

Handreiking brandveiligheid en toegankelijkheid

SCOOTMOBIELEN IN WOONGEBOUWEN



INHOUDSOPGAVE

Inleiding	3
1 Scootmobielen	4
2 Knelpunten bij stalling	6
3 Regelgeving	8
4 (On)mogelijkheid van stalling	10
5 Afwegingskader	13
6 Toekomst	14

INLEIDING

Het is inmiddels een vertrouwd beeld in Nederland: iemand die zich met een scootmobiel verplaatst. De toenemende vergrijzing en de stimulans om langer thuis te blijven wonen met zorg aan huis, zorgen voor de behoefte om zo lang mogelijk mobiel te blijven binnen de eigen woonomgeving. Nu de scootmobielen steeds vaker via het Wmo-loket (Wet maatschappelijke ondersteuning) worden verstrekt of goedkoop via tijdschriften- en televisiereclames worden aangeboden, groeit het aantal gestaag. Deze trend brengt echter vaak strijdigheden met zich mee tussen toegankelijkheidsvoorzieningen enerzijds en (brand)veiligheid anderzijds.

Schattingen lopen uiteen, maar globaal rijden er momenteel tussen 220.000 en 250.000 scootmobielen rond in Nederland. Naar verwachting stijgt dit aantal naar 600.000 in 2025. Hoe de cijfers ook zijn; met het toenemen van het aantal scootmobielen in Nederland neemt ook de problematiek hieromtrent toe.

In winkelstraten vormen de soms lukraak 'geparkeerde' scootmobielen regelrechte blokkades voor de doorgang op trottoirs. In overdekte winkelcentra worden door het ontbreken van echte stallingsplekken de scootmobielen vaak te dicht bij de ingangen van winkels geplaatst en zijn dan onhandige obstakels voor het winkelend publiek en kunnen zij obstakels vormen bij ontvluchting, evacuatie en redding.

In openbare gebouwen en bijvoorbeeld musea wordt er geworsteld met het toegankelijkheidsbeleid. Gebruikers van scootmobielen verwachten daarmee het museum te kunnen bezoeken, maar moeten deze daarentegen 'buiten' stallen. Aan bezoekers die daaraan behoefte hebben wordt dan een leenrolstoel verstrekt.

Het stallen en opladen van scootmobielen in en om woongebouwen geeft bovendien een verhoogd risico op brand en mogelijke obstakels in de vluchtroute. De toename van het aantal gebruikers en dus het aantal scootmobielen zorgt ervoor dat elke gebouweigenaar met dit onderwerp te maken krijgt. Waarbij een veilige stalling die past bij de wensen van de gebruikers vaak ver weg lijkt.

Deze handreiking geeft achtergrondinformatie over de aspecten die een rol spelen bij een goede beslissing over de stalling van scootmobielen in woongebouwen. Het zoomt in op de regels ten aanzien van toegankelijkheid, de (brand)veiligheidsaspecten en bouwregelgeving. De handreiking vertaalt het standpunt van Brandweer Nederland in een afwegingskader en geeft oplossingsrichtingen.

1 SCOOTMOBIELEN

Volgens het Van Dale woordenboek is een scootmobiel 'elektrisch aangedreven, open eenpersoonsvoertuig voor gehandicapten'. De Engelse term 'mobility scooter' geeft wellicht beter aan dat het hier om een motorscooter gaat voor personen met een mobiliteitsbeperking. De scootmobielen zijn een vervoersvoorziening net als fietsen, snor- en bromfietsen voor personen zonder mobiliteitsbeperking.

De uitvoering van de scootmobielen kan variëren, zowel in afmetingen, aandrijving en aantal wielen. Alhoewel de scootmobielen op het trottoir een maximale snelheid van 6 km/u moeten aanhouden, ligt de snelheid op bijvoorbeeld het fietspad op ca 20 km/u. De scootmobielen worden als vervoermiddel verstrekt onder de Wmo.

1.1 Verschil scootmobiel en elektrische rolstoel

Een scootmobiel moet niet gelijk worden gesteld met een elektrische rolstoel. De basis van het verschil is dat een scootmobiel een *vervoermiddel* is en een elektrische rolstoel een *hulpmiddel*. Vergelijkend met mobiele personen kan een vervoersmiddel gelijk worden gesteld met bijvoorbeeld een auto, fiets of snorfiets. Een elektrische rolstoel is als *hulpmiddel* een vervanging voor de benen, evenals rolstoel, loopstok, rollator of krukken.



Figuur 1: Scootmobiel (links) versus elektrische rolstoel (rechts)

Het verschil is onder andere aan de wielen te zien. Een scootmobiel heeft een grotere draaicirkel, omdat de voorwielen vast staan. Een elektrische rolstoel heeft met wendbare voorwielen een kleine draaicirkel, wat ook noodzakelijk is voor het kunnen voortbewegen in een woning, restaurant of andere kleine ruimte. Met een rolstoel moet je aan tafel kunnen zitten om te eten, met een scootmobiel hoeft dat niet.

Als fietsen niet langer gaat en een *langere afstand* lopen steeds lastiger wordt, is een scootmobiel een voor de hand liggende voorziening om toch nog op allerlei plekken te komen. Een scootmobiel is een vervoermiddel dat geschikt is voor het doen van boodschappen, afleggen van bezoeken en om een ommetje in de omgeving te maken. Hiervoor is de scootmobiel ook voor buiten ontworpen met bijvoorbeeld waterbestendige afwerking, het op slot kunnen zetten ervan en verlichtingsvoorzieningen. Ook moet de scootmobiel verzekerd zijn net als snorfietsen.

1.2 Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) en indicatie

Gemeenten moeten er voor zorgen dat mensen zo lang mogelijk thuis kunnen blijven wonen. De gemeente geeft ondersteuning thuis via de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo). Officieel heet deze wet Wmo 2015. Eén van de mogelijkheden die gemeenten hebben; is het verstrekken van hulpmiddelen én vervoersvoorzieningen. Een dergelijke voorziening volgt na een indicatie naar aanleiding van een aanvraag. In de meeste gevallen wordt de voorziening in natura verstrekt door gemeenten, eventueel met verrekening van een eigen bijdrage.

Een belangrijk onderdeel bij het verstrekken van een scootmobiel is de indicatie van de beperkingen van een persoon. Hiervoor zijn geen vastgestelde criteria, maar gemeenten hanteren hierbij veelal wel beleidsregels om de willekeur te voorkomen.

Het ontbreken van deze toetsingscriteria is meteen ook een knelpunt bij de keuze van een scootmobiel. Zo wordt vaak wel een *maximale afstand* van 100-300 meter¹ genoemd die een persoon *nog kan lopen (eventueel met rustpauze)*, maar er wordt niet altijd een eis gesteld aan de *minimale afstand* van bijvoorbeeld 25-50 meter² die een persoon nog *wél moet kunnen lopen*. Deze laatste afstand is echter van groot belang aangezien het niet altijd mogelijk is de scootmobiel direct naast de woning te stallen.

Indien een persoon niet meer in staat is de plaats van de scootmobiel lopend te bereiken kan nog worden gekeken naar hulpmiddelen daarbij, zoals een loopstok of (inklapbare) rollator. Indien dit geen passende oplossing blijkt, zal niet een scootmobiel, maar een rolstoel moeten worden verstrekt. Daarbij moet bij de indicatie ook worden meegenomen dat een scootmobiel wellicht passend is op het woonadres, maar mogelijk geen oplossing biedt op een bezoekadres. De gewenste vervoersvoorziening (scootmobiel) past dan niet meer bij de persoonlijke situatie en dient te worden gezocht in rolstoelvervoer zoals een taxi, Valys, etc.

Bij afnemende gezondheid dient dezelfde overweging te worden gemaakt als bij de verstrekking van de vervoersvoorziening. Het kan daarbij voorkomen dat een eerder verstrekte scootmobiel moet worden ingenomen en worden vervangen door een rolstoel in combinatie met een alternatieve vervoersvoorziening. In sommige gevallen is het toegestaan de bestaande vervoersvoorziening (scootmobiel) te behouden, maar wordt deze met een (hogere) eigen bijdrage belast, omdat dit een tweede vervoersvoorziening is.

1.3 Persoonlijke aanschaf

Scootmobielen worden in steeds grotere getale geproduceerd en er ontstaat steeds meer concurrentie. Als gevolg daarvan worden de scootmobielen relatief voordelig aangeboden via tijdschrift- en televisiereclames. Afhankelijk van de verplichte eigen bijdrage voor de Wmo kan dit op langere termijn voordeliger zijn.

Het nadeel van deze manier van aanschaffen is dat er geen indicatie plaatsvindt. Is een scootmobiel wel het juiste middel om de mobiliteit te verbeteren? Bovendien kan bij slechter wordende gezondheid deze niet worden ingeruild voor een alternatieve vervoersvoorziening of een hulpmiddel. In het kader van deze handreiking kan ook het stallen van deze scootmobiel een knelpunt zijn, aangezien een stallings- en oplaadvoorziening (in tegenstelling tot de Wmo) door de koper dient te worden geregeld en bekostigd.

¹ Gemeenten zijn hierin vrij om te bepalen wat de ondergrens is voor verstrekking van een scootmobiel.

² NEN 1814, artikel 5.5.2

2 KNELPUNTEN BIJ STALLING

Bij het bouwen van (levensloopbestendige) woningen wordt onvoldoende rekening gehouden met de toenemende vraag aan stallings- en oplaadvoorzieningen voor scootmobielen. De situatie is vaak nog nijpender als wordt gekeken naar de bestaande woongebouwen.

In eengezinswoningen is veelal een plaats voor de scootmobiel te vinden, maar in appartementengebouwen met gemeenschappelijke

gangen en bergingen is vaak geen plaats gereserveerd voor een passende en veilige stalling. Zoals eerder uitgelegd is de scootmobiel niet geschikt om in de woning te rijden.

Niet zelden zitten verhuurders en VvE's met de handen in het haar omdat men enerzijds geen afbreuk wil doen aan de mobiliteit van bewoners, maar anderzijds een verantwoordelijkheid hebben in het kader van hinder en veiligheid van alle bewoners.

2.1 Toegankelijkheid en bruikbaarheid

Een bouwwerk dient een prettige leefomgeving te zijn voor iedere bewoner. Het kan wel voorkomen dat de voorziening van de ene bewoner een beperking voor de andere oplevert. In het kader van toegankelijkheid en bruikbaarheid kan het stallen van een scootmobiel in een woongebouw de volgende knelpunten opleveren:

- Indien een stallingsmogelijkheid is gevonden voor een bewoner, is deze zelfde mogelijkheid voor een volgende bewoner die hierop een beroep doet, niet altijd mogelijk. Daardoor kan een niet voor alle bewoners gelijkwaardige voorziening worden getroffen (strijd met gelijkheidsbeginsel);
- Het stallen van een scootmobiel in een woongebouw kan juist voor personen met een visuele beperking een hindernis of zelfs risico vormen;
- Liftinstallaties in gebouwen zijn niet altijd berekend op het gebruik ervan met scootmobielen. Deze zijn zwaarder, groter en zorgen dikwijls voor aanrijdschade. Dit gebruik levert hinder op bij andere bewoners en in geval van calamiteiten (ambulance) is de lift mogelijk niet beschikbaar;
- Gangen, galerijen en andere verkeersruimten in gebouwen zijn niet ingericht op het gebruik door scootmobielen. Dit geeft hinder voor andere gebruikers.

2.2 Brandveiligheid

Een veilig gebouwd gebouw dient ook veilig gebruikt te worden. Het stallen van scootmobielen in gebouwen brengt echter vaak risico's met zich mee, waarop niet is gerekend bij de bouw. De veiligheidsrisico's hebben in het bijzonder betrekking op:

- Een gestalde scootmobiel kan een belemmering vormen voor het ontluchten en evacueren van een gebouw. Met name in bestaande gebouwen blijft naast een geparkeerde scootmobiel weinig vrije ruimte over om een goede doorstroming te waarborgen, zeker als deze route gebruikt moet worden door personen met een mobiliteitsbeperking;
- De elektrische installatie van de scootmobiel is onderhevig aan slijtage en bewegingen tijdens het rijden, waarbij een kans op kortsluiting en ontsteking bestaat. Ook bij het oplaadproces is er door storingen hierin een reële kans op oververhitting gevolgd door brand.
- Een scootmobiel is vervaardigd van een stalen frame met hierop veel rubber, kunststof, schuimrubber en elektronica verwerkt. Hierdoor ontstaat kans op (onbeheersbare) branduitbreiding. Bovendien is de grote hoeveelheid dichte, zwarte en giftige rook een directe bedreiging voor de in een gebouw aanwezige personen;
- Een gestalde scootmobiel kan een belemmering vormen bij inzet van hulpdiensten, de brandweer in het bijzonder. Indien een scootmobiel in brand staat in bijvoorbeeld de voorruimte van de brandweerlift, is deze niet meer beschikbaar voor gebruik.
- Brandveiligheidsvoorzieningen in een bouwwerk kunnen geblokkeerd zijn, zoals bij het plaatsen van een scootmobiel voor een kast van de brandslanghaspel.
- De accu's in combinatie met opladen leveren in geval van traditionele accu's een gevaar op van ophoping van brandbare gassen. Bij de steeds meer voorkomende moderne lithium-ion accu's is het effectief en veilig bestrijden van een brand een lastige taak voor de brandweer.

2.3 Verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid

Daar waar risico's in een bouwwerk worden geïntroduceerd, gaat ook de aansprakelijkheid een rol spelen. Naast wederzijdse wettelijke aansprakelijkheid bij schade, kan het stallen van scootmobielen ook bij inboedel- en opstalverzekeringen een rol spelen. Dit aspect wordt vaak vergeten. Indien scootmobielen in strijd met wet- en regelgeving in een bouwwerk worden gestald, kan een ingewikkelde aansprakelijkheidssituatie ontstaan.

3 REGELGEVING

Alhoewel het woord 'scootmobiel' niet letterlijk in de Nederlandse wet- en regelgeving voorkomt, zijn er wel degelijk voorschriften verbonden aan het stallen van deze vervoersmiddelen. In het bijzonder zijn de voorschriften in het Bouwbesluit ten aanzien van

veiligheid, toegankelijkheid en bruikbaarheid relevant. Daarbij moet worden bedacht dat de problematiek ook vaak voorkomt in 'normale' woningen, waarbij nimmer de mogelijkheid heeft bestaan om voorwaarden aan het stallen van scootmobielen te verbinden.

3.1 Bouwregelgeving

3.1.1 Minimale doorgangsbreedte vluchtroute

Het Bouwbesluit schrijft een minimale doorgangsbreedte voor van vluchtroutes van 85 centimeter³.

Een scootmobiel kan er met zijn breedte eenvoudig voor zorgen dat niet meer wordt voldaan aan deze minimale doorgangsbreedte van een vluchtroute.

3.1.2 Obstakels in de vluchtroute

Onder een zogenaamd restrisicoartikel is in het Bouwbesluit opgenomen dat het verboden is obstakels te plaatsen in de vluchtroutes. Aangezien de wijze van belemmeren zeer divers kan zijn is dit in algemene termen beschreven: het gebruik van vluchtmogelijkheden bij brand mag niet worden belemmerd⁴.

Indien scootmobielen ongereguleerd worden geplaatst kunnen deze een obstakel vormen bij het ontvluchten.

3.1.3 Brandbare materialen in de vluchtroute

Afgezien van het obstakel zelf, mogen brandbare materialen niet worden geplaatst in de vluchtroutes. Ook hiervoor verwijst het Bouwbesluit naar een restrisicoartikel: het is verboden brandgevaar of bij brand gevaarlijke situaties te veroorzaken⁵. Bij het bepalen of een element brandgevaar veroorzaakt, kan het beste worden verwezen naar de strenge eisen ten aanzien van bouwmaterialen van vluchtroutes⁶.

Scootmobielen vormen met de laadelektronica, accu's en kunststof materialen brandgevaar dat niet aanwezig mag zijn in de vluchtroute. Een scootmobiel levert bij brand een gevaarlijke situatie op.

3.1.4 Belemmering en gevaar voor brandveiligheidsvoorzieningen

In veel woongebouwen zijn voorzieningen aanwezig die noodzakelijk zijn voor een snelle en veilige inzet van de brandweer en andere (interne) hulpverleners. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om brandweerliften, blusleidingen, brandslanghaspel, brandweerpaneel, brandmelders, etc.

Het Bouwbesluit geeft ook voor het belemmeren van deze voorzieningen een verbod: het is verboden melding van, alarmering bij, bestrijding van brand of redden van personen of dieren bij brand te belemmeren⁷.

3.2 Toegankelijkheid

Het Bouwbesluit kent als wettelijk voorschrift een aantal specifieke voorschriften over toegankelijkheid en bruikbaarheid. Evenals bij brandveiligheid beschrijven deze echter in algemene aard de minimale eisen voor toegankelijkheid. Daarom wordt steeds meer geconformeerd aan het 'Handboek voor toegankelijkheid' (7e druk) en NEN 1814, waarin in detail wordt beschreven hoe een gebouw daadwerkelijk goed toegankelijke kan worden gebouwd. Een aantal relevante eisen wordt hier genoemd.

3.2.1 Bouwbesluit toegankelijkheid⁸

- Er geldt een minimale doorgangsbreedte van 85 centimeter voor deuren en andere doorgangen. In grotere gebouwen en in woongebouwen voor zorg dient dit 120 centimeter te zijn;
- Algemene verkeersruimten in een woongebouw zijn ten minste 120 centimeter breed;

³ **Bouwbesluit 2.107, lid 8:** "Een vluchtroute heeft een vrije doorgang met een breedte van ten minste 0,85 m[...]"

⁴ **Bouwbesluit 7.16:** "Onverminderd het bij of krachtens dit besluit bepaalde is het verboden in [...] een bouwwerk voorwerpen [...] te plaatsen[...] waardoor: [...] het gebruik van vluchtmogelijkheden bij brand wordt belemmerd[...]."

⁵ **Bouwbesluit 7.10:** "Onverminderd het bij of krachtens dit besluit bepaalde is het verboden in [...] een bouwwerk voorwerpen [...] te plaatsen[...] waardoor: brandgevaar wordt veroorzaakt, of bij brand een gevaarlijke situatie wordt veroorzaakt."

⁶ **Bouwbesluit afdeling 2.9:** Een [...] bouwwerk is zodanig dat brand en rook zich niet snel kunnen ontwikkelen.

⁷ **Bouwbesluit 7.16:** "Onverminderd het bij of krachtens dit besluit bepaalde is het verboden in [...] een bouwwerk voorwerpen [...] te plaatsen[...] waardoor: [...] melding van, alarmering bij of bestrijding van brand wordt belemmerd of het redden van personen of dieren bij brand wordt belemmerd."

⁸ Hier is een korte samenvatting gegeven van eisen uit **Bouwbesluit afdeling 4.4**.

- Bij de toegang van een woongebouw en bij de toegang van een lift is er vrije doorgang aanwezig van 210 centimeter over een lengte van eveneens 210 centimeter;
- Een rolstoelgebruiker in een woongebouw moet zonder te keren in elke richting het aansluitende terrein kunnen bereiken, tenzij er een ruimte van 150x150 centimeter in die verkeersruimte aanwezig is;
- In de meeste gebouwen moeten hoogteverschillen van meer dan 2 centimeter worden overbrugd door een lift of een hellingbaan;
- Een woongebouw met meer dan 6 woningen heeft een lift met minimale afmeting van 105 x 205 centimeter.

3.2.2 Handboek voor toegankelijkheid (7e druk)

- Doorgangsbreedte moet ten minste 150 centimeter zijn, met een toegestane plaatselijke vernauwing tot 85 centimeter⁹;
- Bij de toegang van een woongebouw en bij de toegang van een lift is er vrije ruimte aanwezig van 210 centimeter over een lengte van eveneens 210 centimeter¹⁰;
- Er dient een evacuatieplan aanwezig te zijn dat voorziet in de hulp aan degenen die dat nodig hebben bij ontruiming van een bouwwerk¹¹;
- Een vluchtrap dient een minimale breedte van 130 centimeter tussen de leuning te hebben indien het via die weg noodzakelijk is dat personen worden geëvacueerd via de trap door de hulpverleners¹²;
- Er dient een (gemarkeerde) opstelruimte te zijn in de algemene ruimte voor het plaatsen van rolstoelen en rollators, indien die bij evacuatie worden achtergelaten en er kans bestaat dat die vluchtroutes voor anderen blokkeren¹³;
- Deuren die alleen dienst doen als vluchtdeur dienen te voldoen aan de eisen voor een route voor rolstoelgebruikers, ten einde te voorkomen dat vluchtende rolstoelgebruikers de vluchtroute via die deur niet kunnen gebruiken (doorgang, drempelhoogte, bediening, buitenpaden);¹⁴
- Voor personen met een visuele beperking geldt dat objecten in een looproute met de voet en taststok waargenomen moeten kunnen worden en door helderheidscontrasten dienen te zijn gemarkeerd.¹⁵
- De minimale afmeting van een liftkooi is 110 x 220 centimeter (brancardlift)¹⁶.

3.3 Wmo en toekenning van voorzieningen

Met de samenvoeging van de 'Wet voorziening gehandicapten' (Wvg), 'Welzijnswet' en een deel van de 'Algemene wet bijzondere ziektekosten' (AWBZ) is de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) ontstaan. Deze wet is de belangrijkste waar het gaat over de toekenning van scootmobielen en andere voorzieningen en regelt o.a.:

- Dat *alle* mensen die hulp nodig hebben in het dagelijks leven ondersteuning krijgen van hun gemeente;
- Gemeenten stellen een verordening op, waarin onder ander is geregeld hoe en op basis van welke criteria een maatwerkvoorziening wordt verstrekt;
- In deze verordening kan eveneens worden bepaald dat betrokken personen een persoonlijke bijdrage moeten betalen voor deze voorzieningen;
- Voorzieningen worden als maatwerkvoorziening verstrekt. Dat betekent dat elke aanvraag en elk verzoek als uniek wordt beoordeeld;
- Maatwerkvoorzieningen kunnen naast persoonlijke hulpmiddelen en vervoersmiddelen, ook bestaan uit collectieve voorzieningen.

3.4 Overig

Het is mogelijk dat ook andere partijen eisen stellen aan het stallen van scootmobielen. Zo zijn er voorbeeld van woningcoöperaties die gebruik van de lift of stalling bij de entree sowieso uit oogpunt van bruikbaarheid verbieden. Ook in winkelcentra's en publieke gebouwen worden niet zelden beperkende eisen gesteld.

Aangezien dit maatwerkregels zijn per organisatie is hiermee in deze publicatie geen rekening gehouden.

⁹ Handboek voor Toegankelijkheid C05 en NEN 1814

¹⁰ Handboek voor Toegankelijkheid C05 en C08

¹¹ Handboek voor Toegankelijkheid C09

¹² Handboek voor Toegankelijkheid C01

¹³ Handboek voor Toegankelijkheid C09

¹⁴ Handboek voor Toegankelijkheid C09

¹⁵ Handboek voor Toegankelijkheid C05

¹⁶ Handboek voor Toegankelijkheid C08

4 (ON)MOGELIJKHEID VAN STALLING

De in het vorige hoofdstuk beschreven wet- en regelgeving maakt het mogelijk om een maatwerkvoorziening te treffen in de vorm van het verstrekken van een scootmobiel. Wel zijn aan de stalling van de scootmobiel in een woongebouw strenge voorwaarden verbonden. In dit hoofdstuk worden deze

voorwaarden, die vaak in (juridisch) technische termen in de regelgeving staan, vertaald in een aantal eenvoudige regels.

In het tweede deel van het hoofdstuk wordt juist ingestoken op de mogelijkheden voor het stallen van scootmobielen .

4.1 Regels voor stalling scootmobielen

Regel 1. Scootmobielen mogen binnen¹⁷ in een gebouw niet worden gestald in gangen, trappenhuizen, bij liften en andere ruimten die onderdeel zijn van een vluchtroute.

Regel 2. Op andere plekken binnen het gebouw met een open verbinding met de buitenlucht kan een scootmobiel alleen worden gestald als:

- a. de route over bijvoorbeeld een galerij naast de scootmobiel 120 centimeter vrijgehouden wordt. Een plaatselijke vernauwing tot 85 centimeter ter hoogte van de scootmobiel is acceptabel,
- b. de scootmobiel ten minste 150 centimeter afstand houdt tot woning- en vluchtdeuren en andere doorgangen zoals bij liften,
- c. de scootmobiel ten minste 50 centimeter afstand houdt tot voorzieningen voor brandveiligheid, zoals brandmelders, brandslanghaspels, blusleidingen en andere voorzieningen voor de brandweer,
- d. er een tweede richting op gevlucht kan worden en daarmee een brand van een scootmobiel een vluchtroute niet kan blokkeren, en
- e. deze ruimte niet in verbinding staat met een lift of andere schachten en openingen naar andere etages.

Regel 3. Een scootmobiel mag altijd worden gestald in een aparte ruimte. Deze ruimte moet dan 30 minuten brandwerend worden gemaakt in de richting van de vluchtroutes. De deuren van die ruimte moeten ook brandwerend zijn en bij brand dicht zijn. Deuren in deze scheidingen dienen te allen tijde gesloten te zijn, waarbij gelet moet worden op de toegankelijkheid (automatische deuropener).

Regel 4. Bij het maken van een scootmobiel stalling moet gelet worden op de ontwerpregels voor toegankelijkheid, zoals gepubliceerd in het Handboek voor Toegankelijkheid.

Regel 5. In ruimten waar een scootmobiel wordt opgeladen, moet een goede ventilatievoorziening¹⁸ zijn.

Regel 6. Scootmobielen moeten volgens voorschrift van de fabrikant worden onderhouden, zodat eventuele oorzaken van spontane brand van scootmobielen zo veel mogelijk worden weggenomen.

¹⁷ Het Bouwbesluit spreekt over 'besloten verkeersruimten', dit zijn de ruimten die niet of onvoldoende in open verbinding met de buitenlucht staan. Bij een brand in deze ruimten kan rook en warmte niet weg. In de meeste gevallen gaat het hier om besloten extra beschermde vluchtroutes'.

¹⁸ De eisen uit het Bouwbesluit voor nieuwbouw zijn hierbij als richtlijn te gebruiken.

4.2 Mogelijkheden voor stalling van scootmobielen

In sommige gevallen zal toch een oplossing moeten worden gevonden voor de stalling van een of meerdere scootmobielen. Ervan uitgaande dat een scootmobiel ook de juiste voorziening is, is er vaak wel een mogelijkheid te vinden.

4.2.1 In de woning

Het stallen van een scootmobiel in eigen woning is toegestaan. Dit is namelijk ten opzichte van de vluchtroutes hetzelfde als stallen in een aparte ruimte. Veelal is dit echter niet zomaar mogelijk. De scootmobielen en hun draaicirkels zijn te groot om praktisch een scootmobiel kwijt te kunnen.

Gezien de eigen verantwoordelijkheid voor de vluchtveiligheid, is het stallen van een scootmobiel in de eigen woning risicovol. Het is daarom aan te bevelen een scootmobiel alleen binnen de stallen, als deze in een aparte ruimte binnen de woning kan worden gestald. Soms is dit mogelijk in ruimere woningen.

4.2.2 In een schuur, berging of (parkeer)garage

Een schuur of garage naast een woning of appartement is de ideale locatie voor de stalling van een scootmobiel. Een brand van die scootmobiel levert geen direct gevaar op voor de aanwezige personen.

Ook een parkeergarage als stallingsruimte is mogelijk. Vergeleken met auto's, geeft een scootmobiel geen verhoogd risico. Uiteraard moet hierbij wel worden voldaan aan de eisen voor het vrijhouden van routes en voorzieningen en moeten vluchtroutes ook aan de eisen voor toegankelijkheid voldoen (in het bijzonder de hellingbanen)¹⁹.

Een berging in bijvoorbeeld een appartementengebouw is als stallingsruimte eveneens mogelijk. Bergingen of het bergingblok moet dan wel brandwerend afgescheiden zijn van de rest van het gebouw.

Een aanwezige berging is wel vaak gelegen in een omgeving met smalle gangen. Het is niet altijd mogelijk om de berging te bereiken vanwege de grotere draaicirkel van een scootmobiel.

4.2.3 In een aparte ruimte

In sommige gebouwen is er een ruimte vrij te maken waarin scootmobielen kunnen worden gestald. Deze ruimte moet dan 30 minuten²⁰ brandwerend worden gemaakt in de richting van de vluchtroutes. Deuren in deze scheidingen dienen te allen tijde gesloten te zijn, waarbij gelet moet worden op de toegankelijkheid (automatische deuropener).

4.2.4 In een scootmobielbox

Indien er in het bouwwerk geen ruimte is om een scootmobiel te stallen, is er in sommige gevallen wel een mogelijkheid om een scootmobielbox te plaatsen buiten het gebouw. In een zgn. scootmobielbox staat de scootmobiel droog en veilig opgeborgen. Uiteraard dient er voor de plaatsing toestemming te zijn van de eigenaar van de grond (gemeente of gebouweigenaar).

Het is aan te bevelen om goed te letten op de plaatsing ten opzichte van het gebouw, om brandoverslag via de gevel te voorkomen. Indien de gevel niet onbrandbaar is of openingen heeft, kan een veilige afstand van 5 meter worden aangehouden.

4.2.5 Op een galerij

Als een appartementengebouw is voorzien van brede galerijen (ten minste 30% open²¹) is er mogelijk een plaats te vinden voor de stalling van een scootmobiel. In dat geval moet met name worden gelet op de minimale vrije ruimte ter plaatse van de scootmobiel van 85 centimeter. De galerij moet ook zodanig zijn ontsloten dat altijd twee kanten op kan worden gevlucht.

4.2.6 In een beveiligde ruimte

Als er geen geschikte plek kan worden gevonden voor het stallen van een scootmobiel, kan ook op een gelijkwaardige wijze dezelfde veiligheid worden bereikt. Het Bouwbesluit biedt hiertoe de mogelijkheid en noemt dat 'gelijkwaardige oplossingen'. Het is niet ondenkbaar dat er een gelijkwaardige mate van veiligheid kan worden bereikt in een ruimte die niet voldoet aan de in dit hoofdstuk beschreven eisen, maar waar extra voorzieningen worden getroffen.

Een gelijkwaardige oplossing zal met name moeten worden gezocht in de blusvoorzieningen. Als een brand snel wordt gedetecteerd en beheerst, kan met een snelle inzet van de (interne) hulpdiensten de effecten van een brand worden beperkt. Voorbeelden die eerder zijn toegepast:

- Brandvertragende omhulling van doek (tent) met een blusgenerator. Hier wordt een beginnende brand snel gedetecteerd en een blusgenerator beheerst/blust de brand. Het doek houdt het grootste deel van de rook tegen;

¹⁹ Zoals een hellingbaan met de juiste hellingshoek volgens Bouwbesluit artikel 2.27/2.43.

²⁰ Dit is een gemiddelde waarde. Voor sommige bestaande bouwwerken geldt lagere waarde van 20 minuten. Voor nieuwe gebouwen geldt een eis van 60 minuten brandwerendheid.

²¹ Voor een grove bepaling van openheid wordt in dit kader gebruik gemaakt van een bepaling afkomstig uit de (vervallen) norm 6082:1997 voor galerijen tot 1,8 meter diep. Voor een nauwkeurige bepaling dient te worden verwezen naar het Bouwbesluit artikel 2.107 lid 12.

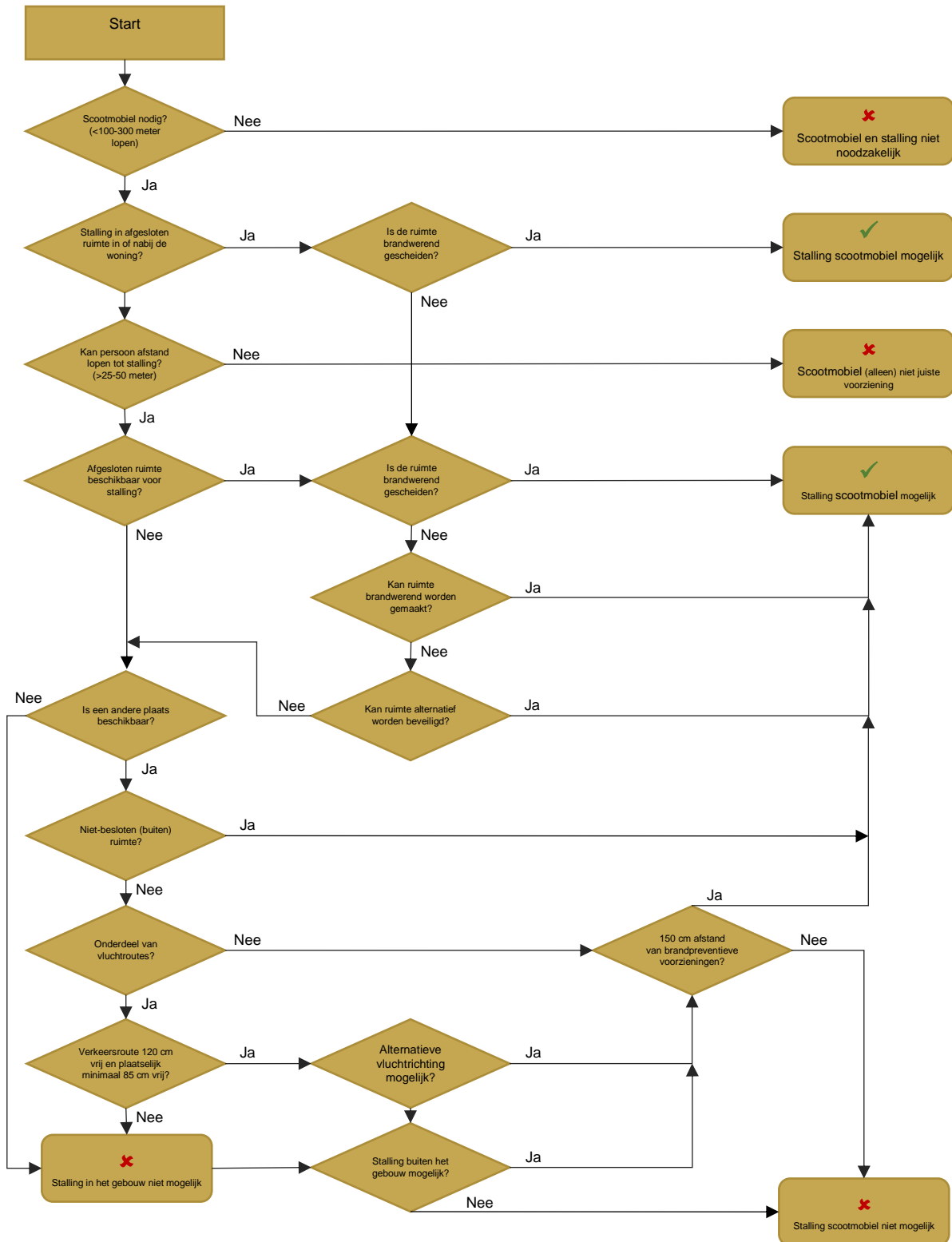
- Blusgenerator onderin het compartiment van de scootmobiel. Indien een brand op deze plaats begint, kan die snel worden geblust. Aangezien niet de gehele scootmobiel hiermee is beveiligd, is deze oplossing vaak niet afdoende(!). Het kan daarmee alleen als extra voorziening bij een andere gelijkwaardigheid of tijdelijke voorziening worden gebruikt;
- Ruimte voorzien van blusinstallatie. Dit kan een volledige sprinkler- of watermistsprinklerinstallatie zijn die in sommige bouwwerken aanwezig is. Daarnaast is het mogelijk om ruimten met kleinere blusinstallaties uit te rusten, zoals een portabel watermistinstallatie, een waterleidingsprinkler of aerosolblusinstallatie.

Gezien de verscheidenheid aan situaties, bouwkwaliteit en gebruik, kan in dit document geen overzicht worden gegeven in welke situaties welke gelijkwaardige oplossingen acceptabel zijn. De beoordeling hiervan ligt bij het bevoegd gezag (gemeente) en gebeurt op basis van een zorgvuldige belangenafweging.

5 AFWEGINGSKADER

In de vorige hoofdstukken is uitgebreid stilgestaan bij de problematiek ten aanzien van het stallen van scootmobielen, de wet- en regelgeving en uiteindelijk de mogelijkheden en onmogelijkheden bij het zoeken naar een geschikte stallingsmogelijkheid.

Om de afweging van deze mogelijkheden eenvoudiger te maken is in dit hoofdstuk een afwegingskader in een beslisboom opgenomen.



6 TOEKOMST

De in deze publicatie beschreven knelpunten ten aanzien van het veilig stallen van scootmobielen hebben vaak betrekking op de bestaande woningvoorraad. In traditionele woongebouwen is zelden proactief nagedacht over deze voorzieningen, terwijl in ieder woongebouw de noodzaak voor deze voorziening opeens kan ontstaan. Medewerkers Wmo, gebouweigenaren, VvE's en andere betrokken hebben met deze handreiking handvatten om de knelpunten aan te pakken.

Daarnaast behoort het geen betoog dat bij de realisatie van nieuwe bouwwerken wél goed vooraf moet worden nagedacht over de mogelijkheid voor het stallen en opladen van scootmobielen. Zeker indien deze gebouwen bestemd zijn voor doelgroepen waar een toename van het aantal scootmobielen is te verwachten, moeten deze voorzieningen worden geborgd.

Als leidraad kunnen daarbij dezelfde regels worden toegepast als die hierboven beschreven zijn voor bestaande gebouwen. Juist in het ontwerpproces is het goed mogelijk om voorzieningen te plannen en te realiseren die in bestaande gebouwen niet meer mogelijk zijn. Van belang is het daarbij dat een correcte inschatting wordt gemaakt van het benodigde aantal plekken voor nu, maar zeker ook in de toekomst.

COLOFON

Deze handreiking is ontstaan door samenwerking tussen
- het Nederlands Instituut voor Toegankelijkheid
- de vakgroepen Veilig Bouwen en Toezicht & Gebruik
Teksten: Denise Janmaat en Pieter Kruithof

Brandweer Nederland
Kemperbergerweg 783
6861 RW Arnhem

Postbus 7010
6801 HA Arnhem

T 026 3552455
I www.brandweernederland.nl
E info@brandweernederland.nl