



**CODE VVR**  
**VEILIG VERVOER ROLSTOELINZITTENDEN**

## Colofon

Dit document is bedoeld om ongewijzigd en als geheel te gebruiken. Als er delen van de tekst worden gebruikt, dienen die ongewijzigd te worden gekopieerd en dient voor de context verwezen te worden naar dit document.

Deze versie is in december 2021 gereed gekomen en is een vervanging van de voorgaande versie van november 2020.

Bij het tot stand komen van dit document hebben vertegenwoordigers van de volgende organisaties meegewerkt:



## Inhoudsopgave

Voorwoord .....	4
Inleiding.....	5
1. Borging veiligheid via regelgeving.....	6
1.1. Hulpmiddelen naar maat.....	6
1.3. Onveilige rolstoelen.....	7
2. Rolstoelinzittenden, begeleiders en rolstoelverstrekkers.....	8
2.1. Rolstoel kiezen.....	8
2.2. Het vervoer.....	8
2.2.1. Gordelgebruik.....	9
2.2.2. Ontheffing op gordelgebruik.....	9
2.3. Begeleiders.....	10
2.4. De praktijk.....	10
2.4.1. Informatie voorafgaand aan een rit.....	10
2.4.2. Juiste wijze.....	11
3. Scootmobiel.....	12
4. Veilig vervoer rolstoelinzittenden.....	13
5. Chauffeurs.....	14
5.1. Gordelgebruik.....	14
5.2. Ontheffing op gordelgebruik.....	14
5.3. Het materiaal.....	15
5.4. De praktijk.....	15
5.4.1. Aandachtspunten.....	15
5.4.2. Juiste wijze.....	16
6. Vervoerders en regiecentrales.....	17
6.1. Kennis, vaardigheden en tijd.....	17
6.2. De praktijk.....	18
7. Rolstoelfabrikanten, -leveranciers en importeurs.....	19
7.1. Iedere schakel telt.....	19
7.2. De praktijk.....	19
8. Leveranciers van Rolstoel-Inzittende-Beveiligings-Systemen RIBS.....	20
8.1. Ontwikkeling en aanpassing.....	20
8.2. Installeren van een RIBS in een voertuig.....	20
8.3. De praktijk.....	20

## Voorwoord

Het vervoer van mensen die gebruik maken van een rolstoel moet natuurlijk veilig gebeuren. Deze 'Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden' (Code VVR) is daarvoor de leidraad. In het belang van de reizigers, chauffeurs van rolstoelvoertuigen en de organisaties waarbinnen zij actief zijn, beschrijft de code de (wettelijke) regels waaraan moet worden voldaan.

Deze geactualiseerde versie van de Code VVR kwam tot stand onder verantwoordelijkheid van het 'Platform Code VVR', bestaande uit TX-keur, werknemersorganisaties FNV en CNV, Koninklijk Nederlands Vervoer en de branchevereniging voor revalidatie- en mobiliteitshulpmiddelen Firevaned.

De actualisatie vond plaats binnen de werkgroep Code VVR, waarbij werd samengewerkt met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en, voor de inbreng van het reizigersperspectief, met de koepel van gehandicapten- en patiëntenorganisaties Ieder(In) en ouderenorganisatie KBO-PCOB. Het platform is deze partijen daarvoor dank verschuldigd.

De kennisorganisatie van sociale partners in de taxi- en zorgvervoersector, Stichting Sociaal Fonds Mobiliteit, vervult de rol van secretariaat van het platform en de werkgroep Code VVR.

Deze vernieuwde Code VVR is een rechtstreekse voortzetting van de Code VVR die in 1999/2000 met steun van de overheid is opgezet door een keur van veldpartijen i.s.m. het kennisinstituut KBOH, in 2007 opgegaan in Vilans, kenniscentrum voor langdurige zorg. De code is geactualiseerd naar de huidige stand van inzichten en wet- en regelgeving.

Partijen hopen dat het gebruik van deze code ook een positieve invloed zal hebben op het steeds veiliger maken van het openbaar vervoer alsmede op het rolstoelvervoer dat door vrijwilligers wordt uitgevoerd.

Namens het Platform Code VVR,

Henk van Gelderen,

Directeur Sociaal Fonds Mobiliteit

## Inleiding

Het toegankelijkheidsbeginsel uit het VN-verdrag *Rechten voor mensen met een beperking* stelt dat iedereen dezelfde rechten heeft op het gebied van toegankelijkheid en participatie in de maatschappij. Daarbij hoort het recht op vrije keuze van mobiliteitsmiddelen.

Daarnaast mogen rolstoelinzittenden verwachten dat zij een gelijk niveau van bescherming geboden krijgen als niet-rolstoelgebonden passagiers. Dit laatste noemen we het gelijkheidsbeginsel en deze code is mede op deze beide beginselen gebaseerd. Voor de inhoud van de relevante wetten verwijzen wij de lezer naar de website van de rijksoverheid.

Veilig vervoer van rolstoelinzittenden (VVR) is een onderwerp dat meer dan alleen de rolstoelpassagier zelf betreft. De veiligheid van alle inzittenden, maar ook de algemene verkeersveiligheid is ermee gemoeid. Met het vervoer van rolstoelinzittenden bedoelen we hier het vervoer van rolstoelpassagiers die tijdens de rit in de rolstoel blijven zitten omdat zij geen zelfstandige transfer kunnen maken.

Veilig vervoer bestaat uit een keten van de rolstoelpassagier, rolstoel, vastzetsysteem, voertuig, chauffeur en vervoerder. De zwakste schakel bepaalt de veiligheid van het vervoer. Om ervoor te zorgen dat de veiligheid niet lijdt onder onwetendheid, haast en toegeeflijkheid is in de code VVR al sinds jaar en dag opgetekend waaraan het vervoer van rolstoelinzittenden dient te voldoen.

Kan de rolstoelinzittende niet veilig worden vervoerd, dan moet in het belang van alle partijen het vervoer geweigerd worden. Vervoer veilig of vervoer niet! Dit document geeft aan waar de verschillende verantwoordelijkheden liggen.

Dit betekent dat een rolstoelpassagier die uitsluitend vervoerd kan worden in de rolstoel, er zelf voor verantwoordelijk is dat deze rolstoel veilig in een voertuig vast te zetten moet zijn. De rolstoelpassagier en/of begeleider heeft de verantwoordelijkheid voor het kiezen van een rolstoel die past bij de behoefte.

De verantwoordelijkheid daar leggen waar hij hoort. Helderheid scheppen over wat veilig vervoer van een rolstoelinzittende inhoudt. Dat is wat u in deze code kunt vinden.

## 1. Borging veiligheid via regelgeving

Er zijn al geruime tijd rolstoelen op de markt die geschikt zijn voor veilig vervoer. Deze voldoen aan de ISO 7176-19 (crashtest) en zijn herkenbaar aan de stickers met het haaksymbool (soms nog met een ISO-sticker). Een ISO-certificering geeft duidelijkheid en wordt daarom met klem geadviseerd.

Daarnaast zijn er sinds mei 2021 nieuwe Europese regels (MDR) van kracht voor fabrikanten, aanpassers, distributeurs, etc. van medische hulpmiddelen. Doel is de patiëntveiligheid verder te vergroten en rolstoelpassagiers een zo optimaal mogelijk hulpmiddel te bieden wat aansluit bij de functionele behoefte. De regelgeving geldt voor producten die vanaf mei 2021 nieuw verstrekt of aangepast worden. In sommige gevallen geldt een overgangstermijn.

Los van alle regelgeving zal een vervoerder, in verband met aansprakelijkheid, altijd terplekke beoordelen of een rolstoelinzittende veilig vervoerd kan worden. Als dit niet mogelijk is dient het vervoer geweigerd te worden.

Als er bij de indicatiestelling en verstrekking van rolstoelen rekening wordt gehouden met het feit dat een rolstoelpassagier (op termijn) uitsluitend in de rolstoel zelf vervoerd kan worden, zijn er in deze groep naar verwachting niet veel rolstoelpassagiers voor wie invoering van de nieuwe regelgeving tot problemen zal leiden.

### 1.1. Hulpmiddelen naar maat

Voor een aantal rolstoelpassagiers is speciale aandacht nodig. Dit betreft de mensen die zijn aangewezen op een hulpmiddel naar maat. Deze hulpmiddelen kunnen vanwege de complexiteit vaak niet crash getest worden. Als de maatwerkrolstoel wel voorzien is van deugdelijke vastzetpunten dan is veilig vervoer over het algemeen wel mogelijk.

Fabrikanten en aanpassers zullen echter (conform de MDR) afdoende oplossingen moeten vinden om deze rolstoelinzittenden toch zo veilig mogelijk te kunnen vervoeren. Dit wordt gedaan door complexe en samengesteld producten, waar nodig via convenanten, alsnog te crashtesten om daarmee te voldoen aan de ISO-norm.

Ook voor mensen in een combinatie van rolstoelonderstel en orthesebovenbouw of zitkuip zijn er oplossingen beschikbaar die het mogelijk maken om veilig met een rolstoel vervoerd te worden. Deze oplossingen zijn ook uitgewerkt binnen de rolstoelbranche (NKH<sup>1</sup>)-gecertificeerde bedrijven. Fabrikanten bekijken steeds onderling hoe zij het bereik van de crashtest nog kunnen uitbreiden. Hierdoor vallen steeds meer complex uitgevoerde rolstoelen binnen de grenzen van de ISO-norm.

Blijvend risico hierbij is wel dat onderdelen zoals accu, apparatuur, voorzieningen of uitsteeksels aan de rolstoel kunnen omvrouwen c.q. losschieten. Hierbij dient door vervoerders per geval bekeken te worden wat de meest veilige manier is. De situatie van de passagier moet zo veilig mogelijk zijn en ook de veiligheid van medepassagiers en chauffeur moet gewaarborgd zijn. Vervoerders dienen voor deze risico's voldoende aandacht te hebben en zo nodig maatregelen te treffen.

---

<sup>1</sup> Nationaal Keurmerk Hulpmiddelen

## 1.2. Overgangsregeling

De nieuwe Europese regelgeving (MDR) geeft voor de lange termijn voldoende borging om iedere rolstoelinzittende op een zo veilig mogelijke wijze te kunnen vervoeren.

Tot die tijd wordt, voor zover mogelijk, vastgehouden aan de ISO-certificering als dringende aanbeveling. De overgangstermijn die in de vorige versie van de Code VVR (versie 2020) was beschreven wordt losgelaten.

Dit houdt in dat rolstoelinzittenden die geen transfer kunnen maken en die niet in het bezit zijn van een rolstoel die aan ISO 7176-19 voldoet, nog steeds vervoerd kunnen worden, mits dit veilig kan plaatsvinden.

## 1.3. Onveilige rolstoelen

Aan partijen of instellingen die nog steeds mensen vervoeren in verouderde rolstoelen en/of gebruik maken van voertuigen zonder goedgekeurde vastzetsystemen, wordt met klem geadviseerd rolstoelinzittenden niet meer in de bedoelde voertuigen te vervoeren, en rolstoelpassagiers alleen nog te vervoeren als dat kan in crashtestveilige rolstoelen.

Dit met het oog op zowel de veiligheid van rolstoelinzittenden als medepassagiers en chauffeurs, de eigen aansprakelijkheid, en het feit dat onveilige rolstoelen en ongekeurde vastzetsystemen niet gewenst zijn in het collectieve rolstoelvervoer.

## 2. Rolstoelinzittenden, begeleiders en rolstoelverstrekkers

Centraal in de Code VVR staat de rolstoelinzittende. De passagier die gebruik maakt van een rolstoel en daarin vervoerd wordt als er geen overstap (meer) gemaakt kan worden naar een reguliere autostoel. Als uitgangspunt geldt dat de autostoel altijd de veiligste zitplaats is in een voertuig.

De rolstoelinzittende is de centrale belanghebbende. Het doel van de Code VVR is het veilig vervoeren van die passagier. Het is van belang dat deze goed op de hoogte is van de regelgeving en de richtlijnen: het gaat per slot van rekening om zijn of haar veiligheid.

Is de rolstoelinzittende niet in staat zich daar zelf over te informeren, dan is dat de verantwoordelijkheid van de begeleider. Die dient zich ervan te overtuigen dat het vervoer voldoet aan de eisen en richtlijnen.

Dit hoofdstuk is bedoeld voor:

- Rolstoelinzittenden
- Begeleiders van rolstoelinzittenden
- De verstrekker van rolstoelen, ook degene die tijdelijk een rolstoel ter beschikking stelt.

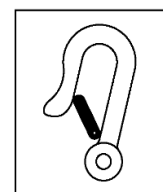
### 2.1. Rolstoel kiezen

De rolstoelpassagier en/of begeleider is zelf verantwoordelijk voor de veiligheid van de rolstoel. Reeds bij het kiezen van een rolstoel dient de rolstoelinzittende ten aanzien van het vervoer twee vragen te beantwoorden, namelijk:

- Is er een kans dat ik, op termijn, aangewezen ben c.q. gebruik ga maken van rolstoelvervoer?
- Is er een kans dat ik binnen redelijk afzienbare tijd niet meer in staat ben om een overstap te maken van de rolstoel naar een reguliere zitplaats en omgekeerd?

Als deze beide vragen met “ja” worden beantwoord, wordt het dringende advies gegeven dat hij of zij over een rolstoel beschikt die voldoet aan ISO 7176-19. Dit is een veilig vastzetbare rolstoel en herkenbaar aan stickers met het haaksymbool<sup>2</sup>, die zijn te vinden op het frame van de rolstoel bij de bevestigingspunten voor het vastzetsysteem. Dit type rolstoel is crash getest en daarmee botsproef.

Kan een rolstoel vanwege de complexiteit en/of aanpassingen volgens de verstrekker niet crash getest worden, dan is het uiteindelijk aan de beoordeling van de vervoerder of de rolstoelinzittende hiermee veilig vervoerd kan worden.



### 2.2. Het vervoer

Voorafgaand aan het vervoer dient de rolstoelinzittende of de persoonlijk begeleider aan te geven of er (functie-)stoornissen zijn die tijdens het vastzetten van de rolstoel of tijdens de rit van belang zijn. De rolstoelinzittende dient, eventueel met hulp van rolstoelaanpassingen, over voldoende zitstabiliteit te beschikken om zelfstandig te kunnen blijven zitten.

De rolstoelinzittende mag van de chauffeur gepast (rij)gedrag verwachten. Als de stoornissen van invloed kunnen zijn op de veiligheid van het vervoer, dan moeten hiervoor passende aanvullende

<sup>2</sup> soms zijn (oudere) geteste rolstoelen nog voorzien van alleen de ISO-aanduiding op het frame!



maatregelen worden genomen. Als de veiligheid van het vervoer niet kan worden gegarandeerd, is het in ieders belang, ook in het belang van de rolstoelinzittende, dat deze niet wordt vervoerd.

### 2.2.1. Gordelgebruik

Ook voor een rolstoelinzittende geldt dat juist gordelgebruik verplicht is. De veiligheidsgordel dient onbelemmerd en op de juiste wijze gebruikt te kunnen worden. Het niet (kunnen) dragen van de gordel op de juiste manier, is ook reden om het vervoer te weigeren.

Als het gebruik van de driepuntsgordel niet mogelijk is, bijvoorbeeld omdat een zitpositie onmogelijk is voor de rolstoelinzittende, is het gebruik van op maat gemaakte veiligheidsgordels toegestaan (RVV- artikel 59 lid 4b). Voorwaarde is dat de gordel goed past en deel uitmaakt van – verbinding heeft met – het vastzetsysteem. De rolstoelinzittende of zijn begeleider is verantwoordelijk voor deze “andere” gordels. Deze voldoen aan de Europese richtlijn 77/541/EEG.

### 2.2.2. Ontheffing op gordelgebruik

De enige uitzondering hierop wordt beschreven in artikel 149 lid 2 van de WVV. *“In afwijking van het eerste lid kan door Onze Minister ontheffing worden verleend van het gebruik van autogordels en kinderbeveiligingsmiddelen. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen ter zake nadere regels worden vastgesteld.”*

Een ontheffing op het verplichte gordelgebruik kan uitsluitend worden verleend door het CBR. Dit is de enige instantie die hiertoe gemachtigd is. Een verklaring van een specialist of een andere partij is geen geldige ontheffing.

Datum  
7 maart 2016  
Dossiernummer  
[redacted]  
Onderwerp  
Besluit



**BESLUIT VERLENEN ONTHEFFING DRAAGPLICHT VEILIGHEIDSGORDEL BIJ ROLSTOELVERVOER**

[redacted] heeft op 7 januari 2016 gevraagd om hem een ontheffing te verlenen van de draagplicht veiligheidsgordel bij rolstoelvervoer. Hieronder treft u het besluit aan.

**Besluit**  
[redacted] wordt tot **7 maart 2021** een ontheffing verleend van de draagplicht van de veiligheidsgordel bij rolstoelvervoer zoals omschreven in artikel 59 RVV 1990, onder het volgende voorschrift:

- wanneer de ontheffing gebruikt wordt, moet men de ontheffing bij zich dragen, zodat deze ter inzage kan worden gegeven aan een politieambtenaar als deze daarom vraagt.

**Reden(en) van het besluit**  
Op grond van het gestelde in artikel 59 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) moeten passagiers die gebruik maken van een rolstoel worden vervoerd in een rolstoel die in het voertuig wordt vastgezet op een wijze die de stabiliteit van de rolstoel en de veiligheid van de rolstoelgebruiker waarborgt. Deze passagiers maken gebruik van de veiligheidsgordel die deel uitmaakt van het voertuig of van het systeem waarmee de rolstoel aan de vloer van het voertuig is bevestigd, tenzij gebruik gemaakt wordt van een door de Minister van Infrastructuur en Milieu aangewezen

### 2.3. Begeleiders

Als de rolstoelpassagier zichzelf niet kan informeren en/of niet kan communiceren, wordt van begeleiders die een rolstoelinzittende ondersteunen bij het vervoer verwacht dat zij:

- Op de hoogte zijn van de richtlijnen die gelden voor het vervoer van rolstoelinzittenden.
- De vervoerder voorafgaand aan het vervoer informeren over de medische beperkingen van de rolstoelinzittende die van belang zijn voor de veiligheid van het vervoer.
- De belangen van de rolstoelinzittende behartigen zonder de belangen van de chauffeur of de verkeersveiligheid te negeren.
- Beschikken over kennis en, waar nodig, over eventuele hulpmiddelen zoals extra vastzetgordels, en deze kunnen toepassen om de rolstoelinzittende tijdens het vervoer behulpzaam te zijn.

### 2.4. De praktijk

Wanneer een persoon in een situatie terecht komt dat het gebruik van een rolstoel noodzakelijk is geworden, is het van belang dat hij of zij er goed over nadenkt hoe en waarvoor de rolstoel nu, maar ook op langere termijn, gebruikt gaat worden. Daarbij dient ook de vraag gesteld te worden of er nu of in de toekomst mogelijk gebruik gaat worden gemaakt van rolstoelvervoer.

Als, tegen het dringende advies, een keuze gemaakt wordt voor een rolstoel die niet voldoet aan ISO 7176-19 of betreffende rolstoel kan vanwege complexiteit of aanpassingen niet crash getest worden, kan deze alleen vervoerd worden mits het naar beoordeling van de vervoerder veilig kan.

Het is van belang dat de rolstoelpassagier of diens begeleider dit bespreekt met de indicatiesteller en/of leverancier van de rolstoel, voordat de keuze wordt gemaakt.

Het is de verantwoordelijkheid van de rolstoelpassagier of zijn begeleider dat de rolstoel voldoet aan de veiligheidseisen voor wat betreft vastzetbaarheid en vervoerbaarheid, en geen gebreken vertoont. De rolstoelpassagier of zijn begeleider dient verder alle noodzakelijke medewerking te verlenen aan de chauffeur om veilig vervoer mogelijk te maken.

#### 2.4.1. Informatie voorafgaand aan een rit

Om ervoor te zorgen dat de vervoerder goed op de hoogte is van de behoeftes van de passagiers, dient vooraf doorgegeven te worden of:

- Hulp bij het instappen nodig is.
- Er gebruik gemaakt wordt van een rolstoel.
- Of een overstap naar een reguliere zitplaats gemaakt kan worden.
- De rolstoel wellicht afwijkende maten heeft.
- Er sprake is van beperkingen die van belang zijn voor het gebruik van het vastzetsysteem.
- Er heftig of extreem op prikkels van buitenaf wordt gereageerd.

Het rolstoelvervoer wordt vrijwel altijd uitgevoerd in opdracht van een overheidsinstantie (WMO-vervoer, regiotaxi, Valys, etc.) of een instelling (bijvoorbeeld een verpleeghuis). Deze opdrachtgevers stellen eisen aan de wijze waarop het vervoer verricht dient te worden.

#### 2.4.2. Juiste wijze

Als de rolstoel gebruikt wordt als zitplaats, is het van belang dat deze goed wordt vastgezet aan het 'Rolstoel-Inzittende-Bevestigings-Systeem' (RIBS). De spanbanden dienen goed te worden vastgezet, zodanig dat de rolstoel niet meer beweegt als ertegen wordt geduwd. Spanbanden mogen alleen op de daarvoor aangegeven en/of bestemde bevestigingspunten bevestigd worden.

De gordel wordt op de juiste manier gebruikt als hij de kortste weg over de borst en om de heup volgt en op de heup rust. Waar mogelijk is dit onder de armlenningen door. De armen worden vrijgelaten en de gordel dient aan het vastzetsysteem bevestigd te zijn, niet aan de rolstoel.

Zowel in of aan de rolstoel als in het voertuig mogen zich geen losse voorwerpen bevinden die tijdens een ongeval een gevaar kunnen vormen voor de inzittenden.



### 3. Scootmobiel

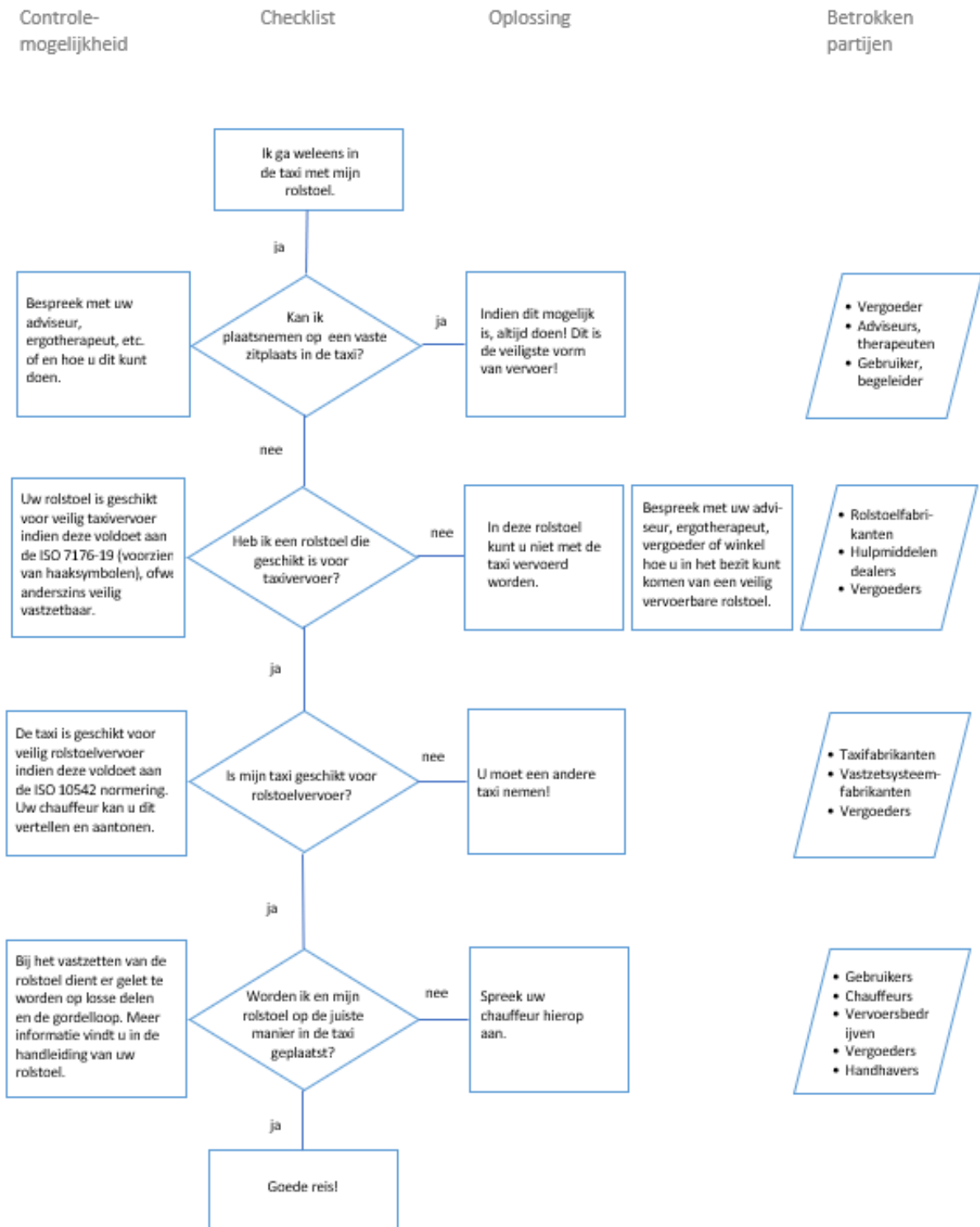
Een scootmobiel wordt verstrekt als iemand nog in staat wordt geacht een beperkte afstand te lopen. Dat betekent dat de scootmobielpassagier ook in staat wordt geacht een overstap naar en van een reguliere zitplaats te maken. Vanwege de veiligheid dient de scootmobielpassagier buiten het voertuig af te stappen en – met enige hulp – het voertuig via de reguliere ingang te betreden. De scootmobiel kan mogelijk als bagage worden meegenomen, mits deze door de chauffeur goed vastgezet kan worden.

De chauffeur is verantwoordelijk voor het in- en uitrijden van een scootmobiel. De chauffeur laat de passagier daarom buiten het voertuig uitstappen en begeleidt hem/haar via de normale ingang naar een vaste zitplaats. De chauffeur duwt de scootmobiel vervolgens "op handkracht" via de lift naar binnen en zet deze vast als bagage.

Mocht de passagier niet in staat zijn de trap of opstap te nemen, dan kan ervoor gekozen worden hem of haar staand op de lift het voertuig te laten betreden. Daarbij is het een absolute voorwaarde dat de chauffeur de passagier zeer goed begeleidt. De chauffeur zorgt ervoor dat de passagier zich goed vasthoudt aan een handrail, gaat zelf mee op het platform, houdt zichzelf goed vast en biedt extra bescherming aan de passagier! Een vervoerder kan er voor kiezen een eenvoudige rolstoel ter beschikking te stellen om de passagier in het voertuig te rijden, echter dit kost veel extra tijd.

Als deze werkwijze niet mogelijk is, zal een rit geweigerd worden.

## 4. Veilig vervoer rolstoelzittenden



## 5. Chauffeurs

Dit hoofdstuk is bedoeld voor:

- Chauffeurs die rolstoelpassagiers vervoeren. Dat zijn zowel chauffeurs die beroepsmatig werken, als vrijwillige chauffeurs en particulieren.

De chauffeur zorgt ervoor dat de rolstoelinzittende veilig van A naar B wordt gebracht. Waar mogelijk, vervoert een chauffeur een rolstoelpassagier op een vaste zitplaats. Als de rolstoelpassagier de overstap vanuit de rolstoel naar en van een reguliere zitplaats niet kan maken, mag deze uitsluitend vervoerd worden als:

a. De rolstoel voldoet aan ISO 7176-19, dat wil zeggen crash getest en herkenbaar aan de haaksymbolen en/of ISO-sticker en inderdaad veilig vastzetbaar en vervoerbaar is. (zie paragraaf 2.1)

**óf**

b. De rolstoel kan vanwege complexiteit of aanpassingen niet crash getest worden. Deze kan dan alleen vervoerd worden mits de rolstoel naar beoordeling van de chauffeur veilig vastgezet en vervoerd kan worden.

Van een chauffeur, zowel een professional als een vrijwilliger, wordt verwacht dat hij of zij weet hoe een rolstoel veilig in en uit een voertuig wordt gereden en hoe de rolstoel deugdelijk en volgens de richtlijnen wordt vastgezet in het voertuig.

### 5.1. Gordelgebruik

Ook voor een rolstoelinzittende geldt dat juist gordelgebruik verplicht is. De veiligheidsgordel dient onbelemmerd en op de juiste wijze gebruikt te kunnen worden. Dit betekent dat de driepuntsgordel, over de heup en over de schouder, voor langs het bovenlijf loopt. Het niet dragen van de gordel op de juiste manier, is ook reden om het vervoer te weigeren.

Als het gebruik van de driepuntsgordel niet mogelijk is, bijvoorbeeld omdat een zitpositie onmogelijk is voor de rolstoelinzittende, is het gebruik van op maat gemaakte veiligheidsgordels toegestaan (RVV-artikel 59 lid 4b). Voorwaarde is dat de gordel goed past en deel uitmaakt van - verbinding heeft met - het vastzetsysteem. De rolstoelinzittende of zijn begeleider is verantwoordelijk voor deze "andere" gordels. Deze voldoen aan de Europese richtlijn 77/541/EEG.

### 5.2. Ontheffing op gordelgebruik

De enige uitzondering hierop wordt beschreven in artikel 149 lid 2 van de WVV.

*"In afwijking van het eerste lid kan door Onze Minister ontheffing worden verleend van het gebruik van autogordels en kinderbeveiligingsmiddelen. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen ter zake nadere regels worden vastgesteld."*

Een ontheffing op het verplichte gordelgebruik kan uitsluitend worden verleend door het CBR. Deze moet hij of zij kunnen tonen. Dit is de enige instantie die hiertoe gemachtigd is, een verklaring van een specialist of een andere partij is geen geldige ontheffing.

### 5.3. Het materiaal

De chauffeur beschikt over veilig materieel. Dit betekent een rolstoelbus of ander voertuig dat is voorzien van een Rolstoel-Inzittende-Bevestigings-Systeem (RIBS), dat voldoet aan NEN-ISO 10542 met bijbehorende 3-punts veiligheidsgordel. Verder heeft het voertuig een goedgekeurde lift of oprijplaat.

Het is belangrijk dat de chauffeur over voldoende tijd beschikt om de rolstoel met het vastzetsysteem en de rolstoelinzittende met een veiligheidsgordel conform de veiligheidseisen vast te zetten.

### 5.4. De praktijk

De chauffeur is op de hoogte van de wet- en regelgeving die hoort bij het veilig vervoeren van rolstoelinzittenden en beschikt over de juiste goedgekeurde materialen die een veilig vervoer mogelijk maken. Als materialen of systemen defect zijn of raken, maakt hij hiervan melding zodat het defect opgelost kan worden.

De chauffeur rijdt de rolstoel\*) in het voertuig. Hij of zij vervoert alleen passagiers in hun rolstoel als die aan de NEN-ISO 7176-19 richtlijn voldoen, ofwel anderszins

conform de veiligheidsinstructies vastgezet en vervoerd kunnen worden. De afweging van de chauffeur zal, ongeacht of de rolstoel wel of niet voorzien is van haaksymbolen, gemaakt worden op basis van of betreffende rolstoel conform de instructies veilig vastzetbaar en vervoerbaar is. Verder hanteert de chauffeur de arborichtlijnen met het oog op de eigen veiligheid en gezondheid.

*\*) Voor elektrische rolstoelen geldt: Wanneer de rolstoel geen mogelijkheid of voorziening heeft deze handmatig te bedienen door een andere persoon dan de passagier zelf, dan is de passagier verantwoordelijk voor het naar binnen (en buiten) rijden van de rolstoel. Zodra de rolstoel op de lift staat is de stroomtoevoer afgesloten en staat hij op de rem.*

#### 5.4.1. Aandachtspunten

- Kennis over de wettelijke eisen met betrekking tot veilig rolstoelvervoer.
- Het assisteren van de passagier bij het maken van de overstap naar de autostoel.
- Controle of de rolstoel veilig vervoerbaar is aan de hand van de stickers op het frame, en/of anderszins conform de veiligheidsinstructies vastgezet en vervoerd kan worden.
- Vervoer weigeren wanneer niet aan de veiligheidseisen kan worden voldaan.
- In - en uitrijden van de rolstoelpassagier in het voertuig.
- Het vastzetten van de rolstoel met gebruikmaking van het vastzetsysteem.



- Het omdoen van de veiligheidsgordel – die dient onbelemmerd en op de juiste wijze gebruikt te kunnen worden.
- Controle of alle bevestigingen goed vastzitten.
- Bagage deugdelijk vastzetten/opbergen.
- Aangepast rijgedrag.
- Bij het parkeren van het voertuig rekening houden met de beperkingen en mogelijkheden van de rolstoelpassagier en het overige verkeer.



#### 5.4.2. Juiste wijze

Als de rolstoel gebruikt wordt als zitplaats, is het van belang dat deze goed wordt vastgezet aan het RIBS. De spanbanden dienen zodanig te worden vastgezet, dat de rolstoel niet meer beweegt als ertegen wordt geduwd. Spanbanden worden uitsluitend aan de daarvoor bestemde vastzetpunten bevestigd. Die zijn bij de rolstoelen die voldoen aan de ISO-norm te herkennen aan de stickers met haaksymbool. Spanbanden mogen niet worden gekruist of aan wielen of beensteunen bevestigd worden. Spanbanden moeten een hoek van liefst 45° naar beneden maken en licht gespannen zijn.



De gordel wordt op de juiste manier gebruikt als hij de kortste weg over de schouder en om de heup volgt en op de heup rust. Waar mogelijk is dit onder de armleuningen door. De armen worden vrijgelaten en de gordel dient aan het vastzetsysteem bevestigd te zijn, niet aan de rolstoel.

Zowel in of aan de rolstoel als in het voertuig mogen zich geen losse voorwerpen bevinden die tijdens een ongeval een gevaar kunnen vormen voor de inzittenden.



## 6. Vervoerders en regiecentrales

Dit hoofdstuk is bedoeld voor:

- Vervoerders van rolstoelen en rolstoelinzittenden
- Taxi- en regiecentrales

De organisatie waarbinnen het vervoer van rolstoelpassagiers wordt uitgevoerd is de vervoerder. Zij is gehouden aan wettelijke eisen en leeft die regels te allen tijde na. Dit betekent dat het vervoermiddel dat de vervoerder voor rolstoelvervoer ter beschikking stelt, voorzien is van een Rolstoel-Inzittende-Bevestigings-Systeem (RIBS) dat voldoet aan NEN-ISO 10542. Dit vastzetsysteem bestaat uit vier vloerpunten en spanbanden waarmee de rolstoel wordt vastgezet, plus een veiligheidsgordel.

Als de rolstoelinzittende de overstap vanuit de rolstoel naar en van een reguliere zitplaats niet kan maken, mag deze uitsluitend vervoerd worden in een veilig vastzetbare rolstoel, bij voorkeur gecertificeerd conform ISO 7176-19. Wanneer niet aan de bovenstaande eisen kan worden voldaan, moet de vervoerder c.q. de chauffeur het vervoer weigeren.

### 6.1. Kennis, vaardigheden en tijd

De vervoerder heeft als werkgever de plicht om chauffeurs de noodzakelijke kennis en vaardigheden bij te brengen om het rolstoelvervoer veilig te laten verlopen. De rolstoelinzittende heeft zelf echter ook verantwoordelijkheden.

De hoofdregel is dat de rolstoelpassagier de overstap naar een reguliere zitplaats maakt. De rolstoel wordt in dat geval door de chauffeur meegenomen als bagage.

Als een overstap niet mogelijk is dient de rolstoelinzittende, om in een rolstoelvoertuig vervoerd te kunnen worden, bij voorkeur te beschikken over een rolstoel die voldoet aan de ISO 7176-19 norm, herkenbaar aan de haaksymbolen of ISO-sticker.

Is dat niet het geval en kan de rolstoel naar de beoordeling van de vervoerder ook niet veilig vastgezet en vervoerd worden, dan dient het vervoer geweigerd te worden.

Ook een rolstoel die wel voorzien is van haaksymbolen dient overigens naar de beoordeling van de chauffeur altijd veilig vastzetbaar en vervoerd te kunnen worden.

Uitgangspunt voor de vervoerder is dat de rolstoelpassagier of zijn/haar begeleider weet aan welke eisen de rolstoel dient te voldoen.

De vervoerder draagt zorg voor een veilig en goed werkend vastzetsysteem voor rolstoelen.

De chauffeur dient over voldoende tijd te kunnen beschikken om de rolstoel met het vastzetsysteem en de rolstoelinzittende met een veiligheidsgordel conform de veiligheidseisen vast te zetten. Als de chauffeur constateert dat er geen veilig vervoer plaats kan vinden, steunt de vervoerder hem of haar daarin.

## 6.2. De praktijk

Vervoerders vervoeren alleen nog rolstoelpassagiers die in staat zijn van een reguliere zitplaats gebruik te maken of die bij voorkeur beschikken over een rolstoel die voldoet aan ISO 7176-19 ofwel anderszins veilig vastzetbaar is en daardoor geschikt is als vervangende zitplaats. Vervoerders zorgen ervoor dat voertuigen voorzien zijn van een RIBS dat voldoet aan NEN-ISO 10542. Kan hier niet aan worden voldaan, dat wordt vervoer geweigerd.

Bij de ritvoorbereiding hoort ook het plannen van de geschikte route. Met name in het vervoer van rolstoelinzittenden hoeft niet altijd de kortste route gekozen te worden. Er dient ook zoveel mogelijk rekening gehouden te worden met drempels, rotondes, slechte bestrating en dergelijke. Slechte rijomstandigheden kunnen extra belastend zijn voor een rolstoelinzittende. Als dit in verband met alternatieve afspraken met de opdrachtgever niet mogelijk is wordt de standaardroute aangehouden, maar wordt het rijgedrag aangepast.

## 7. Rolstoelfabrikanten, -leveranciers en importeurs

Dit hoofdstuk is bestemd voor:

- Nederlandse fabrikanten van rolstoelen.
- Leveranciers van rolstoelen van zowel Nederlandse als buitenlandse fabrikanten.

Rolstoelfabrikanten, importeurs en leveranciers van rolstoelen zijn voor het op de Europese markt brengen van hun producten gebonden aan Europese Richtlijn 93/42/EEG en de Medical Device Regulation 2017/745. De kern van deze wetgeving is dat rolstoelen die seriematig worden vervaardigd, en die in geval van vervoer dienen als zitplaats, moeten voldoen aan alle essentiële eisen voor veilig gebruik.

### 7.1. Iedere schakel telt

Veilig vervoer van rolstoelinzittenden hangt af van verschillende factoren. Een belangrijke factor is de veiligheid van de rolstoel zelf. De sterkte van de rolstoel en de mogelijkheden om een rolstoel te kunnen vastzetten zijn minstens zo belangrijk als het vastzetsysteem zelf, het gebruik daarvan en de handelingen van de chauffeur.

Wanneer een fabrikant, importeur of leverancier kan aantonen dat de geleverde rolstoel voldoet aan ISO 7176-19 ofwel anderszins veilig vastzetbaar is en dus kan dienen als zitplaats in geval van vervoer, wordt aan de voorgeschreven essentiële eisen voldaan. Fabrikanten vermelden in hun gebruiksaanwijzingen informatie over het bovenstaande. Daarnaast vermelden fabrikanten in hun handleidingen hoe de rolstoel met een Rolstoel-Inzittende-Bevestigings-Systeem (RIBS) in het voertuig wordt vastgezet.

Als een partij een hulpmiddel naar maat maakt, omdat de behandelend arts of een andere ter zake kundige dat voorschrijft, is deze partij fabrikant en neemt deze de productverantwoordelijkheid op zich. Ook in die gevallen dient de fabrikant te voldoen aan de Europese Richtlijnen inzake vervoerbaarheid. Hij draagt verantwoordelijkheid om aan te tonen dat het product aan de norm voldoet of aan te geven dat het niet aan de norm voldoet.

### 7.2. De praktijk

Als blijkt dat de beoogde rolstoelinzittende een vervoersbehoefte heeft, moet de te leveren rolstoel voldoen aan de hiervoor gestelde eisen. Als niet aan deze eisen kan worden voldaan is de rolstoel niet geschikt om als zitplaats te dienen tijdens vervoer.

Bij het ontwikkelen van een nieuw type of het aanpassen van bestaande rolstoel, die (mede) bestemd is voor vervoer in een rolstoelvoertuig, dienen rolstoelfabrikanten ervoor te zorgen dat deze rolstoelen voldoen aan de wettelijke verplichtingen en voor zover mogelijk de norm NEN-ISO 7176-19.

Fabrikanten nemen informatie hierover op in hun gebruiksaanwijzingen en zorgen voor de herkenbaarheid middels stickers met het haaksymbool indien van toepassing.

## 8. Leveranciers van Rolstoel-Inzittende-Beveiligings-Systemen RIBS

Dit hoofdstuk is bestemd voor:

- Nederlandse fabrikanten van Rolstoel-Inzittende -Beveiliging-Systemen (RIBS).
- Nederlandse importeurs van RIBS.
- Carrosseriebouwers en autoaanpasbedrijven.

Alle schakels zijn even belangrijk in de keten van het veilig vervoeren van een rolstoel met inzittende. Een belangrijke schakel is het RIBS dat zorgt voor de bevestiging van een rolstoel met inzittende in een voertuig. Voor deze RIBS zijn normen van toepassing die de veiligheid van het vervoer van rolstoelinzittenden verbeteren.

### 8.1. Ontwikkeling en aanpassing

Bij de ontwikkeling van nieuwe typen RIBS en de aanpassing van bestaande typen dient aan de eisen uit de norm NEN-ISO 10542 voldaan te worden. In voertuigen die na september 2008 voor het eerst op de weg zijn toegelaten, mogen alleen dergelijke RIBS worden toegepast.

De leverancier van RIBS dient een duidelijke installatiehandleiding mee te leveren. Daarnaast levert de leverancier bij iedere RIBS een gebruiksaanwijzing mee. Deze gebruiksaanwijzing is in voor chauffeurs en andere begeleiders van rolstoelinzittenden begrijpelijke taal geschreven. In de gebruiksaanwijzing dient in ieder geval beschreven te staan hoe het RIBS gebruikt wordt.

### 8.2. Installeren van een RIBS in een voertuig

De aangrijpingspunten van een RIBS dienen deugdelijk in de laadvloer bevestigd zijn. In voertuigen toegelaten na september 2008 moeten deze voldoen aan de norm NEN-ISO 10542. De keuring van het voertuig door de RDW - Centrum voor Voertuigtechniek en Informatie - wijst uit of aan de eisen van deugdelijkheid is voldaan.

### 8.3. De praktijk

Als blijkt dat de vastzetpunten in het voertuig niet voldoen aan NEN-ISO 10542 mogen in het voertuig geen rolstoelpassagiers in hun rolstoel vervoerd worden.