

# Scootmobiels veroveren het verkeer

Van onze medewerker

Nederland telt 150.000 scootmobielgebruikers. De komende vijf jaar zal dat aantal verdubbelen om in 2030 uit te komen op circa 600.000. Hun positie in het verkeer is echter vaak onduidelijk en jaarlijks gebeuren er honderden ongelukken mee.

Bert Aussen, oud-rij-instructeur, en Ben Elschoot, theorie-docent, schreven daarom een theorieboek: *RijWijzer met uw scootmobiel*.

Bert Aussen en Ben Elschoot zijn al jaren lid van het plaatselijke bestuur van Veilig Verkeer Nederland (VVN) in Hengelo. Samen verzorgen ze in hun woonplaats Broemcursussen voor ouderen: trainingen waarin senioren de gelegenheid krijgen om hun verkeerskennis en rijvaardigheden te toetsen en naar gelang bij te scholen. Vanuit Zorggroep Trivium, een organisatie van verzorgings- en verpleeghuizen, kregen ze de vraag om een theoriecursus voor scootmobielgebruikers te organiseren. Aussen: 'Als je op internet kijkt wat er aan theorie bestaat, vind je alleen een foldertje van Veilig Verkeer Nederland.' Samen met Elschoot ontwikkelde hij een theorieboek.

*Jaarlijks belanden zo'n 630 mensen op de spoedeisende hulp na een ongeval met hun scootmobiel. In driekwart van de gevallen is daar niemand anders bij betrokken. Wat zijn de knelpunten?*  
Aussen: Vaak zal het onoplettendheid zijn, maar de verkeersregels zijn ook onduidelijk. Bij gehandicaptenvoertuigen zijn de beperkingen zo minimaal mogelijk. Scootmobielgebruikers mogen bijna overal komen, behalve dan op autowegen en autosnelwegen. Je mag ermee op het trottoir, het fietspad en de rijbaan.. Als scootmobielrijder mag je de verkeersregels voor zowel voetgangers, fietsers als snorfietsers en bromfietsers volgen.

STAATSCOURANT  
SINDS 1814

Redactie  
Wvd. hoofdredacteur: drs. W.M.C. de Jong  
Eindredacteur: P.C.M. Brouwers

Drs. L.A. Tauritz Bakker, drs. M.R. van den Toorn (coördinator), drs. R.J. Sandee.  
Officiële Publicaties: F. de Kroon (coördinator), J. Schogt. **Opmaak- en beeldredactie:** A. van der Velde (coördinator), K. Bosch, A.J. Frietman, Th.J.G. Kamps.  
**Vaste medewerkers:** mr. O.W. Brouwer, drs. W.F.L. Buschkens (Brussel), J. van Buuren, dr. R.F.W. Diekstra, prof. mr. J.F.M. Giele, mr. K. de Greef, mr. F.A. Peppelenbosch.  
**Nieuwsdiensten:** ANP, Fiscanet en Cerberus.  
**Redactiesecretariaat:** C.L. van der Meulen

**Redactieadres:** Redactie Staatscourant  
Postbus 20020, 2500 EA Den Haag  
Bezoekadres: Prinses Margrietplantsoen 88, 2595 BR Den Haag  
telefoon: 070-378 96 39; fax: 070-385 55 05  
e-mail: staatscourant@sdu.nl  
internet: www.staatscourant.nl  
e-Statescourant: via www.staatscourant.nl

**Advertentieafdeling:** P.G.J.M. Driessen  
Een brochure met tarieven en voorwaarden van advertenties wordt op aanvraag toegezonden. Kopij voor advertenties richten aan: Advertentieafdeling Staatscourant, Postbus 20020, 2500 EA Den Haag  
telefoon 070-378 95 46; fax 070-385 27 89  
e-mail: adv.staatscourant@sdu.nl

Op alle opdrachten tot plaatsing van advertenties in de Staatscourant zijn de Advertentievoorwaarden Staatscourant van toepassing, gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel Haaglanden onder nummer Hr. 27124000. Eventuele Algemene Voorwaarden van de opdrachtgever worden niet aanvaard.

**Abonnementen:** De Staatscourant verschijnt op werkdagen en is onderdeel van het pakket Sdu Wet & Recht. De prijs van een jaarabonnement is € 363; halfjaarabonnement € 190; kwartaalabonnement € 98; proefabonnement van 1 maand € 16. De prijs van een los nummer is € 4,15. Deze prijzen zijn exclusief BTW en inclusief verzend- en administratiekosten.

**Sdu Klantenservice:** Abonnementenadministratie, verkoop losse publicaties, klachten over verzending en facturering: Postbus 20014, 2500 EA Den Haag; telefoon 070-378 98 80; fax: 070-378 97 83; e-mail: sdu@sdu.nl

**Uitgever:**  
drs. M.R. Bom (070-378 98 77)

De Staatscourant is een uitgave van Sdu Uitgevers bv, Den Haag.  
Alle auteursrechten en databankrechten ten aanzien van (de inhoud van) deze uitgave worden uitdrukkelijk voorbehouden. Deze rechten berusten bij Sdu Uitgevers bv c.q. de betreffende auteur. De publicatierchten van werken van beeldende kunstenaars aangesloten bij een CISAC-organisatie zijn geregeld met Beeldrecht te Amstelveen.

ISSN 1566-7235

Die keus is wettelijk gezien vrij, mits je het verkeer niet in gevaar brengt. Dat is het uitgangspunt.

*Maar is die keuzevrijheid voor ouderen, toch de grootste groep scootmobielgebruikers, niet erg ingewikkeld?*  
Aussen: Dat denk ik wel. Daarom hebben we ook een theorieboek gemaakt.. Als gehandicapte moet je overal kunnen komen. Ik denk dat de wet daarom zo ruim is. Maar soms is het onduidelijk. Een voorbeeld: je rijdt op je scootmobiel op het trottoir parallel aan een voorrangsweg. Rechts van je nadert een auto. Jij wilt oversteken, maar heb je recht op voorrang? Ofwel: is de scootmobielrijder op dat moment, op het trottoir, een voetganger of een bestuurder? Die kwestie hebben we op internet voorgelegd aan een politieforum. Het advies was dat een scootmobielrijder zich op het trottoir als een voetganger dient te gedragen en dus de auto van rechts moet laten voorgaan. Maar juridisch gezien blijft hij wel een bestuurder. Dat hebben we overgenomen in ons

## Spiegels op scootmobiels, dat mag de minister wat ons betreft verplichten

boek. We hebben geprobeerd om de vaagheid een beetje te verhelderen. Nog een voorbeeld: wat doe je als scootmobielrijder als je ronde witte borden met een rode rand tegenkomt? Volgens de verkeersregels ben je officieel een bestuurder en mag je er dus niet in. Een agent zou een scootmobielrijder kunnen bekeuren die zo'n straat wel inrijdt. Zo gaat het natuurlijk niet, maar het geeft wel aan dat er geen duidelijke grens is.

*Zijn er aanpassingen nodig van de verkeersregels voor scootmobielrijders?*  
Aussen: Ik denk dat de regels in de toekomst strenger en duidelijker worden. De afgelopen twintig jaar is er niets veranderd aan de verkeersregels voor het gehandicaptenvervoer, maar per 1 april zijn er enkele wijzigingen doorgevoerd. Bijvoorbeeld dat je met een scootmobiel op het trottoir niet harder mag dan 6 km/uur. Concreet betekent dit dat de scootmobielrijder op het trottoir zijn snelheid moet aanpassen aan die van de voetgangers.

Elschoot: Op 1 april is ook de regel ingevoerd dat gehandicaptenvoertuigen binnen de bebouwde kom op het fietspad maximaal 30 km/uur mogen en erbuiten 40 km/uur. Op de rijbaan is de maximumsnelheid 45 km/uur. De snelheidsregels zijn aangepast aan die voor bromfietsen. Maar ik heb nog nooit een scootmobiel gezien die zo hard kan. De meeste zijn afgesteld op 12, 15 of 18 km/uur. Hoewel, ik hoorde laatst van een man die regelmatig van Enschede naar Haaksbergen rijdt en zijn scootmobiel heeft laten opvoeren.

*Er bestaan wel al praktijkcursussen voor scootmobielrijders.*

Elschoot: Die cursussen bestaan nog maar een jaar of vier. Het aanbod breidt zich nu uit. Mensen leren er wat je wel en niet kunt doen met een scootmobiel. Ze moeten over wipjes rijden, een slalom maken, voor- en achteruit, weggetjes met kuilen nemen en stoeppranden op en af. Deelnemers leren er ook de verkeersregels in praktijk brengen. Dat is belangrijk, zeker als je reactievermogen wat minder is. Als voetganger kun je bij



Bert Aussen (l.) en Ben Elschoot: 'De gemeente zou ons theorieboek moeten verstrekken als mensen in het kader van de WMO een scootmobiel krijgen.' Foto: Rikkert Harink

druk verkeer snel de stoep op, maar met een scootmobiel is het moeilijk om in te schatten of het lukt. Dat vereist kennis van de regels en oefening.

*Is het niet zinvol om zo'n praktijkcur-*

scootmobiel aanschaffen. Ik ken een autodealer die ze verkoopt, dus als ik er morgen eenje wil, dan kan dat gewoon. Daar ben ik vrij in, ook zonder handicap. Van de scootmobiel die gemeenten verstrekken, zou overigens een flink aantal bij mensen in

kanten kan dat wellicht anders. Ik meen dat minister Eurlings ook wat wil doen aan die constructie.

Aussen: En spiegels, dat is ook een punt. Die zouden er wat ons betreft standaard op moeten zitten, want ze maken het echt veel makkelijker om goed overzicht te krijgen. Spiegels helpen enorm, want goed kijken is in het verkeer erg belangrijk. Zeker als je een beetje stijf bent en je nek niet gemakkelijk kunt draaien zijn ze erg handig. Spiegels op scootmobiel, dat mag de minister wat ons betreft verplichten.

*Gemeenten kunnen misschien ook het een en ander verbeteren in de inrichting van de openbare ruimte.*

Elschoot: Voor scootmobielrijders is het belangrijk dat trottoirs niet te hoog zijn en liefst schuin aflopen, zodat je er gemakkelijk op en af kunt. Zeker bij drukke kruispunten, en dan liefst met zebrapaden erbij. Verder is het goed om hindernissen als kuilen en gaten in wegen te voorkomen. En sommige mensen parkeren hun auto op de stoep. Zij houden er geen rekening mee dat er anderen tussendoor moeten kunnen. Daar kan de politie op controleren. Iedereen kan meedenken.

Hedwig Neggers

**B.M. Aussen en B.W.M. Elschoot: RijWijzer met uw scootmobiel. Theorie verkeersregels voor bestuurders van een scootmobiel of een gehandicaptenvoertuig met motor. Sdu Uitgevers, Den Haag 2008 ISBN 9012120780. Prijs: € 14,95.**

## WMO en scootmobiel

Op 1 januari 2007 is de Wet maatschappelijk ondersteuning (WMO) in werking getreden. Doel van de wet is dat mensen zo lang mogelijk zelfstandig kunnen blijven wonen en kunnen meedoen in de samenleving. Als dat niet lukt zonder hulp, kunnen burgers de gemeente vragen om ondersteuning. WMO-voorzieningen zijn bedoeld voor mensen met een beperking door bijvoorbeeld ouderdom, handicap of psychische problemen. De gemeente bepaalt welke voorzieningen zij aanbiedt en stelt daarvoor zelf de voorwaarden vast. Voor de aanvraag van een scootmobiel kunnen mensen bij de meeste gemeenten terecht bij het WMO-loket. Eén van de voorwaarden om hiervoor in aanmerking te komen, is dat er sprake is van vervoersbeperkin-

gen: niet meer in staat zijn om het openbaar vervoer te bereiken of gebruiken. Een scootmobiel kan dan een oplossing zijn. Gemeenten kunnen echter voorrang geven aan collectief vervoer. Dat betekent dat een aanvrager pas recht kan hebben op een scootmobiel als het collectief vervoer niet aanwezig, niet geschikt of niet voldoende is om de vervoersbeperking te compenseren. Gemeenten kunnen voor een scootmobiel ook een eigen bijdrage vragen. De hoogte daarvan kan per woonplaats verschillen. Heeft een burger recht op een WMO-voorziening, dan kan hij kiezen voor een persoonsgebonden budget (pgb, een bedrag) of zorg in natura, waarbij de gemeente een scootmobiel verstrekt.