



**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 gewijzigd in juli 2020, de wijzigingen zijn aangegeven in **groen**.

Bij het tot stand komen van dit document hebben vertegenwoordigers van de volgende organisaties meegewerkt en/ of meegelezen:



## Inhoudsopgave

Voorwoord .....	4
Inleiding.....	5
1. Overgangsregeling Code VVR .....	6
1.1. Hulpmiddelen op maat.....	6
1.2. Oplossing restgroep.....	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 .....	9
2.4. De praktijk .....	10
2.4.1. Informatie voorafgaand aan een rit .....	10
2.4.2. Juiste wijze.....	10
3. Scootmobiel.....	11
4. Veilig vervoer rolstoelinzittenden .....	12
5. Chauffeurs .....	13
5.1. Gordelgebruik.....	13
5.2. Ontheffing op gordelgebruik.....	14
5.3. Het materiaal.....	14
5.4. De praktijk .....	14
5.4.1. Aandachtspunten .....	14
5.4.2. Juiste wijze.....	15
6. Vervoerders en regiecentrales .....	16
6.1. Kennis, vaardigheden en tijd.....	16
6.2. De praktijk .....	16
7. Rolstoelfabrikanten, -leveranciers en importeurs .....	18
7.1. Iedere schakel telt .....	18
7.2. De praktijk .....	18
8. Leveranciers van RolstoelinzittendenBeveiligingsSystemen RIBS.....	19
8.1. Ontwikkeling en aanpassing.....	19
8.2. Installeren van een RIBS in een voertuig.....	19
8.3. De praktijk .....	19

## Voorwoord

Het vervoer van mensen die gebruik maken van een rolstoel moet natuurlijk veilig gebeuren. Deze 'Code Veilig Vervoer Rolstoelgebruikers' (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 de koepel van gehandicapten- en patiëntenorganisaties Ieder(In), ouderenorganisatie KBO-PCOB, TX-keur, werknemersorganisaties FNV en CNV, Koninklijk Nederlands Vervoer en de branchevereniging voor revalidatie- en mobiliteitshulpmiddelen Firevaned. 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. Ook is de code aanzienlijk minder omvangrijk geworden, wat de leesbaarheid en begrijpelijkheid ten goede is gekomen.

Het platform is de medewerkers van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) dank verschuldigd voor hun deelname in de 'werkgroep Code VVR'.

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 rolstoelgebruiker 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 rolstoelgebruikers die tijdens de rit in de rolstoel blijven zitten.

Veilig vervoer bestaat uit een keten van de rolstoel, rolstoelgebruiker, voertuig, vervoerder, chauffeur en vastzetsysteem. 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 rolstoelgebruiker 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 rolstoelgebruiker 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. Overgangsregeling Code VVR

Er zijn al geruime tijd rolstoelen op de markt die geschikt zijn voor veilig vervoer. Deze voldoen aan ISO 7176-19 en zijn herkenbaar aan de sticker met het haaksymbool (soms nog met een ISO-sticker). Als er bij de indicatiestelling en verstrekking rekening is gehouden met het feit dat een rolstoelgebruiker (op termijn) uitsluitend in de rolstoel zelf vervoerd kan worden, zijn er in deze groep naar verwachting niet veel gebruikers voor wie invoering van de herziene Code VVR tot problemen zal leiden.

### 1.1. Hulpmiddelen op maat

Voor een aantal gebruikersgroepen is speciale aandacht nodig. Dit betreft de mensen die zijn aangewezen op een hulpmiddel op maat. Er moet voor hen een afdoende oplossing worden gevonden om te voorkomen dat zij straks niet meer als rolstoelinzittende – dus met de rolstoel als zitplaats – vervoerd kunnen worden.

Voor mensen in een combinatie van rolstoelonderstel en orthesebovenbouw of zitkuip zijn er inmiddels 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 ook steeds onderling hoe zij het bereik van de crashtest nog kunnen uitbreiden. Hierdoor vallen ook steeds meer complex uitgevoerde rolstoelen binnen de grenzen van de norm.

### 1.2. Oplossing restgroep

Daarmee zou deze laatste gebruikersgroep volgens de huidige afspraken niet meer vervoerd kunnen worden binnen het collectief vervoer. Voor die groep is echter een praktische oplossing gevonden.

De oplossing is dat gebruikers van een rolstoel die vanwege de complexiteit niet aan de ISO-norm kunnen voldoen en die ook geen transfer kunnen maken, vanaf 1 juli 2019\*) alleen nog **individueel** vervoerd mogen worden.

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

Tot 1 juli 2019\*) geldt nog een overgangsregeling. Deze 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 wél vervoerd kunnen worden, mits dit veilig kan plaatsvinden.

\*) de overgangstermijn is verlengd tot **1 januari 2021**

---

<sup>1</sup> Nationaal Keurmerk Hulpmiddelen

### 1.3. Onveilige rolstoelen

Aan instellingen die nog steeds mensen vervoeren in verouderde, niet crash geteste rolstoelen, of gebruik maken van voertuigen zonder goedgekeurde vastzetsystemen, wordt met klem geadviseerd nieuwe, crashtestveilige stoelen aan te schaffen en rolstoelinzittenden niet meer in de bedoelde voertuigen te vervoeren.

Dit met het oog op zowel de veiligheid van rolstoelinzittenden als de medepassagiers, de eigen aansprakelijkheid en het feit dat deze rolstoelen niet meer meegenomen mogen worden 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:

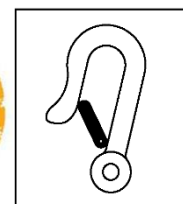
- Rolstoelinzittenden
- Begeleiders van rolstoelinzittenden
- De verstrekker van rolstoelen, ook degene die tijdelijk een rolstoel ter beschikking stelt.

### 2.1. Rolstoel kiezen

De rolstoelgebruiker en/of begeleider is zelf verantwoordelijk voor de veiligheid van de rolstoel. Reeds bij het kiezen van een rolstoel dient de gebruiker 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, dient de gebruiker over een rolstoel te beschikken 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.



### 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 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.

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



### 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 gebruiker van de rolstoel 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 een keuze gemaakt wordt voor een rolstoel die niet voldoet aan ISO 7176-19, heeft dat als gevolg dat er alleen vervoerd mag worden als de overstap gemaakt wordt naar een reguliere zitplaats.

Het is van belang dat de rolstoelgebruiker 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 rolstoelgebruiker of zijn begeleider dat de rolstoel voldoet aan de richtlijnen en geen gebreken vertoont. De rolstoelgebruiker 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.
- De rolstoel voldoet aan ISO 7176-19, 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, regiotali, 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 RIBS – RolstoelInzittendeBevestigingsSysteem. 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 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 arMLEUNINGEN door. De armen worden vrijgelaten en de gordel dient aan het vastzetsysteem bevestigd te zijn, niet aan de rolstoel.

Zowel in 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 voldoet vrijwel nooit aan de eisen van ISO 7176-19 en kan derhalve niet als vervangende zitplaats dienen in een voertuig. Een scootmobiel wordt verstrekt als iemand in staat wordt geacht een beperkte afstand te lopen. Dat betekent ook dat de gebruiker in staat wordt geacht een overstap naar en van een reguliere zitplaats te maken 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.

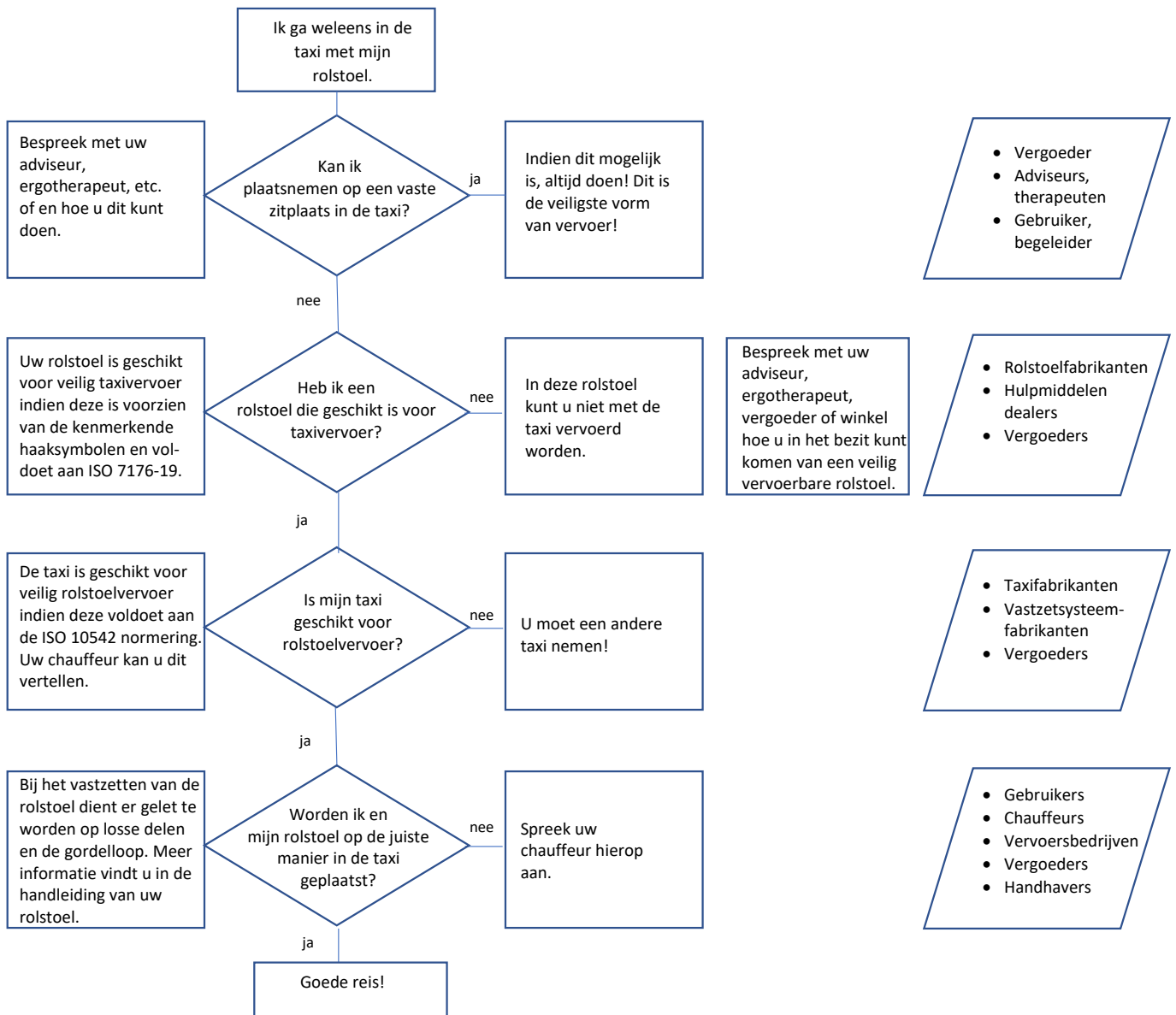
## 4. Veilig vervoer rolstoelinzittenden

Controle-  
mogelijkheid

Checklist

Oplossing

Betrokken  
partijen



## 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 rolstoelgebruiker op een vaste zitplaats. Als de rolstoelgebruiker de overstap vanuit de rolstoel naar en van een reguliere zitplaats niet kan maken, mag deze uitsluitend vervoerd worden in een rolstoel die voldoet aan ISO 7176-19. Dit type rolstoel is crash getest en herkenbaar aan de haaksymbolen en/of ISO-sticker. (zie paragraaf 2.1)

*Let op: tot 1 juli 2019\*) (overgangstermijn) mag elke rolstoelgebruiker nog wél vervoerd worden, mits de rolstoel veilig vastgezet kan worden. Gebruikers van een aangepaste rolstoel die vanwege de complexiteit niet aan de ISO-norm kunnen voldoen en die ook geen transfer kunnen maken mogen vanaf 1 juli 2019\*) alleen nog **individueel** vervoerd worden. (zie paragraaf 1.2)*

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.

\*) de overgangstermijn is verlengd tot **1 januari 2021**

### 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.

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

## 5.3. Het materiaal

De chauffeur beschikt over veilig materieel. Dit betekent een rolstoelbus of ander voertuig dat is voorzien van een RIBS – RolstoelInzittendeBevestigingsSysteem, 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. Verder hanteert de chauffeur de arborichtlijnen met het oog op de eigen veiligheid.

*\*) 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.
- 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 vastzetten.
- Aangepast rijgedrag.
- Bij het parkeren van het voertuig rekening houden met de beperkingen en mogelijkheden van de rolstoelgebruiker 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 goed te worden vastgezet, zodanig dat de rolstoel niet meer beweegt als ertegen wordt geduwd. Spanbanden worden uitsluitend aan aangegeven punten bevestigd. Die zijn te herkennen aan de stickers. 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 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 rolstoelgebruikers 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 RIBS – RolstoelinzittendeBevestigingsSysteem – dat voldoet aan NEN-ISO 10542. Dit vastzetsysteem bestaat uit vier vloerpunten en spanbanden waarmee de rolstoel wordt vastgezet, plus een veiligheidsgordel.

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

*Let op: tot 1 juli 2019\*) (overgangstermijn) mag de rolstoelgebruiker nog wél vervoerd worden, mits de rolstoel veilig vastgezet kan worden.*

\*) de overgangstermijn is verlengd tot **1 januari 2021**

### 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.

Om in een rolstoelvoertuig vervoerd te kunnen worden, dient de rolstoelinzittende te beschikken over een rolstoel die voldoet aan de ISO 7176-19 norm. Is dat niet het geval dan kan en mag deze passagier niet worden vervoerd in de rolstoel, maar dient deze een overstap te maken naar een normale auto. In dat geval neemt de chauffeur de rolstoel als bagage mee.

Uitgangspunt voor de vervoerder is dat de rolstoelgebruiker of zijn of 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 beschikken over een rolstoel die voldoet aan ISO 7176-19 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 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 RIBS - RolstoelInzittendeBeverstigings-Systeem in het voertuig wordt vastgezet.

Als een partij een hulpmiddel op 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 gebruiker van de rolstoel 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 de norm NEN-ISO 7176-19.

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

## 8. Leveranciers van RolstoelInzittendenBeveiligingsSystemen RIBS

Dit hoofdstuk is bestemd voor:

- Nederlandse fabrikanten van RolstoelInzittendenBeveiligingSystemen (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 en dus ongeschikt zijn om rolstoelen vast te zetten conform de norm NEN-ISO 7176-19, mogen in het voertuig geen rolstoelgebruikers in hun rolstoel vervoerd worden.