



Advanced Chassis and Transport
Systems
TNO Wegtransportmiddelen
Schoemakerstraat 97
Postbus 6033
2600 JA Delft

www.tno.nl

T 015 2697044
F 015 2697314
Veenbaas@wt.tno.nl

TNO-rapport

03.OR.AC.048.1/ROV

Melding (bijna) ongevallen in het rolstoelvervoer. Eindrapport

Datum	16 oktober 2003
Auteur(s)	R. Veenbaas
Opdrachtgever	Ministerie van Verkeer en Waterstaat Directoraat-Generaal Personenvervoer Directie Mobiliteitsmarkt
Accoord (projectleider)	R. Veenbaas
Gezien (afdelingshoofd)	L.J.J. Kusters
Projectnummer	009.1038
Onderzoekperiode	week 22/2001 – 34/2003
Aantal pagina's	28
Aantal bijlagen	1
Aantal figuren	14
Aantal tabellen	

Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, foto-kopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van TNO.

Indien dit rapport in opdracht werd uitgebracht, wordt voor de rechten en verplichtingen van opdrachtgever en opdrachtnemer verwezen naar de Algemene Voorwaarden voor onderzoeksovereenkomsten aan TNO, dan wel de betreffende terzake tussen de partijen gesloten overeenkomst.

Het ter inzage geven van het TNO-rapport aan direct belang-hebbenden is toegestaan.

© 2003 TNO

Samenvatting

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat onderkent ten eerste de noodzaak aandacht te schenken aan de veiligheid van rolstoelgebruikers in het verkeer en vervoer. Daarom is besloten, naast een inventarisatie van de internationale regelgeving en literatuur op het gebied van het rolstoelvervoer, tevens een meldpunt en een meldingsprocedure van (bijna) ongevallen van het rolstoelvervoer in (collectieve/ openbare) vervoersystemen in het leven te roepen.

Op 17 december 2001 is daartoe op de site www.leefwijzer.nl/rolstoelvervoer een meldingsformulier beschikbaar gesteld. Een papieren versie was tegelijkertijd op te vragen bij TNO-WT. Tegelijkertijd werd in een persbericht aandacht besteed aan het openen van de site.

Het meldingsformulier was bedoeld voor alle rolstoelvervoersituaties (taxi, bus, tram, metro, light rail, trein) over land. Het overgrote deel van de meldingen betrof echter taxibusvervoer als gehandicaptenvervoer, ziekenvervoer, leerlingenvervoer en woon-werkverkeer.

Vanaf half december 2001 tot eind mei 2003 kwamen er 83 meldingen binnen met betrekking tot onveilige situaties en (bijna) ongevallen. Er gaapt een kloof tussen het convenant Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden, waarin o.a. de VNG, KNV taxi en CG-raad afspraken hebben gemaakt, over de toegankelijkheid en veiligheid van het rolstoelvervoer, en de situatie in de praktijk.

In veel gevallen werd voor de rolstoelinzittende geen gordel gebruikt, hoewel dit wettelijk is voorgeschreven. Een aantal keren werd de rolstoel niet of verkeerd vastgezet. Ook het gebruik van liften en oprijplaten leidde tot ongevallen en onveilige situaties. Ook werd vaak geen rekening gehouden met het feit dat een rolstoel minder comfortabel is in het vervoer dan een voertuigstoel.

Een aantal ongevallen hebben geleid tot blijvende verwondingen en in twee gevallen zijn rolstoelpassagiers aan de gevolgen van hun verwondingen overleden.

Rolstoelpassagiers worden, door gemeenten, taxibedrijven, vervoersorganisaties en rolstoelleveranciers, van het kastje naar de muur gestuurd. Doordat er vervolgens geen oplossing voor de geconstateerde problemen wordt gevonden en enkelen weigeren onveilig vervoerd te worden, is het resultaat dat men geen gebruik meer kan maken van het rolstoelvervoer.

Summary

The Ministry of Transport, Public Works and Water Management is well aware of the necessity to give attention to the safety of wheelchairusers in traffic and transport. It was, therefore, decided that, apart from research leading to an inventory of literature and international regulations on the area of wheelchair transport, also a reference point and a procedure to report (near) accidents of wheelchair transport in (collective/public) transport systems.

On December 17, 2001 a website www.leefwijzer.nl/rolstoelvervoer has been made available. A paper version could be obtained from TNO-Automotive. At the same time, attention was paid on the opening of the site in a press communiqué.

The (near) accident report was meant for all wheelchair transport situations (taxi, bus, tram, metro, light rail, train) over land. Most reports received however concerned transport in minivans for special transport for disabled, transport of patients, schooltransport and transport between home and work. From mid December 2001 until the end of May 2003, 83 reports were received concerning unsafe situations and (near) accidents. There is a gap between the covenant “Veilig Vervoer Rolstoelgebruikers (Safe Transport Wheelchair Users)”, in which the VNG, KNV taxi and CG-council came to agreements concerning accessibility and safety of wheelchair transport, and the situation in practice.

In many cases a safety belt for the wheelchair user was not used, although this is required by law. Sometimes the wheelchair was not secured or was secured in a wrong way. The use of wheelchair lifts and roll-on tracks has also lead to accidents and unsafe situations.

The fact that transport in a wheelchair is less comfortable than transport in a vehicle chair is often not taken into account. A number of accidents have led to lasting injuries and in two cases, wheelchair passengers have died as a consequence of the injuries. Wheelchair passengers are being sent from pillar to post by municipalities, taxi companies, transport organisations and the wheelchair suppliers. In the end, no solution is found, and because some of the wheelchair passengers refuse to be carried in a unsafe manner, they can no longer make use of the wheelchair transport system.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Uitvoering	6
3	Wetgeving	7
4	Resultaten	8
4.1	Overzicht van de ontvangen meldingen (totaal = 83)	8
4.2	Enkele uitgewerkte cases.	13
4.2.1	Zuid Holland, 12 december 2001	13
4.2.2	Limburg, september 2001.	15
4.2.3	Overijssel, maart 2002	19
4.2.4	Zuid Holland, juni 2002	20
4.2.5	Zuid Holland, medio 2002 Meerdere onveilige situaties	21
4.2.6	Overijssel, januari-februari 2003	24
4.2.7	Gelderland, 2002 2003	24
5	Meldweek regio Den Haag Zoetermeer	25
5.1	<i>Resultaten meldweek</i>	25
5.2	Vergelijking	25
6	Conclusies	26
6.1	Aanbevelingen	26
7	Referenties	28
	Bijlage(n)	
	A Meldingsformulier (bijna) ongevallen in het rolstoelvervoer	1

1 Inleiding

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat onderkent ten eerste de noodzaak aandacht te schenken aan de veiligheid van rolstoelgebruikers in het verkeer en vervoer. In dit kader is besloten, naast een inventarisatie van de internationale regelgeving en literatuur op het gebied van het rolstoelvervoer [Veenbaas, 2003], tevens een meldpunt en een meldingsprocedure van (bijna) ongevallen van het rolstoelvervoer in collectieve vervoersystemen in het leven te roepen. Het meldpunt is anderhalf jaar, van 17 december 2001 tot 31 mei 2003, beschikbaar geweest voor het melden van (bijna) ongevallen. Naast de inventarisatie en registratie van deze (bijna) ongevallen zijn tevens enkele ongevallen nader onderzocht. Deze ongevallen zullen uitgebreid in deze rapportage aan de orde komen.

Na deze inleiding zal in hoofdstuk 2 kort worden ingegaan op de uitvoering van het project, in hoofdstuk 3 wordt kort de relevante wetgeving geciteerd (Code Veilig Vervoer Rolstoelgebruikers). Hoofdstuk 4 bevat de resultaten waarbij naast het overzicht ook enkele gevallen nader zullen worden toegelicht. In hoofdstuk 5 wordt het onderzoek vergeleken met de resultaten van de meldweek Veiligheid collectief vraagafhankelijk vervoer in de regio Den Haag – Zoetermeer. Hoofdstuk 6 tenslotte, bevat de conclusies en aanbevelingen van deze rapportage.

In hoofdstuk 4 wordt informatie over de ongevallen, o.a. via de meldingen en gesprekken ontvangen, in de teksten in *italic* weergegeven. Bespreking, conclusies en aanbevelingen van TNO in regular tekst.

In de tekst wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende typen vastzetsystemen, o.a. in 4 puntsystemen, waarbij vier punten (twee punten voor en twee punten achter) van de rolstoel met behulp van speciale banden worden vastgezet en in deltasystemen die bestaan uit een aan de rolstoelbevestigde beugel die kan worden verbonden met een in de vloer te bevestigen paal (vaak in delta vorm) vandaar de term deltasystemen.

2 Uitvoering

Een meldingsformulier werd opgesteld (zie bijlage A), waarbij aandacht werd besteed aan de situatie van het (bijna) ongeval, aan het type van de rolstoelen, de al dan niet gebruikte beveiligingsmiddelen en aan de gevolgen voor personen en materieel.

Na uitgebreid testen van de website werd deze op 17 december 2001 voor het publiek open gesteld. Bij de start werd d.m.v. een persbericht aandacht geschonken aan dit onderzoek en de mogelijkheid om te reageren. Publicatie volgde in de landelijke dagbladen en in enkele regionale bladen.

In de daarop volgende periode kwamen regelmatig meldingen van ongevallen en bijna ongevallen binnen.

In februari zijn alle in de CG-raad vertegenwoordigde patiëntenverenigingen en belangenorganisaties aangeschreven, waarbij werd gevraagd om, indien zij over een periodiek beschikten, hierin aandacht te besteden aan dit onderzoek.

Ook naar aanleiding daarvan kwamen eveneens meldingen binnen. Begin juni 2002 zijn de meldingen van het eerste half jaar verwerkt in een tussenrapportage, en zijn twee huisbezoeken afgelegd. In juni 2003 is het laatste jaar verwerkt, waarbij eveneens nadere informatie werd gevraagd met betrekking tot enkele meldingen en enkele huisbezoeken zijn afgelegd.

3 Wetgeving

KBOH geeft in de code Veilig Vervoer Rolstoelgebruikers het volgende overzicht van de wetgeving met betrekking tot het rolstoelvervoer.

“De Wet personenvervoer 2000 (Stb 2000, 314) is van toepassing op openbaar vervoer, besloten vervoer 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” (art 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.

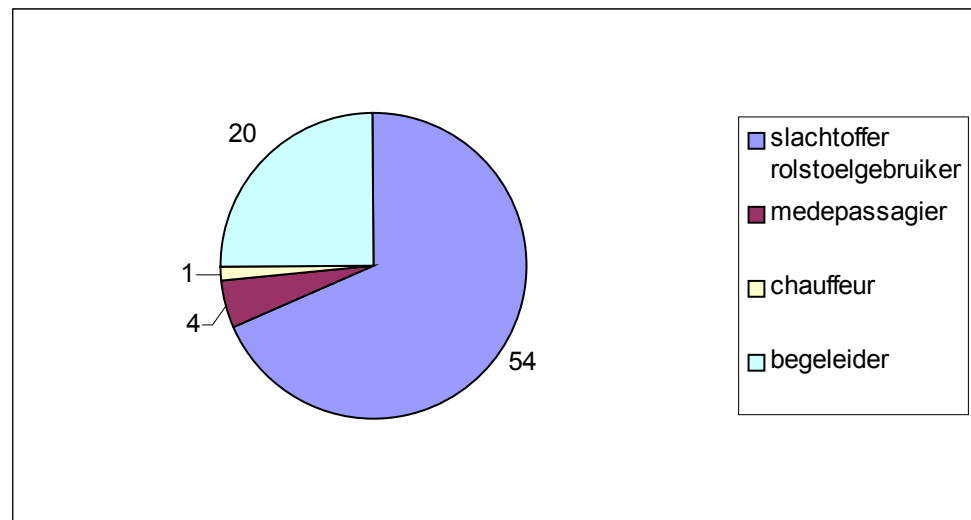
De draagplicht van de gordel voor passagiers kan afgeleid worden uit artikel 59 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (Wegenverkeerswet 1994). Paragraaf 2 van hoofdstuk 6 van het Besluit personenvervoer 2000 is speciaal gewijd aan eisen te stellen aan materieel. Artikel 80 lid 1 BP 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).”

4 Resultaten

4.1 Overzicht van de ontvangen meldingen (totaal = 83)

In een aantal gevallen zijn niet alle vragen van het formulier ingevuld, waardoor de bij de grafieken genoemde totalen kleiner dan 83 kunnen zijn.

Van de 83 meldingen kwamen er 54 binnen via internet, 2 telefonisch en 27 per brief. Het betreft een periode van ruim anderhalf jaar (18 december 2001 tot 31 mei 2003). Zoals uit figuur 1 blijkt werd het merendeel van de meldingen gedaan door de rolstoelgebruikers/passagiers zelf.



Figuur 1 – Personen die een (bijna) ongeval hebben gemeld (n=79)

Hoewel expliciet naar ervaringen met het rolstoelvervoer in verschillende voertuigen werd gevraagd, had het merendeel van alle meldingen betrekking op het vervoer met taxibusjes (71), drie meldingen betrof privévervoer, drie het vervoer per touringcar en één het vervoer per trein.

De meldingen m.b.t. het privé vervoer betroffen:

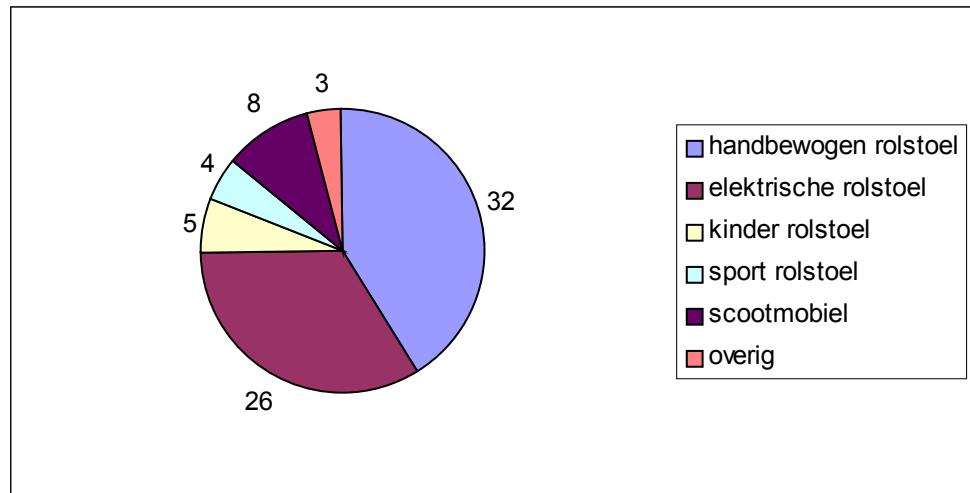
- In twee gevallen meldingen van een onveilige situatie waarbij de rolstoel was vastgezet met een vierpuntssysteem. Door plotseling remmen verplaatste de rolstoel zich in één geval bij een snelheid van 100 km/u en in één geval bij een snelheid van 80 km/u.
- Een ongeval waarbij op een hellende invoegstrook, tijdens het optrekken, de rolstoel plotseling achterover schoot. De passagier sloeg met zijn hoofd tegen de achterklep, resulterend in een schaafplek aan het hoofd. De rolstoel was in dit geval vastgezet met een deltasysteem.

De meldingen betreffende de touringcar:

- Bij het uitstappen na een buitenlandse busreis bleek de deltabeugel aan een zijde los van de rolstoel te zijn geraakt. Bij een noodstop of botsing zouden de gevolgen zeer ernstig kunnen zijn geweest.
- In het leerlingenvervoer is een kind opzij gevallen uit een vierpuntsysteem vastgezette rolstoel, er was geen heupgordel gebruikt.
- Eén chauffeur meldde dat hij nog nooit een onveilige situatie of ongeval had gehad.

- Bij de melding m.b.t. de trein werd gemeld dat daar geen rolstoelbeveiliging wordt gebruikt.

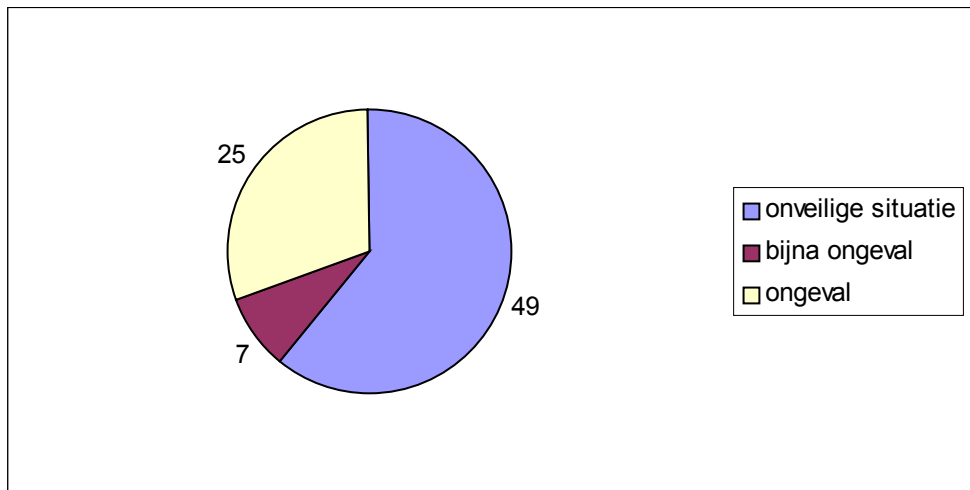
Een groot deel van de gebruikte mobiliteitshulpmiddelen bleek te bestaan uit handbewogen rolstoelen (32), een iets kleiner deel uit elektrische rolstoelen. Verder werden een kinderrolstoelen, sportrolstoelen en scootermobielen vervoerd (zie figuur 2). In de categorie overigen vallen buggies, zitsystemen e.d.



Figuur 2 - Tijdens het vervoer gebruikte type mobiliteits hulpmiddel (n=78).

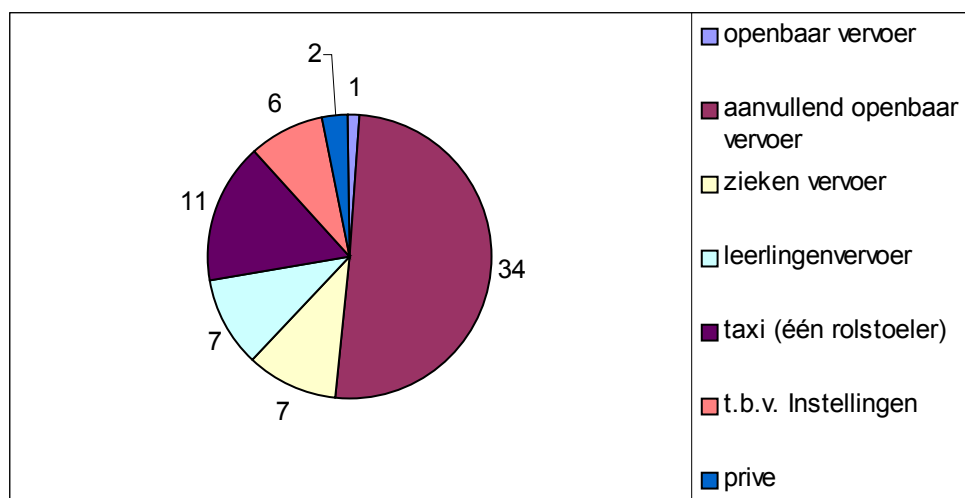
Bij het vervoer van een aantal passagiers, die gebruik maken van scootmobielen, blijken chauffeurs niet te weten dat het beter is dat de passagiers overstappen naar een vaste zitplaats in de auto.

Er werden 49 onveilige situaties, 25 ongevallen en 7 bijna ongevallen gemeld.



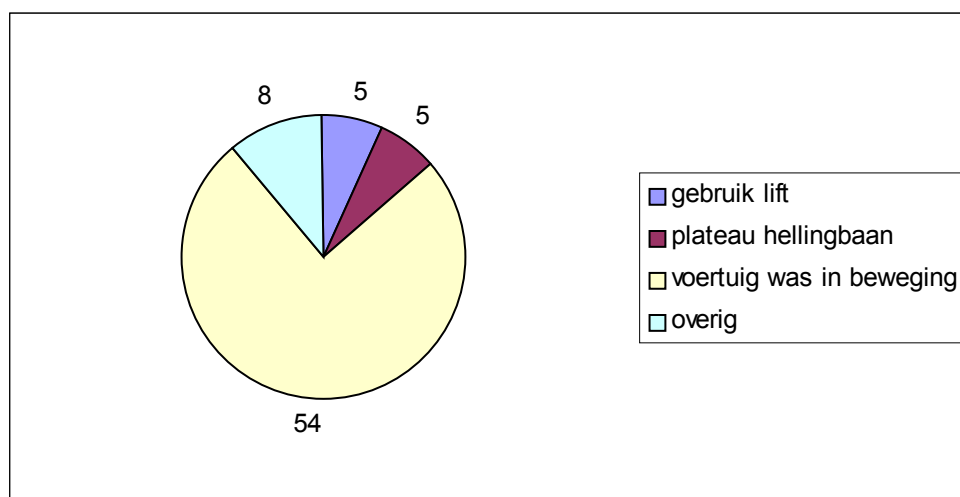
Figuur 3 – Aard van het gemelde voorval (n=81)

In de helft van de gevallen is er sprake van gehandicapten vervoer (zie figuur 4). Dit is in het meldingsformulier niet verder uitgesplitst en kan dus zowel collectief vraagafhankelijk vervoer (openbaar vervoer per taxi) als WVG vervoer (door de gemeenten ingesteld vervoer) zijn.



Figuur 4 – Verschillende vervoersvormen uitgesplitst naar de organiserende instantie WVG vervoer en CVV zijn hier samengevat onder aanvullend openbaar vervoer. Onder taxi (één rolstoeler) wordt het vervoer dat de rolstoeler rechtstreek met een taxibedrijf regelt verstaan (n=68)

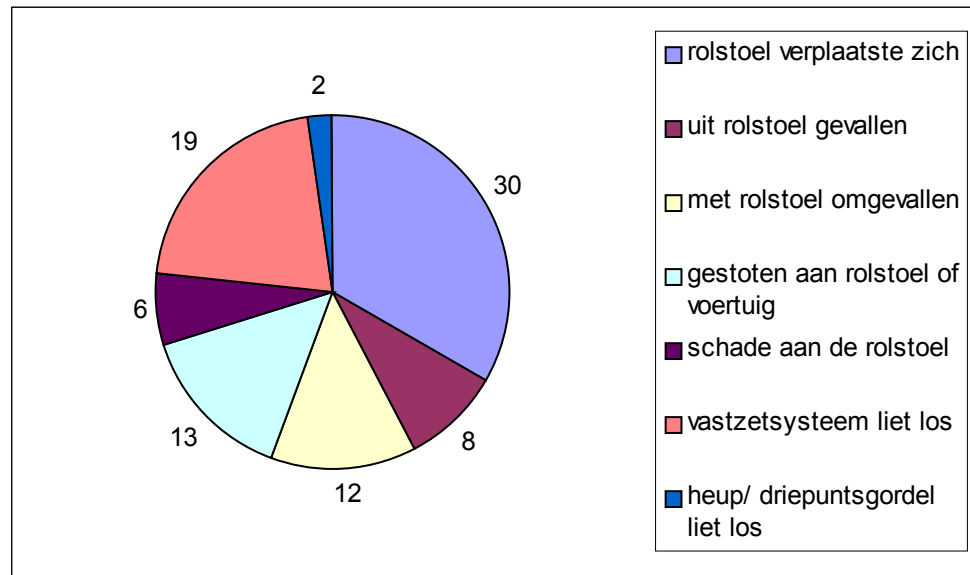
Vanwege de wat onduidelijke indeling en omschrijving van de categorieën is het mogelijk dat een aantal respondenten taxi hebben ingevuld, terwijl het eigenlijk CVV of WVG-vervoer was, zoals bleek uit hun nadere omschrijving van het gebeuren. Bij het ene als openbaar vervoer gemeld voorval (zie figuur 4) bleek tevens sprake te zijn van vervoer in een taxibusje zodat het hier waarschijnlijk CVV betrof.



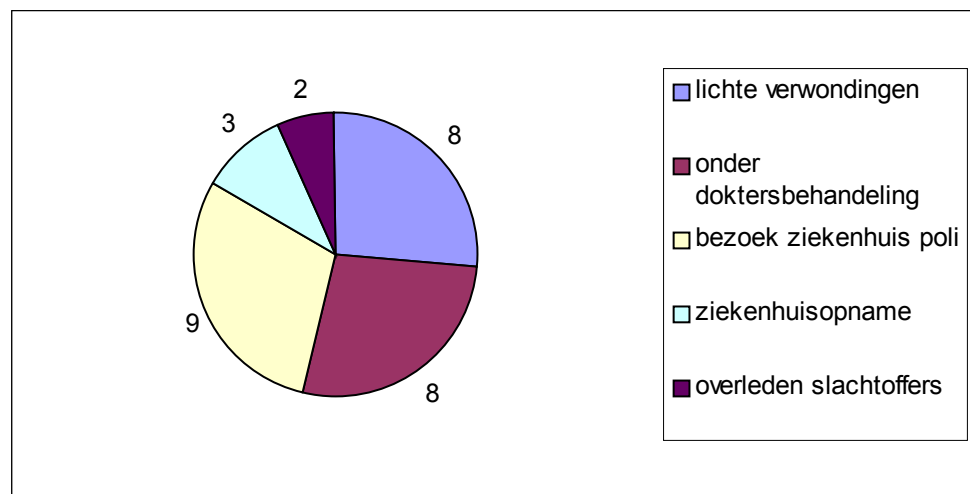
Figuur 5 – Situatie tijdens het ongeval (n=72)

Een groot deel van de meldingen betreft situaties waarbij het voertuig in beweging was. Meldingen met betrekking tot een stilstaand voertuig zijn in de grafiek verder uitgesplitst. In vijf gevallen betrof het een melding bij het gebruik van de rolstoellift en vijf bij gebruik van de hellingbaan. Voorts bleken er al bij het instappen geen of onvoldoen-

de beveiligingsmiddelen aanwezig te zijn (o.a. bij overige). Enkele respondenten meldden meerdere onveilige situaties.



Figuur 6 – Gevolg van het ongeval (n=50, meerdere gevolgen tegelijk mogelijk)



Figuur 7 – Ernst van de verwondingen bij de rolstoelpassagiers (n=25) meer dan een antwoord mogelijk.

Na ziekenhuisopname zijn twee personen aan de gevolgen van het ongeval overleden:

- o Eén ten gevolge van een situatie waarbij de rolstoelinzittende bij een noodstop uit de rolstoel gelanceerd werd. Er was geen gordel voor de inzittende gebruikt.
- o In het tweede geval is de rolstoelinzittende van de lift gevallen, door het ontbreken van een goed functionerende afrijdbeveiliging, in coma geraakt en overleden.

Ernst van de situatie

Landelijk zijn er in 1999 8,9 dodelijke ongevallen per 1 miljard km gevallen = 1 dodelijk slachtoffer per 112 miljoen km [IRTAD, 2003].

1. De SWOKA schat in 1997 het totaal aantal ritten op 734.000 waarbij er 1.5 miljoen rolstoelinzittenden worden vervoerd.
2. In een artikel in de Haagse Courant meldt het KNV dat er jaarlijks 68.805.000 taxi-ritten worden verreden waarvan groeps- en leerlingenvervoer, CVV/WVG-vervoer en zittend-ziekenvervoer 53.7 % (36.948.000) uitmaken. Het percentage rolstoelritten blijkt op basis van gegevens van een drietal grotere vervoersorganisaties (deeltaxi West Brabant, regotaxi Utrecht, regiotaxi KAN) gemiddeld 8.25 % te zijn. Een landelijke schatting levert dan $(36.948.000 * 8.25\% = 3.054.000)$ ruwweg 3 miljoen ritten op jaarbasis op.

Als we bij een gemiddelde rit een afstand van 15 km aannemen, dan betekent dit ongeveer 45 miljoen km per jaar en 67.5 miljoen reizigers kilometers in anderhalf jaar. In deze periode is er 1 dodelijk ongeval tijdens de rit voorgevallen.

Bij deze schatting is het risico 2 keer zo groot als het landelijk gemiddelde. Hierbij is ervan uitgegaan dat ieder ongeval met dodelijk afloop ook werkelijk is gemeld.

De meldingsperiode is te kort om een definitieve uitspraak te doen op basis van één tijdens de rit gevallen dodelijk slachtoffer.

Passagiers, niet rolstoelgebruikers, lopen weinig risico tijdens het instappen en tijdens rijomstandigheden als de botsingen niet worden meegenomen. Het risico voor rolstoelpassagiers is, gezien de dodelijk slachtoffers en de gewonden, groter.

Hierbij moet nog worden aangetekend dat het merendeel van de geconstateerde meldingen bij zorgvuldig gebruik van de beschikbare beveiligingssystemen had kunnen worden voorkomen.

In veel meldingen van onveilige situaties wordt gemeld dat gordels voor de rolstoelinzittende niet worden gebruikt of ontbreken, hoewel het gebruik wettelijk verplicht is.

Opmerkingen:

Op veel formulieren wordt nadere toelichting gegeven op het voorval, in de ruimte voor opmerkingen. In enkele gevallen heeft een klacht bij de vervoerder geleid tot een onheuse bejegening door vervoerder, chauffeur of gemeente.

4.2 Enkele uitgewerkte cases.

4.2.1 Zuid Holland, 12 december 2001

De melding betreft een passagier in een elektrische rolstoel. Hij maakt voor zijn woon/werk verkeer regelmatig gebruik van de diensten van het collectief vraagafhankelijk vervoer die op haar beurt taxibedrijven inschakelt om het vervoer te verzorgen.

In een brief aan het CVV omschrijft betrokkene het ongeval als volgt:

“Woensdag 12 december j.l. werd ik ‘s morgens om 8.00 uur, door een bij u regulier bestelde taxibus, opgehaald om naar mijn werk te worden gebracht. Na het vastzetten van mijn elektrische rolstoel wilde de chauffeur de bus verlaten om die achter mij af te sluiten. Nog voordat hij de rijplaat omhoog deed vroeg ik hem naar een veiligheidsgordel. Ik kreeg te horen dat deze niet aanwezig was, toen ik naar de beugel achter mijn rolstoel keek bleek een veiligheidsgordel niet aan de beugel vast te zitten. (Hetgeen wel hoort)

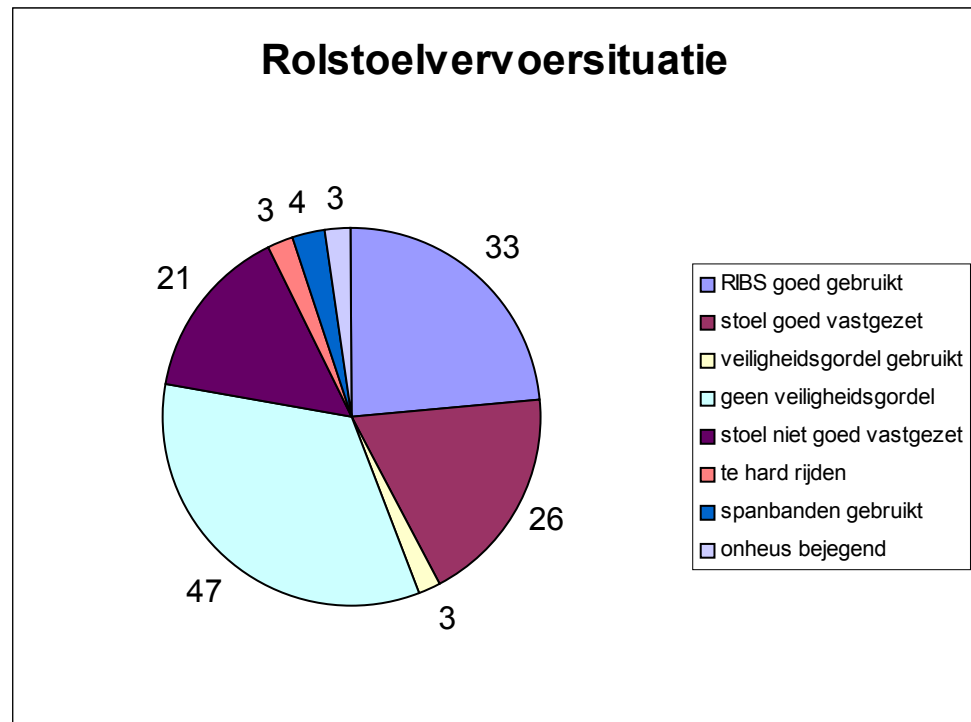
Op hetplein stond de taxibus op de meest linker rijstrook voorgesorteerd voor het rode verkeerslicht aldaar. Toen het verkeerslicht op groen sprong, reed de bus met een scherpe bocht naar links, waardoor mijn rolstoel helemaal overhelde en dreigde om te vallen. Ik gaf een noodkreet en de chauffeur remde hard. Direct merkte ik dat mijn rolstoel voor de zoveelste keer niet goed was vastgezet. En uiteraard had ik geen gordel om, waardoor ik hard uit mijn rolstoel viel, door de bus vloog en klem kwam te zitten tussen de bank voor mij en de rolstoel.

De chauffeur kwam naar mij toe en wilde mij in mijn rolstoel helpen. Ik gaf aan dat ik zeer veel pijn en spierdystrofie had. De chauffeur hielp mij toch in de stoel en vroeg via de mobielefoon om een ambulance. De politie was snel ter plaatse en twee politiebeambten kwamen de bus in en vroegen de chauffeur om de toedracht van het ongeval. Kort daarop kwam de ambulance en kwamen ambulancechauffeur en ambulanceverpleegkundige de bus in en hielpen mij. De verpleegkundige vroeg om zuurstof met lachgas om mijn pijn wat te verzachten. Op advies van de ambulance verpleegkundige heeft de chauffeur mij met de taxibus in het bijzijn van de verpleegkundige naar het ziekenhuis laten vervoeren, omdat het niet verstandig was mij over te brengen naar de ambulance. Bij aankomst in de ambulancesluis werd ik met behulp van een andere rolstoel uit de taxibus gehaald. “

Conclusie:

Het niet gebruiken van een gordel is niet acceptabel. Het zet de tijd dertig jaar terug, naar de situatie van passagiers in een gewone voertuigstoel uit begin zeventiger jaren, toen gordelgebruik nog niet verplicht was.

Betrokkene noteerde, gezien eerdere ervaringen, vanaf november 2001 of bij het vervoer (woon - werkverkeer) veiligheidsgordels werden gebruikt en de rolstoel goed werd vastgezet. Van de 84 ritten bleken slechts 33 ritten uitgevoerd te worden zoals bedoeld, met een goed bevestigd vastzetsysteem en een veiligheidsgordel voor de passagier. In een aantal gevallen, met name na het ongeval op 12 december, werd vervoer zonder veiligheidsgordel niet geaccepteerd, waarna de centrale een andere bus stuurde met een chauffeur die de het beveiligingssysteem wel goed hanteerde.



Figuur 8 – Rolstoelvervoer, 1 persoon, periode 2-11-2001 / 25-01-2002: 84 ritten.

(behalve bij RIBS goed gebruikt, zijn meerdere antwoorden tegelijk mogelijk)

RIBS : Rolstoel Inzittende Beveiligings Systeem) Conclusie

Uit zijn overzicht kan worden geconcludeerd dat, afgezien van een aantal chauffeurs die goed met de beveiligingsmiddelen omgaan, het triest gesteld is met de kwaliteit van deze ritten. Het blijkt dat rolstoel inzittende beveiligingssysteem die bij de voertuigkeuring aanwezig dienen te zijn, tijdens het vervoer niet of niet volledig aanwezig zijn.

Bij het vastzetten met een vierpuntssysteem (spanbanden) merkte betrokkene op dat met name de zijdelingse stabiliteit te wensen over liet. Een (op de juiste manier bevestigde!) deltasteun gaf tijdens de ritten betere stabiliteit.

Bij de meeste meldingen wordt de toedracht, van het (bijna) ongeval, nader toegelicht. Het komt voor dat er een beperkt aantal beveiligingsmiddelen aanwezig zijn zodat, bij meerdere rolstoelpassagiers, enkelen niet vastgezet kunnen worden.

4.2.1.1 Opnieuw een ongeval

Betrokkene heeft in mei 2003 opnieuw een vergelijkbaar ongeval meegemaakt, doordat de rolstoel verkeerd was vastgezet door een chauffeur die pas kort op een rolstoelbus rijdt. De rolstoel kantelde in de eerste bocht. Betrokkene probeerde zich reflexmatig op te vangen met zijn arm en slaakte een noodkreet. De bestuurder remde fors en betrokkene schoof naar voren en kwam met zijn hoofd tegen de hoofdsteun voor hem.

Het ongeval is ook in de publiciteit geweest (Posthoorn, TVWest). Het Regionaal Patiënten en Consumenten Platform (RPCP) in Den Haag heeft daarop een meldweek georganiseerd. De resultaten van de meldweek worden in hoofdstuk 5 verder besproken.

Commentaar:

Het eerste ongeval heeft niet geleid tot verbetering van de situatie. Het is ernstig aan te raden chauffeurs pas op een rolstoelbus te laten rijden als zij daarvoor specifiek zijn

opgeleid. De verschillende typen vastzetsystemen en rolstoelen maken het vastzetten dermate complex dat instructie niet kan worden overgeslagen.

Een hardnekkig misverstand onder chauffeurs is dat elektrische rolstoelen door hun eigen gewicht en remmen niet behoeven te worden vastgezet. Zoals in meerdere gevallen blijkt kunnen deze zeker gaan schuiven of zelf omvallen bij wat heftiger rij situaties, zoals een noodstop of het te snel rijden van een bocht. Conclusie: **Alle** typen rolstoelen moeten worden vastgezet tijdens het taxivervoer (in M1 voertuigen).

Ook de wenselijkheid van het verplaatsen naar een voertuigzitplaats bij gebruik van een niet vervoerbare rolstoel (met name scootmobielen en mogelijk sportrolstoelen) is niet algemeen bekend.

Rolstoelinzittenden zijn soms kwetsbaarder dan andere passagiers, en kunnen zichzelf niet tegenhouden bij heftige rij situaties en tijdens het in en uit rijden (van lift vallen, achterover vallen op een oprijplaat). Daarnaast zijn de bewegingen in een rijdende auto vaak heftiger dan bij het rijden in de elektrische rolstoel zelf, waardoor iemand met een hoge dwarslaesie zeer oncomfortabel door elkaar geschud wordt en verwondingen kan oplopen. Dan is een heupgordel absoluut onvoldoende en extra houdingsondersteuning noodzakelijk.

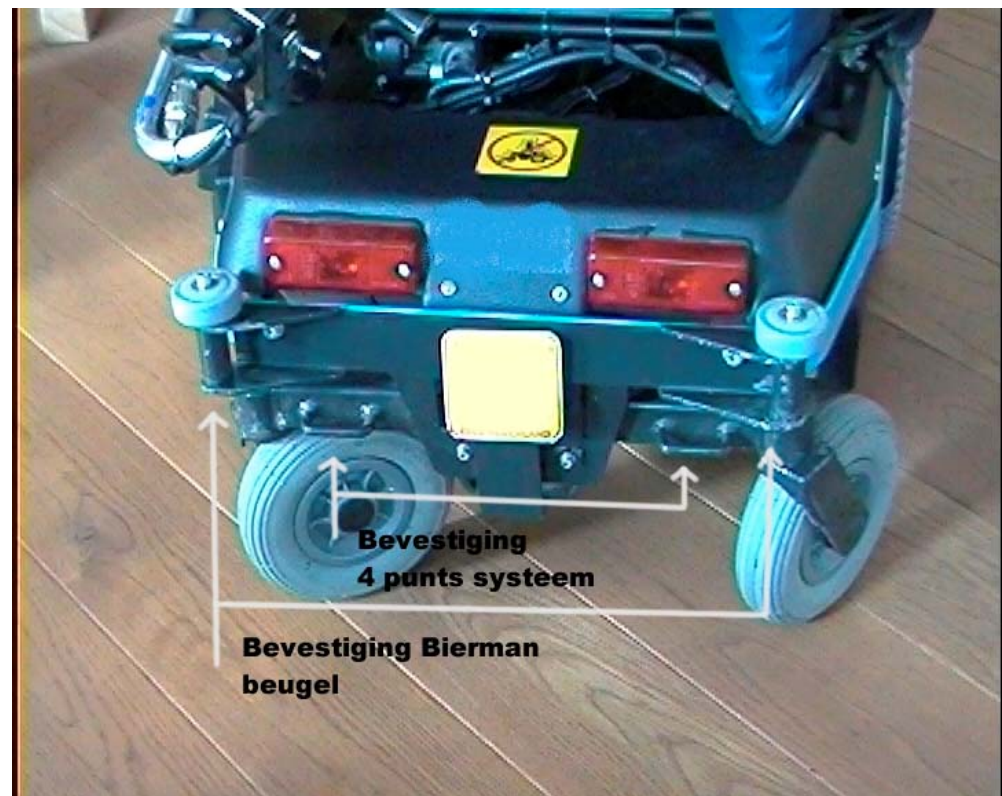
4.2.2 Limburg, september 2001.

In de betreffende plaats blijkt alle rolstoelvervoer (ziekenvervoer, AOV, WVG vervoer) te worden verzorgd door één taxibedrijf. De rolstoelpassagier heeft een elektrische rolstoel, door de rolstoelleverancier aangepast voor de bevestiging van een Bierman beugel (delta steun systeem). Het taxibedrijf maakt gebruik van een alternatief vastzetsysteem type Kusters, (eveneens delta steun) dat niet past op de rolstoelaanpassing voor de Bierman beugel.



Figuur 9 Bevestigingspin voor Biermanbeugel

Doordat ook in veel gevallen onvoldoende ruimte in de taxibusjes voor rolstoelvervoer wordt gereserveerd, kan ook geen gebruik worden gemaakt van een vierpuntsysteem. Aan de achterzijde van de rolstoel zijn twee sjorogen aangebracht. Deze zijn bedoeld voor transport van de rolstoel, bijvoorbeeld voor een reparatie en niet geschikt voor een vierpuntsysteem als de inzittende in de rolstoel blijft zitten. Bij gebrek aan beter, worden zij toch gebruikt als achterste bevestigingspunten voor een vierpunt systeem.



Figuur 10

Aan de voorzijde van de rolstoel zijn op het eerste gezicht geen vastzetpunten voor een vierpuntsysteem aanwezig.



Figuur 11

Als er wel voldoende ruimte in de rolstoeltaxi is, worden de voorste gordels aan de wielen bevestigd, die daar niet op gebouwd zijn.



Figuur 12 Wielen, niet geschikt voor het vastzetten van de rolstoel.

Nadat mondeling met de direkt betrokken partijen geen oplossing wordt bereikt wordt in een brief aan de minister van Verkeer en Waterstaat (overheid) een oplossing gevraagd.

Die verwijst naar Traxx, Traxx verwijst naar het taxibedrijf, het taxibedrijf verwijst naar de rolstoelleverancier en de rolstoelleverancier wijst naar de gemeente (als rolstoel verstrekker, overheid).

De rolstoelpassagier heeft een beperkte rompbalans en heeft enkele nare ervaringen met het vervoer achter de rug. Chauffeurs rijden te hard en nemen bochten te snel, waardoor mensen uit de rolstoel dreigen te schieten. Als de chauffeur erop wordt gewezen, wordt er eerder harder gereden dan dat er adequaat op de klacht wordt gereageerd. Het is eenvoudig om de chauffeur de schuld te geven. Voor een deel ligt de verantwoordelijkheid ook bij het taxibedrijf die te veel ritten tegelijk plant, met ontoereikend materieel, mogelijk daartoe aangezet door een contract bij de gemeente, waarbij scherp geconcentreerd is op prijs.

Bij een onlangs geplande rit bleek opnieuw dat er onvoldoende ruimte in de bus was om de rolstoel vast te zetten (vierpuntsysteem). Na overleg met de centrale kreeg de chauffeur de opdracht de achterste bank te demonteren en deze over de andere banken te leggen. Op de vraag van betrokkene of deze niet kan gaan schuiven, en daardoor een gevaar zou kunnen opleveren, werd bevestigend geantwoord.

Betrokkene weigerde mee te gaan en nam contact op met Traxx voor een oplossing. Zij gaven aan, dat het de schuld van betrokkene was dat er niet vervoerd kon worden. Men had immers aangeboden de bank eruit te halen, dat gebeurde wel vaker en het zou niet onveilig zijn want er was nog nooit een ongeval mee gebeurd.

Betrokkene heeft besloten niet meer aan het vervoer deel te nemen zolang er geen afdoende veiligheidsvoorziening is gerealiseerd. Dat betekent: geen familiebezoek etc.

Verbeteringen:

Voor dit soort situaties kunnen de volgende verbeteringen worden voorgesteld:

- Beter overleg tussen de verschillende partijen
- Het bij de rolstoel verstrekken van de deltasysteem beugel inclusief heupgordel, zodat de rolstoel vastgezet kan worden (Gemeente -Rolstoelleverancier).
- Verbeterde rolstoel aanpassing, zodat meerdere deltasystemen gebruikt kunnen worden. (Rolstoelleverancier).
- Voldoende ruimte realiseren in de rolstoelbus zodat daarvoor geschikte rolstoelen met een vierpuntsysteem kunnen worden vastgezet. (taxi bedrijf).

4.2.3 Overijssel, maart 2002

Bijna ongeval door het verkeerd bedienen van de rolstoellift.

Een busje voor het vervoer van kinderen met een handicap naar het kinderdagverblijf, is aan de achterzijde voorzien van een laadklep zoals deze ook op vrachtwagens vaak wordt gebruikt voor het laden en lossen van goederen. De bediening bestaat uit drie knoppen, de bovenste voor omhoog, de onderste voor omlaag en de middelste om het plateau horizontaal te stellen. Deze middelste knop wordt in combinatie met de andere knoppen vooral gebruikt bij het openen en sluiten van de lift, waarbij het plateau uit respectievelijk in de verticale stand tegen de achterzijde van het voertuig wordt geplaatst.

Deze laadklep wordt gebruikt als lift bij het in en uitrijden van de kinderen (rolstoel-passagiers). Op een ochtend bedient een invalchauffeur, die geen ervaring heeft met dit systeem, voor het eerst de lift om een kind in zijn rolstoel op het vloerniveau van de bus te brengen.. Terwijl de lift stijgt wordt ook de middelste knop bediend, waardoor de lift niet meer horizontaal staat. Door de hellingshoek zou de rolstoelpassagier van de lift kunnen glijden.

Naast dit probleem zijn er nog enkele andere onvolkomendheden. De afrijdbeveiliging moet met de hand worden bediend, waardoor de mogelijkheid bestaat dat dit wordt vergeten. Een voordeel is wel dat deze laadklep een groot oppervlak heeft.

De begeleidster van de kinderen zit bij hen in de achterraimte en kan niet zelfstandig het voertuig verlaten, er is een mankement aan de zijdeur, waardoor de chauffeur deze van buitenaf moet openen.

4.2.3.1 *Verbeteringen*

Er bestaan bedieningssystemen voor deze typen liften die gebruik maken van met twee handen te bedienen knoppen, waarbij gekozen moet worden uit het: òf horizontaal stellen (hoekverandering) òf verticaal stijgen en dalen van het liftplatform. Fouten zijn dan minder waarschijnlijk.

Het materiaal dient ook tijdens gebruik in goede staat te zijn en niet alleen bij het aanbieden van het voertuig voor de RDW toelatingskeuring of de jaarlijkse APK. Er dient ten alle tijde ook een zijuitgang bereikbaar te zijn.

Opleiding van de chauffeurs is uitermate belangrijk om bedieningsfouten te vermijden, de rolstoelen goed te kunnen vastzetten en te kunnen optreden bij calamiteiten.

4.2.4 *Zuid Holland, juni 2002*

Een man met een tweezijdige beenamputatie boven de knie, bewoner van een instelling in Zuid Holland, maakt een rit in een taxibusje, waarbij de rolstoel wordt vastgezet en de inzittende wordt beveiligd met een heupgordel.

Ten gevolge van het rijgedrag van een andere auto moet de chauffeur van het taxibusje bij een snelheid van 30-40 km/uur een noodstop maken.

De rolstoelinzittende wordt voorover uit de rolstoel gelanceerd onder de heupgordel uit.

Ten gevolge van het contact met de voorstoelen, dan wel de bodem van het busje loopt hij meerdere wonden op in het gelaat. Hij moet zich in een ziekenhuispolikliniek onder doktersbehandeling stellen.

Commentaar

Veel taxibusjes zijn uitgerust met rolstoelinzittendebeveiligingssystemen bestaande uit een rolstoelvastzetsysteem en een heupgordel. In de meeste gevallen biedt een dergelijk systeem bescherming tegen het uit de rolstoel vallen bij een noodstop of botsing. Beter nog zou het zijn gebruik te maken van een driepuntsgordel, waarbij de beweging van het bovenlichaam beter wordt beschermd. Het is echter niet eenvoudig om in een taxibusje met meerdere rolstoelpassagiers een goede plaats te vinden voor de bevestiging van het derde schoudergordelpunt, zodat de schoudergordel op een juiste wijze, niet te hoog en te laag over de schouder van de rolstoelinzittende loopt.

Bij mensen met een hoge beenamputatie biedt, zoals ook hier is gebleken, een heupgordel ten ene male onvoldoende bescherming bij een noodstop, laat staan bij een botsing. Het is zelfs de vraag of een driepuntsgordel in dat geval voldoende bescherming zou bieden.

Door het ontbreken van de benen biedt de onderzijde van het lichaam onvoldoende tegenwicht bij het mogelijk zijdelings langs de schoudergordel schieten. Een vier- of vijf punt harnas biedt wel bescherming. Een dergelijk harnas wordt vaak verstrekt als een individuele houdingsondersteuning en zal mits degelijk bevestigd aan de rolstoel, voldoen bij uitzonderlijke rijmanoeuvres als een noodstop of een scherpe bocht. Dient een dergelijke gordel ook bij botsingen voldoende ondersteuning te bieden dan is extra aandacht voor de sterkte van de gordel, de bevestigingspunten en de rolstoel noodzakelijk en zullen rolstoel en inzittendebeveiligingssysteem getest dienen te zijn. Voor zover bekend zijn er tot op heden weinig combinaties die voldoen aan de eisen m.b.t. botsveiligheid. Hier ligt een taak voor met name de ontwerpers van rolstoelen en systemen.

Deze ongevalmelding is hier met name als voorbeeld vermeld omdat het een illustratie is dat maatregelen voor de veiligheid van passagiers zonder handicap (zoals een heupgordel), niet vanzelfsprekend ook een vergelijkbare veiligheid bieden voor mensen met een handicap.

4.2.5 Zuid Holland, medio 2002

Meerdere onveilige situaties

Een rolstoelpassagier maakte wegens overgewicht gebruik van een extra brede rolstoel en sinds kort van een scootmobiel. De onveilige situaties die worden geconstateerd zijn:

4.2.5.1 Rolstoel:

- *Het kost te veel kracht om de rolstoel de rijplank op te rijden, waardoor de chauffeur halverwege terug moet en omstanders om hulp moet vragen.*
- *Van de passagier is bekend dat zij een extra brede rolstoel heeft (dat staat in de computer van de ritplanner). De chauffeur blijkt hiervan vervolgens toch niet op de hoogte te zijn of geen rekening mee te hebben gehouden en klaagt over de grootte van de rolstoel.*
- *Het niet goed vastzetten van de rolstoel waardoor de vastzetbeugel los gaat en de rolstoel zich in de auto verplaatst.*
- *Het niet bevestigen van een heupriem (de aanwezige riem is te kort).*
- *Het niet vastzetten aan de voorzijde van de rolstoel in combinatie met een deltaxteun en beugel, waardoor de rolstoel achterover kan gaan kiepen.*
- *Bij het melden van deze situatie bij de WVG wordt niet gezocht naar een oplossing.*

Commentaar

In dit geval wordt onvoldoende gebruik gemaakt van de informatie die beschikbaar is waardoor het juiste materieel op de juiste plaats wordt ingezet. Vervolgens wordt onjuist en onvolledig gebruik gemaakt van de beschikbare beveiligingsmiddelen. Een probleem dat onvoldoende wordt onderkend, bij bedrijven die deltaxteunen en beugels gebruiken, treedt hier op. Bij een aantal deltaxsystemen bestaande uit een verticale balk bevestigd in de vloer van de taxibus en een beugel die de verbinding vormt tussen deze balk en de rolstoel kan de rolstoel achterover kiepen (roteren om de beugel) bij plotseling optrekken. Een oplossing daarvoor is de rolstoel aan de voorzijde ook vast te zetten met een extra riem.

4.2.5.2 Scootmobiel, onveilige situatie door ontoereikend vastzetsysteem en lift.

Om veilig vervoerd te worden dient een scootmobielpassagier tijdens het vervoer in een vaste voertuigstoel plaats te nemen. De scootmobiel wordt dan als bagage vastgezet. *Bij het instappen zelf, zijn er verschillen in benadering door de verschillende chauffeurs.*

Van de een mag zij wel de bus in rijden om vervolgens plaats te nemen op een voertuig stoel.



Figuur 13 Scootmobiel (1m60 x 73 cm)

Van de ander mag zij dit niet en moet zij uit de scootmobiel stappen om via de deur in te stappen, terwijl de chauffeur de scootmobiel naar binnen rijdt. Zij kan niet zelfstandig in een busje stappen. Daardoor kan het voorkomen, dat zij wel naar een bestemming vervoerd wordt, maar dat een andere chauffeur haar niet mee terug kan/wil nemen.



Figuur 14 Scootmobiel (1m60 x 73 cm detail), de afrijdbeveiliging komt tussen de antiekiep wieltjes en de achterwielen omhoog (plaats afrijdbeveiliging schematisch weergegeven).

Commentaar

Bij enkele meldingen blijken liften te weinig ruimte te bieden voor de scootmobiel (zie figuur 14), waardoor de afrijdbeveiliging niet kan worden gebruikt. Dit levert in de praktijk een extreem gevaarlijke situatie op, doordat de afrijdbeveiliging niet wordt gebruikt en de inzittende bij het uitrijden van de scootmobiel uit de bus zelf op tijd moet stoppen om het van de lift afrijden te voorkomen.

Verbeteringen situatie elektrische rolstoel:

Er zijn een aantal mogelijkheden om deze situatie te verbeteren:

Bij het gebruik van vierpunts rolstoelinzittende beveiligingssystemen is het vaak mogelijk om ook een extra brede elektrische rolstoel goed vast te zetten. De veiligheidsgordel voor de inzittende dient dan wel voldoende lang te zijn.

Als gebruik gemaakt wordt van een deltasysteem, is het mogelijk een extra lange beugel inclusief gordel bij de rolstoel te verstrekken, waardoor deze wel aan de in de auto aanwezige deltasteun kan worden bevestigd. Voor kinderrolstoel geldt dat de standaard beugel te groot is. Ook hier kan een kortere bij de stoel te leveren beugel uitkomst bieden. Aandacht voor de veilig vervoerbaarheid van een rolstoel zou altijd deel moeten uitmaken van de verstrekingsprocedure van de rolstoel.

Verbeteringen situatie scootmobiel.

Bij de inrichting van busjes kan de lift een beperkende factor zijn als uitgegaan wordt van de in ISO 7193 genoemde afmetingen voor de rolstoel. Veel rolstoelen zijn langer en breder. Met name scootmobielen zijn vaak zo lang dat bij een lift de afrijdbeveiliging niet gebruikt kan worden of nog erger dat de afrijdbeveiliging tussen de scootmobiel en de antiekiepvoorziening zit, waardoor de scootmobiel niet meer van de lift in de bus kan rijden en bij het uitrijden de anti kiep beveiliging niet gebruikt kan worden.

Een oplossing zou zijn als voor de gebruikte liften keuringsvoorschriften gaan gelden waarin o.a. minimum eisen worden gesteld met betrekking tot afmetingen, toelaatbaar gewicht en het voorkomen van beknellingen.

De verstrekking van deze scootmobiel verdient niet de schoonheidsprijs als deze ook in het vervoer gebruikt moet worden, 1m60 is voor veel liften te lang. Daarnaast is het twijfelachtig of de heupgordel, bij deze extra brede scootmobiel voldoende bescherming biedt.

Gezien de stabiliteit van deze scootmobiel in combinatie met het postuur en de positie van de inzittende ruim voor de achterwielen, kan men zich overigens afvragen of de anti kiepvoorziening in dit specifieke geval niet kan worden weggelaten of in ieder geval opklapbaar kan worden gemaakt, waardoor de betreffende persoon toch gebruik kan maken van de taxibus.

4.2.6 Overijssel, januari-februari 2003

Ongeval en schade.

Een rolstoel passagier meldt een ongeval en het niet vastzetten van de scootmobiel:

“Doordat de rolstoelklem niet goed was bevestigd, schoot de rolstoel tijdens het rijden naar voren, waardoor ik vanuit de rolstoel schuin tegen een stoel aan kwam. Daardoor kreeg ik een schok in de rug en mijn been zat enigszins klem.

Aangezien ik een hernia heb en reumapatiënt ben, is de pijn daardoor erger geworden, wat na extra behandelingen door de therapeut weer enigszins verbeterd is.

Chauffeurs denken te licht over hun werk als rolstoelvervoerder. Zij stellen de regels vast en bepalen of er al dan niet een riem wordt gebruikt.

Een excuus kan er over het algemeen niet af.

Wel moet ik zeggen, dat de chauffeurs niet alleen schuldig zijn, er zijn ook chauffeurs die de rolstoeler wel vastzetten, mits de riem aanwezig is.

De benodigde vastzetmiddelen ontbreken of zijn niet in goede staat.

Mijn angst om met rolstoel en/of scootmobiel vervoerd te worden, is toegenomen, aangezien over 2002 gezien er praktisch elke dag klachten zijn.”

Tijdens een andere rit wordt het niet vastzetten van de scootmobiel gemeld:

“Doordat de scootmobiel niet vastgezet was, reed deze spontaan bij het nemen van een zeer flauwe bocht naar voren en kwam tot stilstand tegen een stoel.

Volgens de chauffeur kan geen enkele scootmobiel vastgezet worden en is het meenemen van dit vervoersmiddel op eigen risico. Ik zou graag willen weten of dit waar is en waar je dan elke keer de onkosten op moet verhalen.”

4.2.7 Gelderland, 2002 2003

Onveilige situatie

“Bij de regiotax-rolstoelbussen is sprake van een structureel onveilige situatie voor rolstoelpassagiers. Mijn moeder wordt ieder weekend vervoerd. Haar rolstoel staat muurvast verankerd, maar zijzelf zit los in de stoel. Ik heb de chauffeurs er meermalen op gewezen, maar soms krijg ik zelfs het commentaar dat een gordel voor de rolstoel-passagier niet verplicht zou zijn.”

5 Meldweek regio Den Haag Zoetermeer

Van 10 tot en met 13 juni 2003 heeft het Regionaal Patiënten Consumenten Platform een meldweek m.b.t. de veiligheid van het collectief vraagafhankelijk vervoer in de regio Den Haag Zoetermeer gehouden.

De resultaten van dit onderzoek, waar zij betrekking hebben op het rolstoelvervoer zijn hieronder kort samengevat:

5.1 Resultaten meldweek

Er zijn 66 meldingen gedaan door 62 mensen, waarvan 38 met een hulpmiddel (rolstoel, scootmobiel en rollator)

20 mensen maakten gebruik van een rolstoel. Hiervan gaven 6 mensen aan dat de rolstoel niet goed werd vastgezet, 4 dat het vastzetten meestal wel goed gebeurde en 2 mensen gaan niet meer met de rolstoel de taxi in.

2 mensen maakten gebruik van het vervoer in een scootmobiel. Eén werd door de chauffeur gevraagd in een voertuigstoel plaats te nemen en bij de ander gebeurde dat niet. Ook bleek in het ene geval de scootmobiel vastgezet te worden en in het andere geval niet.

Van de 61 inzittenden werden er 22 altijd zelf goed vastgezet, 11 meestal wel en bij 20 werd er geen gordel gebruikt. 16 mensen voelden zich niet veilig tijdens de rit 38 voelden zich wel veilig.

2 mensen bleken te zijn omgevallen met letsel en 2 waren omgevallen zonder letsel.

5.2 Vergelijking

Bij de landelijke melding van (bijna) ongevallen in het rolstoelvervoer (dit rapport) bleken er 5 meldingen uit de regio Den Haag/ Zoetermeer afkomstig te zijn, waarvan 2 met verwondingen tot gevolg. Hieruit blijkt dat er tenminste 2x zoveel meldingen zijn tijdens de meldweek regio Den Haag/ Zoetermeer waarbij een rolstoel of scootmobielinzittende zijn betrokken.

Als deze tendens landelijk mag worden doorgetrokken betekent dit dat er op de meldingsite (dit rapport) maar een gedeelte van de onveilige situaties en ongevallen zijn gemeld.

Een meldpunt met een blijvend karakter kan dienen om de veiligheid van het rolstoelvervoer te monitoren. Als meldingen ook gevolgen hebben voor de bij het vervoer betrokken partijen krijgt ook de rolstoelinzittende een mogelijkheid iets te doen aan onveilige situaties.

6 Conclusies

Het merendeel van de meldingen in de periode december 2001 tot en met mei 2003 betreffen het vervoer in, voor rolstoelvervoer aangepaste, taxibusjes.

Er zijn veel meldingen over het niet of niet goed gebruiken van rolstoelinzittendebeveiligingssystemen.

In 25 gevallen was sprake van (soms ernstige) verwondingen. In twee gevallen is de inzittende in het ziekenhuis aan de verwondingen overleden.

De ongevallen en gevaarlijke situaties treden niet alleen tijdens de rit op maar betreffen ook het in en uitstappen. Een van de dodelijke ongevallen is ontstaan doordat de afrijdbeveiliging van een lift niet werd gebruikt. Overigens kan ook de afrijdbeveiliging in combinatie met een anti kiepvoorziening bij een lange rolstoel een gevaarlijke situatie opleveren. Er bestaan momenteel onvoldoende eisen m.b.t. de keuring van liften en hellingbanen waarin de veiligheid van de rolstoelpassagier wordt meegenomen.

Aangezien er geen ongevallen ten gevolge van een botsing zijn gemeld hadden alle geconstateerde meldingen voorkomen kunnen worden als de verschillende betrokken partijen hun verantwoording hadden genomen in het zorgvuldig en veilig omgaan met het vervoer. Dit varieert van het verstrekken van de juiste (vervoerbare) rolstoel door gemeente en leverancier, het niet accepteren van onveilige situaties door rolstoelgebruikers tot het juist gebruiken van materieel (liften) en het toepassen van beveiligingsmiddelen door de chauffeurs.

6.1 Aanbevelingen

Het verdient aanbeveling te streven naar het juist gebruiken van rolstoelinzittende beveiligingssystemen. Het is raar dat er wordt gemeten met twee maten. Voor passagiers in een voertuigstoel is gordelgebruik, al sinds de zeventiger jaren verplicht, ingeburgerd. Bij het vervoer van rolstoelpassagiers worden passagiers als “lastig” ervaren als ze vragen om over te stappen naar een voertuigstoel (bij scootmobielen) of wanneer ze vragen om veiligheidsgordels en het juist vastzetten van de rolstoel (bij handbewogen en elektrische rolstoelen).

Het begin is er, een door verschillende partijen getekend Convenant Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden [KBOH, 2001a].

Er zijn een aantal manieren om de naleving van het convenant handen en voeten te geven:

1. Opleiding voor chauffeurs met betrekking tot gebruik van beveiligingsmiddelen en omgang met rolstoelinzittenden verplicht stellen en controleren. Er is bij een aantal chauffeurs een mentaliteitsverandering nodig. Het tijdens een cursus zelf in een rolstoel vervoerd worden door een andere chauffeur is vaak al een eyeopener. Taxibedrijven en chauffeurs kunnen opleiding van elke chauffeur als financiële drempel ervaren. Mogelijk dat een instructievideo, waarin een aantal gevaren visueel worden gemaakt, hen over de streep kunnen trekken om toch het opleidingstraject in te gaan.

2. Voor veel bedrijven en instellingen is onvoldoende duidelijk welke rolstoelinzittende beveiligingssystemen veilig zijn en voldoen aan de ISO 10542 norm. Het verdient aanbeveling om een lijst van goedgekeurde rolstoelinzittende beveiligingssystemen op te stellen en bij te houden, zodat deze informatie beschikbaar is voor betrokkenen. Mogelijk kan een onafhankelijk instituut (bijvoorbeeld KBOH) of de brancheorganisatie zelf (AAN of KNV taxi) hiervoor zorgdragen.
3. Bij het beoordelen van de offertes van taxibedrijven, nadrukkelijker de veiligheid meenemen. De eisen met betrekking tot veiligheid, op basis van het convenant, specifiek opnemen in het bestek bij de aanbesteding van het vervoer.
4. Eenduidige regels, wie er verantwoordelijk is voor het aanwezig zijn van een RIBS. Dat is de vervoerder. Nu is er vaak een discussie dat een vervoerder vindt dat de inzittende voor een gordel moet zorgen. Bij gebruik van een delta systeem kan het, zeker bij afwijkende maten beugels, handiger zijn als de beugel (met gordel) al op de rolstoel zit (met name voor frequente ritten). In dat geval is verstrekking bij de rolstoel te overwegen, hetgeen niet wegneemt dat de chauffeur verantwoordelijk blijft voor het gebruik van een goed vastzetsysteem.
Standaardisatie van de te gebruiken vastzetsystemen maakt het voor de chauffeur eenvoudiger om de Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden goed toe te passen.
5. Het instellen van een onafhankelijk meldpunt voor klachten met betrekking tot het rolstoelvervoer en het nemen van maatregelen naar aanleiding van deze klachten. Gekoppeld aan dit meldpunt het strenger toezicht te houden op het goed gebruik van de beveiligingssystemen en met consequenties voor het taxibedrijf dat de regels overtreedt. Daarmee worden de klachten serieus genomen. Wellicht kan de taxi-branche zelf een keurmerk veilig rolstoelvervoer gaan hanteren, waardoor zowel voor passagiers als overheid duidelijkheid ontstaat. Indien duidelijk blijkt dat een bedrijf weigert zich niet aan het convenant veilig rolstoelvervoer te houden, zou het keurmerk kunnen worden ingetrokken met consequenties voor het mogen vervoeren van rolstoelinzittenden. Bedrijven die de veiligheid van het vervoer wel hoog in hun vaandel hebben – die zijn er ook – kunnen zich op deze wijze positief onderscheiden.
6. In de toekomst eventueel aanpassen van de wetgeving als het Convenant in combinatie met de huidige wetgeving onvoldoende handvaten blijkt te bieden voor het eisen van goed gebruik van RIBSen (zie punt 3). Om dit te kunnen beoordelen is blijvende inventarisatie van (bijna)ongevallen en/of het uitvoeren van steekproeven bij de verschillende bedrijven, noodzakelijk.
7. Het opstellen en invoeren van eisen m.b.t. de uitvoering en het gebruik van rolstoelliften en hellingbanen bij de keuring van de voertuigen.
8. Voorlichting aan passagiers m.b.t. de vervoersveiligheid en welke rolstoelen geschikt zijn voor het vervoer.
9. Bij de eerste aanmelding voor het vervoer de individuele situatie goed beoordelen. Is er een vervoerbare rolstoel, is er extra ruimte nodig etc.? Zo nodig extra maatregelen nemen (b.v. extra houdingsondersteuning voor mensen met een hoge dwarslaesie of beenamputaties).

7 Referenties

- Huijskens C.G en R. Veenbaas (1995) Veiligheidsadviezen voor het verbeteren van het leerlingenvervoer naar en van het speciaal onderwijs. Rapport 95.OR.BV.031.0/CGH TNO Wegtransportmiddelen Delft, 9 oktober 1995.
- IRTAD (2003), Internationale Road and Traffic Database, August 2003.
- KBOH (2001a) Convenant Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden. KBOH, 3 december 2001
- KBOH (2001b) Code Veilig Vervoer Rolstoelgebruikers KBOH, Woerden.
- RPCP (2003) Resultaten Meldweek. Veiligheid collectief vraagafhankelijk vervoer regio Den Haag – Zoetermeer. Regionaal Patiënten Consumenten Platform Den Haag e.o., Den Haag, 30 juni 2003.
- Veenbaas, R. en J. Kostense (2002) Inventarisatie Veiligheidssituatie Rolstoelvervoer in verschillende vervoersvormen. Rapport 02.OR.AC.031.1/ROV TNO Wegtransportmiddelen, Delft, juni 2002.
- Veenbaas, R (2003) Veiligheid van het vervoer van rolstoelpassagiers in verschillende vormen van (openbaar) vervoer. Eindrapport, conclusies en aanbevelingen. Rapport 03.OR.AC.017.1/ROV TNO Wegtransportmiddelen, Delft, 25 maart 2003.

A Meldingsformulier (bijna) ongevallen in het rolstoelvervoer.

Uw medewerking wordt gevraagd

TNO inventariseert gevaren rolstoelvervoer



TNO Wegtransportmiddelen in Delft doet anderhalf jaar (december 2001-mei 2003) een inventariserend onderzoek naar de risico's, ongelukken en bijna-ongelukken van rolstoelverkeer. Het onderzoek dat in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt uitgevoerd, richt zich op de aard en de ernst van deze situaties.

De doelstelling van het onderzoek is een structureel en duidelijk beeld te krijgen van de tijdens de duur van het onderzoek optredende ongevallen en onveilige situaties. Aan de hand van de resultaten van dit onderzoek kunnen maatregelen met betrekking tot het verbeteren van de veiligheid van het rolstoelvervoer nog beter worden toegespitst op het voorkómen van ongevallen en het beperken van lichamelijk letsel bij een ongeval.

Daarom vragen wij hierbij de medewerking van de direct betrokkenen (rolstoelpassagiers, chauffeurs, begeleiders, ouders en leraren, verplegers, vervoerders etc.) bij het rolstoelvervoer om aan te geven of en wanneer u slachtoffer/getuige bent geweest van/bij een (bijna) ongeval.

Uw informatie zal vertrouwelijk worden verwerkt en heeft geen gevolgen voor de direct bij het (bijna) ongeval betrokken personen. De rapportage van dit onderzoek zal niet herleidbaar zijn tot individuele gevallen.

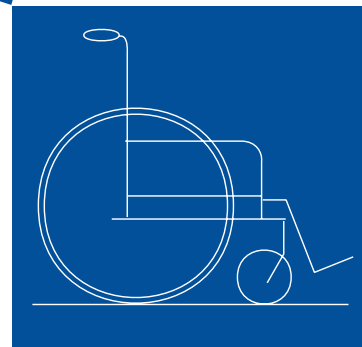
Melding van een ongeval of onveilige situatie met betrekking tot rolstoelvervoer

Dit meldingsformulier kan worden ingevuld door passagiers, begeleiders, chauffeurs of anderen die een onveilige situatie, een bijna ongeval of een ongeval hebben meegemaakt of geconstateerd.

De datum en de plaats van het ongeval zijn belangrijk om een indruk te krijgen van de verdeling in locatie en tijd.

Er zijn 12 vragen.

Het invullen van het formulier duurt ongeveer 10 à 15 minuten.



1. Het voorval betreft:

- ☐ een onveilige situatie
- ☐ een bijna ongeval
- ☐ een ongeval

2. Locatie en datum:

datum: _____

plaats: _____

3. Betrokkene:

Wilt u aangeven of u het voorval zelf hebt zien gebeuren of hebt meegemaakt of er direct daarna van hebt gehoord (bijvoorbeeld als instellingsmedewerker) (slechts één antwoord aangeven). Tevens kunt u aangeven in welke rol u bij het voorval bent betrokken (één antwoord aangeven).

- ☐ ik ben slachtoffer/ rolstoelgebruiker
- ☐ chauffeur
- ☐ medepassagier
- ☐ begeleider

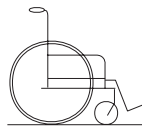
4. Rol:

- ☐ ik heb het zien gebeuren/ meegemaakt
- ☐ ik ben direct na het ongeval ingelicht

5. Mobiliteitshulpmiddel:

Geef aan in welke categorie de bij het voorval betrokken rolstoel valt. De categorie overigen omvat type rolstoelen die niet onder een van de aangegeven categoriën vallen, zoals bijvoorbeeld bij een zitkuip met onderstel. Geef slechts één antwoord aan.

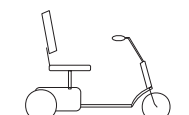
- ☐ handbewogen rolstoel



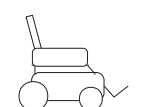
- ☐ kinderrolstoel



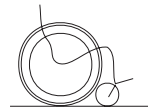
- ☐ scooter mobiel



- ☐ elektrische rolstoel



- ☐ sportrolstoel



- ☐ overig: _____

6. Voertuig:

Geef het type voertuig aan waarmee de rolstoelgebruiker vervoerd werd. Slechts één antwoord selecteren.

- ☐ auto (privé)
- ☐ tram
- ☐ taxibusje
- ☐ touringcar
- ☐ trein
- ☐ metro
- ☐ bus
- ☐ overig: _____

7. Gebruikte beveiligingsmiddelen:

Een rolstoel inzittende beveiligingssysteem bestaat uit een beveiliging van de inzittende d.m.v. een veiligheidsgordel én een rolstoel vastzetsysteem (vier punts gordels, delta steun, klemsystemen e.d.). Geef voor beide beveiligingen aan of deze werden gebruikt en zo ja welk type systeem.

Inzittende beveiliging:

- ☐ veiligheidsgordel niet gebruikt
- ☐ veiligheidsgordel niet aanwezig

Type veiligheidsgordel:

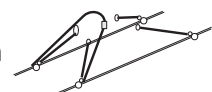
- ☐ heupgordel
- ☐ driepuntsgordel
- ☐ overig: _____

Rolstoelvastzetsysteem:

- ☐ rolstoel niet vastgezet
- ☐ rolstoel niet goed vastgezet

Type vastzetsysteem:

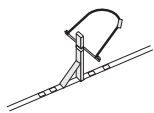
- ☐ 4 punts band systeem



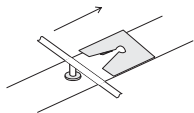
- ☐ klemsysteem



☐ deltasteun



☐ docking systeem



☐ overig _____

8. Zitplaats en soort vervoer:

Geef bij de soort vervoer aan van welk vervoers-systeem gebruik werd gemaakt. Onder aanvullend openbaar vervoer wordt o.a. het vervoer in het kader van de WVG verstaan (bijv. TRAXX). Ziekenvervoer omvat het vervoer van en naar het ziekenhuis (zoals bijvoorbeeld vergoed door de ziekte verzekeringen).

Zitplaats:

- ☐ in de rolstoel
☐ in de voertuigstoel

Soort vervoer

- ☐ openbaar vervoer
☐ ziekenvervoer
☐ aanvullend openbaar vervoer
☐ leerlingen vervoer
☐ taxi (één rolstoeler)
☐ t.b.v. instellingen
☐ overig
☐ privé

9. Omstandigheden

a. Situatie:

Geef aan in welke situatie het voorval plaatsvond (één antwoord mogelijk en eventueel een subantwoord). Schat ook, bij een voorval tijdens de rit, met welke snelheid werd gereden.

- ☐ tijdens in/uit stappen
☐ gebruik van lift
☐ gebruik van oprijplateau of hellingbaan
☐ bij transfer naar zitplaats
☐ tijdens de rit

- ☐ voertuig stond stil
☐ voertuig was in beweging
☐ Geschatte rijsnelheid: _____ km/u
☐ overig: _____

b. Oorzaak (voertuig):

Geef aan of het voorval geleid heeft tot een botsing dan wel veroorzaakt werd door het rijgedrag (één antwoord mogelijk)

- ☐ botsing
☐ frontaal
☐ linkerkzijde
☐ rechterzijde
☐ achterzijde
☐ remde plotseling
☐ trok plotseling op
☐ week plotseling uit
☐ reed te hard
☐ reed normaal
☐ overig: _____

c. Gevolg:

Kruis aan welke gevolgen optraden (meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ rolstoel verplaatste zich
☐ uit rolstoel gevallen
☐ met rolstoel omgevallen
☐ gestoten aan voertuig of rolstoel
☐ schade aan de rolstoel
☐ vastzetsysteem liet los
☐ heup/driepuntsgordel liet los
☐ overig: _____

10a. Ernst van het voorval voor de rolstoelpassagiers

Geef voor de rolstoelpassagiers aan of en hoeveel slachtoffers (doden en/of gewonden) er zijn gevallen. Geef de ernst van de verwondingen aan (bij meerdere slachtoffers zijn er meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ geen verwondingen
☐ wel gewonden en/of doden

Aantal gewonden _____

- ☐ lichte verwondingen
- ☐ onder doktersbehandeling
- ☐ bezoek ziekenhuispolikliniek
- ☐ ziekenhuisopname
- ☐ dodelijke slachtoffers

Aantal doden _____

10b. Ernst van het voorval voor de overige passagiers

Geef voor de overige passagiers aan of en hoeveel slachtoffers (doden en/of gewonden) er zijn gevallen. Geef de ernst van de verwondingen aan (bij meerdere slachtoffers zijn er meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ geen verwondingen
- ☐ wel gewonden en/of doden

Aantal gewonden _____

- ☐ lichte verwondingen
- ☐ onder doktersbehandeling
- ☐ bezoek ziekenhuispolikliniek
- ☐ ziekenhuisopname
- ☐ dodelijke slachtoffers

Aantal doden _____

11. Korte omschrijving van het voorval in uw eigen woorden:

12. Ruimte voor eventuele op- of aanmerkingen naar aanleiding van dit meldingsformulier:

13. Naam en adresgegevens

Deze enquête wordt anoniem verwerkt.

Als u er geen bezwaar tegen hebt dat wij, indien nodig, voor nadere toelichting contact met u opnemen, vul dan onderstaande gegevens in

Naam: _____

Telefoon: _____

E-mail-adres: _____

Adres: _____

Postcode: _____

Woonplaats: _____

TNO Wegtransportmiddelen is wereldwijd actief en levert een uitgebreid scala aan R&D-diensten en -producten aan de voertuigindustrie, overheden en andere organisaties. Het werk is gerelateerd aan verkeersveiligheid, energiegebruik, milieu-aspecten en efficiency van verkeer en vervoer. Expertisegebieden zijn botsveiligheid, voertuigdynamica, verbrandingsmotoren / voertuigaandrijving, geavanceerde transportsystemen en keuringen.

TNO Wegtransportmiddelen is onderdeel van de Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO). TNO is een onafhankelijk kennisbedrijf met 14 gespecialiseerde instituten en ruim 5000 hooggekwalificeerde medewerkers.

TNO Wegtransportmiddelen
Advanced Chassis and Transport Systems

Schoemakerstraat 97
Postbus 6033
2600 JA Delft

www.automotive.tno.nl

T +31 15 269 70 44
F +31 15 269 73 14

Op het internet is het meldingsformulier te vinden op <http://www.leefwijzer.nl/rolstoelvervoer>. In verband met de verwerking van de formulieren wordt de voorkeur gegeven aan meldingen via internet. Mensen die niet via internet kunnen of willen reageren kunnen het meldingsformulier sturen naar:

TNO Wegtransportmiddelen
Afd. Advanced Chassis and Transport Systems
t.a.v. R. Veenbaas
Antwoordnummer 10021
2600 VB Delft

