

Vergaderjaar 2010–2011

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 244

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 november 2010

Verkeersveiligheid betekent dat mensen blijven thuiskomen. Dat is in het verkeer helaas nog steeds niet vanzelfsprekend. Daarom zet ik me samen met de andere overheden en tal van maatschappelijke organisaties in voor een blijvende verbetering van de verkeersveiligheid. Twee lijnen staan daarin centraal: bescherming van de kwetsbaren en aanpak van de veroorzakers. Ik zend u deze brief mede namens de Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.

In mijn brief van 9 juli 2009 (31 305, nr. 144) heeft mijn voorganger uw Kamer over de uitvoering van de motie Roefs (31 700 XII, nr. 40) geïnformeerd. Omdat het grote aantal voertuigcategorieën bij verkeersdeelnemers onduidelijkheden oproept heeft mevrouw Roefs verzocht het aantal voertuigcategorieën in te krimpen. Het inkrimpen van de voertuigcategorieën en het uniformeren van de regels leidt echter op het niveau van de gebruiker tot onbedoelde problemen en is daarom niet wenselijk. Aan uw Kamer is daarom bij brief van 9 juli 2009 toegezegd het probleem dat mevrouw Roefs benoemt te benaderen vanuit de gebruiker.

In dit kader zijn onder de gebruikers van gehandicaptenvoertuigen vorig jaar op de stand op de 50PlusBeurs in Utrecht enquêtes afgenomen. Hiernaast hebben de ANBO en het Programma Versterking Cliënten Positie (Programma VCP) met mijn financiële steun lokale bijeenkomsten onder gebruikers georganiseerd. Het eindrapport met alle resultaten en aanbevelingen treft u aan als bijlage.¹ Uit de contacten met de gebruikers van de verschillende soorten gehandicaptenvoertuigen blijkt dat de meeste problemen betrekking hebben op de scootmobielen.

Om krachten te bundelen en de aanbevelingen effectief en integraal op te kunnen pakken sluit ik graag zo veel mogelijk aan bij het meerjarenprogramma Blijf Veilig Mobiel. Het meerjarenprogramma Blijf Veilig Mobiel (BVM) heeft ANBO met mijn financiële steun opgericht.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Bij BVM werken ANBO, Veilig Verkeer Nederland, de Fietsersbond, PCOB, Unie KBO, ANWB, Viziris, werkgroep SenioOren en de Chronisch zieken en Gehandicapten Raad Nederland samen aan een verkeersveilige mobiliteit van senioren. Ik hecht veel waarde aan BVM en ben blij u te kunnen berichten dat de samenwerking met de BVM partijen goed verloopt.

In het vervolg van deze brief licht ik toe hoe de aanbevelingen rond het gebruik van gehandicaptenvoertuigen worden opgepakt.

Verstrekking en indicatie gehandicaptenvoertuigen

In het onderzoek van juni 2010 blijkt dat gebruikers aangeven dat zij vinden dat het verstrekken van hun voertuig binnen de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) moeizaam verloopt. Zij geven in het onderzoek aan dat zij niet altijd het in hun ogen voor hen meest geschikte voertuig krijgen. Gebruikers geven aan dat zij regelmatig een zwaarder of lichter hulpmiddel ontvingen dan zij voor ogen hadden. Mobiliteit op maat wordt daardoor volgens de onderzoekers niet gegarandeerd en voertuigen worden bijvoorbeeld niet gebruikt.

Zowel de VNG als de CG-raad zijn in samenwerking met Centrale Samenwerkende Ouderenorganisaties (CSO) en het Programma Versterking Cliënten Positie (VCP) met subsidie van het ministerie van VWS het project «De Kanteling» gestart.

De Kanteling is een methode om de ondersteuningsvraag van de burger te verhelderen. De Kanteling is namelijk gericht op de omslag van het "afhandelen van een aanvraag » naar een brede intake over wensen en (eigen mogelijkheden) van de aanvrager en zijn of haar omgeving. De methode krijgt zijn plaats in de nieuwe (model) verordening die gemeenten daartoe hanteren. In een gesprek «aan de keukentafel» wordt de vraag verhelderd en gezien welke oplossingen mogelijk zijn, waarbij ook gehandicaptenvoertuigen betrokken worden.

Gemeenten sluiten contracten af met leveranciers van hulpmiddelen (o.m. scootmobielen). In het pakket zitten doorgaans standaard een aantal typen scootmobielen die in het algemeen als goede en doelmatige compensatie kunnen worden beschouwd. Wil de burger een ander gehandicaptenvoertuig dan het gebodene, dan bestaat veelal de mogelijkheid van een persoonsgebonden budget (pgb). Wel wordt de burger erop gewezen dat hij mogelijk duurder uit is wanneer hij bij een leverancier koopt waarmee de gemeente geen contract heeft. Die leverancier biedt immers niet de contractskorting.

Uit de evaluatie van de Wmo, uitgevoerd door het Sociaal en Cultureel Planbureau en uitgebracht in maart 2010, blijkt dat aanvragers over het algemeen tevreden zijn over de indicatiestelling in het kader van de Wmo. Zo vindt ruim driekwart van de aanvragers (77%) dat de gemeente bij het behandelen van de aanvraag genoeg aandacht besteedt aan hun persoonlijke situatie. De evaluatie gaat niet apart in op de indicatiestelling van gehandicaptenvoertuigen.

Tijdens de lokale bijeenkomsten onder uitsluitend gebruikers van gehandicaptenvoertuigen werd aangegeven dat de huidige indicatiestelling voor scootmobielen verschillend is. De Wmo biedt gemeenten de ruimte de indicatiestelling en het verstrekkingenbeleid lokaal vorm te geven. Dat kan er dus toe leiden dat de indicatiestelling en de verstrekte vervoersvoorziening – juist met het oog op maatwerk – in de ene gemeente anders verloopt dan in de andere gemeente.

Gebruik gehandicaptenvoertuigen

Tijdens de bijeenkomsten gaven gebruikers aan, dat de instructies die zij bij ontvangst van het voertuig hebben gehad ontoereikend waren of ontbraken. Ik laat binnen BVM een uniforme basiscursus en opfriscursus voor de scootmobiel opzetten met een dringend beroep aan alle gemeenten om deze te gebruiken. Ik heb uw Kamer hierover op 17 maart jl geïnformeerd (31 305, nr. 173). Zoals toegezegd tijdens het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid op 19 mei jl wordt bij de uitwerking van de cursus voor het praktijkgedeelte de mogelijkheid van het inzetten van een demontabele oefenbaan meegenomen. De uniforme basiscursus en opfriscursus voor de scootmobiel is eind 2011 gereed.

Veiligheid gehandicaptenvoertuigen

Met betrekking tot het voertuig zelf signaleerden de gebruikers vooral problemen rond de scootmobiel: het besturingssysteem, de stabiliteit, de zichtbaarheid en het ontbreken een achteruitkijkspiegel en informatie over het bereik van de accu. Het zien en gezien worden vind ik een essentieel onderdeel van een verkeersveilige mobiliteit. Daarom is het voeren van verlichting bij nacht of slecht zicht en de permanente aanwezigheid van een reflector bij scootmobielen en elektrische rolstoelen reeds wettelijk geregeld. Ik ben voornemens de achteruitkijkspiegel bij scootmobielen en elektrische rolstoelen per 1 januari 2012 te verplichten. Deze verplichting zal ook gelden voor voertuigen die nu al rondrijden. Gesignaleerde problemen rond het besturingssysteem, met name de gashendel en de rem, en de stabiliteit van het voertuig laat ik op dit moment door Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart, nader onderzoeken. Ik verwacht de resultaten van het onderzoek medio 2011. Wat betreft het toevoegen van informatie over het bereik van de accu zie ik vooral een rol voor fabrikanten weggelegd. Ik vraag aan de BVM partners in hun contacten met de fabrikanten aan te geven, dat scootmobiel gebruikers graag meer inzicht in hun kilometrage en bereik zouden hebben.

Ook hebben gebruikers behoefte aan periodiek onderhoud van hun voertuig, georganiseerd door de verstrekker. Vaak maken gemeenten onderhoudsafspraken met de leverancier van gehandicaptenvoertuigen. Burgers die kiezen voor pgb moeten hierover zelf afspraken maken met hun leverancier. Ik zal aan BVM vragen het aspect van «*periodiek onderhoud*» mee te nemen in hun contacten met de VNG om dit in de aanbestedingsprocedure van de gemeenten standaard op te nemen, voor zover dat nog niet geval is.

Gehandicaptenvoertuigen en infrastructuur

Tijdens bijna alle bijeenkomsten werd melding gemaakt van problemen met betrekking tot de infrastructuur. Naast het ontbreken van op- en afritten werd ook de infrastructurele vormgeving genoemd: zo kan een goot voor gebruikers van scootmobielen en elektrische rolstoelen voor grote problemen zorgen. Een verslag met de lokale problemen zijn door de ANBO en het Programma VCP ook rechtstreeks doorgegeven aan de lokale wegbeheerder. Met betrekking tot infrastructuur kan ik u melden dat het CROW met de BVM partners een publicatie «*infrastructuur en ouderen*» voorbereid. De publicatie is in de tweede helft van 2011 beschikbaar. Het project richt zich op de infrastructuur, wegen en kruispunten waarbij ingezoomd wordt op situaties waar ouderen in het verkeer problemen mee hebben. Het betreft gangbare, veel voorkomende situaties waarbij aangegeven wordt hoe deze verbeterd kunnen worden. Deze goede voorbeelden kunnen als concrete handreiking voor de

wegbeheerders dienen. Ik zal hieraan in het Nationaal MobiliteitsBeraad (NMB) aandacht besteden.

Vervoer van gehandicaptenvoertuigen

In het onderzoek geven gebruikers van gehandicaptenvoertuigen aan regelmatig tegen beperkingen in het taxivervoer aan te lopen. Veel taxichauffeurs zijn onvoldoende op de hoogte van de regels en mogelijkheden met betrekking tot het vervoeren van mensen in hun gehandicaptenvoertuigen.

Samen met het ministerie van OCW en VWS heb ik door het KpVV handboeken laten opstellen. In deze handreikingen worden de opdrachtgevers geadviseerd hoe zij het aanbesteden van goed contractvervoer (Regiotaxi, Wmo-vervoer of leerlingenvervoer) het beste kunnen aanpakken. Opdrachtgevers worden gewezen op de kwaliteitsaspecten veiligheid en klantvriendelijkheid.

Ook op de website www.naarbetercontractvervoer.nl kunnen opdrachtgevers, vervoerders en gebruikersorganisaties informatie vinden.

Daarnaast vraag ik de BVM partners om de vervoerders van het collectief vraagafhankelijk vervoer (regiotaxi) over de Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden te informeren. Hiernaast laat ik op dit moment onderzoeken hoe het ontwerp van de scootmobiel kan worden aangepast om hem geschikt te maken als zitplaats tijdens het taxivervoer.

Specifiek wat betreft het taxivervoer dat wordt verzorgd door Valys, het sociaalrecreatief bovenregionaal vervoer voor mensen met een mobiliteitsbeperking, behoort kennis van de Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden tot de opleidingseisen voor de chauffeurs. Uit eerder onderzoek, waarover de Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport u heeft geïnformeerd in haar brief van 6 april 2010 TK 25 847 nr. 87, bleek dat de klanten zeer tevreden zijn over de aspecten «veiligheid» en «bejegening door de chauffeur» (rapportcijfer resp. 9.2 en 9).

Concluderend: Samen met de maatschappelijke organisaties en decentrale overheden houd ik de gebruikers van gehandicaptenvoertuigen veilig mobiel. Ik kom op de resultaten van het onderzoek rond het besturingsstelsel en de stabiliteit van de scootmobiel en het onderzoek rond het ontwerp van de scootmobiel met betrekking tot geschikt maken als zitplaats tijdens het taxivervoer medio 2011 bij uw Kamer terug.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus