijk is het meenemen ervan vrijwel niet te realiseren.

#### Hulpstukken aan de rolstoel

Bovengenoemde voorstellen zijn gebaseerd op een rolstoel in standaarduitvoering. Als een rolstoel 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.

Elementen voor houdingondersteuning, zoals pelotten en klossen, kunnen letsel veroorzaken bij botsen. Houdingscorrectie heeft echter prioriteit. Soms zijn optimale veiligheidsmaatregelen dus niet te realiseren.

#### Uitvoerbaarheid oplossingen

Een adviseur dient een selectie te maken uit het bestaande aanbod van rolstoelen. Als het niet mogelijk is de optimale oplossing te kiezen, bijvoorbeeld vanwege onvoldoende aanbod, dan zal het vervoersprobleem toch opgelost moeten worden. Als dit leidt tot de keuze van een niet veilig te vervoeren rolstoel-inzittende-combinatie, dan dienen de inzittende, de adviseur, de verstrekker, de aanbieder van vervoer en de chauffeur hiervan op de hoogte te zijn. Om aan te kunnen geven onder welke condities vervoer wel mogelijk is, kan gebruik worden gemaakt van de Uitzonderingsverklaring VVR (zie bijlage 1). Als rolstoelen en vastzetsystemen in de toekomst beter op elkaar afgestemd zijn, zullen uitzonderingen minder noodzakelijk zijn.

# Aanbieders van vervoer: taxibedrijven en zorginstellingen

## 5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk is bestemd voor organisaties die het besloten vervoer verzorgen van permanente rolstoelinzittenden en waarvoor chauffeurs als werknemer of als vrijwilliger werken.

Het hoofdstuk is hiermee gericht op:

- vervoersondernemingen (taxibedrijven) die chauffeurs in dienst hebben die rolstoelinzittenden vervoeren;
- zorginstellingen die chauffeurs in dienst hebben die rolstoelinzittenden vervoeren;
- zorginstellingen en vrijwilligersorganisaties, waarbij vrijwilligers vervoer van rolstoelinzittenden verzorgen;
- derden die vervoer aanbieden.

Het komt voor dat een zorginstelling zelf het vervoer van de bewoners ter hand neemt en dan zowel aanbesteder als aanbieder is. In dat geval is de laatste 'rol' de belangrijkste. Immers, het ligt dan in de invloedssfeer van de instelling om zelf de maatregelen te treffen zoals die zijn opgenomen in dit hoofdstuk. Worden busjes door de instelling bij derden gehuurd, dan is de zorginstelling weer aanbesteder en is hoofdstuk 3 van toepassing.

In de rest van dit hoofdstuk wordt steeds gesproken over 'de aanbieders van vervoer'. De richtlijnen voor chauffeurs en de verantwoordelijkheden van chauffeurs zijn in hoofdstuk 6 omschreven.

## 5.2 Randvoorwaarden: wettelijke bepalingen en andere bindende afspraken

Eerst wordt een overzicht gegeven van de wettelijke bepalingen en andere bindende afspraken waaraan aanbieders van vervoer zich dienen te houden.

### 5.2.1 Wet Personenvervoer en Besluit Personenvervoer

De Wet personenvervoer 2000 (Stb. 2000, 314) is van toepassing op openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer. De Wet personenvervoer (Wp) is een kaderwet die de Minister de mogelijkheid geeft nadere regels te stellen aan vervoerders, bestuurders en materieel.

Veel artikelen uit de Wp worden uitgewerkt in het Besluit personenvervoer 2000 (Bp), Stb 2000, 563 ). Dit besluit geeft o.a. een nadere uitwerking van de vergunningverlening, en geeft nadere regels voor de keuring van bussen en auto's voor het taxivervoer.

Het Bp 2000 geeft aan op welk soort vervoer de Wp 2000 niet van toepassing is. De Wp 2000 is niet van toepassing op het "vervoer met auto's voor eigen rekening en voor eigen 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, lid 1). Voor deze voertuigen gelden echter wel de bepalingen van de Wegenverkeerswet 1994 en het daaruit voortvloeiende Voertuigreglement. In artikel 6 en 7 van de Regeling permanente eisen taxi's (Stcrt 1997, 243, ) wordt aandacht besteed aan het vervoer van rolstoelen. In artikel 6 van de Regeling permanente eisen taxi's wordt aandacht besteed aan liften en oprijplaten. In artikel 7 staat onder meer dat op plaatsen waar rolstoelen kunnen worden bevestigd de bevestigingsmiddelen voor de rolstoelen en de daarbij behorende autogordels aanwezig moeten zijn. De vastzetinrichtingen moeten op de aanwezige bevestigingspunten passend kunnen worden bevestigd. De Regeling permanente eisen taxi's is een uitvoeringsvoorschrift van het voertuigreglement.

De draagplicht van de gordel voor passagiers kan afgeleid worden uit artikel 59 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (Wegenverkeerswet 1994). Paragraaf 2 van hoofdstuk 6 van het Besluit personenvervoer 2000 is speciaal gewijd aan eisen te stellen aan materieel. Artikel 80 lid 1 Bp 2000 geeft aan dat het verboden is een bus of auto in gebruik te nemen, als het voertuig niet is toegelaten tot het verkeer op de weg volgens relevante bepalingen uit de Wegenverkeerswet 1994. Lid 3 van dit artikel geeft aan dat de Minister, onverminderd het bepaalde in de Wegenverkeerswet 1994, de eisen vaststelt waaraan een bus of auto moet voldoen ten behoeve van de afgifte van een kenteken- en keuringsbewijs (het Keuringsreglement).

### 5.2.2 Opleidingsvereisten

De aanbieder van vervoer ziet erop toe dat:

- de chauffeur minimaal een rijbewijs B bezit, voldoende voor het besturen van een auto.

### 5.2.3 Eisen met betrekking tot arbeidsomstandigheden voor de chauffeur

De werkgever ziet erop toe dat de volgende regels met betrekking tot arbeidsomstandigheden worden nageleefd:

- de Europese norm voor chauffeurs over het gewicht dat zij mogen tillen (Manual Handling of Loads);
- het Arbeidstijdenbesluit Vervoer (Stb 1998, 645);
- de ARBO-wetgeving.

## 5.3 Richtlijnen voor aanbieders van vervoer (werkgevers)

De aanvullende richtlijnen zijn primair gericht op aanbieders van vervoer die de veiligheid van hun rolstoelgebonden cliënten willen vergroten. De meeste richtlijnen hebben betrekking op de randvoorwaarden voor veilig vervoer. Zo moeten de aanbieders bijvoorbeeld zorgen voor goed en gekeurd materiaal, goed opgeleide werknemers (chauffeurs, centralisten, onderhoudsmedewerkers, kwaliteitsmanagers), heldere communicatie en begrip bij de medewerkers betrokken bij dit speciale vervoer. De aanbieder moet chauffeurs aannemen die geschikt zijn voor het vervoer van rolstoelpassagiers. Daarnaast hebben de richtlijnen betrekking op de controle en handhaving van de gedragsregels.

### 5.3.1 Richtlijnen voor de aanschaf en uitrusting van materieel

Voor de aanbieder van vervoer is het zaak om de voorwaarden te scheppen waarbinnen chauffeurs zo veilig mogelijk rolstoelinzittenden kunnen vervoeren. Dit betekent dat werkgevers moeten zorgen voor goed en veilig materiaal (vervoermiddel en rolstoelvastzetsysteem). Voor het materiaal bestaan de volgende richtlijnen:

- In het voertuig moet voldoende vrije ruimte tussen de rolstoelen zijn. In de norm NEN 2746 wordt aanbevolen dat elke rolstoel over een ruimte beschikt met een l x b x h van 1250 mm x 700 mm x 1090 mm. Bij vastzetsystemen die een vaste positie van de rolstoel vastleggen, moet een onderlinge steek van 1250 mm. in acht worden genomen.

- In het voertuig moet een vastzetsysteem (RIBS) aanwezig zijn, dat getest is met een rolstoel van 85 kg. en een dummy-inzittende van 75 kg. in een dynamische botsproef bij 50 km/u bij een vertraging van 20 g (grenswaarden uit ISO 10542 1 t/m 5 voor RIBSen en ISO 7176-19 voor rolstoelen).
- In het voertuig moet een gebruiksaanwijzing voor het vastzetsysteem aanwezig zijn.
- De punten waar het vastzetsysteem c.q. de daartoe behorende gordels aan het voertuig bevestigd zijn, moeten minimaal belastbaar zijn met 160 kg. in een dynamische botsproef bij 50 km/u bij een vertraging van 20 g.
- In het voertuig moeten veiligheidsvoorschriften zichtbaar aanwezig zijn voor de chauffeur en de passagier.
- In het voertuig moet informatie over een klachtenprocedure zichtbaar aanwezig zijn.

### 5.3.2 Richtlijnen voor beroepshouding, vaardigheden en opleiding chauffeurs

Veiligheid heeft te maken met het goed gebruik van veiligheidsmiddelen door chauffeurs en met het zo veilig mogelijk rijden. Het gaat er echter ook om dat de rolstoelpassagier een veilig gevoel heeft tijdens een taxirit. Daarvoor is ook de houding en (klant)vriendelijk gedrag van chauffeurs belangrijk. De uitgangspunten en richtlijnen voor chauffeurs staan in hoofdstuk 6.

De aanbieders dienen als werkgevers een goede beroepshouding van chauffeurs te stimuleren, onder meer door hen duidelijk te maken waarom de richtlijnen er zijn. Chauffeurs kunnen immers alleen handelen naar de richtlijnen als zij de achtergronden ervan doorgronden.

Samenvattend:

- de aanbieder van vervoer neemt in zijn rol van werkgever de richtlijnen voor chauffeurs (zie hoofdstuk 6) op in het huishoudelijk reglement;
- de werkgever geeft chauffeurs uitleg over de ratio van de richtlijnen;
- de werkgever ziet toe op naleving van de richtlijnen en ziet erop toe dat chauffeurs werken volgens het huishoudelijk reglement van het taxibedrijf, de zorginstelling of organisatie.

De werkgever dient ervoor te zorgen dat de chauffeurs die rolstoelinzittenden vervoeren op de hoogte worden gehouden van de nieuwste ontwikkelingen op het gebied van veilig rolstoelvervoer. Aanbieders van vervoer zien erop toe dat chauffeurs die rolstoelinzittenden vervoeren over voldoende vaardigheden beschikken en voldoende gekwalificeerd zijn. Zij stellen chauffeurs in staat aanvullende relevante opleidingen te volgen en zien erop toe dat chauffeurs deze opleiding binnen een gestelde periode met goed gevolg afsluiten.

De volgende kwalificaties en vaardigheden zijn gewenst voor veilig vervoer van rolstoelinzittenden en kunnen in aangepaste vorm ook gevolgd worden door personeel uit zorginstellingen:

- basiskennis van het vak taxi-chauffeur (bijvoorbeeld blijkend uit Diploma Taxivervoer) \*
- basiskennis over communicatie en sociale vaardigheden voor chauffeurs (bijvoorbeeld blijkend uit Diploma Taxivervoer);
- vaardigheden: anticiperend en defensief rijgedrag;
- praktische vaardigheden wat betreft het vervoeren van rolstoelgebruikers (bijvoorbeeld blijkend uit Praktijkdiploma CCV Taxivervoer Plus);\*\*

\* Het Diploma Taxivervoer wordt afgenomen door CCV, het examenbureau dat onderdeel uitmaakt van het CBR in Rijswijk. Een cursus die opleidt tot het Diploma Taxivervoer is de Basisopleiding Taxivervoer (CCV-T). Deze theoretische cursus gaat over het vak chauffeur, en over sociale vaardigheden en communicatie voor chauffeurs.

\*\* De Praktijktraining Taxivervoer (CCV-T plus) met als onderdelen anticiperend en defensief rijgedrag leidt op tot het Praktijkdiploma CCV Taxivervoer Plus. Deze training geeft speciale aandacht aan het vervoeren van rolstoelgebruikers.

- het certificaat Levensreddend Handelen voor taxichauffeurs en hartreanimatie.\*
- training voor gevorderden in sociale vaardigheden voor taxivervoer.\*\*

In een opleidingsplan dient de aanbieder van vervoer de termijnen vast te leggen waarbinnen de chauffeurs die rolstoelinzittenden vervoeren de gewenste kwalificaties zullen hebben behaald.

### 5.3.3 Richtlijnen voor werkprocessen: de planning en verdeling van de ritten

Op het punt van de reistijden bestaan er voor dit type vervoer geen eenduidige afspraken of voorschriften. De meeste opdrachtgevers tot Wvg-vervoer nemen in de aanbestedingsvoorwaarden eisen op waaraan de reistijd moet voldoen. Vaak geeft men bij collectief vervoer aan wat de maximale omrijfactor mag zijn voor het vervoer; ook wordt wel de maximumtijd aangegeven waarbinnen het vervoer moet zijn uitgevoerd (komt vooral voor in het leerlingenvervoer). Een aandachtspunt in dit verband is de maximale wachttijd. De meeste deeltaxi-systemen hanteren een marge van 15 minuten voor of na het afgesproken ophaaltijdstip.

- Aanbieders van vervoer dienen normen te ontwikkelen voor rittijden bij vervoer van rolstoelinzittenden. Een rittijd om een veilig vervoerbare rolstoel met inzittende vast te zetten is 60 seconden ((Standard for wheelchairs used as seats in motor vehicles 1997); de rittijd voor inrijden, plaatsen en vastzetten van een rolstoel is in totaal 2'43" (NEA, transportonderzoek en-opleiding).
- De centralist 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 permanente rolstoelinzittende. Deze informatie is ook te vinden in de indicatiestelling van het Wvg-vervoer: De aanbesteder geeft aan welke categorie rolstoel wordt aangeboden: niet vervoerbaar; niet veilig vervoerbaar; vastzetbaar of veilig vervoerbaar. De eerste twee categorieën dienen niet met inzittende vervoerd te worden (zie ook hoofdstuk 7 en bijlage 2).
- Aanbieders van vervoer moeten in het aanbestedingstraject aan de opdrachtgever duidelijk maken hoeveel (financiële) speelruimte nodig is om een rit met voldoende tijd te kunnen plannen.

### 5.3.4 Richtlijnen voor te vervoeren soorten rolstoelen

- De aanbieder van vervoer zorgt ervoor dat bij ritaanname wordt gevraagd welke type rolstoel vervoerd moet worden.
- De aanbieder van vervoer zorgt ervoor dat hij de middelen heeft om gangbare rolstoelen te kunnen vervoeren. De aanbieder kan uitsluitend vastzetbare en veilig vervoerbare rolstoelen met inzittenden vervoeren. Niet (veilig) vervoerbare rolstoelen dienen als bagage te worden vastgezet en vervoerd. De inzittende neemt dan plaats op een autostoel met veiligheidsgordel.

### 5.3.5 Richtlijnen over het 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 door het bedrijf of de organisatie expliciet formuleert.
- De aanbieder van vervoer maakt aan de opdrachtgever duidelijk wat nodig is om daadwerkelijk aan de gestelde kwaliteitseisen te kunnen voldoen. Hij maakt inzichtelijk waaruit zorgvuldig vervoer blijkt en wat dit voor financiële consequenties voor de opdrachtgever heeft.

\* Training hiervoor is onderdeel van cursus Praktijktraining Taxivervoer (CCV-T plus).

\*\* De 'Training Sociale Vaardigheden voor taxi-vervoer' is ontwikkeld voor chauffeurs die al enige ervaring hebben en daardoor in staat zijn de dagelijkse praktijk te herkennen in de rollenspelens tijdens de cursus.

- De aanbieder stimuleert bij de aanbesteder het besef dat ook deze als opdrachtgever zijn verantwoordelijkheden kent en neemt.

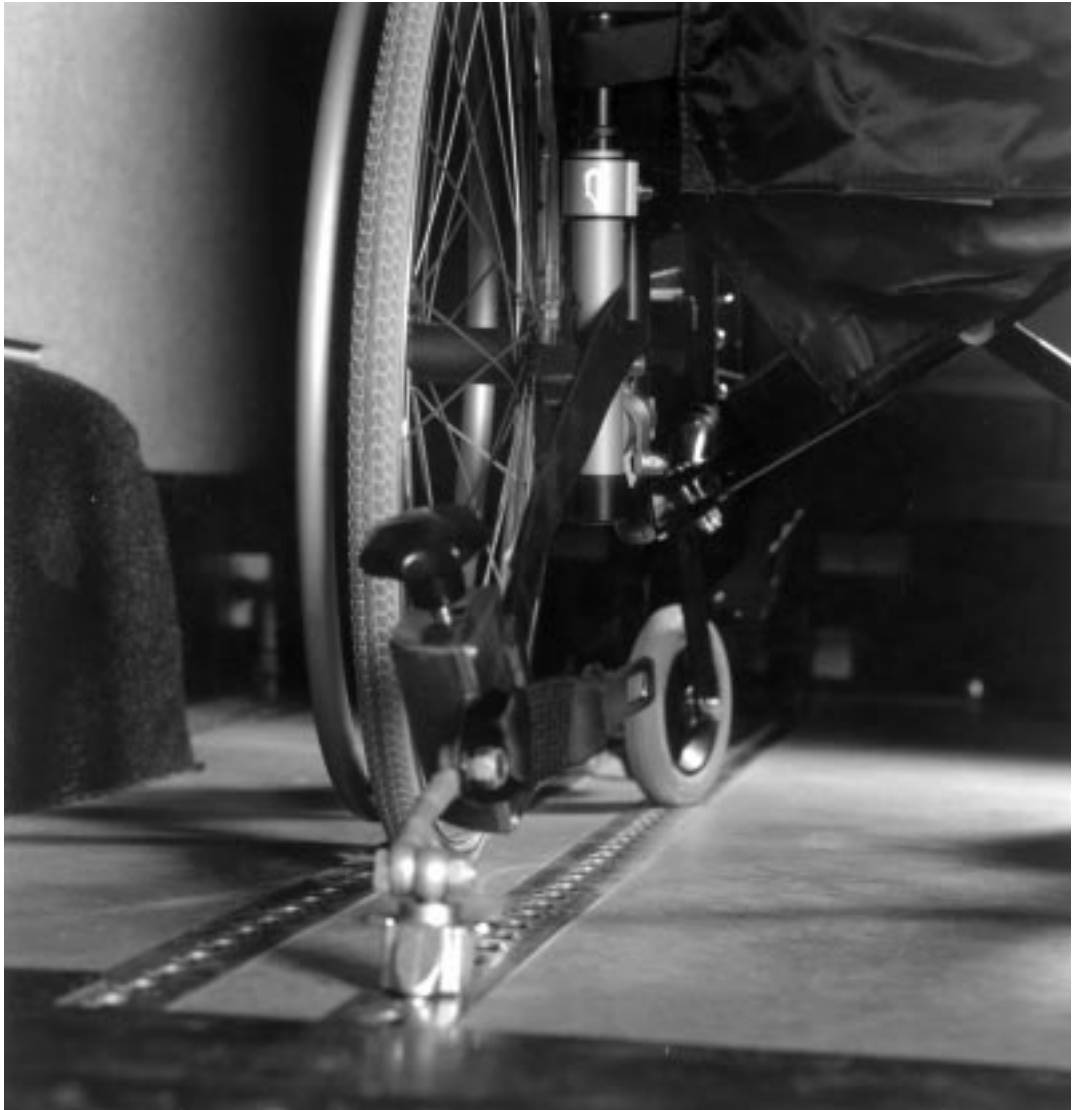
### **5.3.6 Kwaliteitscontrole en toetsingscriteria**

Het bedrijf, de organisatie of de instelling die vervoer aanbiedt is verantwoordelijk voor het controleren van de naleving van de gedragsregels door de chauffeur:

- Het is aan te bevelen dat aanbieders van vervoer de richtlijnen en toetsingscriteria in een kwaliteitssysteem opnemen. Eventueel delegeert de aanbieder het toezicht op het materiaal en op het naleven van de richtlijnen door de chauffeurs en rittenplanner aan een kwaliteitsmanager. Deze functionaris kan ook optreden als vraagbaak voor partijen die het rolstoelvervoer aanbesteden.

- De aanbieder van vervoer publiceert de richtlijnen voor het vervoer en maakt ze in het voertuig zichtbaar voor chauffeurs en passagiers.
- De aanbieder van vervoer stelt een deugdelijke klachtenprocedure in en maakt deze kenbaar, opdat de passagier een eventuele klacht kwijt kan.





# Chauffeurs

## 6.1 Inleiding

Dit hoofdstuk is bestemd voor chauffeurs die mensen in hun rolstoel vervoeren. Het gaat om:

- chauffeurs in dienst van een taxibedrijf;
- chauffeurs die een eenpersoons taxibedrijf hebben;
- chauffeurs in dienst van een zorginstelling;
- vrijwilligers die rolstoelinzittenden vervoeren.

## 6.2 Randvoorwaarden: wettelijke bepalingen en andere bindende afspraken

Eerst wordt een overzicht gegeven van de wettelijke bepalingen en andere bindende afspraken waaraan chauffeurs zich nu reeds dienen te houden.

### 6.2.1 Wet Personenvervoer en Besluit Personenvervoer

De Wet personenvervoer 2000 (Stb. 2000, 314) is van toepassing op openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer. De Wet personenvervoer 2000 (Wp) is een kaderwet die de Minister de mogelijkheid geeft nadere regels te stellen aan vervoerders, bestuurders en materieel.

Veel artikelen uit de Wp 2000 worden uitgewerkt in het Besluit personenvervoer 2000 (Bp), Stb. 2000, 563). Dit besluit geeft o.a. een nadere uitwerking van de vergunningverlening, en geeft nadere regels voor de keuring van bussen en auto's voor het taxivervoer.

Het Bp 2000 geeft aan op welk soort vervoer de Wp 2000 niet van toepassing is. De Wp 2000 is niet van toepassing op het "vervoer met auto's voor eigen rekening en voor eigen 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, lid I). Voor deze voertuigen gelden echter wel de bepalingen van de Wegenverkeerswet 1994 en het daaruit voortvloeiende Voertuigreglement.

In artikel 6 en 7 van de Regeling permanente eisen taxi's (Strct 1997, 243) wordt aandacht besteed aan het vervoer van rolstoelen. In artikel 6 van de Regeling permanente eisen taxi's wordt aandacht besteed aan liften en oprijplaten. In artikel 7 staat onder meer dat op plaatsen waar rolstoelen kunnen worden bevestigd de bevestigingsmiddelen voor de rolstoelen en de daarbij behorende autogordels aanwezig moeten zijn. De vastzetinrichtingen moeten op de aanwezige bevestigingspunten passend kunnen worden bevestigd. De Regeling permanente eisen taxi's is een uitvoeringsvoorschrift van het voertuigreglement.

De draagplicht van de gordel voor passagiers kan afgeleid worden uit artikel 59 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (Wegenverkeerswet 1994). Paragraaf 2 van hoofdstuk 6 van het Besluit personenvervoer 2000 is speciaal gewijd aan eisen te stellen aan materieel. Artikel 80 lid 1 Bp 2000 geeft aan dat het verboden is een bus of auto in gebruik te nemen, als het voertuig niet is toegelaten tot het verkeer op de weg volgens relevante bepalingen uit de Wegenverkeerswet 1994. Lid 3 van dit artikel geeft aan dat de Minister, onverminderd het bepaalde in de Wegenverkeerswet

1994, de eisen vaststelt waaraan een bus of auto moet voldoen ten behoeve van de afgifte van een kenteken- en keuringsbewijs (het Keuringsreglement).

### **6.2.2 Opleidingsvereisten**

De chauffeur moet minimaal een rijbewijs B bezitten, voldoende voor het besturen van een auto.

### **6.2.3 Eisen met betrekking tot arbeidsomstandigheden**

Chauffeurs zijn van de volgende regels op de hoogte:

- de Europese norm over het gewicht dat chauffeurs mogen tillen (Manual Handling of Loads);
- het Arbeidstijdenbesluit Vervoer (Stb 1998, 645);
- de ARBO-wetgeving

## **6.3 Richtlijnen voor chauffeurs**

Hierna volgen aanvullende richtlijnen voor chauffeurs om de veiligheid van het vervoer van rolstoelinzittenden te vergroten.

### **6.3.1 Richtlijnen voor het materiaal**

Het taxibedrijf of de zorginstelling zorgt ervoor dat de Rolstoel Inzittenden Beveiligingssystemen (RIBSen) die in de voertuigen worden gebruikt, voldoen aan de gestelde eisen (zie 5.3.1). De chauffeur controleert niet alleen of de RIBSen compleet zijn maar ook of ze goed functioneren en of de benodigde hulpstukken (juiste maat) beschikbaar zijn. De chauffeur controleert ook de overige onderdelen zoals de lift, de oprijplaat en het voertuig.

### **6.3.2 Richtlijnen voor beroepshouding, vaardigheden en opleiding.**

De volgende richtlijnen hebben te maken met de handelingen die een chauffeur moet verrichten om rolstoelinzittenden veilig te vervoeren, zoals het vastzetten van de rolstoel en een aan de rolstoelpassagier 'aangepast' rijgedrag.

#### **Beroepshouding**

Veiligheid heeft te maken met een goed gebruik van veiligheidsmiddelen door chauffeurs en met zo veilig mogelijk rijden. Het gaat er echter ook om dat de rolstoelinzittende een veilig gevoel heeft tijdens de taxi-rit. Daarvoor is ook de houding en (klant)vriendelijk gedrag van chauffeurs belangrijk. Van chauffeurs die rolstoelinzittenden vervoeren wordt verwacht dat zij:

- op de hoogte zijn van de richtlijnen die gelden voor het vervoer van rolstoelinzittenden;
- rolstoelinzittenden juiste informatie verstrekken over de richtlijnen en hen bijstaan bij het naleven ervan (bijvoorbeeld als zij worden vastgezet);
- rolstoelinzittenden stimuleren om eigen verantwoordelijkheid te dragen;
- zo veel mogelijk de opvattingen van rolstoelinzittenden respecteren;
- slechts met erkenning van de waardigheid van de rolstoelinzittende in diens persoonlijke levenssfeer binnentreden of in direct lichamelijk contact treden;
- over de medische beperkingen van rolstoelinzittenden de geheimhoudingsplicht in acht nemen tegenover derden;
- rolstoelinzittenden met respect en toewijding tegemoet treden ongeacht hun sociale en economische status, opleiding, cultuur, ras, sekse, levensovertuiging, leeftijd of handicap.

### Vaardigheden en opleiding

Chauffeurs die rolstoelpassagiers vervoeren dienen op de hoogte te zijn van de nieuwste ontwikkelingen op het gebied van veilig rolstoelvervoer. Zij beschikken over voldoende vaardigheden en zijn voldoende gekwalificeerd. Chauffeurs zijn bereid om aanvullende relevante opleidingen te volgen en deze opleidingen binnen een gestelde periode met goed gevolg af te sluiten. De gewenste kwalificaties en vaardigheden staan vermeld in hoofdstuk 5.

#### 6.3.3 Richtlijnen voor het werkproces en de planning

Een juiste planning van de ritten is van groot belang. Ten opzichte van het vervoeren van niet-rolstoelgebonden cliënten zijn andere en extra factoren van invloed op de tijd die nodig is om de rit uit te kunnen voeren.

De chauffeur gaat na of hij over voldoende informatie beschikt om de rolstoelpassagier veilig te kunnen vervoeren; hij signaleert eventuele problemen en geeft deze door aan de centrale c.q. de werkgever. De benodigde informatie heeft betrekking op:

- mate van handicap: rolstoelgebonden of in staat een transfer te maken;
- categorie/soort rolstoel die wordt gebruikt;
- aan- of afwezigheid van een begeleider;
- aantal te vervoeren rolstoelcliënten;
- type vervoer; individueel of deeltaxivervoer;
- type voertuig, personenauto of taxibus.

De chauffeur ziet erop toe dat hij voldoende tijd krijgt toegewezen voor het verlenen van assistentie, het vastzetten van de rolstoel en dat de beschikbare rijtijd in overeenstemming is met de aard van de uit te voeren opdracht. Richttijd voor het vastzetten van rolstoel en inzittende is 60 seconden, richttijd voor het inrijden, plaatsen en vastzetten van één rolstoel is totaal 2 minuten en 43 seconden (zie ook 5.3.3).

#### 6.3.4 Richtlijnen voor handhaving en controle van de gedragsregels

De chauffeur dient:

- het huishoudelijk reglement (de protocollen) te kennen en na te leven;
- knelpunten te signaleren en door te geven aan zijn werkgever;
- klanten te informeren;
- naar klachten te luisteren en klanten te wijzen op de klachtenprocedure.

#### 6.3.5 Richtlijnen voor, tijdens en na de rit

Een taxichauffeur dient op een veilige en zo comfortabel mogelijke wijze zijn klanten te vervoeren. Het vervoeren van mensen met een handicap stelt hogere eisen aan de chauffeur en diens beroepshouding. In het huishoudelijk reglement van de vervoersorganisatie wordt ingegaan op die extra eisen. Deze veelal algemeen geformuleerde uitgangspunten vragen voor elke fase van een taxirit om een specifieke vertaling in gedragsregels. Die regels hebben dan ten eerste te maken met de handelingen die een chauffeur moet verrichten om een rolstoelinzittende veilig te vervoeren, zoals het vastzetten van de rolstoel en de inzittende en een aan rolstoelpassagiers aangepast rijgedrag. Maar ze kunnen ook te maken hebben met de opstelling en het gedrag van de chauffeur als hij wordt geconfronteerd met eisen en wensen van rolstoelinzittenden, die strijdig zijn met veiligheidseisen. Veiligheid moet prevaleren.

In het 'Naslagwerk voor cursisten' van de Praktijktraining Taxivervoer staat een groot aantal (gedrags)regels die van belang zijn voor chauffeurs die rolstoelinzittenden vervoeren. In deze Code

VVR is een aantal specifieke regels opgenomen. Voor meer informatie wordt verwezen naar genoemd cursusboek (zie ook 5.3.2).

### Ritvoorbereiding

De chauffeur dient de volgende activiteiten uit te voeren:

- rijklaar-controle voertuig;
- controle documenten;
- controle materialen in het voertuig;
- controle inrichting.

### Kennis over (aantal) rolstoelpassagiers en rolstoeltypen

- De chauffeur moet weten welke passagiers met welke handicap vervoerd gaan worden. Op deze wijze kan hij zich goed voorbereiden op de rit.
- De chauffeur moet weten hoeveel rolstoelpassagiers (met mogelijke begeleiders) hij gaat vervoeren. Hij kan dan bepalen hoeveel vaste stoelen hij kan laten staan en hoeveel vrije ruimte hij in de bus nodig heeft om de rolstoelen vast te kunnen zetten.
- Het is ook van belang dat de chauffeur van tevoren weet welke typen rolstoelen hij gaat vervoeren. Dan weet hij welk vastzetsysteem of welke aanpasset hij nodig heeft. De chauffeur moet hierbij kunnen terugvallen op een overzicht afkomstig van de fabrikanten/importeurs van vastzetsystemen en van rolstoelen. In hoofdstuk 7 en bijlage 2 staan de rolstoeltypen genoemd. In hoofdstuk 8 zijn voorbeelden van vastzetsystemen afgebeeld.
- Bij de ritvoorbereiding hoort ook het plannen van de meest geschikte route. Met name in het gehandicaptenvervoer is het niet zo dat altijd de kortste route gekozen moet worden. Drempels, rotondes, kwaliteit en type bestrating zijn elementen waarmee rekening gehouden moet worden bij het vaststellen van de route.

### Voorrijden en ophalen

- De chauffeur houdt bij het parkeren van het voertuig rekening met de rolstoelcliënt.
- De chauffeur overtuigt zich er van dat hij de juiste cliënt meeneemt. Zeker bij ziekenhuizen of verzorgingshuizen komt het nogal eens voor dat er meerdere mensen op de taxi wachten. Dan is het raadzaam dat de chauffeur zich meldt bij de receptie en daar controleert of hij de juiste persoon meeneemt.
- De chauffeur controleert of de rolstoelpassagier in een vastzetbare of een veilig vervoerbare rolstoel zit. De chauffeur kan dit zien aan de rolstoel, waarop markeringspunten zijn aangebracht die aangeven waar het vastzetsysteem (RIBS) aan de rolstoel moet worden bevestigd. Een overzicht van rolstoeltypen staat in hoofdstuk 7 en in bijlage 2.
- De chauffeur zet ook rolstoelen zonder passagiers erin goed vast. De passagier neemt dan op een vaste stoel in de taxibus plaats en doet een veiligheidsgordel om.
- De chauffeur gaat niet in discussie over de regels die hij toepast. Hij wijst de cliënt slechts vriendelijk maar zakelijk op het belang van de regels met het oog op de veiligheid.

## Instappen/inrijden en vastzetten rolstoel

- Ook als er een begeleider bij de rolstoelpassagier is, blijft de chauffeur verantwoordelijk voor een correcte en veilige wijze van inrijden en vastzetten.
- De chauffeur informeert de rolstoelpassagier over alle handelingen die hij gaat uitvoeren.
- Bij het opduwen op de oprijplaat of -goot let de chauffeur goed op de juiste wijze van duwen in verband met de eigen persoonlijke veiligheid en de veiligheid van de passagier.
- De chauffeur rijdt de rolstoel op voorgeschreven wijze het voertuig in en zet hem ook op de juiste wijze vast. De chauffeur dient hierbij indien mogelijk lichamelijk contact te vermijden.

## Vastzetten inzittende

Indien de rolstoelinzittende geen transfer kan maken naar een gewone autostoel, moet hij op de juiste wijze een veiligheidsgordel gebruiken die gefixeerd wordt aan het vastzetsysteem of de vloer van de bus. Het gebruik van een veiligheidsgordel is verplicht. De veiligheidsgordel dient tussen de armleuningen door te worden aangetrokken, laag op de heup en de sluiting dient aan de zijkant te zitten en gemakkelijk bereikbaar te zijn. Een gordel in de stoel zelf, bedoeld voor houdingsondersteuning of -correctie, kan de veiligheidsgordel beslist niet vervangen.

## Aangepast rijgedrag

- De chauffeur moet voldoende tijd hebben om de rit goed uit te kunnen voeren. De planning is daarvoor maatgevend. Als in de planning onvoldoende rekening is gehouden met de aard van de rit, kiest de chauffeur voor veiligheid en kwaliteit en neemt hij/zij contact op met de centrale.
- Regels voor optrekken, afremmen en snelheid zijn niet eenduidig te geven. Vele factoren zijn hierop van invloed. Bijvoorbeeld: aard van de handicap, type voertuig, soort/kwaliteit wegdek, aanwezigheid van obstakels, weersgesteldheid, overig verkeer, et cetera. In ieder geval dient de chauffeur rustig, dus zonder schokken, op te trekken. Bij het stoppen brengt hij het voertuig geleidelijk tot stilstand en voorkomt hij dat passagiers met een schok naar voren bewegen.
- De chauffeur rijdt anticiperend. Dat betekent dat hij zoveel mogelijk inspeelt op het verkeersbeeld en het rijgedrag van de overige verkeersdeelnemers. Daardoor kan hij het voertuig rustig tot stilstand brengen en noodstops voorkomen. Ook plotselinge bewegingen van het voertuig worden voorkomen. In bochten past hij snelheid en rijstijl aan om het overhellen van passagiers te voorkomen.
- Natuurlijk kan de bestuurder de route niet altijd zelf uitzoeken. Maar als er alternatieven zijn, dan zal de bestuurder de route kiezen die voor de passagiers het meeste comfort biedt. Hij zal dan de voorkeur geven aan:
  - een goed en vlak wegdek (een asfaltweg heeft dus de voorkeur boven klinkers);
  - een voorrangsweg, zodat hij niet steeds voor verkeer van rechts uit een zijstraat hoeft te stoppen;
  - een route zonder verkeersdrempels, omdat de passagiers daar over het algemeen veel hinder van ondervinden.

## Loskoppelen, uitstappen en op plaats van bestemming brengen

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

## 6.4 Gedrag bij calamiteiten en dilemma's

In de cursus voor het Certificaat Levensreddend Handelen en Reanimatie (zie 5.3.2) wordt aandacht besteed aan hoe te handelen bij calamiteiten. Uitgangspunt bij calamiteiten is altijd dat de (persoonlijke) veiligheid voorop staat en vervolgens die dingen moeten worden gedaan die in het belang van de cliënt zijn. Te denken valt aan het inschakelen van de centrale om een vervangende taxi te laten komen, het (laten) doorgeven dat er vertraging is opgetreden, het inschakelen van politie of ambulance et cetera.

Belangrijk aandachtspunt is dat de chauffeur goed communiceert met de cliënt, meldt wat hij wil gaan doen en dat hij de wensen en mogelijkheden met de passagier bespreekt.

### Richtlijnen voor het oplossen van dilemma's

Dilemma's ontstaan meestal 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 navolgt. Dat is niet alleen in het belang van de rolstoelpassagier, maar ook in zijn eigen belang en in het belang van de vervoersorganisatie. Het kan namelijk zijn dat bij een ongeluk de chauffeur of de vervoersorganisatie aansprakelijk wordt gesteld voor het lichamelijke letsel of de materiële schade, als de richtlijnen niet zijn opgevolgd.

De richtlijnen moeten gepubliceerd zijn en behalve bij de chauffeurs en aanbieders van vervoer ook bekend zijn bij rolstoelinzittenden, begeleiders, aanbesteders en adviseurs.







# Rolstoelfabrikanten en -importeurs

## 7.1 Inleiding

Dit hoofdstuk is bestemd voor:

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

## 7.2 Randvoorwaarden: wettelijke bepalingen en andere bindende afspraken

Voor fabrikanten en importeurs van rolstoelen zijn de wettelijke bepalingen van belang waarin (technische) normen verwoord staan die (inter)nationaal zijn afgesproken. Deze wettelijke bepalingen vormen het kader voor de richtlijnen die in paragraaf 7.3 staan.

### 7.2.1 Besluit Medische Hulpmiddelen

Het Besluit Medische Hulpmiddelen (BMH) is 14 juni 1998 definitief van kracht geworden (Stb 1995, 243) en is de Nederlandse uitwerking van de EEG richtlijn 93/42. Dit besluit regelt het in de handel brengen en het toepassen van medische hulpmiddelen. Het besluit stelt regels voor de wijze waarop fabrikanten vastleggen hoe zij aan de "essentiële eisen" voldoen, noodzakelijk om hun producten van een CE-markering te mogen voorzien. Behoudens enkele uitzonderingen moeten medische hulpmiddelen zijn voorzien van een CE-markering.

Conform artikel 2 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 ook rolstoelen. Deze essentiële eisen uit het BMH zijn erg algemeen. Ze leggen het accent op duurzaamheid en technische veiligheid.

Voor hulpmiddelen als rolstoelen mogen fabrikanten zelf vaststellen of het product voldoet aan de essentiële eisen. De fabrikant brengt daarna zelf de CE-markering aan en verklaart daarmee in feite dat het product voldoet aan de regelgeving en de eisen voor het gebruik waarvoor het bedoeld is. De fabrikant moet wel desgevraagd een technisch dossier en een risico-analyse kunnen overleggen bij controle door de overheid.

Omdat voor rolstoelen bovengenoemde eisen erg algemeen zijn gesteld, zijn geharmoniseerde Europese normen opgesteld. Voor rolstoelen zijn dit de normen EN 12 183 en EN 12 184. De enige eisen die in deze normen staan over het vervoer van rolstoelinzittenden hebben betrekking op de informatieverstrekking aan afnemers, te weten:

- EN 12 183: Handbewogen Rolstoelen
  - Artikel 6.5: als de fabrikant aangeeft dat de rolstoel bedoeld is als stoel in een voertuig en dus veilig vastzetbaar is, dan zal de informatie van de fabrikant moeten aangeven welke vastzetsystemen (RIBSen) geschikt zijn om de stoel vast te zetten en waar de aangrijpingspunten op de rolstoel zitten.

- Artikel 8.2: als de fabrikant aangeeft dat de rolstoel als een zitplaats in een motorvoertuig kan worden gebruikt, dan moet in de handleiding het volgende zijn beschreven:
  - 1) de manier waarop de rolstoel en de veiligheidsgordels moeten worden vastgemaakt
  - 2) aanbevelingen over geschikte vastzetsystemen en veiligheidsgordels.
- EN 12 184: Elektrische rolstoelen en scooters:
  - Artikel 7.5: zelfde inhoud als artikel 6.5 EN 12 183.
  - Artikel 10.2: zelfde inhoud als artikel 8.2 EN 12 183.

### 7.2.2 Wettelijke bepalingen rond productaansprakelijkheid

Rolstoelfabrikanten en -importeurs kunnen aansprakelijk worden gesteld als een rolstoelinzittende bij een calamiteit letsel oploopt. De fabrikant of importeur aanvaardt zijn verantwoordelijkheid alleen onder de voorwaarde dat zowel de rolstoelinzittende als de rolstoel goed vastgezet zijn met materialen die voldoen aan de daarvoor geldende eisen en alleen in geval van een standaard rolstoel zonder aanpassingen.

## 7.3 Richtlijnen voor rolstoelfabrikanten en -importeurs

De volgende richtlijnen zijn primair gericht op de fabrikanten en importeurs van rolstoelen en hebben als doel de veiligheid van het vervoer van rolstoelinzittenden te vergroten.

Veilig vervoer van rolstoelinzittenden heeft niet alleen te maken met de manier waarop een rolstoel in een motorvoertuig wordt vastgezet of de wijze waarop een chauffeur rijdt. De sterkte van de rolstoel en de mogelijkheden om een rolstoel te kunnen vastzetten zijn evenzeer bepalend voor veilig vervoer. In dit hoofdstuk staat aan welke technische eisen een veilig vervoerbare rolstoel moet voldoen.

### 7.3.1 Richtlijnen bij de ontwikkeling van rolstoelen

#### GQ-keurmerk

In Nederland bestaat het GQ-keurmerk voor hulpmiddelen (GQ staat voor Guaranteed Quality). Het wordt beheerd door KBOH. GQ-keurmerkeisen gaan uit van de in Europees verband aan hulpmiddelen gestelde eisen (zie 7.2). Als vrijwillig keurmerk dekt GQ aanvullende eisen, daar waar deze in Europese normen ontbreken of van een lager niveau zijn dan in Nederland gewenst wordt. Dit zijn vooral eisen op het gebied van bruikbaarheid en ergonomie.

Wanneer een hulpmiddel voor het GQ keurmerk is goedgekeurd, mag er een keurmerksticker op geplakt worden. Op die sticker staat onder andere het nummer van het keuringsvoorschrift waaronder het product is goedgekeurd. De GQ keuringsvoorschriften sluiten aan bij wensen uit de markt en de stand der techniek. Ze worden regelmatig vernieuwd en van een opvolgend nummer voorzien.

Medio 1999 is het GQ keuringsvoorschrift R 06 geïntroduceerd voor rolstoelen en scootmobielen. Hierin zijn ten eerste de eisen uit de eerder genoemde Europese geharmoniseerde normen EN 12 183 en EN 12 184 opgenomen. Eisen uit het keuringsvoorschrift R 06 relevant voor het vervoer van rolstoelen zijn:

- 7.5GQ I: Indien de rolstoel geschikt is voor vervoer met inzittende, moeten de bevestigingspunten voor het vastzetsysteem op de rolstoel zijn aangegeven en visueel waarneembaar zijn.
- 8.2GQ Ij: In de gebruikershandleiding voor handbewogen rolstoelen dienen gegevens te zijn opgenomen over aanbevelingen en restricties voor het vervoeren van de rolstoel in een ander voertuig, zowel in de laadruimte van een auto als met de gebruiker in de rolstoel. Indien een crashtest wordt uitgevoerd, wordt vermeld conform welke test en bij welk instituut de test is uitgevoerd.
- 10.2GQ Iw: zelfde eisen als in 8.2GQ I, maar dan geldend voor 'elektrisch aangedreven rolstoelen'.

## Overige richtlijnen bij de ontwikkeling van rolstoelen

Rolstoelfabrikanten en importeurs moeten in de handleiding van de rolstoel aangeven hoe de rolstoel met inzittende het veiligst in een motorvoertuig wordt vervoerd en met welk type RIBS de rolstoel vastgezet moet worden. Zij zorgen ervoor dat de rolstoelen die voldoen aan de huidige richtlijnen van vervoerbaarheid, duidelijk herkenbaar zijn in het assortiment. Op dit moment zijn in wettelijke regelingen nog geen vervoerbaarheidseisen vastgesteld voor rolstoelen. Bij het aanpassen van bestaande of het ontwikkelen van nieuwe typen vervoerbare rolstoelen zijn rolstoelfabrikanten erop gericht te voldoen aan de eisen inzake vervoerbaarheid volgens de norm ISO 7176-19.

## Rolstoeltypen

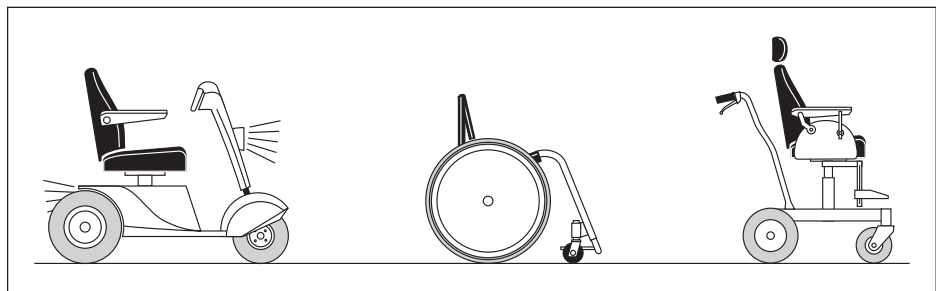
In relatie tot het rolstoeltaxivervoer kunnen de volgende typen rolstoelen onderscheiden worden:

### a. Niet vervoerbaar

Een rolstoel wordt als niet vervoerbaar beschouwd als er geen overeenkomst is met ISO 7176/5, standaard maatvoering rolstoelen. De rolstoel wordt niet in standaard uitvoering gebruikt. In de praktijk is dit bijvoorbeeld een rolstoelonderstel met ligorthese, een zogenaamd rijdend bed.

### b. Niet veilig vervoerbaar

Een rolstoel wordt als niet veilig vervoerbaar beschouwd als er sprake is van aanpassingen aan de standaard rolstoel, het rijgedeelte en zitgedeelte apart zijn uitgevoerd of de frameopbouw onvoldoende mogelijkheden biedt om de rolstoel en de inzittende vast te zetten. In de praktijk zijn dit bijvoorbeeld elektrische scooters (scootmobiel), sportrolstoelen of onderstellen met zitkuip.



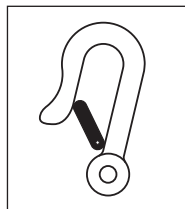
Niet veilig vervoerbare rolstoelen

### c. Vastzetbaar

Een rolstoel wordt als vastzetbaar beschouwd als hij met de meest gangbare RolstoelInzittendenBeveiligingssystemen (RIBSen) kan worden vastgezet (zie afbeelding pag 46)

### d. Veilig vervoerbaar

Een rolstoel wordt als veilig vervoerbaar beschouwd als hij aantoonbaar voldoet aan de eisen uit de norm ISO 7176-19. De rolstoel is dan in een dynamische botsproef getest met een dummy van 75 kg, bij een snelheid van 50 km/u en een vertraging van 20 g.



Op de rolstoel moeten de aangrijpingspunten voor het RIBS duidelijk gemarkeerd zijn door middel van onderstaand 'haak-symbool'. De rolstoel kan in de standaarduitvoering vastgezet worden aan een RIBS dat aantoonbaar voldoet aan de (ontwerp)norm ISO 10542 deel 1 en het van toepassing zijnde deel van 2 t/m 5.

De fabrikant kan door middel van een technisch dossier of een testrapport van een geaccrediteerd testinstituut aangeven of het product aan de normen voldoet. Een rolstoel die voldoet aan de norm ISO 7176-19 wordt ook wel een WUSMV genoemd (Wheelchair for Use as a Seat in a Motorvehicle).

### 7.3.2 Richtlijnen voor de verkoop van rolstoelen aan verstrekkers en leveranciers

- Rolstoelfabrikanten en -importeurs moeten zorgen voor een goede gebruiksaanwijzing bij de rolstoel, om een goed gebruik van de rolstoel te bevorderen.
- In de gebruiksaanwijzing staat aan welke veiligheidsnormen de rolstoel voldoet.
- Bij vastzetbare en veilig vervoerbare rolstoelen vermeldt de rolstoelfabrikant/-importeur in de productomschrijvingen en handleidingen op welke wijze de rolstoel het beste kan worden vastgezet, met een volgens ISO 10542 goedgekeurd RIBS.
- Wanneer nodig wordt de rolstoel afgeleverd met veilige aanpassets voor de bevestiging van het vastzetsysteem aan de rolstoel. Deze aanpassets zijn met de rolstoel meegetest.
- Rolstoelfabrikanten en -importeurs voorzien leveranciers van rolstoelen en hun medewerkers van adequate informatie, opdat zij hun klanten goed kunnen voorlichten over het juiste gebruik van rolstoelen.

# Fabrikanten en importeurs van Rolstoel Inzittenden Beveiligingssystemen (RIBSen), Carrosseriebouwers en auto-aanpasbedrijven

## 8.1 Inleiding

Dit hoofdstuk is bestemd voor:

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

## 8.2 Randvoorwaarden: wettelijke bepalingen en andere bindende afspraken

Twee wetten en uitvoerende besluiten zijn voor RIBS-fabrikanten en -importeurs, maar vooral voor carrosseriebouwers en auto-aanpasbedrijven van belang: de Wet Personenvervoer (WPV) en de Wegenverkeerswet 1994 (WWV) met de daaraan gekoppelde besluiten en regelingen. Hierin vastgelegde eisen (wettelijke bepalingen e.d.) vormen het kader voor de richtlijnen in paragraaf 8.3.

### 8.2.1 Wet Personenvervoer en Besluit Personenvervoer

De Wet personenvervoer 2000 (Stb. 2000, 314) is van toepassing op openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer. De Wet personenvervoer 2000 (Wp) is een kaderwet die de Minister de mogelijkheid geeft nadere regels te stellen aan vervoerders, bestuurders en materieel.

Veel artikelen uit de Wp 2000 worden uitgewerkt in het Besluit personenvervoer 2000 (Bp), Stb 2000, 563). Dit besluit geeft o.a. een nadere uitwerking van de vergunningverlening, en geeft nadere regels voor de keuring van bussen en auto's voor het taxivervoer.

Het Bp 2000 geeft aan op welk soort vervoer de Wp 2000 niet van toepassing is. De Wp 2000 is niet van toepassing op het "vervoer met auto's voor eigen rekening en voor eigen 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, lid 1). Voor deze voertuigen gelden echter wel de bepalingen van de Wegenverkeerswet 1994 en het daaruit voortvloeiende Voertuigreglement.

In artikel 6 en 7 van de Regeling permanente eisen taxi's (Stcrt 1997, 243) wordt aandacht besteed aan het vervoer van rolstoelen. In artikel 6 van de Regeling permanente eisen taxi's wordt aandacht besteed aan liften en oprijplaten. In artikel 7 staat onder meer dat op plaatsen waar rolstoelen kunnen worden bevestigd de bevestigingsmiddelen voor de rolstoelen en de daarbij behorende autogordels aanwezig moeten zijn. De vastzetinrichtingen moeten op de aanwezige bevestigingspunten passend kunnen worden bevestigd. De Regeling permanente eisen taxi's is een uitvoeringsvoorschrift van het voertuigreglement.

De draagplicht van de gordel voor passagiers kan afgeleid worden uit artikel 59 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (Wegenverkeerswet 1994). Paragraaf 2 van hoofdstuk 6 van het Besluit personenvervoer 2000 is speciaal gewijd aan eisen te stellen aan materieel. Artikel 80 lid 1 Bp 2000 geeft aan dat het verboden is een bus of auto in gebruik te nemen, als het voertuig niet is toegelaten tot het verkeer op de weg volgens relevante bepalingen uit de Wegenverkeerswet 1994.

Lid 3 van dit artikel geeft aan dat de Minister, onverminderd het bepaalde in de Wegenverkeerswet 1994, de eisen vaststelt waaraan een bus of auto moet voldoen ten behoeve van de afgifte van een kenteken- en keuringsbewijs (het Keuringsreglement).

### **Regels voor de keuring van auto's voor openbaar en taxivervoer**

Voor een nadere toelichting op de keuring ten behoeve van de toelating van auto's voor openbaar en taxivervoer is een apart keuringsreglement ontworpen met daarin opgenomen keuringseisen. Als een openbaar of taxivervoerbedrijf van plan is met een voertuig rolstoelinzittenden te gaan vervoeren, dan is dit keuringsreglement van toepassing. Het reglement is een nadere uitwerking van de artikelen 159 en 160 van het Besluit Personenvervoer en bevat regels omtrent de aanvraag van een keuring. Zo moet bij de aanvraag een plattegrond van het voertuig worden overlegd. Daarnaast moet vermeld worden:

- het aantal personen dat in de auto mag worden vervoerd op zitplaatsen, rolstoelen of ligplaatsen;
- de beschikbare ruimte voor (o.a.) rolstoelen;
- het merk en type van de aanwezige vastzetinrichting.

### **Keuringseisen relevant voor vervoer rolstoelinzittenden**

Voor specifiek rolstoelvervoer zijn eisen opgenomen over de afmetingen van (bedrijfs)uitgangen. Om deze afmeting te bepalen worden de maten van een testfiguur opgegeven (blok: hoogte 140 cm, breedte 68 cm onder en 50 cm boven, lengte 120 cm).

De maten van deze testfiguur zijn ook van belang voor de vrije ruimte tussen de rolstoelen en afmetingen van de ruimte die de rolstoel zelf mag innemen. Daarnaast worden de afmetingen beschreven van een testfiguur die de bewegingsruimte langs de rolstoelen bepaalt.

Bij het beoordelen van de ruimte die de rolstoel zelf nodig heeft als verschillende rolstoelen in lijn achter elkaar staan, wordt van het beschreven testfiguur een kleinere lengtemaat (110 cm i.p.v. 120 cm) gebruikt; als rolstoelen naast elkaar komen te staan wordt een breedtemaat van 65 cm gehanteerd (i.p.v. 68 cm). Verder is in de keuringseisen opgenomen dat een rolstoelplaats moet zijn uitgerust met een vastzetinrichting om zowel de persoon in de rolstoel als de rolstoel zelf vast te zetten.

De laatste keuringseisen die relevant zijn voor rolstoelinzittendenvervoer gaan over de sterkte, de hellingshoek en de uitvoering van oprijplateaus en -goten:

- De constructie van oprijplaten en -goten moet een belasting van 3000 N 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 120 mm. bedraagt, moeten zijn voorzien van een opstaande rand met een hoogte van minstens 30 mm.
- De oprit moet in gebruiksstand tegen losschieten zijn bevestigd.

### Regeling houdende permanente eisen taxi' s (Regels voor APK-keuringen van taxi' s)

Ter uitvoering van artikel 159 van het Besluit Personenvervoer is opgesteld de "Regeling houdende permanente eisen taxi's" (Stcrt 1997, 243, pag. I 1-12). Deze regeling wordt gehanteerd bij de afgifte van een keuringsbewijs van motorvoertuigen, waarvan het kentekenbewijs deel I onder bijzonderheden vermeldt: "taxi, zie bijlage". In deze bijlage staat aan de hand van een schema aangegeven hoeveel personen op vaste zitplaatsen en in rolstoelen mogen worden vervoerd. In de "Regeling houdende permanente eisen taxi's" is artikel 6 speciaal gewijd aan taxi' s bestemd voor het vervoer van personen in rolstoelen. Het artikel geeft aan dat in de taxi middelen aanwezig moeten zijn om rolstoelen in de taxi te kunnen plaatsen. Deze middelen moeten 'deugdelijk' aan de taxi kunnen worden bevestigd. Op de plaats waar rolstoelen kunnen worden bevestigd moeten de bevestigingsmiddelen voor deze rolstoelen en de daarbij behorende veiligheidsgordels aanwezig zijn. De in de regeling gestelde eisen worden beoordeeld door middel van een visuele controle.

### 8.2.2 Wegenverkeerswet 1994 en Voertuigreglement

Het Voertuigreglement (VR) is een uitwerking (Algemene Maatregel van Bestuur) van de Wegenverkeerswet 1994 (Stb. 1994, 475). In de Wegenverkeerswet 1994 zijn regels opgenomen voor het verkeer op de weg. Op grond van deze wet kunnen o.a. regels worden vastgesteld voor: a) het verzekeren van de veiligheid op de weg en b) het beschermen van weggebruikers en passagiers.

In het Voertuigreglement (Besluit van 16-6-1994, houdende uitvoering van de Wegenverkeerswet 1994; Stb. 1994, 450) zijn o.a. eisen verwoord voor de toelating van motorvoertuigen op de weg, periodieke keuringen, permanente eisen voor voertuigen, wijziging in constructies, ontheffingen en strafbepalingen.

Een algemene bepaling uit het VR is dat alle voertuigen dienen te worden goedgekeurd voor toelating tot het verkeer op de weg. Een belangrijke algemene eis in het VR bij de toelating van voertuigen is dat voertuigen van deugdelijke bouw en inrichting moeten zijn (voor personenauto's: artikel 3.2.2).

Voor het vervoer van rolstoelinzittenden worden veelal aangepaste voertuigen gebruikt. Aan dit soort voertuigen wijdt het VR een apart hoofdstuk. Het belangrijkste artikel binnen dit hoofdstuk is artikel 6.4 lid 3. Dit geeft de mogelijkheid om ten behoeve van het vervoer van invaliden in aangepaste voertuigen af te wijken van bepaalde toelatings- en permanente eisen voor zover noodzakelijk voor "het vervoer van een invalide". Het gaat hier dan om de eisen betreffende spiegels, de inrichting, de sterkte en de bevestiging van naar voren gerichte zitplaatsen, hoofdsteunen en bevestigingspunten voor autogordels. Ook hoeft niet te worden voldaan aan de eisen met betrekking tot stijfheid en deugdelijkheid van de constructie alsmede aan eisen betreffende het weggedrag.

Deze bepaling is in het VR opgenomen omdat voor aangepaste voertuigen geen specifieke regels zijn gesteld. Het is ook ondoenlijk om al deze voertuigen op alle onderdelen te testen. Dit neemt niet weg dat het voertuig door de aanpassingen niet ondeugdelijk mag zijn geworden. Alleen de (standaard) regels kunnen niet worden toegepast. In de keuringspraktijk worden de aanpassingen in voertuigen wel degelijk beoordeeld op deugdelijkheid. In die beoordeling wordt gebruikt gemaakt van bepalingen uit o.a. EU-normen \*. Blijkt het tijdens de keuring onduidelijk of het voertuig nog deugdelijk is, dan worden er proeven genomen.

Geconcludeerd kan worden dat er zowel in de Wegenverkeerswet als in het Voertuigreglement nog geen specifieke regels zijn opgenomen omtrent de inrichting van voertuigen om rolstoelinzittenden te vervoeren. Deze voertuigen moeten wel aan de algemene bepalingen voldoen.

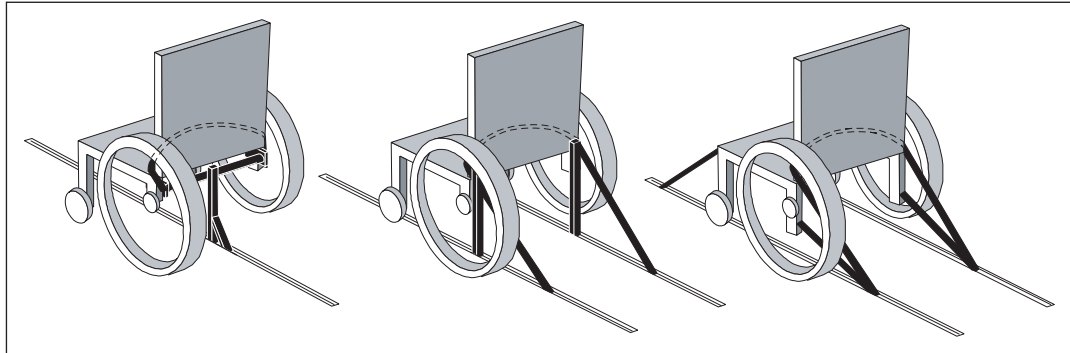
### 8.3 Richtlijnen voor fabrikanten en importeurs

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

\* Voor de beoordeling van de deugdelijkheid worden sterkte-eisen uit relevante EU-normen gehanteerd. Veiligheidsgordels moeten bijvoorbeeld een kracht van 20 G kunnen houden bij 50 km/u, net als de bevestigingspunten van het RIBS: 76/114/EEC (ECE14) seat belt anchors en 77/541/EEC (ECE 16) seat belts

### 8.3.1 Richtlijnen voor de ontwikkeling en aanpassing van RIBSen

Bij de ontwikkeling van nieuwe typen RIBSen en de aanpassing van bestaande RIBSen moeten de sterkte-eisen uit de ontwerpnorm ISO 10542, deel 1 en het van toepassing zijnde van de delen 2 t/m 5 als richtlijn genomen worden. Deel 1 beschrijft de basiseisen die voor alle soorten vastzetsystemen gelden, deel 2 de aanvullende eisen voor vierpunts bandensystemen. Deel 3 beschrijft de specifieke eisen voor docking systemen. Docking systemen zijn bedoeld voor het zelfstandig vastklikken van de rolstoel, bijvoorbeeld door de rolstoelinzittende wanneer de rolstoel als bestuurdersstoel wordt gebruikt. De specifieke eisen voor klemssystemen (delta systeem) staan in deel 4. Deel 5 van ISO 10542 tenslotte omvat eisen voor systemen die gebruikt worden voor het vastzetten van speciale rolstoelen, bestemd voor kinderen en volwassenen zwaarder dan 22 kilogram.



Bij de ontwikkeling of aanpassing van RIBSen dient verder zoveel mogelijk rekening te worden gehouden met ergonomische eisen:

- Het gebruik van het RIBS moet eenvoudig zijn,
- De RIBS-onderdelen mogen niet te zwaar zijn.
- Het RIBS dient geschikt te zijn voor een groot aantal typen rolstoelen met de door rolstoelfabrikanten aangegeven standaardmaten.

### 8.3.2 Richtlijnen voor het installeren van een RIBS in een wegvoertuig

- De aangrijpingspunten (bevestigingsrail of losse punten) van een RIBS moeten deugdelijk aan de laadvloer bevestigd zijn. Dat betekent dat zij belastbaar zijn met een gewicht van 160 kg., in een dynamische botsproef bij 50 km/u met een vertraging van 20 g. Bij gebruik van rails moet de installateur zich ervan vergewissen dat vastzetsysteem en rail compatibel zijn. Hierover dient informatie te zijn opgenomen in zowel de handleiding bij de rail/het voertuig als die bij het RIBS. Indien dit niet het geval is dient de betreffende informatie te worden ingewonnen bij de fabrikant/leverancier van rail/voertuig of vastzetsysteem.
- De keuring van het voertuig door de RDW - Centrum voor Voertuigtechniek en Informatie zal uitwijzen of aan de eisen van deugdelijkheid is voldaan.

### 8.3.3 Richtlijnen voor de verkoop van RIBSen aan een vervoersorganisatie

- De leverancier van RIBSen 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 RIBSen levert bij iedere RIBS een gebruiksaanwijzing mee. Deze gebruiksaanwijzing is in voor chauffeurs en andere begeleiders van rolstoelinzittenden begrijpelijke taal geschreven. In de gebruiksaanwijzing moet in ieder geval staan hoe het RIBS gebruikt moet worden. Enkele adviezen die er ook in moeten staan:



- De chauffeur moet de veiligheidsgordels voor de rolstoelinzittenden gebruiken die deel uitmaken van het vastzetsysteem;
- Het RIBS moet zo hoog mogelijk op de rolstoel aangrijpen en worden bevestigd aan de verticale buizen. Als er bevestigingspunten voor RIBSen op de rolstoel zijn gemarkeerd, dan moet het RIBS op deze punten aangrijpen;
- Bij het plaatsen van de rolstoel moet rekening worden gehouden met de vrije ruimte rond de rolstoel, conform de norm NEN 2746. In deze norm wordt aanbevolen dat elke rolstoel over een ruimte beschikt met een l x b x h van 1250 mm x 700 mm x 1090 mm. Bij vastzetsystemen die een vaste positie van de rolstoel vastleggen, moet een onderlinge steek van 1250 mm. in acht worden genomen.
- De leverancier van RIBSen levert instructiemateriaal (bijvoorbeeld een video of CD-rom) mee waarin het gebruik van het RIBS duidelijk wordt gedemonstreerd. Ook de effecten van het niet-gebruik van RIBSen zullen worden getoond.

## BIJLAGE I: Uitzonderingsverklaring VVR

ten behoeve van: ..... geldig tot: .....

Naam cliënt: .....

Adres: .....

Woonplaats: .....

Bovengenoemde rolstoelgebruiker mag in een rolstoeltaxi of het besloten collectief vervoer met (in) de volgende niet veilig vervoerbare rolstoel vervoerd worden:

SOORT: .....

MERK: .....

TYPE: .....

Deze rolstoel behoort conform de Code VVR tot de volgende categorie:

Vastzetbare rolstoel

Niet veilig vervoerbare rolstoel

Niet vervoerbare rolstoel

Betrokkene is op de hoogte gebracht van de bijzondere veiligheidsrisico's van het gebruik van deze rolstoel tijdens vervoer en heeft verklaard, bij eventuele calamiteiten, de vervoerder te vrijwaren van aansprakelijkheidsstelling voor schade die aanwijsbaar een gevolg is van het feit dat de rolstoel niet veilig vervoerbaar is.

Adviseur: .....

Functie: ..... Datum: .....

Handtekening adviseur:

Handtekening cliënt:

Aanbesteder: .....

Functie: .....

Handtekening aanbesteder:

### Toelichting

Volgens overeenkomst tussen opdrachtgever en vervoerder kunnen in het besloten collectief vervoer uitsluitend rolstoelgebruikers veilig vervoerd worden als deze beschikken over een veilig vervoerbare rolstoel.

Uit onderzoek is gebleken dat voor betrokkene geen veilig vervoerbare rolstoel beschikbaar is. Hierdoor kan de vervoerder niet aan zijn verplichtingen voldoen. Dit betekent dat betrokkene in feite niet vervoerd kan (mag) worden. Dit levert voor betrokkene onaanvaardbare beperkingen op. Gebruik van bovengenoemde rolstoel moet daarom toegestaan worden. De chauffeur dient zoveel mogelijk zijn verplichtingen na te komen en de rolstoel en inzittende met de beschikbare middelen zo goed mogelijk vast te zetten. Het staat betrokkene vrij deze verklaring aan te gaan. Niet ondertekenen van deze verklaring door betrokkene ontheft de aanbesteder niet van zijn zorgplicht.

# **Veiligheidsvoorschriften voor rolstoelgebruikers en Overzicht rolstoeltypen**

## **Veiligheidsvoorschriften**

1. Rolstoelgebruikers die in staat zijn plaats te nemen op een autostoel worden optimaal veilig vervoerd.
2. Rolstoelgebruikers die niet kunnen plaatsnemen op een autostoel, moeten beschikken over een veilig vervoerbare rolstoel. Zij moeten op twee manieren vast gezet worden:
  - a. De rolstoel moet vastgezet worden aan het voertuig
  - b. De rolstoelinzittende moet vastgezet worden met een veiligheidsriem aan het voertuig of aan het vastzetsysteem.
3. De chauffeur kan het vervoer van een niet vervoerbare rolstoel (type a) en een niet veilig vervoerbare rolstoel (type b) weigeren. Vervoer in een vastzetbare rolstoel (type c) is niet ideaal maar tot 2005 (overgangstermijn volgens het Convenant VVR) acceptabel.

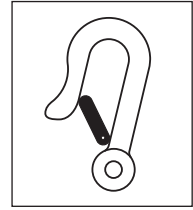
## **Rolstoeltypen**

In relatie tot het rolstoeltaxivervoer worden in de Code VVR de volgende typen rolstoelen onderscheiden:

- a. **Niet vervoerbaar**  
Een rolstoel wordt als niet vervoerbaar beschouwd als er geen overeenkomst is met ISO 7176/5, standaard maatvoering rolstoelen. De rolstoel wordt niet in standaard uitvoering gebruikt. In de praktijk is dit bijvoorbeeld een rolstoelonderstel met ligorthese, een zogenaamd rijdend bed.
- b. **Niet veilig vervoerbaar**  
Een rolstoel wordt als niet veilig vervoerbaar beschouwd als er sprake is van aanpassingen aan de standaard rolstoel, het rijgedeelte en zitgedeelte apart zijn uitgevoerd of de frameopbouw onvoldoende mogelijkheden biedt om de rolstoel en de inzittende vast te zetten. In de praktijk zijn dit bijvoorbeeld elektrische scooters (scootmobielen), sportrolstoelen of onderstellen met zitkuip.
- c. **Vastzetbaar**  
Een rolstoel wordt als vastzetbaar beschouwd als hij met de meest gangbare Rolstoel Inzittenden Beveiligingssystemen (RIBSen) kan worden vastgezet.

d. **Veilig vervoerbaar**

Een rolstoel wordt als veilig vervoerbaar beschouwd als hij aantoonbaar voldoet aan de eisen uit de norm ISO 7176-19. De rolstoel is dan in een dynamische botsproef getest met een dummy van 75 kg, bij een snelheid van 50 km/u en een vertraging van 20 g. Een volgens ISO 7176-19 goedgekeurde rolstoel is als zodanig herkenbaar aan de duidelijk gemarkeerde aangrijpingspunten voor het vastzetsysteem.



De rolstoel kan in de standaarduitvoering vastgezet worden aan een RIBS dat voldoet aan de (ontwerp)norm ISO 10542 deel 1 en het van toepassing zijnde van de delen 2 t/m 5.

De fabrikant kan door middel van een technisch dossier of een testrapport van een geaccrediteerd testinstituut aangeven of het product aan de normen voldoet.

Op dit moment (najaar 2001) groeit het aanbod van (getest) veilig vervoerbare rolstoelen en (getest) veilige vastzetsystemen gestaag. De meeste fabrikanten werken aan aanpassing van hun producten op dit punt.

## Literatuurlijst

### Algemene opmerkingen

Deze literatuurlijst omvat meer publicaties dan genoemd in de Code VVR en geeft daarmee een uitgebreid overzicht van literatuur betreffende het onderwerp. Een aantal normen voor rolstoelen wordt aangegeven voorzover ze van belang zijn voor productontwikkeling.

Regelmatig wordt verwezen naar staatsbladen. De staatsbladen worden elk jaar opnieuw genummerd.

In staatsbladen worden wetten of aanpassingen van wetten weergegeven.

De staatsbladen (ook oudere nummers) zijn te bestellen bij:

SDU N.V

Christoffel Plantijnstraat 2

2515 TZ Den Haag

Tel.: 070 - 378 99 11

Op dit adres zijn ook artikelen uit De Staatscourant te bestellen.

Een overzicht van de staatsbladen van 1994 tot heden en van artikelen uit De Staatscourant van 1996 tot heden vindt u tevens op de internetsite: <http://www.overheidsinfo.demon.nl>

De publicaties met betrekking tot een norm zijn te bestellen bij:

Nederlands Normalisatie Instituut (NEN)

Postbus 5059

2600 GB Delft

Tel.: 015 - 269 03 90

[www.nen.nl](http://www.nen.nl)

Informatie over het NEN vindt u tevens op de internetsite: <http://www.nni.nl>

Van de Code VVR worden doelgroep-specifieke informatieproducten afgeleid. Over de actuele stand van zaken vindt u informatie op de website van KBOH: [www.kboh.nl](http://www.kboh.nl).

De publicaties met betrekking tot het GQ-keurmerk en alles wat daarmee samenhangt zijn te bestellen bij: KBOH - Postbus 2072 - 3440 DB Woerden - tel: 0348 - 43 67 25 - e mail: [info@kboh.nl](mailto:info@kboh.nl)

De publicaties waarbij een ISBN-nummer is vermeld, zijn te bestellen bij de reguliere boekhandel.

Bertocci, Gina; Patricia Karg; Douglas Hobson  
Wheeled mobility device database for transportation safety research and standards  
In: Assistive Technology, 1997, no. 9, p. 102-115

Beschikking van de Minister van Justitie van 12 augustus 1994, houdende plaatsing van de tekst van de Interimwet op het speciaal onderwijs en het voortgezet speciaal onderwijs, zoals deze laatstelijk is gewijzigd bij de wet van 27 april 1994, Stb. 420 - Staatsblad 1994, nr: 621

Beschikking van de Minister van Justitie van 12 augustus 1994, houdende plaatsing in het Staatsblad van de tekst van de Wet op het Basisonderwijs, zoals deze laatstelijk is gewijzigd bij de wet van 27 april 1994, Stb 420. - Den Haag: Sdu, 1994 - Staatsblad 1994, nr: 620

Besluit Personenvervoer 2000. - Den Haag: Sdu, 2000. - Staatsblad, 2000, nr: 563.

Besluit van 16 juni 1994, houdende uitvoering van de Wegenverkeerswet 1994 (Voertuigreglement) .  
- Den Haag: Sdu, 1994. - 370 p. - Staatsblad, 1994, nr: 450.

Besluit van 30 maart 1995, houdende regels met betrekking tot het in de handel brengen en het toepassen van medische hulpmiddelen, alsmede tot wijziging van enige algemene maatregelen van bestuur (Besluit medische hulpmiddelen) - Staatsblad, 1995, nr: 243.

Besluit van 26 september 1996, houdende regeling van de bijdragen in de kosten van zorg ingevolge de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten, en in de kosten van verzorging door een verzorgingshuis als bedoeld in de Overgangswet verzorgingshuizen (Bijdragebesluit zorg). - Den Haag: Sdu, 27 p. - Staatsblad 1996, nr: 489.

Besluit van 24 oktober 1996 tot wijziging van het Verstrekkingsbesluit ziekenfondsverzekering en het Vergoedingsbesluit particulier verzekerden in verband met invoering van een algemeen systeem van eigen bijdragen. - Den Haag: Sdu, 1996. - 20 p. Staatsblad, 1996, nr: 541.

Besluit van 6 juni 1997 tot wijziging van het Besluit Personenvervoer in verband met het van overeenkomstige toepassing verklaren van enige bepalingen van de Wet en het Besluit personenvervoer op openbaar personenvervoer en afroep.  
- Den Haag: Sdu, 1997. - 10 p. - Staatsblad, 1997, nr: 249.

Besluit van 6 oktober 1997, houdende vaststelling van het tijdstip van inwerkingtreding van de Wet van 11 september 1997, houdende Nieuwe regeling inzake de sociale werkvoorziening (Wet sociale werkvoorziening). - Den Haag: Sdu, 1997. - 2p. Staatblad 1997, nr: 466.

Besluit van 7 november 1997 tot wijziging van het Besluit Zorgaanspraken Bijzondere ziektekostenverzekeringen, het Bijdragebesluit zorg, het Verstrekkingsbesluit Ziektekostenverzekering, het Vergoedingsbesluit particulier verzekerden en enige andere besluiten in verband met de wijziging van de aanspraak op thuiszorg en enige andere wijzigingen. - Den Haag: Sdu, 1997 - Staatsblad, 1997, nr: 530.

Besluit van 16 december 1997, houdende wijziging van het Aanwijsbesluit verplicht-verzekerden Ziekenfondswet en enige andere besluiten in verband met aanpassingen van de gronden voor ziekenfondsverzekerden. - Den Haag: Sdu, 1997. - 11 p. - Staatsblad, 1997, nr: 716.

Besluit van 12 mei 1998 tot vaststelling van een algemene maatregel van bestuur als bedoeld in de artikelen 15, 18, 22, 29, 31 en 32 van de Wet op de (Re)integratie Arbeidsgehandicapten (Reïntegratie-instrumenten-besluit Wet REA). - Den Haag : Sdu, 1998. - 27 p. - Staatsblad, 1998, nr: 293.

Besluit van 17 november 1998, houdende wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer in verband met toevoeging van de hoofdstukken betreffende wegvervoer, luchtvaart, binnenvaart, zeevaart en loodsen. - Den Haag: Sdu, 1998. - 73 p. - Staatsblad 1998, nr: 645.

Burgerlijk wetboek : boek I t/m 8 / onder red. van B. Wessels. - Uitg. 1998/1999. - Lelystad: Koninklijke Vermand, 1998. - XV, 712 p. - ISBN 90-5458552-8.

Council directive of 29 may 1990 on the minimum health and safety requirements for the manual handling of loads where there is a risk particularly of back injury to workers (fourth individual Directive within the meaning of article 16 (1) of Directive 89/391/EEC)  
In: Official Journal of the European Communities, June 1990, L156/9-L156/13.

EN 12183 (rev1) "Manually propelled wheelchairs- requirements and test methods" / CEN. - [S.L.]: CEN, 1999 - CEN/TC 293 N 267.

EN 12184 (rev1) "Electrically powered wheelchairs and their charges - requirements and test methods / CEN. - [S.L.]: CEN, 1999 .

Ergonomics - Manual handling - Part 1, lifting and carrying / ISO. - [S.L.] : ISO, 1998  
TC 159/SC 3

Evaluatie Wet voorzieningen gehandicapten : brief minister over de vormgeving van het bovenregionaal vervoer voor gehandicapten. - Kamerstuk 1997-1998, 25847, nr. 11, Tweede Kamer.

Evaluatie Wet voorzieningen gehandicapten : kabinetsstandpunt over de derde evaluatie van de Wet voorzieningen gehandicapten en de evaluatie van Traxx. - Kamerstuk 2000-2001, 25847, nr. 24, Tweede Kamer.

Functieprofiel ambulanceverpleegkundige  
In: SOSA-studiegids. - Haarlem : Hogeschool Haarlem, 1998. - p. 114

Gabriel, E.T.  
Arbo-wegwijzer. - 2e herz. Dr.- Den Haag: Sdu, 1999. - 57 p. - ISBN 90-12-88739-21.

Handboek Hulpmiddelen in Nederland / KBOH. - Woerden, KBOH, 2000, losbladig - ISBN 90-5894-004-7.

Handboek voorzieningen gehandicapten / red.: E.R. Haket [et al.]. - 's-Gravenhage : Elsevier, 1992- . - Losbladig.

Handboek Wet voorzieningen gehandicapten / eindred. L. van Walderveen. - Den Haag : VNG, 1993- . - Losbladig.

Handboek geïntegreerde indicatiestelling / onder red. van: J. van Ogtrop [et al.]. - 's-Gravenhage : Elsevier, 1998- . - Losbladig.

Handreiking vervoer / P.C.M. Gils. - Voorburg : Tympaan, 2000.

International classification of functioning, disability and health (ICF) : final draft full version. - Geneva, WHO, 2001.

ISO/WD 6440 : Wheelchairs - Nomenclature, terms and definitions / ISO, 2000.

ISO 7176-1 : 1999 Wheelchairs - Part 1 : Determination of static stability / ISO.

NEN-ISO 7176-1 : 1999 Rolstoelen - Deel 1 : Bepaling van de statische stabiliteit / ISO. - Delft : NEN, 1999.

ISO 7176-2 : 2001 Wheelchairs - Part 2 : Determination of dynamic stability of electric wheelchairs / ISO.

NEN-ISO 7176-2 : 2001 Rolstoelen - Deel 2 : Bepaling van de dynamische stabiliteit van elektrische rolstoelen / ISO. - Delft : NEN, 2001.

ISO 7176-3 : 1988 Wheelchairs - Part 3 : Determination of efficiency of brakes / ISO.

NEN-ISO 7176-3 : 1989 Rolstoelen - Deel 3 : Bepaling van de remwerking / ISO. - Delft : NEN, 1989.

ISO 7176-4 : 1997 Wheelchairs - Part 4 : Energy consumption of electric wheelchairs and scooters for determination of theoretical distance range / ISO.

NEN-ISO 7176-4 : 1998 Rolstoelen - Deel 4 : Energieverbruik van elektrische rolstoelen en scooters voor de bepaling van de theoretische [...] / ISO. - Delft : NEN, 1998.

ISO 7176-5 : 1986 Wheelchairs - Part 5 : Determination of overall dimensions, mass and turning space / ISO.

NEN-ISO 7176-5 : 1989 Rolstoelen - Deel 5 : Bepaling van de hoofdafmetingen, de massa en de benodigde ruimte om te draaien / ISO. - Delft : NEN, 1989.

ISO 7176-6 : 1988 Wheelchairs - Part 6 : Determination of maximum speed, acceleration and deceleration of electric wheelchairs / ISO.

NEN-ISO 7176-6 : 1989 Rolstoelen - Deel 6 : Bepaling van de maximumsnelheid, versnelling en de vertraging van elektrische rolstoelen / ISO. - Delft : NEN, 1989.

ISO 7176-7 : 1998 Wheelchairs - Part 7 : Measurement of seating and wheel dimensions / ISO.

ISO 7176-8 : 1998 Wheelchairs - Part 8 : Requirements and test methods for static, impact and fatigue strengths / ISO.

ISO 7176-9 : 1988 Wheelchairs - Part 9 : Climatic tests for electric wheelchairs / ISO.

NEN-ISO 7176-9 : 1989 Rolstoelen - Deel 9 : Bepaling van de gevoeligheid van elektrische rolstoelen voor klimaatproeven / ISO. - Delft : NEN, 1989.

ISO 7176-10 : 1988 Wheelchairs - Part 10 : Determination of obstacle-climbing ability of electric wheelchairs / ISO.

NEN-ISO 7176-10 : 1989 Rolstoelen - Deel 10 : Bepaling van het vermogen van elektrische rolstoelen om obstakels te overwinnen / ISO. - Delft : NEN, 1989.

ISO 7176-11 : 1992 Wheelchairs - Part 11 : Test dummies / ISO.

ISO 7176-13 : 1989 Wheelchairs - Part 13 : Determination of coefficient of friction of test surfaces / ISO.

ISO 7176-14 : 1997 Wheelchairs - Part 14 : Power and control systems for electric wheelchairs. Requirements and test methods / ISO.

ISO 7176-15 : 1996 Wheelchairs - Part 15 : Requirements for information disclosure, documentation and labelling / ISO.

ISO 7176-16 : 1997 Wheelchairs - Part 16 : Resistance to ignition of upholstered parts. Requirements and test methods / ISO.



ISO 7176-19 : 2001 Wheelchairs - Part 19 : Wheeled mobility devices for use in motor vehicles / ISO.

ISO 7176-22 : 2000 Wheelchairs - Part 22 : Set-up procedures / ISO.

NEN-ISO 7176-22 : 2000 Rolstoelen - Deel 22 : Montageprocedures / ISO. - Delft : NEN, 2000.

ISO 7176-24 : 2001 User - operated stair climbing devices. Requirements and test methods / ISO.

ISO 10542-1 : Wheelchair tiedowns and occupant restraint systems - Part 1 : Requirements and test methods for all systems / ISO.

ISO 10542-2 : Wheelchair tiedowns and occupant restraint systems - Part 2 : Four-point strap-type tiedown systems / ISO.

ISO 10542-3 : Wheelchair tiedowns and occupant restraint systems - Part 3 : Docking systems / ISO. - Working document.

ISO 10542-4 : Wheelchair tiedowns and occupant restraint systems - Part 4 : Clamping systems / ISO. - Working document.

ISO 10542-5 : Wheelchair tiedowns and occupant restraint systems - Part 5 : Systems for specific wheelchairs / ISO. - Working document.

Kroeze, F.J.J.

Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1998. Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer. - 17e dr- (bijgew. tot 1 januari 1997). - Zwolle: Tjeenk Willink, 1997. - XVIII, 264 p. - (Nederlandse Staatswetten Editie Schuurman & Jordans; nr. 68-II)  
ISBN 90-271-4675-6

Leerlingenvervoer van het kastje naar de muur: advies over het veilig maken van het leerlingenvervoer van en naar speciaal onderwijs / Raad voor de Verkeersveiligheid. - 's-Gravenhage 1994. - 16 p. - ISBN 90-369-1573-2.

Onderzoek naar exploitatieve kenmerken van deur-tot-deur vervoer / NEA - Rijswijk, 1993.

Plaatsing van de tekst Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten. - Den Haag: Sdu, 1990  
Staatsblad 1990, nr. 176.

Praktijkgids arbeidsveiligheid / Hoofdstuk 12.1: Tillen en dragen [s.n.] . - [S.L.]: Samsom, 1997

R05 KBOH-TNO Keuringsvoorschrift voor fysiek en elektrisch voortbewogen rolstoelen: deel 1: keuringseisen = Homologation directive for physical and electrically propelled wheelchairs: Part 1: Requirements / Woerden, KBOH, 1996.

R05 KBOH-TNO Keuringsvoorschrift voor fysiek en elektrisch voorbewogen rolstoelen: deel 2 / KBOH Woerden, 1996

R 06 KBOH-TNO keuringsvoorschrift R 06. Rolstoelen en scooters / KBOH. - 3 delen. - Woerden, KBOH, 1999.

Deel A. Handbewogen rolstoelen.

Deel B. Elektrische rolstoelen en scooters.

Deel C. Definities.

Regeling houdende permanente eisen taxi's -Staatscourant, 1997, nr. 243, p. 11-12.

Regeling nadere regels zorgaanpak AWBZ - Staatscourant, 1994, nr. 103.

Regeling sociaal vervoer AWBZ-instellingen - Staatscourant, 1995, nr. 226, p. 11-12.

Regeling van de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport van 16 november 1995, VMP/VA 953855, houdende aanwijzing en nadere regelingen van hulpmiddelen, alsmede van de bijdragen van de verzekerden (Regeling hulpmiddelen 1996) - Staatscourant, 1995, no. 229, p. 8  
Report of WG-6, Wheelchair Tiedowns and Occupant Restraints to ISO TC 173 SC1 / ISO. - [S.L.]: ISO, 1997 Meeting in Metz, France, May 12/13 1997 - ISO/TC 173/SC 1 N 241.

Riegen, H.A.J.; Wich G.J.M.  
WVG: tekstuitgave. - Deventer: Kluwer, 1998 - ISBN 90-312-1766-2.

Rolstoelinzittende-beveiligingssystemen- NEN 2746 /NNI, Delft 1996.

SCP, Sociaal Cultureel Planbureau, Rijswijk 1997 -Rapportage gehandicapten, Den Haag Vuga.

Sociale zekerheidswetgeving / samenst. en inl. F.M. Noordam. - 15e herz. dr. - Deventer : Kluwer, 2000.

Stappenplan collectief vraagafhankelijk vervoer / VNG. - Den Haag :VNG, 2000. - (Verkeer en vervoer, dl. 4).

Tekstplaatsing ziekenfondswet. - Den Haag: Sdu, 1986 - Staatsblad, 1986, nr. 347.

Testing of Special Transport equipment for wheelchair users / TNO Road-Vehicles Research Institute ... [et al.] - [Delft]:TNO Road-Vehicles Research Institute, 1998  
European Manufacturers Workshop "Crash Safe Wheelchairs, Tie Down & Restraint Systems" 29 april 1998 - TNO WT, Delft, The Netherlands.

Veilig vervoer met de rolstoel: dat kan beter! / KBOH. - Woerden, KBOH, 2000. - Brochure.

Verbeteringen in het doelgroepenvervoer : eindrapportage / KPMG Bureau voor economische argumentatie. - Hoofddorp : KPMG, 1999.

Vragen van de leden Eisses-Timmerman en Leers aan de minister van Economische Zaken over gehandicaptenvervoer door Connexxion. - Kamervragen met antwoord 1999-2000, nr. 706, Tweede Kamer.

Vragen van de leden Singh Varma en Van der Steenhoven aan de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de minister van VWS over dienstverlening aan gehandicapten door de NS. - Kamervragen met antwoord 1998-1999, nr. 1988, Tweede Kamer.

Vragen van het lid Harrewijn aan de minister van Sociale Zaken en werkgelegenheid over de problemen met Traxx. - Kamervragen met antwoord 1998-1999, nr. 1908, Tweede Kamer.

Walmsley, W.H.  
Medical device: Wheelchair Tiedown and Occupant Restraint Systems; Part 1 - Requirements for systems intended for general use with wheelchairs and their occupant in vehicles / W.H. Wamsley. - [S.l.: s.n], 1997 - Medical Devices Directive 93/42.

Walmsley, W.H.  
Report - "Wheelchair tie down and occupant restraint systems" / Walmsley. - [S.l.: s.n.], 1997  
Draft resolution 15 CEN/TC 293 N 346.

Wet Personenvervoer 2000. - Den Haag: Sdu, 2000. - Staatsblad 2000, nr. 314.

Wet van 7 oktober 1993:Wet Voorzieningen Gehandicapten. - Den Haag: Sdu, 1993  
Staatsblad, 1993, nr. 545.

Wet van 21 april 1994, houdende vervanging van de Wegenverkeerswet (Wegenverkeerswet 1994). - Den Haag: Sdu, 1994. - 62 p. - Staatsblad 1994, nr. 475.

Wet van 27 april 1994, houdende invoering en wijziging van de wet tot wijziging van de Gemeentewet met betrekking tot de materiële belastingbepalingen en van een aantal andere wetten met het oog op de wijziging van de Gemeentewet met betrekking tot de materiële belastingbepalingen (Invoeringswet van de wet materiële belastingbepalingen Gemeentewet - Den Haag: Sdu, 1994 - Staatsblad, 1994, nr. 420.

Wet van 24 mei 1996, houdende wijzigingen van de Wegenverkeerswet 1994 en van een aantal andere wetten. - Den Haag: Sdu, 1996. - 29 p. - Staatsblad, 1996, nr. 276.

Wet van 30 mei 1997 tot wijziging van de Tracéwet, houdende nadere aanwijzing van enige gevallen waarin die wet wordt toegepast, alsmede een nadere inpassing van hogere-waardenbesluiten krachtens de Wet geluidhinder en enkele andere verbeteringen.  
- Den Haag: Sdu, 1997 - Staatsblad, 1997, nr. 243.

Wet van 10 april 1997 tot aanpassing van een aantal wetten in verband met de privatisering van de Algemeen burgerlijk pensioenfonds (aanpassingswet privatisering ABP).  
- Den Haag: Sdu, 1997. - 33 p. Staatsblad, 1997, nr. 162.

Wet van 11 september 1997, houdende nieuwe regeling inzake de sociale werkvoorziening (Wet sociale werkvoorziening. - Den Haag: Sdu, 1997. - 14 p. Staatsblad, 1997, nr. 465.

Wet van 17 december 1997 tot aanpassing van wetgeving aan de invoering van het geregistreerd partnerschap in Boek I van het Burgerlijk Wetboek (Aanpassingswet geregistreerd partnerschap.  
- Den Haag: Sdu, 1997, 62 p. Staatsblad, 1997, nr. 660.

Wet van 24 december 1997 tot nadere wijziging van een aantal sociale zekerheidswetten en enige andere wetten, houdende wijziging/intrekking van de Wet Werkloosheidsvoorziening, eenvormige definiëring van de term gezamenlijke huishouding en technische alsmede enige andere wijzigingen.  
- Den Haag: Sdu, 1997. - 51 p. Staatsblad, 1997, nr. 789

Wet van 23 april 1998, houdende vaststelling van nieuwe regels met betrekking tot de (re)integratie van arbeidsgehandicapten. - Den Haag: Sdu, 1998. - 43 p. Staatsblad, 1998, nr. 290.

Wet voorzieningen gehandicapten : brief minister met kabinetsreactie op het interdepartementaal beleidsonderzoek Wet voorzieningen gehandicapten. - Kamerstuk 2000-2001, 27550, nr. 1, Tweede Kamer:

Wheelchairs - Maximum overall dimensions / ISO. - 1st ed. - [S.L.]: ISO, 1985 - ISO 7193.

Wheelchairs - Overall dimensions / ISO. - [S.L.]: ISO, 1982 - TC 173/SC 1 N 25.

Wheelchairs used as seats in motor vehicles : ANSI-RESNA WC 19 / Resna, 2000.

Wheelchairs - Wheelchairs for use as seats in motor vehicles - Requirements and test methods / ISO. - [S.L.]: ISO, 1997-TC 173/SC 1.

Wijziging Regeling nadere regels zorgaanpakken AWBZ i.v.m. afbakening van de aanspraak in een dagverblijf voor gehandicapten - Staatscourant, 1997, nr. 245, p. 51-52.

Wijziging Regeling vergoeding verplaatsingskosten - Staatscourant, 1997, nr. 247. p. 64.

### Projectleiding KBOH

Drs. H.J.J. Kuijer

Drs. J.A. Staal

Met dank aan degenen die een bijdrage hebben geleverd aan de totstandkoming van de Code VVR:

Aanpassingsbedrijf Bierman:	E. Henneken
Argonaut/ZVN Advies:	ing. A.W. Peters
ANWB:	B. Koens
Auerhaan:	W. Klumper
Autoservice International	R. Kuipers
B&S Comfort B.V.:	R.C.W. Witte
B Style Automotive bv:	A.P.C. Smulders
Carrosserie Kusters Venlo bv:	W.P.K. Verhey
FOCWA/RAI:	T.M. van Steijn
CG-Raad:	mevr. J. Elfrink, J. van Hal
De Vier Gewesten:	J. van Riel
Europe Mobilities:	M. Kuijk
Invacare Scandinavian Mobility bv:	M. Monteiro
Gemeente Breda:	J. Brok
iRv:	C.J. Hallegraeff
Koninklijk Nederlands Vervoer:	mr. M. van Leeuwen
Ligtvoet Products:	W.J.G. van Leeuwen
Meyra Nederland:	T. Post
Ministerie van Verkeer en Waterstaat:	drs. A.L.W. van Herk
Movingpeople.net International bv:	F. van Houten
Revab B.V.:	J. den Boer
RDW (Centrum voor voertuigtechniek en informatie):	ing. A. J. van Loon
R. van Seenus:	P.J. Scheulderman
SKKP:	R.J. de Haan
Sunrise Medical B.V.:	P. de Vries
TNO Wegtransportmiddelen:	T.R. Cruijff
TraXX:	H. Lalkens, J. Gijsberts
Tribus:	H. Rigterink
Tripod:	M. Nieuwenhuis
VNG:	mevr. J. van Abeelen
Westfries Gasthuis:	D. Tesselaar
3VO:	J. Kempen

### Redactie en productie

Mevr. A. Hielkema

Mevr. A.B.A. Verhoef

Mevr. J. Rovers

H.J. Jonker (literatuursearch)

### Vormgeving

Double Design, Ridderkerk

### Fotografie

Noor van Mierlo

### Drukwerk

Drukkerij DVU, Schiedam

## AFKORTINGEN

Afkorting	Omschrijving
AAW	Algemene Arbeidsongeschiktheid Wet
ABW	Algemene Bijstandswet
AMVB	Algemene Maatregel van Bestuur
AWBZ	Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten
BMH	Besluit Medische Hulpmiddelen
BP	Besluit Personenvervoer
BW	Burgerlijk Wetboek
CE	Conformitée Européenne
EN	Europese Norm
GGD	Gemeentelijke Gezondheids Diensten
GQ	Guaranteed Quality
ISO	International Standardization Organization
KBOH	Kwaliteits- en Bruikbaarheidsonderzoek van Hulpmiddelen voor gehandicapten en ouderen
NEN	Nederlandse Norm
RDW	Centrum voor Voertuigtechniek en informatie (voorheen Rijksdienst voor het Wegverkeer)
REA	(Re)integratie Arbeidsgehandicapten
RIBS	Rolstoel Inzittenden Beveiligings Systeem
RIO	Regionale Indicatie Organen
RVV	Reglement Verkeersregels en verkeerstekens
UVI	Uitvoeringsinstellingen
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
VR	Voertuigen Reglement
VVR	Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden
WEC	Wet op de Expertisecentra
WGBO	Wet op de Geneeskundige Behandelingsovereenkomst
WP	Wet Personenvervoer
Wvg	Wet voorzieningen gehandicapten
WSW	Wet Sociale Werkvoorziening
ZFW	Ziekenfonds Wet





iden

**INTEGRATIECONVENANT  
VEILIG VERVOER  
ROLSTOELINZITTENDEN**

## Toelichting bij het Convenant VVR

### Achtergrond convenant

Permanente rolstoelgebruikers zijn voor hun vervoer aangewezen op vervoermiddelen die toegankelijk zijn voor rolstoelen. Een belangrijk middel van vervoer is de rolstoeltaxi, ook wel multibusje genoemd. Jaarlijks maken naar schatting ca. 175.000 mensen regelmatig gebruik van dit type vervoer<sup>1</sup>. Op grond van demografische gegevens en een veranderende visie op zorg en mobiliteit mag aangenomen worden dat dit aantal de komende jaren zal toenemen.

Tijdens het vervoer dient aan een rolstoelinzittende in gelijke mate veiligheid te worden geboden als aan elke andere passagier. KBOH heeft, op oorspronkelijk verzoek van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), onderzocht welke randvoorwaarden daarvoor nodig zijn. Dit heeft geresulteerd in de Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden (Code VVR), die in nauwe samenwerking met alle betrokken partijen is ontwikkeld. In deze code zijn, naast de relevante wettelijke bepalingen, richtlijnen vastgelegd die als toetssteen bij kwaliteitszorg en kwaliteitsverbetering van het rolstoelvervoer kunnen worden gebruikt.

Door ondertekening van dit convenant verklaren partijen dat zij van mening zijn dat veilig rolstoelvervoer in ieder geval aan de in de Code VVR neergelegde normen moet voldoen. Daar waar de tekst van het convenant geen uitsluitel biedt, dient de Code VVR (uitgave 2001) als leidraad bij de interpretatie van het convenant.

### De marktpartijen

Bij dit convenant zijn in feite vier partijen betrokken. Dit zijn:

- de feitelijke gebruikers van rolstoelvervoer
- de aanbieders van vervoer, zoals taxibedrijven
- de aanbesteders, zijnde de organisaties die mensen in een rolstoel doen vervoeren (gemeenten, instellingen en zorgverzekeraars). Zij zijn daarmee uitvoerders van wetten waarin een zorgplicht besloten ligt
- de landelijke overheid, die verantwoordelijk is voor de veiligheid in het vervoer.

De belangrijkste actoren zijn de *aanbesteders* en de *aanbieders*. Door te bepalen dat aanbesteders alleen nog maar zullen contracteren met aanbieders die aan zekere minimumeisen voldoen, kan worden bereikt dat onderaannemers, toeleveranciers, adviseurs en anderen ook aan die eisen zullen voldoen en dat daarmee hun concurrentiepositie niet in gevaar komt.

Onder de groep van de aanbesteders verstaan wij ook:

- adviseurs

Onder de groep van de gebruikers verstaan wij ook:

- hulpverleners/begeleiders

*Opmerking: Het betreft hier niet hulpverleners en begeleiders die onder de verantwoordelijkheid van een instelling als aanbesteder opereren. Te denken valt daarbij aan bijvoorbeeld zowel professionals als vrijwillige chauffeurs die met gehandicapten op pad gaan.*



Onder de groep van aanbieders wordt verstaan

- taxibedrijven
- chauffeurs
- fabrikanten van rolstoelen
- fabrikanten van rolstoelvastzetsystemen
- carrosseriebouwers, autoaanpasbedrijven

*Opmerking: het komt voor dat een zorginstelling zelf het vervoer van de bewoners ter hand neemt en dan zowel aanbesteder als aanbieder is. In dat geval is de laatste 'rol' de belangrijkste. Immers, het ligt dan in de invloedssfeer van de instelling om zelf de maatregelen te treffen zoals die zijn opgenomen in het hierna volgende deelconvenant aanbieders. Worden busjes door de instelling bij derden gehuurd, dan is de zorginstelling weer aanbesteder.*

### **De vorm van het convenant**

Koepelorganisaties kunnen zich in dezen niet verbinden namens hun leden. Daarom is gekozen voor een integratieconvenant met deelconvenanten. In het *integratieconvenant* verklaren de landelijke convenantpartijen dat zij het eens zijn met de inhoud en doelstelling van het convenant en gaan zij een aantal algemene inspanningsverplichtingen aan om die doelstelling te bereiken. Aan de *deelconvenanten* zijn registers gekoppeld, waarin afzonderlijke gemeenten, instellingen en bedrijven hun naam kunnen laten opnemen. Zij verbinden zich daarmee aan het betreffende deelconvenant en de daaruit voortvloeiende verplichtingen.

Dit convenant omvat deelconvenanten voor de belangrijkste actoren: aanbesteders en aanbieders. Uiteraard is het voor het draagvlak van het convenant zinvol dat ook anderen dan de aanbesteders en aanbieders het convenant ondertekenen. Daarvoor dient het Deelconvenant Sympathisanten, waarin een aantal gewenste actiepunten is opgenomen.

## INTEGRATIECONVENANT

De partijen:

1. van de zijde van de opdrachtgevers/aanbesteders van rolstoelvervoer:  
DE VERENIGING VAN NEDERLANDSE GEMEENTEN, gevestigd te Den Haag, te dezen vertegenwoordigd door haar voorzitter van de directieraad, de heer prof. dr. J.Th. J. van den Berg, ARCARES, gevestigd te Utrecht, te dezen vertegenwoordigd door haar bestuurslid de heer drs. M.A.F.M. van de Vijver;  
VERENIGING GEHANDICAPTENZORG NEDERLAND, gevestigd te Utrecht, te dezen vertegenwoordigd door haar voorzitter de heer P.E.M. Bottelier;

hierna te noemen: “de organisaties van aanbesteders”;

2. van de zijde van de aanbieders van rolstoeltaxivervoer:  
KONINKLIJK NEDERLANDS VERVOER/ KNV TAXI, gevestigd te Den Haag, te dezen vertegenwoordigd door haar voorzitter de heer G. van Dijk,

hierna te noemen: “de organisaties van aanbieders”;

3. van de zijde van de gebruikers van rolstoelvervoer:  
DE CHRONISCH ZIEKEN EN GEHANDICAPTEN RAAD NEDERLAND, gevestigd te Utrecht en te dezen vertegenwoordigd door haar bestuurslid de heer C. Kokke,  
DE FEDERATIE VAN OUDERVERENIGINGEN, gevestigd te Utrecht en te dezen vertegenwoordigd door haar bestuurslid de heer J. Dijk,  
HET COÖRDINATIEORGAAN SAMENWERKENDE OUDERENORGANISATIES, gevestigd te Utrecht, en te dezen vertegenwoordigd door haar voorzitter de heer drs. A. Sturkenboom,

hierna te noemen: “de organisaties van gebruikers”.

overwegende dat:

1. de veiligheid in het vervoer voor alle burgers gelijkelijk moet worden gegarandeerd;
2. maatregelen ter vergroting van de veiligheid van rolstoelinzittenden tijdens het vervoer noodzakelijk zijn;
3. het een gezamenlijke verantwoordelijkheid van partijen is om deze verbetering te realiseren;
4. een convenant, vooruitlopend op mogelijke wetgeving in de toekomst, een effectief instrument kan zijn om op relatief korte termijn veilig vervoer te bereiken;
5. de Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden (VVR) de leidraad moet zijn bij de inrichting van het vervoer van rolstoelinzittenden.

spreken met elkaar het volgende af.

## Definities

### Artikel 1

In dit convenant wordt verstaan onder:

- Organisatie van Aanbesteders: elke organisatie die, anders dan als particulier, rolstoelinzittenden doet vervoeren;
- Organisatie van Aanbieders: elke organisatie die vervoer van rolstoelinzittenden aan derden aanbiedt, daaronder begrepen organisaties die onder eigen verantwoordelijkheid de aan hun zorg toevertrouwde personen zelf vervoeren;
- Organisatie van Gebruikers: elke organisatie die personen vertegenwoordigt die als rolstoelinzittenden gebruik maken van vervoer van de aanbieders;
- Vervoer: vervoer van rolstoelinzittenden in een motorvoertuig, ingericht voor het vervoer van maximaal 8 personen + chauffeur, waarbij wordt voldaan aan de wettelijke bepalingen ter zake;
- Veilig vervoer: vervoer van rolstoelinzittenden, gebruikmakend van een veilig vervoerbare rolstoel, in een motorvoertuig, ingericht voor het vervoer van maximaal 8 personen + chauffeur, waarbij wordt voldaan aan de wettelijke bepalingen ter zake en aanvullend de richtlijnen uit de Code VVR worden toegepast;
- Vastzetbare rolstoel: een rolstoel die kan worden vastgezet aan een gangbaar Rolstoel-Inzittenden-Beveiligings-Systeem (RIBS);
- Veilig vervoerbare rolstoel: een rolstoel, die (bewezen) voldoet aan de internationale norm ISO 7176-19<sup>2</sup> en kan worden vastgezet aan een Rolstoel-Inzittenden-Beveiligings-Systeem (RIBS) dat voldoet aan de internationale norm ISO 10542 deel 1 en aan één van de van toepassing zijnde delen 2 tot en met 5<sup>2</sup>;
- Rolstoel-Inzittenden-Beveiligings-Systeem (RIBS): een samenstel van onderdelen dat tot doel heeft de rolstoel in het voertuig vast te zetten en de inzittende van die rolstoel te vervoeren. Een RIBS bestaat uit een rolstoelvastzetinrichting en een veiligheidsgordel voor de inzittende;
- Veilig Rolstoel-Inzittenden-Beveiligings-Systeem (RIBS): een RIBS dat (bewezen) voldoet aan de internationale norm ISO 10542 - deel 1 en aan één van de van toepassing zijnde delen 2 tot en met 5<sup>2</sup>;
- Voertuig: een motorvoertuig van de categorie M1, ingericht voor het vervoer van maximaal 8 personen + chauffeur;
- Veilig voertuig: een conform de richtlijnen uit de Code VVR voor het vervoer van rolstoelinzittenden aangepast motorvoertuig van de categorie M1, ingericht voor het vervoer van maximaal 8 personen + chauffeur;
- Beherende organisatie: een onafhankelijke organisatie die in het kader van de realisering van het convenant wordt opgezet met als doel, de partijen te begeleiden bij de uitvoering van het convenant, de naleving van het convenant te controleren, gestructureerd voortgangsoverleg te organiseren en hiervan verslag uit te brengen. De beherende organisatie wordt in het leven geroepen voor de duur van het convenant en werkt op basis van een jaarlijks werkplan dat is geaccordeerd door de convenantpartijen. De beherende organisatie legt verantwoording af aan een begeleidingscommissie bestaande uit vertegenwoordigers van de convenantpartijen.

<sup>2</sup> De genoemde ISO normen zijn op dit moment in verschillende stadia van ontwikkeling. Van toepassing is de meest recente uitgave.

## **Doelstelling**

### **Artikel 2**

De gezamenlijke doelstelling van partijen is, dat uiterlijk 31 december 2006 een situatie bereikt is waarin algemeen sprake is van veilig vervoer zoals bedoeld in dit convenant, conform de richtlijnen in de Code VVR.

Om deze doelstelling te bereiken zullen partijen binnen hun invloedssfeer bevorderen dat wordt gehandeld overeenkomstig dit convenant en de daarbij behorende deelconvenanten.

## **Reikwijdte**

### **Artikel 3**

Dit convenant heeft betrekking op het vervoer van rolstoelinzittenden in motorvoertuigen van de categorie M1 (bedoeld voor het vervoer van maximaal 8 passagiers + chauffeur).

## **Samenhang integratieconvenant, deelconvenanten en Code VVR**

### **Artikel 4**

Het Integratieconvenant, de daarbij behorende Deelconvenanten Aanbesteders, Aanbieders en Sympathisanten en de Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden (KBOH<sup>®</sup>, Woerden 2001) zijn onderling met elkaar verbonden en vormen tezamen het Convenant Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden.

## **Looptijd**

### **Artikel 5**

Dit convenant treedt in werking met ingang van 1 januari 2002 en eindigt vijf jaar na deze datum op 31 december 2006.

## **Evaluatie**

### **Artikel 6**

Tenminste eens per jaar wordt de uitvoering van dit convenant en de daarbij behorende deelconvenanten geëvalueerd. Deze evaluatie vindt plaats op basis van een door de gezamenlijke convenantpartijen vast te stellen werkplan met daarin opgenomen jaardoelstellingen. Partijen verlenen, op aangeven van de beherende organisatie, hun medewerking aan deze evaluatie en voeren op basis van de rapportage gestructureerd overleg. Partijen zullen gezamenlijk besluiten in hoeverre de jaarlijkse evaluatie van de doelstellingen moet leiden tot bijstelling van de inspanningen. De kosten van de evaluatie komen ten laste van het budget van de beherende organisatie.

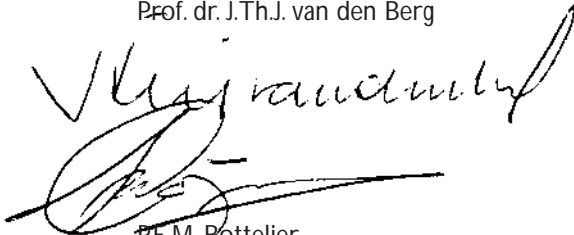
## Verplichtingen organisaties (van aanbesteders, aanbieders en gebruikers).

### Artikel 7

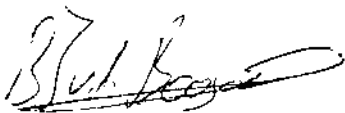
1. De organisaties zullen met gebruikmaking van de hen daartoe ten dienste staande middelen doel en strekking van dit convenant en de daarbij behorende deelconvenanten bekend maken bij hun leden en binnen hun bureauorganisatie. Zij zullen daarbij naar eigen inzicht, rekening houdend met de belangen en positie van hun achterban, de nodige accenten aanbrengen.
2. De organisaties zullen in relevante documenten ( modelverordeningen, sjablonen, protocollen, handboeken en dergelijke) de Code VVR als leidraad aanbevelen voor de inrichting van het vervoer en de aanschaf van rolstoelen.
3. De organisaties zullen bevorderen dat hun leden zich verbinden aan relevante deelconvenanten.
4. De organisaties zullen zich inspannen om de belemmeringen in de uitvoering van het convenant onder de aandacht te brengen van de rijksoverheid en vertegenwoordigers van politieke partijen.
5. De organisaties zullen, op aangeven van de beherende organisatie, hun medewerking verlenen aan de jaarlijkse evaluatie zoals bedoeld in artikel 6 en over de resultaten hiervan gestructureerd overleg voeren met de partijen in dit convenant.

Aldus overeengekomen en getekend in negenvoud te 's-Gravenhage op 3 december 2001

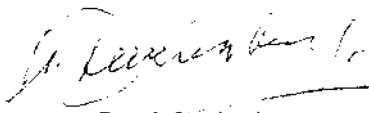
Prof. dr. J.Th.J. van den Berg



P.E.M.-Bottelier

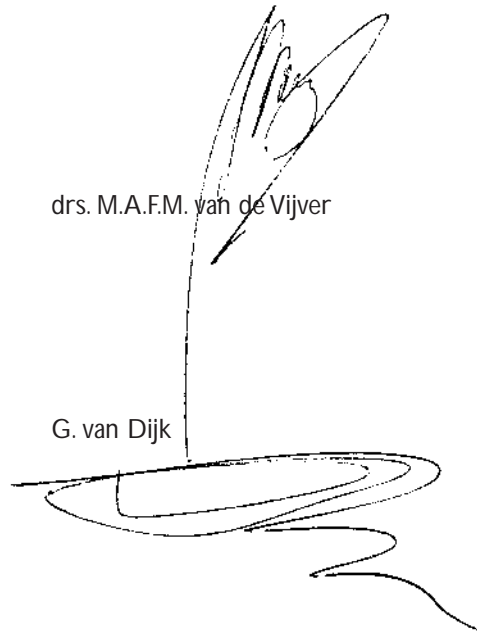


C. Kokke



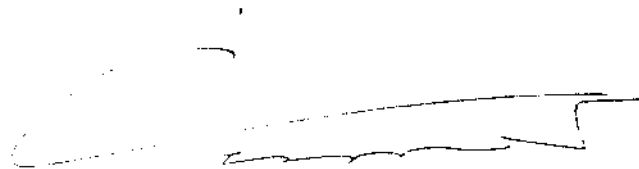
Drs. A. Sturkenboom

drs. M.A.F.M. van de Vijver



G. van Dijk

J. Dijk



## BIJLAGE 1

### DEELCONVENANT AANBESTEDERS


Ondergetekende:

..... (organisatie), gevestigd te ....., te dezen vertegenwoordigd door haar .....

hierna te noemen: aanbesteder,

verklaart hierbij dat:

1. hij als aanbesteder kennis heeft genomen van de inhoud van het Integratieconvenant Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden zoals overeengekomen op 3 december 2001 en de Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden (KBOH, Woerden 2001), welke onderling met elkaar verbonden zijn en tezamen met dit deelconvenant het Convenant Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden vormen.
2. hij als aanbesteder de doelstelling van het Convenant VVR onderschrijft en alles zal doen wat in zijn vermogen ligt om deze doelstelling te verwezenlijken.
3. hij de Code VVR als gewenste leidraad bekend zal maken in de uitvoerende organisatie.
4. hij in bestaande vervoerssituatie erop zal toezien dat rolstoelpassagiers vervoerd worden in tenminste vastzetbare rolstoelen, waarbij zowel de stoel als de passagier conform de Code VVR wordt vastgezet met een Rolstoel-Inzittenden-Beveiligings-Systeem ofwel RIBS.
5. hij bij een nieuwe verstrekking en aanschaf van rolstoelen aan passagiers met een ver-voersindicatie nog slechts veilig vervoerbare rolstoelen zal verstrekken, mits de markt daar in voldoende mate in voorziet.
6. hij bij toekomstige aanbesteding van vervoer nog slechts met die aanbieders van vervoer een overeenkomst zal sluiten, die handelen overeenkomstig het gestelde in het Deelconvenant Aanbieders, mits het marktaanbod de aanbieder daar in voldoende mate toe in staat stelt. Hij zal de aanbieder verzoeken om in zijn aanbieding de eventuele (meer)kosten die gemoeid zijn met noodzakelijke veiligheidsmaatregelen conform de Code VVR te verbijzonderen.
7. hij ervoor zal zorgdragen dat de in opdracht van hem handelende externe adviseurs de inhoud van dit convenant en de Code VVR als uitgangspunten hanteren.
8. hij binnen 1 jaar na ondertekening van dit convenant een klachtenregeling zal opstellen overeenkomstig de bepalingen in Hoofdstuk 9 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb, Stb. 1992, 315).  
*Toelichting: een klachtenregeling is een noodzakelijk element. Aangezien veel aanbesteders ook bestuursorgaan zijn, ligt het voor de hand de klachtenregeling zoals vervat in de Awb van toepassing te verklaren. Ook kan aansluiting worden gezocht bij de Wet Klachtrecht Cliënten Zorgsector. Voor zover de klacht betrekking heeft op het vervoer zelf zal deze worden doorgestuurd naar de Klachtencommissie ex artikel 12 en 13 van de Wet Personenvervoer.*
9. hij in de jaarlijkse evaluatie, zoals bedoeld in Artikel 7 lid 5 van het Integratieconvenant, kwantitatief en kwalitatief verslag zal doen van het functioneren van de klachtenregeling en de klachtafhandeling. Ook de aard van de klachten zal hij bekend maken bij de beherende organisatie.



10. hij de organisaties van gebruikers zal betrekken voorafgaand aan de besluitvorming rond het beleid van vervoersovereenkomsten met betrekking tot het rolstoelvervoer:

11. hij als aanbesteder wenst te worden ingeschreven in het Register Aanbesteders behorende bij het Convenant VVR.

Aldus vastgesteld en getekend in tweevoud te ..... (plaats),  
op ..... (datum)

(naam ondertekenaar)

## BIJLAGE 2

### DEELCONVENANT AANBIEDERS

Ondergetekende:

..... (organisatie), gevestigd te ....., te dezen vertegenwoordigd door haar .....

hierna te noemen: aanbieder,

verklaart hierbij dat:

1. hij als aanbieder kennis heeft genomen van de inhoud van het Integratieconvenant Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden zoals overeengekomen op 3 december 2001 en de Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden (KBOH, Woerden 2001), welke onderling met elkaar verbonden zijn en tezamen met dit deelconvenant het Convenant Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden vormen.
2. hij als aanbieder de doelstelling van het Convenant VVR onderschrijft en alles zal doen wat in zijn vermogen ligt om deze doelstelling te verwezenlijken.
3. hij alle wettelijke bepalingen ter zake van het vervoer van personen in het algemeen en rolstoelinzittenden in het bijzonder zal naleven.
4. hij erop zal toezien dat in bestaande voertuigen gebruik gemaakt wordt van een Rolstoel-Inzittenden-Beveiligings-Systeem ofwel RIBS, en dat zowel de rolstoel als de passagier conform de Code VVR wordt vastgezet.
5. hij bij toekomstige inrichting van het vervoer alleen nog gebruik zal maken van veilige RIBS'en en veilige voertuigen, mits de markt daarin in voldoende mate voorziet.
6. hij rolstoelen, die -eventueel na een overeengekomen overgangperiode- niet voldoen aan de in dit convenant vermelde definitie van veilig vervoerbare rolstoel, in beginsel niet zal vervoeren; hij zal de opdrachtgever hiervan met redenen omkleed in kennis stellen.
7. hij in offertes de (meer)kosten zal verbijzonderen die gemoeid gaan met de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen conform de Code VVR.
8. hij in de voorwaarden zal verwijzen naar de door de aanbesteder opgestelde klachtenregeling en zich daaraan zal onderwerpen.
9. hij in zijn voertuigen een vignet zal aanbrengen met de tekst van bijlage 2 van de Code VVR waaraan wordt toegevoegd de wijze waarop klachten kunnen worden ingediend.
10. hij het vervoer zo veel mogelijk zal doen uitvoeren door chauffeurs die in het bezit zijn van een landelijk erkend diploma (e.e.a. in overeenstemming met de CAO-Taxivervoer), dan wel door overige medewerkers die hiertoe een training hebben gevolgd, waarbij in de opleiding aantoonbaar aandacht is besteed aan rolstoelvervoer.
11. hij er overigens op zal toezien dat chauffeurs en overige medewerkers hun werk met zorg en respect voor de rolstoelpassagier verrichten.



12. hij, in die gevallen waarin hij als aanbieder van onderaannemers gebruik maakt bij het vervullen van zijn contractuele verplichtingen, hetgeen hierboven staat beschreven onverkort voor de onderaannemer van toepassing zal laten zijn.

13. hij als aanbieder wenst te worden ingeschreven in het Register Aanbieders behorende bij het Convenant VVR.

Aldus vastgesteld en getekend in tweevoud te ..... (plaats),  
op ..... (datum).

(naam ondertekenaar).



## BIJLAGE 3

### DEELCONVENANT SYMPATHISANTEN

Ondergetekende:

..... (organisatie), gevestigd te ....., te dezen vertegenwoordigd door haar .....

hierna te noemen: sympathisant,

verklaart hierbij dat:

1. hij als sympathisant kennis heeft genomen van de inhoud van het Integratieconvenant Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden zoals overeengekomen op 3 december 2001 en de Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden (KBOH, Woerden 2001), welke onderling met elkaar verbonden zijn en tezamen met dit deelconvenant het Convenant Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden vormen.
2. hij als sympathisant de doelstelling van het Convenant VVR onderschrijft en alles zal doen wat in zijn vermogen ligt om deze doelstelling te verwezenlijken.
3. hij als sympathisant zal bijdragen aan het verwezenlijken van de doelstelling door in ieder geval de volgende acties te ontplooiën:
  - het promoten van de Code VVR en de daaraan gerelateerde informatieproducten via de eigen media;
  - het aanbevelen van de deelconvenanten bij aanbesteders, aanbieders en sympathiserende organisaties;
  - het doorspelen aan de beherende organisatie van signalen uit de praktijk (good and bad practise), opdat de organisatie deze kan betrekken in de jaarevaluatie;
  - het attenderen van de beherende organisatie op relevante ontwikkelingen die de uitvoering van het convenant gunstig kunnen beïnvloeden.
4. hij als sympathisant wenst te worden ingeschreven in het Register Sympathisanten behorende bij het Convenant VVR.

Aldus vastgesteld en getekend in tweevoud te ..... (plaats),  
op ..... (datum)

(naam ondertekenaar)



Postbus 2072, 3440 DB Woerden  
Houttuinlaan 16a, 3447 GM Woerden  
Telefoon: 0348 436700/436725 (informatienummer)  
Fax: 0348 433257  
E-mail: [info@kboh.nl](mailto:info@kboh.nl)

