

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

619

Vragen van de leden **Werner** en **Van der Molen** (beiden CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport over *het artikel «Bestuurder scootmobiel raakt te water in Stadskanaal»* (ingezonden 14 oktober 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 7 november 2022).

Vraag 1

Kent u dit bericht?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat het aantal ongelukken met scootmobielen stijgt? Kunt u de cijfers van 2019, 2020 en 2021 geven?

Antwoord 2

Er zijn geen recente, betrouwbare gegevens beschikbaar over het aantal (ernstig) verkeersgewonden onder scootmobielrijders.

Het aantal verkeersdoden onder scootmobielrijders is de afgelopen 20 jaar toegenomen, met jaarlijkse fluctuaties doordat het relatief kleine aantallen betreft. Daarnaast speelt in 2020 en 2021 COVID-19 mogelijk een rol (minder mobiliteit). De cijfers van het CBS hebben betrekking op dodelijke verkeersongevallen. In 2019 vielen er 42 verkeersdoden onder scootmobielrijders, in 2020 vonden er 34 dodelijke ongelukken met scootmobielen plaats en in 2021 waren dat er 32.

Vraag 3

Hoe vaak is er sprake van eenzijdige ongevallen?

¹ RTV Westerwolde, 28 september 2022 (<https://www.westerwoldeactueel.nl/2022/09/28/bestuurder-scootmobiel-raakt-te-water-in-stadskanaal/>).

Antwoord 3

SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) geeft aan dat het merendeel van de ongevallen met scootmobielen en gesloten gehandicaptenvoertuigen enkelvoudig zijn: vallen of een botsing met een obstakel.

Er zijn geen betrouwbare cijfers, omdat de politie veelal niet aanwezig is bij eenzijdige ongevallen.

Vraag 4

Klopt de stellingname dat vergeleken met andere vervoermiddelen de risico's op een dodelijk ongeluk met een scootmobiel of ander gehandicaptenvoertuig fors zijn? Zijn hier cijfers over bekend?

Antwoord 4

Wanneer het aantal dodelijke slachtoffers onder scootmobielrijders en inzittenden van andere gehandicaptenvoertuigen afgezet wordt tegen het aantal afgelegde kilometers volgens het mobiliteitsonderzoek ODiN (periode 2018–2019), leidt dit tot een risico van ongeveer 275 doden per miljard kilometers. Daarmee is het hoger dan bij andere vervoersmiddelen. In de periode 2010–2019 was dit bij motorrijders 50 doden per miljard kilometer, bij brom- en snorfietsers 42 doden per miljard kilometer, bij fietsers 13 doden per miljard kilometer en bij voetgangers 11 doden per miljard kilometer. Hierbij moet worden aangetekend dat de ODiN-gegevens vermoedelijk een onderschatting zijn van het aantal kilometers dat gereden wordt met scootmobielen, waardoor het risico in werkelijkheid lager zal liggen.

Vraag 5

Zou u kunnen toelichten hoe de Wegenverkeerswet en de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) zich tot elkaar verhouden op het gebied van scootmobielen? Welke overeenkomsten en verschillen ziet u op dit gebied ten opzichte van hoe dit in Duitsland en België wettelijk is geregeld?

Antwoord 5

De Wegenverkeerswet 1994 (Wvw) en de Wet maatschappelijke ondersteuning 2015 (Wmo) staan los van elkaar. De Wvw regelt zaken over het gebruik van de wegen en de regels die daarvoor gelden. In zoverre heeft de Wvw ook betrekking op scootmobielen. De Wmo heeft als doel de zelfredzaamheid en participatie te vergroten. Het verstrekken van een scootmobiel op grond van de Wmo kan hier aan bijdragen.

Welke overeenkomsten en verschillen er op dit gebied zijn ten opzichte van hoe dit in Duitsland en België geregeld is, is niet bekend.

Vraag 6

Kunt u aangeven wat er is gedaan met de drie aanbevelingen van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) over onder andere het voorzien van een actieve rem, een noodstopknop midden op het stuur, stuurhoekbeveiliging en verbetering van de stabiliteit van de voertuigen, waardoor ze minder makkelijk kantelen en omvallen?

Antwoord 6

Er wordt gewerkt aan een kader voor gehandicaptenvoertuigen. De aanbevelingen van SWOV worden hierbij betrokken net als het verdiepende onderzoek van RDW naar de randvoorwaarden voor een nieuw kader voor gehandicaptenvoertuigen. En voor het eind van het jaar wordt een landenscan verwacht, een onderzoek naar regelgeving omtrent gehandicaptenvoertuigen in andere (Europese) landen. Deze wordt met uw Kamer gedeeld zodra het rapport gereed is. In een nieuw kader moet de veiligheid van deze voertuigen, evenals de mobiliteit van de gebruiker centraal staan. Dit vergt een zorgvuldig proces waarbij zowel de doelgroep als relevante stakeholders betrokken worden.

Daarnaast is het belangrijk om te benadrukken dat er geen voertuigeisen zijn die het voor een fabrikant onmogelijk maken om bijvoorbeeld een actieve rem of een noodstopknop in te voeren. Zo bestaan er ook scootmobielen die bijvoorbeeld wél zijn voorzien van een (actieve) handrem. Er zijn ook goede redenen te bedenken waarom scootmobielen vaak niet worden voorzien van een actieve rem, die te maken hebben met de kwetsbaarheid en het

ontbreken van (rem)kracht bij de bestuurder. De markt en de consument hebben hierin de vrijheid om hun eigen keuzes te maken.

Vraag 7

Welke aanbevelingen zijn opgepakt, welke aanbevelingen niet? Waarom zijn bepaalde aanbevelingen niet opgepakt?

Antwoord 7

Zoals toegelicht in het antwoord op vraag 6 worden alle aanbevelingen meegenomen in het vormgeven van een nieuw gehandicaptenvoertuigenkader.

Vraag 8

Krijgen mensen die via de Wmo een scootmobiel ontvangen een cursus aangeboden over hoe zij het beste kunnen omgaan met een scootmobiel? Zou u willen inventariseren hoeveel gemeenten een dergelijke cursus of introductie aanbieden?

Antwoord 8

Scootmobielen worden verstrekt als maatwerkvoorziening door gemeenten op grond van de Wmo óf worden particulier gekocht. Van hulpmiddelenleveranciers is vernomen dat er vanuit de Wmo-contracten altijd door de leverancier of een ergotherapeut een beoordeling van de bekwaamheid van de gebruiker wordt uitgevoerd en één of meer rijlessen worden aangeboden. Daarnaast wordt er tijdens het jaarlijkse onderhoud van de scootmobiel ook gekeken hoeveel iemand rijdt en of een herhalingsles nodig is.

Vraag 9

Wat vindt u van het pleidooi van de SWOV om dergelijke cursussen verplicht te stellen?

Antwoord 9

Het is belangrijk dat mensen met een beperking zelfstandig mobiel kunnen zijn, zodat ze actief kunnen deelnemen aan de maatschappij. Voor hen is een gehandicaptenvoertuig (zoals een scootmobiel) vaak de enige mogelijkheid om zelfstandig mobiel te kunnen zijn. Een verplichte cursus ligt dan ook niet voor de hand.

Vraag 10

Zou u een inschatting kunnen maken van hoeveel scootmobielen niet via de Wmo worden verstrekt maar particulier aangekocht worden?

Antwoord 10

Vanuit de branche is de schatting dat het 10–20% van de totale omvang is.