

Onderzoek van Inspectie Verkeer en Waterstaat Rolstoelvervoer schiet ernstig tekort

Eind vorig jaar deed de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) onderzoek naar de veiligheid van het rolstoelvervoer in ons land. Conclusies: 'Er is onvoldoende aandacht voor gehandicapte, rolstoel, vastzetinrichting en autogordel.' En: 'Er gebeuren te veel (bijna) ongelukken met letsel.' Wat zijn de oorzaken? En is er een oplossing?

door: Gabor Mooij

De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) ontving vorig jaar regelmatig klachten over misstanden en onduidelijkheden op het gebied van rolstoelvervoer, met ernstige ongelukken van de rolstoelgebruiker als gevolg. Zo overleed in het IJmondgebied door een aanrijding een jonge rolstoelinzittende die geen autogordel droeg. Een andere rolstoelgebruiker raakte in een half jaar tijd vier keer gewond omdat haar stoel niet goed was vastgezet. Deze voorbeelden zijn volgens de IVW geen uitzonderingen, maar slechts het topje van de ijsberg.

Erg

'We wisten dat er nogal wat schortte aan het rolstoelvervoer, we wisten alleen niet dat het zo erg was', reageert Wim van Veen, beleidsmedewerker bij de Chronisch Zieken en Gehandicapten Raad (CG-Raad). Arjen Boukema, woordvoerder van de branchevereniging van taxivervoerders KNV Taxi, zegt: 'Taxibedrijven moeten hun klanten goed vervoeren, of het nu gewone passagiers of rolstoelgebruikers zijn.'

De opvallendste conclusie van het onderzoek is dat ruim negentig procent van de rolstoelinzittenden wel een houdingsondersteuningsgordel droeg, maar niet de verplichte autogordel. 'Aan het niet-gebruiken van de autogordels moet absoluut wat gedaan worden', reageert een geschrokken Arjen Boukema.

Bij acht procent van de controles bleken de rolstoelgebruikers zelfs helemaal geen gordel te dragen en ook niet te zijn vastgezet in het vervoermiddel. Boukema weet wel hoe dat komt: 'De vastzetting is een probleem omdat de vastzetsystemen in de auto en die van de rolstoelen te weinig aansluiten.' Wim van Veen benadrukt dat er in taxi's standaard sprake zou moeten zijn van zogenaamde vierpunts vastzetsystemen.

Verantwoordelijkheid

Een van de vragen die je logischerwijs stelt bij de resultaten is: Wie is er eigenlijk verantwoordelijk voor het veilig vervoer van een rolstoelgebruiker? Wim van Veen (CG-Raad) meent dat de chauffeur verantwoordelijk is: 'Hier is minstens wel die volle negentig procent te winnen als de chauffeur goed controleert of iedereen een gordel om heeft.' Toch bestaat er, zo concludeert de IVW, veel onduidelijkheid over de verantwoordelijkheid. 'De Wegenverkeerswet zegt niets over degenen die niet in staat zijn zelf een gordel om te doen,' zegt John Kusters, woordvoerder van de IVW. Hij noemt het een aandachtspunt voor de toekomst. Zijn organisatie meent dat er zowel door rechterlijke uitspraken als door wetgeving duidelijkheid moet komen. Maar, stelt de IVW, indien duidelijk is dat een rolstoel niet goed is vastgezet, is de vervoerder *'in principe aansprakelijk'*.

Arjen Boukema zegt dat chauffeurs 'zeker een eigen verantwoordelijkheid' hebben, maar hij zegt ook: 'Veilig rolstoelvervoer is zowel de verantwoordelijkheid van de chauffeur als de inzittende.' Wim van Veen (CG-Raad) ziet het anders: 'Als een rolstoelgebruiker geen gordel om wil doen, moet de chauffeur hem of haar op de eigen verantwoordelijkheid wijzen.'

Code

Van Veen meent dat er keurmerken moeten komen voor vastzetpunten, gordels en rolstoelen. 'Van de rolstoelen voldoet tachtig tot negentig procent niet aan de vereiste ISO-kwaliteitsnormen van de Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden. Dat is de verantwoordelijkheid van de gebruikers en van de gemeenten die de rolstoelen verschaffen vanuit de WVG.'

In die Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden (Code VVR) zijn afspraken gemaakt voor veilig rolstoelvervoer. De Code bevat onder andere de afspraak dat chauffeurs veiligheidsprocedures moeten volgen en materialen op de juiste manier moeten gebruiken. De code is opgesteld door de Stichting Kwaliteits- en Bruikbaarheidsonderzoek van Hulpmiddelen voor gehandicapten en ouderen (KBOH). Zeven koepelorganisaties van zowel vervoerders, aanbesteders van vervoer als rolstoelgebruikers hebben door het tekenen van een convenant afgesproken zich aan de Code VVR te houden. Daaronder zijn de CG-Raad, KNV-taxi en de Vereniging Nederlandse Gemeenten. Maar wordt de Code goed nageleefd? Het lijkt er niet echt op. 'Het convenant is weliswaar door alle betrokken partijen ondertekend,' zegt John Kusters (I WV), 'maar de Code wordt helaas niet voldoende in de praktijk gebracht.' Karin van der Vaart, projectleider Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden bij de KBOH, omschrijft de Code als een 'richtlijn voor veilig vervoer en aanvulling op de wetgeving. Het convenant betreft een *gentlemen's agreement*.' Arjen Boukema: 'We willen de leden van KNV Taxi stimuleren om de Code toe te passen. Het taxikeurmerk TX-keur, dat wij in het leven hebben geroepen, kan daarbij helpen. Om dit keurmerk te verkrijgen moet de taxivervoerder de Code VVR naleven.'

Kwaliteit

Over één ding zijn de betrokkenen het eens: chauffeurs moeten beter geïnstrueerd worden. Volgens de IWV zijn chauffeurs slecht op de hoogte van de nodige veiligheidsmaatregelen en voorzieningen. 'Er zou een verplichte opleiding voor chauffeurs moeten komen', vindt John Kusters. Boukema noemt instructie aan chauffeurs zelfs 'het belangrijkste.' Maar, zo voegt hij eraan toe, 'de kans op slecht opgeleid personeel is groter bij bedrijven die vooral concurreren op prijs en die niet investeren in de kwaliteit van het bedrijf en het personeel.'

Met een soortgelijk argument wijst de IWV ook naar de aanbesteders van het rolstoelvervoer, zijnde de VNG en de zorgverzekeraars. Zij zouden minder op de prijs en meer op de kwaliteit van het vervoer moeten letten. 'Laten we zeggen dat de VNG en de zorgverzekeraars minimaal de indruk hebben gewekt dat ze de prijs belangrijker vinden dan de kwaliteit,' zegt Kusters.

'De VNG spant zich via de Code VVR in om tot een zo veilig mogelijk rolstoelvervoer te komen,' reageert Erica Vis, woordvoerder van de VNG. 'De gemeenten maken afspraken met de vervoerders, daar gaat de VNG niet over. Als er klachten komen over het vervoer, zullen de gemeenten de vervoerders op hun plichten wijzen.' Zorgverzekeraars Nederland houdt er een vergelijkbaar standpunt op na. 'Wij kunnen alleen achteraf aan de hand van klachten bepalen of het vervoer voldoende kwaliteit bezit,' aldus woordvoerder Sandra den Held. Wim van Veen vindt op zijn beurt dat de aanbesteders 'alleen moeten samenwerken met gecertificeerde taxibedrijven.'

Wetgeving

Hoe gaat het nu verder? De Inspectie voor Verkeer en Waterstaat heeft in haar jaarwerkplan opgenomen dat ze structureel aandacht gaat schenken aan de veiligheid van het rolstoelverkeer. John Kusters: 'We gaan als inspectie regelmatig gerichte controles uitvoeren. Verder gaan we onze mensen nadrukkelijker opleiden voor het controleren van rolstoelvervoer. Maar uiteraard kan een beter rolstoelvervoer niet alleen door handhaving worden afgedwongen, dus we gaan ervan uit dat de betrokkenen ook zelf hun verantwoordelijkheid nemen.'

Verder bespreekt de IVW met de beleidsafdeling van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat het verbeteren van de wetgeving voor het vervoer van rolstoelgebruikers, want die schiet op dit moment tekort, aldus Kusters: 'Daarbij is veel aandacht voor het vastzetten van rolstoelen, dragen van autogordels en de verdeling van de verantwoordelijkheden.' De CG-Raad juicht het overleg toe, laat Wim van Veen weten. 'Een verbeterde regelgeving is absoluut noodzakelijk. Net als bij gewoon vervoer moet de rolstoelinzittende er standaard van uit kunnen gaan dat hij of zij veilig wordt vervoerd.'