



blijf
veilig
mobiel
!

Eindrapport Onderzoek kwetsbare verkeersdeelnemers

Gebaseerd op literatuurstudie, raadpleging internet
en onderzoek Kien

Aanschaf en gebruik scootmobielen (A.) en

Aanbod mobiliteits-/rijvaardigheidscentra en
rijvaardigheidstrainingen en OV
kennismakingspakket (B.)



Het Eindrapport Onderzoek kwetsbare verkeersdeelnemers is tot stand gebracht onder leiding van Liesbeth Boerwinkel, projectleider van het project Onderzoek Kwetsbare verkeersdeelnemers alsmede van het meerjarenprogramma Blijf Veilig Mobiel.

Aan het rapport hebben Charlotte Bal-Kempeneers en Arie van Capelleveen van de ANBO een bijdrage geleverd door het raadplegen van literatuur en Internet. De verschillende deelonderzoeken door onderzoeksbureau Kien zijn bij start en in de concept-eindfase besproken in de kerngroep BVM. Aan de kerngroep BVM nemen deel vertegenwoordigers van ANBO(trekker), CG-Raad, Fietsersbond, PCOB, Unie KBO, Veilig Verkeer Nederland, Viziris, de Werkgroep SeniOoren en – als adviseur- het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Utrecht, maart 2010

Inhoudsopgave

Inleiding en verantwoording	Blz. 4
Management Samenvatting	Blz. 6
A. Aanschaf en gebruik scootmobielen	
A.1. Aanschaf/ gebruik scootmobielen	Blz. 9
A.1.1. Procedure verkrijging scootmobiel	Blz. 9
a. Procedure via gemeente	Blz. 9
b en c. Verstrekking via particuliere leverancier of via internet	Blz. 10
A.1.2. Facts en Figures	Blz. 11
a. Aantal mensen in Nederland (indicatiestelling en zelfstandig) met een scootmobiel?	Blz. 11
b en c. Hoeveel scootmobielen worden ook daadwerkelijk gebruikt en redenen van niet gebruik?	Blz. 11
A.1.3. Wat voor training/ instructie zit standaard bij aflevering (basiscursus)?	Blz. 12
a. In geval van verstrekking via gemeente	Blz. 12
b. In geval van verstrekking via leverancier	Blz. 13
c. Onderhandse aanschaf via internet	Blz. 14
d. Indicatie van aanbod scootmobielcursussen na verstrekking (opfriscursussen)	Blz. 14
e. Ondersteuning bij opzet van scootmobiel- cursussen	Blz. 16
f. Verdere ondersteuningsmogelijkheden voor de individuele scootmobielgebruiker respectievelijk de gemeente	Blz. 17
A.1.4. Wat zijn de voor- en nadelen van een 'uniforme opzet van de basiscursus respectievelijk opfriscursus'?	Blz. 18
A.2. Verleiden tot gebruik van scootmobielcursus	Blz. 20
A.2.1. Vergroting van de laagdrempeligheid, toegankelijkheid en awareness van (potentiële)gebruikers van scootmobielen	Blz. 20
A.3. Rol stakeholders	Blz. 21
B. Aanbod mobiliteits-/rijvaardigheidscentra en -trainingen	
B.1. Aanbod mobiliteits-/rijvaardigheidscentra en -trainingen	Blz. 22
B.1.1. Overzicht 'rijvaardigheidscentra/mobiliteitscentra' inclusief ervaringen	Blz. 22
a. Nederland	Blz. 22
b. Buitenland	Blz. 25
B.1.2. Aanbod rijvaardigheidstrainingen voor oudere automobilisten	Blz. 27
B.1.3. Aanbod rijvaardigheidstrainingen voor ouderen m.b.t. overige vervoersmodaliteiten	Blz. 30
B.1.4. Bekendheid van het bestaande aanbod bij senioren	Blz. 31
B.2. Behoeftte ouderen aan uitbreiding bestaand aanbod	Blz. 33
B.2.1. Behoeftte bij ouderen aan meer trainingen	Blz. 33
B.2.2. Hoe kan het bestaande aanbod worden uitgebreid binnen de bestaande structuur?	Blz. 33
B.3. Verleiden tot gebruik mobiliteitscentrum en rol stakeholders	Blz. 36
B.3.1. Verleiden tot gebruik van individueel mobiliteitsadvies	Blz. 36
B.3.2. Wat kan de inhoud zijn van een OV kennismakingspakket?	Blz. 37
B.3.3. Wat kan de rol zijn van verschillende stakeholders?	Blz. 38
Tenslotte	Blz. 40

Inleiding en verantwoording

In het Algemeen Overleg Mobiliteit van 17 juni jl. stond de verkeersveiligheid van senioren centraal. Het overleg resulteerde in een aantal toezeggingen door de Minister aan de Tweede Kamer, onder meer met betrekking tot de behoefte aan een basiscursus voor mensen met een scootmobiel, de behoefte aan rijvaardigheidscentra en de behoefte en mogelijkheden van een kennismakingspakket openbaar vervoer.

Deze toezeggingen houden nauw verband met de inhoud van het meerjarenprogramma Blijf Veilig Mobiel. Dit programma is gestart op 1 januari 2009 en wordt gedragen door de ANBO, ANWB, Fietzersbond, PCOB, Unie KBO, Viziris, VVN en de Werkgroep SeniOoren. Het programma wordt medegefinancierd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en wordt aangestuurd door de ANBO.

Ouderen zijn bij uitstek kwetsbare verkeersdeelnemers gelet op het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden. Er is echter *onvoldoende inzicht* ten aanzien van gebruikers van scootmobielen, brommobielen, canta, rolstoelen, automobilisten en fietsers met betrekking tot de volgende zaken:

- behoefte aan informatie, advies en rijvaardigheidstraining met betrekking tot gebruik van hun voertuig;
- belemmeringen bij het gebruik van hun voertuig (onder meer gedrag, voertuig en infra);
- bekendheid met het bestaande aanbod op het gebied van rijvaardigheidstrainingen;
- het aanbod op het gebied van collectieve en individuele vormen van informatie, advies en rijvaardigheidstraining, zowel voor ouderen in groepsverband (zoals trainingen) als individueel;
- de wenselijkheid en mogelijkheid het bestaande aanbod uit te breiden, de mogelijkheid senioren te verleiden gebruik te maken van het aanbod en de rol van stakeholders.

Met het oog hierop is met subsidie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in augustus 2009 het 'Onderzoek kwetsbare verkeersdeelnemers' gestart met als doel inzicht te krijgen in de volgende zaken:

A. M.b.t. scootmobielen

1. Inzicht in status markt scootmobielen, kanalen verkrijging en procedure en omvang trainingen;
2. Hoe kunnen gebruikers (waaronder ouderen) verleid worden tot trainingen?
3. Wat zijn de rollen in het proces onder 2 van direct betrokken partijen en van andere stakeholders?

B. M.b.t. rijvaardigheids-/mobiliteitscentra

1. Informatie over bestaand aanbod;
2. Behoeft uitbreiding bestaand aanbod;
3. Verleiden tot deelname en rollen stakeholders;
4. Stappen/kosten inrichting mobiliteitscentra.

Het Onderzoek kwetsbare verkeersdeelnemers is gebaseerd op de volgende onderdelen:

- I Literatuurstudie, raadpleging Internet en raadpleging Kerngroep Blijf Veilig Mobiel om een indicatie te verkrijgen over het bestaande aanbod met betrekking tot scootmobielcursussen en mobiliteits-/rijvaardigheidscentra en – trainingen; (vastgelegd in het *'Tussentijds rapport Onderzoek kwetsbare verkeersdeelnemers 4 oktober 2009'*);

II. Onderzoek door Kien naar:

- a. de behoefte onder senioren met betrekking tot hun belemmeringen bij het gebruik van hun (gehandicapten-)voertuig, bekendheid met het aanbod aan rijvaardigheidstrainingen en hun behoefte aan ondersteuning
[rapport 'Onderzoek kwetsbare verkeersdeelnemers (senioren), Kien, dec. 2009'];
- b. het aanbod van scootmobielcursussen en de behoefte aan een uniforme basiscursus onder gemeenten, scootmobielleveranciers en ander relevante personen en organisaties
[rapport 'Onderzoek Kwetsbare verkeersdeelnemers B. (scootmobieltrainingen)', Kien, dec. 2009];
- c. het aanbod van rijvaardigheidstrainingen onder rij-/verkeersscholen en andere relevante personen en organisaties
[rapport 'Onderzoek Kwetsbare verkeersdeelnemers C. (rijvaardigheidstrainingen)', Kien, dec. 2009];
- e. de mogelijke vorm van een OV- kennismakingspakket
[rapport 'Kwetsbare verkeersdeelnemers senioren: OV Kennismakingspakket, dec. 2009];

III. Bespreking resultaten onderzoeksresultaten Kien en aanbevelingen in de Kerngroep Blijf Veilig Mobiel van 3 december 2009, 11 januari 2010 en 1 februari 2010.

Dit rapport dient om het Ministerie van Verkeer en Waterstaat te informeren en als basis voor de brief namens de kerngroep Blijf Veilig Mobiel aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van 11 maart 2010.

Utrecht, maart 2010

Management Samenvatting

Hierna volgen de aanbevelingen die in het rapport zijn opgenomen:

A. Scootmobiel, basiscursus en opfriscursus, gebruik en infra.

Ontwikkeling uniforme opzet basiscursus en opfriscursus scootmobiel

- Er wordt een uniforme opzet basiscursus en een uniforme opzet opfriscursus opgezet met in beide gevallen de mogelijkheid van aanvullend maatwerk voor de lokale situatie en de individuele deelnemers. Bij de uniforme opzetten wordt ook advies bijgevoegd over het aantrekkelijk en laagdrempelig maken van de cursussen. Daarbij wordt optimaal aangesloten bij reeds ontwikkelde materialen. Zowel voor het aanbieden van de basiscursus als opfriscursus scootmobiel wordt een pool van getrainde instructeurs opgezet. * [Lees verder: A.1.3. en A.1.4 \(blz. 12 – 19\)](#)

Verantwoordelijkheid gemeenten met betrekking tot aanbieden basiscursus

- Gemeenten en leveranciers worden gewezen op hun verantwoordelijkheid om bij verstrekking van het gehandicaptenvoertuig een basiscursus aan te bieden en bij voorkeur de uniforme opzet basiscursus te gebruiken. In dit verband dient uniforme opzet basiscursus onder hun aandacht te worden gebracht (indien gereed). De uniforme opzet basiscursus en uniforme opfriscursus wordt in dit verband optimaal toegankelijk gemaakt voor aanbieders van de cursussen, door onder meer VNG, KPvV en Blijf Veilig Mobiel. Vervolgens wordt onderzoek gedaan tussen gemeenten die wel respectievelijk geen scootmobielcursus aanbieden, waarin ongevalcijfers scootmobiel en klanttevredenheid scootmobielgebruikers parameters vormen (benchmarking). De afnemer van scootmobiel wordt bewust gemaakt van zijn om belang en gestimuleerd om instructie te eisen bij aflevering van de scootmobiel. Bij de uniforme opzet van zowel basiscursus als opfriscursus wordt ook advies bijgevoegd over het aantrekkelijk en laagdrempelig maken van de cursus met aandacht voor randvoorwaarden als catering, (minimale) kosten, positieve insteek, gezellige aankleding en een bewijs van deelname.

* [Lees verder: A.1.3. en A.1.4 \(blz. 12 – 19\)](#)

Aandacht voor producten ter bescherming van scootmobielgebruikers bij slecht weer en slechte infrastructuur

- Bij fabrikanten en verstrekkers van scootmobiel en -accessoires wordt de behoefte van scootmobielgebruikers aan producten om bescherming bij slecht weer en slechte infrastructuur onder de aandacht gebracht (waaronder ook voor mensen met een auditieve beperking) en zij worden gestimuleerd om in dit verband nieuwe producten te ontwikkelen. * [Lees verder: A.1.1. en A.1.2. \(blz. 9 – 12\)](#)

Consumenteninformatie over scootmobiel-/accessoires

- Ontwikkelen van objectieve informatie voor (oudere) consumenten over het product scootmobiel en -accessoires en de behoefte van ouderen bekend maken bij verstrekkers van de scootmobiel. De in dit verband bestaande producten bekend maken onder ouderen. * [Lees verder: A.1.1. en A.1.2. \(blz. 9 – 12\)](#)

Verbetering infrastructuur

- Een publicatie 'Infra en ouderen' ontwikkelen met voorbeelden van seniorvriendelijke infrastructuur. Bij gemeenten en andere wegbeheerders de publicatie onder de aandacht brengen en een van de publicatie afgeleide brochure onder de aandacht brengen van senioren-/organisaties. * [Lees verder: A.1.1. en A.1.2. \(blz. 9 – 12\)](#)

B. Aanbod mobiliteits-/rijvaardigheidscentra en rijvaardigheidstrainingen, OV kennismakingspakket en aanverwante aanbevelingen

Pilot individueel mobiliteitsadvies bij CbO/gezondheidscentrum

- Door middel van een pilot wordt onderzocht of en in hoeverre met adequate toerusting een Consultatiebureau voor Ouderen/gezondheidscentrum individuele mobiliteitsadviezen aan senioren kan verstrekken als logische aanvulling op individuele gezondheids-/leefstijladviezen waardoor zij gestimuleerd worden veilig aan het verkeer te blijven deelnemen, indien nodig hun verkeersveilige mobiliteit te vergroten en verleid kunnen worden veranderingen aan te brengen in hun mobiliteitswijze (inclusief gebruik maken van het OV). Hiertoe zal een Consultatiebureau voor Ouderen /gezondheidscentrum worden gezocht dat senioren effectief bereikt in een regio waar veel verwijsmogelijkheden op het gebied van mobiliteit (zoals aanbod BROEMritten, scootmobieldagen etc.). De wijze waarop mobiliteitsadviezen verstrekt en vervolgens door senioren opgevolgd worden, wordt gemonitord. Op grond hiervan kan worden bezien of landelijke uitrol mogelijk is.

[* Lees verder: B.2.1. – B.2.2. \(blz. 33 – 34\)](#)

Ontwikkeling expertise beoordeling rijgeschiktheid

- Aanvullend wordt extra expertise ontwikkeld voor organisaties uit de welzijns-/gezondheidssector of mobiliteitsbranche om de rijgeschiktheid van ouderen m.b.t. gebruik auto, brommobiel, Canta, scootmobiel en fiets te beoordelen. De te ontwikkelen expertise wordt onder de aandacht gebracht bij alle overheden en organisaties die gericht zijn op (oudere) verkeersdeelnemers.

[* Lees verder: B.2.1. – B.2.2. \(blz. 33 – 35\)](#)

Ontwikkeling en test OV-kennismakingspakket

- Er vindt overleg plaats met de projectorganisatie van 'Ik Spoor' met betrekking tot de ontwikkeling van een OV kennismakingspakket rond treinvervoer. Dit kennismakingspakket wordt getest in de pilot consultatiebureau/gezondheidscentrum en waar mogelijk aangevuld met informatie over het stads- en streekvervoer.

[* Lees verder: B.3.2. \(blz. 37 – 38\)](#)

Toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een functiebeperking

- De landelijke organisaties lobbyen voor toegankelijkheid van het openbaar vervoer en bekendmaking van de te ontwikkelen brochure CROW Toegankelijkheid OV-Rail. Daarbij lobbyen zij in versterkte mate voor praktische toepassing en organisatorische en infrastructurele randvoorwaarden om zelfstandig gebruik te maken van het OV (zoals begeleiding op het station en logische infrastructuur alsmede informatieverstrekking specifiek voor mensen met een auditieve of visuele beperking).

[* Lees verder: B.1.1. – B.1.4. \(blz. 22 – 32\)](#)

Vergroting bekendheid aanbod rijvaardigheidstrainingen

- De BVM organisaties brengen de beschikbare informatie over het bestaande aanbod onder de aandacht van hun achterban. Op de website van Blijf Veilig Mobiel wordt een zo volledig mogelijk overzicht van het bestaande aanbod opgenomen. Op gemeenten, provincies en andere opdrachtgevers en organisatoren van mobiliteitsbeurzen en andere door hen te organiseren activiteiten voor ouderen op het gebied van verkeersveiligheid wordt een beroep gedaan om hun aanbod beter bekend te maken bij de doelgroep. In dit kader brengt BVM de '10 Blauwe regels' expliciet onder hun aandacht. [* Lees verder: B.1.1. – B.1.4. \(blz. 22 – 31\)](#)

Uitbreiding doelgroep van BROEM-ritten en scootmobieldagen

- Opdrachtgevers en organisatoren van BROEMritten worden gestimuleerd om zo mogelijk en op termijn naast automobilisten ook gebruikers brommobiel voor

BROEMritten te werven en eventueel het aanbod aan de betreffende doelgroep aan te passen. Opdrachtgevers en organisatoren van Scootmobieldagen worden gestimuleerd om naast scootmobielgebruikers ook gebruikers van de elektrische rolstoel en Canta voor Scootmobieldagen te werven en zo nodig het aanbod aan de betreffende doelgroepen aan te passen. Voor doelgroepverbreding van de Scootmobieldag worden voor zover mogelijk reeds ontwikkelde materialen ingezet.

[* Lees verder: B.2.1. – B.2.2. \(blz. 33\)](#)

Inzet nieuwe kanalen om ouderen te verleiden advies of ondersteuning in te winnen

- Tot dusver onbenutte kanalen inzetten om op laagdrempelige wijze ouderen te informeren en mogelijk te verleiden advies of ondersteuning in te winnen op het gebied van hun verkeersveilige mobiliteit. Daarvoor in te zetten:
 - a. Pilot ROVO met een specifiek aanbod voor zorg- en welzijnsinstellingen.
 - b. Pilot ‘peer to peer’ bijeenkomsten waarbij ouderen elkaar informeren en stimuleren actie te ondernemen op het gebied van verkeersveilige mobiliteit.
 - c. Aanbod op digitaal gebied om ouderen te bereiken (met name zij die geen gebruik maken van aanbod van trainingen en cursussen). Zo kunnen de PowerPoint presentatie verkeersregels van BVM en diverse zintuig- en rijgeschiktheidstesten (gehoor-, oog- en reactietesten) voor senioren digitaal toegankelijk worden gemaakt via de website Blijf Veilig Mobiel. Aanvullend een flyer ontwikkelen om het digitale aanbod bekend te maken en uit te reiken.
- WMO loketten stimuleren en van informatie voorzien om ouderen te wijzen op mogelijkheden van ondersteuning en rijvaardigheidstrainingen. Gelet op de behoefte aan individueel advies aanbieders van rijvaardigheidstrainingen wijzen op de behoefte aan individueel advies en ondersteuning als aanvulling op hun aanbod in groepsverband.
- Aanvullend treedt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in contact met het Ministerie VWS om de mogelijkheden te verkennen of en zo ja hoe zij kunnen stimuleren dat organisaties en decentrale overheden in de welzijns-/gezondheidssector (o.a. op basis van de WMO) effectiever kunnen samenwerken met de organisaties en decentrale overheden in de mobiliteitssector. [* Lees verder: B.3. \(blz. 36 – 37\)](#)

Consumenteninformatie over fietsproducten

- BVM doet een beroep op opdrachtgevers en organisatoren van Mobiliteitsbeurzen en Fietsinfodagen om extra informatie te verstrekken over verschillende fietsproducten, zoals lage instapfiets en driewielerfiets en de mogelijkheid te bieden deze uit te testen. In dit kader worden voor zover mogelijk bestaande materialen ingezet en zo nodig aanvullende materialen ontwikkeld. [* Lees verder: B.1.1. – B.1.4. \(blz. 22 – 32\)](#)

Verantwoordelijkheid van fabrikanten en leveranciers van Canta en brommobiel

- Er vindt overleg plaats met fabrikanten en brancheorganisaties van leveranciers van Canta en brommobiel om de behoefte van Canta- en brommobielgebruikers aan ondersteuning onder de aandacht te brengen en hen te stimuleren meer ondersteuning te bieden bij het gebruik van hun voertuig. [* Lees verder: B.2.1. – B.2.2. \(blz. 33\)](#)

Onderzoek naar wenselijkheid en haalbaarheid landelijke campagne

- BVM onderzoekt in hoeverre een landelijke campagne nodig en mogelijk is om (oudere) gebruikers van gehandicaptenvoertuigen te stimuleren veilig mobiel te blijven. Hiertoe wint BVM advies in bij een communicatiebureau. In het advies wordt meegenomen hoe het bestaande aanbod van rijvaardigheidstrainingen optimaal naar ouderen gecommuniceerd kan worden. [* Lees verder: B.3.3. \(blz. 38 – 39\)](#)

A.1. Aanschaf en gebruik scootmobielen

A.1.1. Procedure verkrijging scootmobiel

a. procedure via gemeente

Op 1 januari 2007 is een nieuwe wet in werking getreden: de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo). De Wmo heeft als doel dat iedereen kan deelnemen aan de samenleving. Via de Wmo kunnen mensen ondersteuning krijgen van hun gemeente. Bijvoorbeeld in de vorm van een voorziening als een scootmobiel. Gemeenten moeten zorg dragen voor de voorzieningen van inwoners met beperkingen door ouderdom, handicap of chronische ziekte. Net als in de Wvg, bepaalt elke gemeente nu welke Wmo-voorzieningen de gemeente aanbiedt. Dat betekent dat er verschillen zijn tussen gemeenten. Iedere gemeente in Nederland is verplicht om een zogenaamde Wmo-verordening te maken. Hierin stelt de gemeente vast onder welke voorwaarden inwoners recht hebben op Wmo-voorzieningen. Verder moet in de verordening onder meer vermeld staan hoe de indicatiestelling wordt geregeld. De gemeente kan er namelijk voor kiezen zelf te indiceren, maar het indicatieproces uitbesteden aan het CIZ (Centrum indicatiestelling zorg) is ook een mogelijkheid.¹ De gemeente legt tevens in de verordening vast welke individuele (vervoers)voorzieningen zij verleent. Bij het Wmo-loket of zorgloket kunnen mensen terecht voor informatie, advies en het aanvragen van een scootmobiel.

- Aanvraag

Een inwoner van de betreffende gemeente kan via het WMO-loket een aanvraag indienen voor een scootmobiel. Meestal zal men een aanvraagformulier, papier of digitaal, in moeten vullen. Behalve naam en adres moet men soms de hoogte van het inkomen invullen. Dit is nodig om de eigen bijdrage te kunnen berekenen. Daarnaast moet men invullen of men ook AWBZ-zorg krijgt. Anders betaalt men misschien te veel eigen bijdrage. Over de doorlooptijd van de aanvraagprocedure vermelden de meeste gemeenten op hun websites niks. Na veel zoeken is er slecht bij één gemeente informatie over gevonden en wel bij 'Gemeente Stadskanaal'. Daar bedraagt de doorlooptijd maximaal 8 weken. Als een medisch advies gevraagd moet worden dan kan dat de aanvraagtermijn verlengen.²

- Indicatiestelling

Een specialist bij de gemeente bepaalt wie er voor een scootmobiel in aanmerking komt. Veel zaken zullen Wmo-consulenten zelf af kunnen handelen, soms zal een nader (medisch) advies gevraagd moeten worden. Daarvoor schakelt de gemeente mogelijk een deskundige in, zoals een arts of een andere organisatie. Ze kunnen bijvoorbeeld het indicatieproces uitbesteden aan het CIZ. Sinds 1 januari 2005 is het Centrum indicatiestelling zorg (CIZ) door de overheid aangewezen als uitvoerder van de indicatiestelling voor de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten (AWBZ) in plaats van de zogenaamde Regionale Indicatieorganen (RIO's). Gemeenten kunnen ervoor kiezen om indicaties voor de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) en sociaal-medische advisering ook te laten uitvoeren door het CIZ. Sinds de start van de Wmo werken veel gemeenten samen met CIZ MO. Dat maakt CIZ MO de grootste partij in deze markt.

¹ CIZ = Centrum indicatiestelling zorg ([Hwww.ciz.nl](http://www.ciz.nl))

² [Http://www.lokaalloket.nl/stadskanaal/subproduct.php?id=979H](http://www.lokaalloket.nl/stadskanaal/subproduct.php?id=979H)

- *Verstrekking scootmobiel: in natura of met pgb*

Onder het regiem van de Wmo kunnen cliënten bij de gemeente kiezen: ze krijgen een voorziening van de gemeente (in natura) of ze krijgen een pgb (persoonsgebonden budget) dat ze naar eigen inzicht kunnen besteden.

Een persoonsgebonden budget is een bedrag waarmee men zelf de ondersteuning kan inkopen. Met een pgb kan men dus zelf een scootmobiel uitzoeken en kopen. De gemeente bepaalt de hoogte van dit bedrag en waarvoor men het pgb krijgt. Over de besteding van het pgb moet men verantwoording kunnen afleggen. Men kan er ook voor kiezen om het regelwerk aan de gemeente over te laten. De gemeente bepaalt dan bijvoorbeeld wat voor scootmobiel men krijgt. Dat heet *verstrekking in natura*. Hiermee verliest iemand invloed op het merk, model en type scootmobiel dat ter beschikking wordt gesteld. De gemeente mag vragen om een deel van de kosten van de Wmo-ondersteuning zelf te betalen. Dit is de eigen bijdrage. De hoogte van de eigen bijdrage is afhankelijk van het inkomen en hangt samen met eventuele andere eigen bijdrages die er worden betaald. Bij een pgb is de eigen bijdrage al van het budget afgetrokken.

Uit onderzoek door Kien blijkt dat 83,3% van de scootmobielbezitters de scootmobiel in bruikleen van de gemeente heeft.³

b. en c. verstrekking via particuliere leverancier of via internet

Behalve verstrekking via de gemeente kan men ook direct bij een scootmobielleverancier een scootmobiel aanschaffen of via internet (bijv. via www.markplaats.nl.) In dat geval is er geen sprake van een aanvraagprocedure en een indicatiestelling. Wel zijn alle kosten geheel voor rekening van de cliënt.

Volgens onderzoek door Kien heeft 7,3% de scootmobiel gekocht bij een leverancier, 1,0% via internet en tenslotte 1,4% via familie/vrienden of kennissen en 5,7% op een andere manier.⁴ De onderhandse aanschaf via internet is relatief laag maar bedacht dient te worden dat de ondervraagde doelgroep 65 jaar en ouder is: een groep die vooralsnog minder gebruik maakt van internet dan jongere generaties. Ook het feit dat 75-plussers de scootmobiel vaker via familie/vrienden/kennissen hebben gekregen dan 65-/75-plussers wijst in die richting.

³ Rapport 'Onderzoek kwetsbare verkeersdeelnemers (senioren), p. 3 en 26 Kien, dec. 2009

⁴ Rapport 'Onderzoek kwetsbare verkeersdeelnemers (senioren), p. 26, Kien, dec. 2009

A.1.2. Facts and Figures

a. Aantal mensen in Nederland (indicatiestelling en zelfstandig) met een scootmobiel

In 2006 reden er 150.000 scootmobielen op de Nederlandse wegen. Doordat scootmobielen verder zullen penetreren in de doelgroep van mensen met een mobiliteitsprobleem en doordat de doelgroep groter wordt, zal dit aantal stijgen tot naar schatting 600.000 in 2030.⁵ Oudere vrouwen hadden in 2008 twee keer zo vaak een hulpmiddel bij het bewegen als oudere mannen. Van de vrouwen van 65 jaar en ouder beschikte 7% over een rolstoel of scootmobiel.⁶

Kien heeft onderzoek gedaan naar de vraag van senioren en het aanbod van scootmobieltrainingen.. Derhalve leveren de onderzoeken geen resultaten op ten aanzien van het aantal mensen in Nederland met een scootmobiel.

b. en c. Hoeveel scootmobielen worden ook daadwerkelijk gebruikt en redenen van niet gebruik

Rijkswaterstaat constateert in 2007 dat gebruikers van scootmobielen zich in het verkeer regelmatig onveilig voelen. Voor een goede rijvaardigheid is het belangrijk om met de specifieke kenmerken van de scootmobiel te leren omgaan.⁷ Hoewel er in verschillende literatuurstudies en op websites veel uitlatingen worden gedaan over het daadwerkelijke gebruik en redenen de scootmobiel niet te gebruiken, zijn over dit onderwerp (nog) geen wetenschappelijk verantwoorde onderzoeksresultaten gevonden. Wel is door ANBO in 2003 een meldactie Scootmobiel gehouden met de volgende uitkomsten: de meerderheid (51%) van de respondenten zei de scootmobiel vaak te gebruiken. Ruim een derde gaf aan de scootmobiel nooit of soms te gebruiken. Een percentage van 34% van de respondenten voelt zich onzeker op de weg. Als redenen geven deze respondenten aan geen of onvoldoende rijles te hebben gehad, al dan niet in combinatie met angst voor stoepranden, hoge op- en afritten en hobbels in het wegdek.⁸

Uit onderzoek door Kien blijkt dat 64,2% de scootmobiel dagelijks gebruikt, 24,8% wekelijks, 4,1% maandelijks, 2,4% een keer per jaar, 1,8% zeer sporadisch en 2,6% nooit.⁹ 34,4% van de scootmobielbezitters geeft aan het voertuig minder vaak te gebruiken dan men zou willen. Als belangrijke redenen worden genoemd: slechte weersomstandigheden (10,5%), 'zich niet fit voelen' (9,3%) of slechte wegen, voet- en fietspaden (6,3%).¹⁰

⁵ Rapport 'Gemotoriseerde Gehandicaptenvoertuigen' van J.P. Schepers van Ministerie van Verkeer en Waterstaat april 2007. Link: [Hhttp://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/20078161%20bijlage_tcm195-201759.pdf](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/20078161%20bijlage_tcm195-201759.pdf)

⁶ [Hhttp://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/gezondheid-welzijn/publicaties/artikelen/archief/2009/2009-2848-wm.htm](http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/gezondheid-welzijn/publicaties/artikelen/archief/2009/2009-2848-wm.htm)

⁷ Rapport 'Gemotoriseerde Gehandicaptenvoertuigen' van J.P. Schepers van Ministerie van Verkeer en Waterstaat d.d. april 2007. Link: [Hhttp://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/20078161%20bijlage_tcm195-201759.pdf](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/20078161%20bijlage_tcm195-201759.pdf)

⁸ Onderzoeksrapport meldactie 'Scootmobiel, rollen of stilstaan' van ANBO sept. 2003

⁹ Rapport 'Onderzoek kwetsbare verkeersdeelnemers (senioren), p. 19, Kien, dec. 2009

¹⁰ Rapport 'Onderzoek kwetsbare verkeersdeelnemers (senioren), p. 23, Kien, dec. 2009

=> *Aanbevelingen BVM:*

Aandacht voor producten ter bescherming van scootmobielgebruikers bij slecht weer en slechte infrastructuur

- Bij fabrikanten en verstrekkers van scootmobiel en -accessoires en verstrekkers wordt de behoefte van scootmobielgebruikers aan producten om bescherming bij slecht weer en slechte infrastructuur onder de aandacht gebracht (waaronder ook voor mensen met een auditieve beperking) en zij worden gestimuleerd om in dit verband nieuwe producten te ontwikkelen.

Consumenteninformatie over scootmobiel-/accessoires

- Ontwikkelen van objectieve informatie voor (oudere) consumenten over het product scootmobiel en -accessoires en de behoefte van ouderen bekend maken bij verstrekkers van de scootmobiel. De in dit verband bestaande producten bekend maken onder ouderen.

[In de uitvoering van de aanbevelingen is niet voorzien in het lopende programma BVM]

Verbetering infrastructuur

- Een publicatie 'Infra en ouderen' ontwikkelen met voorbeelden van seniorvriendelijke infrastructuur. Bij gemeenten en andere wegbeheerders de publicatie onder de aandacht brengen en een van de publicatie afgeleide brochure onder de aandacht brengen van senioren-/organisaties.

[Ten aanzien van de 'Publicatie infra en ouderen' is voor de eerste drie fasen (met betrekking tot voorbereiding en ontwikkeling in 2010) voorzien; in de laatste twee fasen (uitbrengen publicatie) niet.]

A.1.3. Wat voor training/instructie zit standaard bij aflevering? (basiscursus)

Algemeen: behoefte van scootmobielgebruikers aan instructie

Uit het rapport 'Scootmobiel, rollen of stilstaan' komt een percentage van ca. 50% naar voren als totaal van meldingen: 'te weinig rijles', 'ontevredenheid over de rijles' en 'geen rijles'.¹¹ De uitkomsten van het onderzoek onder senioren door Kien levert andere percentages op. Van de ondervraagde oudere scootmobielbezitters geeft 10,5% aan geen instructie te hebben ontvangen terwijl ongeveer een vijfde van hen (2,2% op het totaal) dat wel had gewild.¹² Een mogelijke verklaring met het verschil met de uitkomsten van het rapport 'Scootmobiel, rollen of stilstaan' kan gelegen zijn in het feit dat de meldactie scootmobiel in 2003 plaatsvond (7 jaar geleden) en dat een Meldactie mogelijk heftiger reacties uitlokt dan een enquête.

a. In geval van verstrekking via de gemeente

Uit een korte steekproef op internet komt naar voren dat enkele gemeenten bij levering een training c.q. één of meerdere rijlessen geven. Dit gaat vooral om een basiscursus.

¹¹ Rapport Meldactie 'Scootmobiel, rollen of stilstaan' ANBO - 2003

¹² Rapport 'Onderzoek kwetsbare verkeersdeelnemers (senioren)', p. 6, Kien, dec. 2009

Gemeente	Instructie
Amsterdam	<ul style="list-style-type: none"> Men krijgt in principe drie rijlessen om te wennen aan het rijden in een scootmobiel. Kan men er hierna nog niet goed mee omgaan, dan wordt de scootmobiel niet toegekend. De gemeente zal dan kijken welk vervoersvoorziening wel geschikt is voor deze persoon.
Appingedam	<ul style="list-style-type: none"> De cliënt moet goed met de voorziening kunnen omgaan en verkeersveilig zijn (meestal vindt training plaats).
Coevorden	<ul style="list-style-type: none"> De cliënt moet goed met de voorziening kunnen omgaan en verkeersveilig zijn (meestal vindt training plaats).
Putten	<ul style="list-style-type: none"> De cliënt moet goed met de voorziening kunnen omgaan en verkeersveilig zijn (meestal worden er een aantal rijlessen gegeven).
Stadskanaal	<ul style="list-style-type: none"> Het kan zijn dat men een training moet volgen voor het gebruik en de besturing van de scootmobiel. Dit is ter beoordeling van de medisch adviseur of op eigen verzoek

Uit onderzoek door Kien blijkt dat 10,5% van de scootmobielbezitters geen instructie bij verstrekking ontvangt, terwijl een vijfde van hen (2,2% op totaal) dat wel had gewild. Wat het aanbod van scootmobieltrainingen betreft: vergeleken met de steekproef op internet bieden aanzienlijk meer gemeenten instructie bij verstrekking van de scootmobiel. Van de 63 ondervraagde gemeenten (waarvan 13 groot, 20 middelgroot en 30 klein) geven allen aan instructie bij verstrekking te leveren. Wel is er een aantal gemeenten, vooral de kleinere gemeenten, dat aangeeft niet te weten wat er wordt gedaan omdat zij de levering uitbesteden (20-30%).¹³ Hierbij dient te worden opgemerkt dat mogelijk van de benaderde gemeenten (126) uiteindelijk drie gemeenten aan het onderzoek hebben meegedaan die instructie aan de gebruiker aanbieden. In de (basis-) instructie wordt vooral aandacht besteed aan uitleg over de werking van de scootmobiel, advies hoe de scootmobiel het best gebruikt en bediend kan worden en buiten oefenen. Het oefenen met de scootmobiel gebeurt bij aflevering vaker buiten dan binnen. Ruim driekwart van de respondenten geeft aan dat de basisinstructie individueel wordt aangeboden (met name middelgrote gemeenten).

b. In geval van verstrekking via leverancier

Uit reacties van gebruikers op verschillende internetsites en forums blijkt dat er bij aflevering door de *leverancier* vaak marginaal uitleg over het apparaat wordt gegeven. Bij onderhands verkoop via b.v. internet zou de dealer enige instructie aan de koper dienen te geven, maar in de praktijk gebeurt dit vermoedelijk mondjesmaat. Zie de hierna opgenomen citaten van internet:

'Haar klacht is dat ze met die scootmobiel zit opgezadeld, terwijl ze hem helemaal niet kan besturen. Ze is door een hersenbloeding halfzijdig verlamd. Ook over de manier waarop de verkoop ging, is ze heel ontdaan. Via de telefoon is mevrouw X door een firma in ouderenhulpmiddelen voor een scootmobiel benaderd. De verkoper heeft toen een afspraak met haar gemaakt. Op het moment dat hij voor de demonstratie langskwam had hij al een verkoopcontract bij zich. Mevrouw X komt door haar handicap niet heel vaak meer buiten. De verkoper heeft hierop handig ingespeeld door haar de scootmobiel als middel voor zelfstandigheid aan te prijzen. Met dit argument en de tip dat snel tekenen nog sneller leveren betekent, liet hij haar de overeenkomst aangaan. De heer Y, docent ergonomie aan de TU

¹³ Rapport Onderzoek kwetsbare verkeersdeelnemers (senioren) p. 6, Kien, dec. 2009 en Rapport 'Onderzoek Kwetsbare verkeersdeelnemers B. (scootmobieltrainingen) p. 17, Kien, dec. 2009

Delft, komt kijken of de scootmobiel bij mevrouw X past. Hij vraagt mevrouw X van de zevende verdieping waar ze woont, met de lift naar beneden te gaan en dan naar buiten te rijden. Maar verder dan de gang weet ze niet te komen. De heer Y. concludeert dat mevrouw X niet zelfstandig op de scooter kan gaan zitten, hem ook niet kan starten en al helemaal niet kan besturen.'

Uit onderzoek door Kien blijkt dat van de 20 ondervraagde scootmobielleveranciers er geen een is die geen instructie biedt.¹⁴ Ook hier geldt hetgeen hiervoor is opgemerkt: van de 48 benaderde leveranciers hebben mogelijk die (20) leveranciers aan het onderzoek meegedaan die structureel instructie aan de aspirant scootmobielbezitter aanbieden.

De inhoud van de basisinstructie die leveranciers aanbieden, verschilt inhoudelijk niet sterk van de basisinstructie die gemeenten aanbieden, en/maar is in vergelijking met middelgrote en kleinere gemeenten vollediger. Er zijn geen verschillen gevonden tussen de door Kien benaderde leveranciers wat inhoud van de scootmobielinstructie betreft. De resultaten van onderzoek naar het aanbod (onderzoek scootmobieltrainingen) komen niet geheel overeen met de resultaten van het onderzoek naar de behoefte van senioren met een scootmobiel. Een verklaring hiervoor kan gelegen zijn in het feit dat (oudere) scootmobielgebruikers hun rijvaardigheid onderschatten of er niet voor uit willen komen dat ze instructie nodig hebben.

c. Onderhandse aanschaf via internet

Onderstaand citaat en vergelijkbare citaten zijn veelvuldig op het web te traceren:

'Mijn moeder (85) jaar heeft een tweedehands scootmobiel gekocht, maar helaas geen handleiding erbij. Is er iemand die mij iets meer kan vertellen over de scootmobiel?'

Uit onderzoek door Kien blijkt dat scootmobielgebruikers die de scootmobiel via internet hebben aangeschaft geen of nauwelijks instructie ontvangen.¹⁵

d. Indicatie van aanbod scootmobielcursussen na verstrekking (opfriscursussen)

Hieronder volgt een opsomming van scootmobielcursussen die getraceerd zijn via internet, krantenberichten en contacten met organisaties van BVM en de websites van de ROV's. De kosten per scootmobielcursus verschillen per geval, afhankelijk van het gegeven of de gemeente een bijdrage verleent en zo ja, de mate waarin.

VVN

Verschillende lokale afdelingen van Veilig Verkeer Nederland organiseren veelvuldig scootmobielcursussen, vaak samen met andere organisaties en/of de gemeente. In sommige gevallen worden de scootmobielcursussen jaarlijks georganiseerd.

VVN afdeling Rijssen organiseert sinds een aantal jaren de plaatselijke scootmobielcursussen met instructeurs van een plaatselijke rijsschool. Deze cursus bestaat uit een theoretisch en een praktisch gedeelte waarin de deelnemers met hun scootmobiel moeilijke situaties zoals bochten, stoepranden, achteruit rijden, rotondes en drempels moeten overwinnen. Meer dan de helft van de cursisten volgt de cursus voor de eerste keer en anderen voor een tweede of derde keer omdat ze het leuk vinden, maar ook om meer zekerheid in het verkeer op te doen en de verkeersvoorschriften voor scootmobiel nog eens uit te laten leggen.¹⁶

VVN afdeling Epe organiseert jaarlijks in Vaassen een scootmobielcursus.

¹⁴ Rapport 'Onderzoek Kwetsbare verkeersdeelnemers B. (scootmobieltrainingen) p. 17, Kien dec. 2009

¹⁵ Rapport 'Onderzoek kwetsbare verkeersdeelnemers (senioren), p. 27, Kien, dec. 2009

¹⁶ Artikel Rijssens Nieuwsblad d.d. 13 mei 2008

VVN afdeling Wijk/Cothen/Langbroek organiseert een cursus scootmobiel voor routiniers. De theorie van de cursus werd najaar 2009 in het gemeentehuis gegeven en de praktijk op het plein voor het gemeentehuis met een behendigheidstest en een praktijkrit onder begeleiding van een instructeur op de fiets.¹⁷

VVN afdeling Hoek van Holland, gemeente Rotterdam en Stichting Welzijn Westland, afdeling Hoek van Holland organiseerden in september 2009 een scootmobielcursus.

VVN afdeling Baarn organiseerde in september 2009 in samenwerking met DVC De Leuning, ANBO, PCOB, Stichting Gehandicaptenbelangen Baarn en FGGB Welzijn Ouderen een (opfris)cursus voor scootmobielgebruikers. De cursus bestond uit een theoretisch-, een praktijkgedeelte, een ogentest en aanvullende informatie over het onderhoud van uw scootmobiel door Mobiel Garant BV.¹⁸

VVN afdeling Lochem organiseert jaarlijks een scootmobieldag in Lochem.

Andere lokale belangenorganisaties

De Gezamenlijke ouderenbonden in Terneuzen organiseerden in 2004 een scootmobielcursus.

Werkgroep Smilde van Drempelteam/Ouderen veilig op weg Midden Drenthe biedt een uitgebreid jaarprogramma met scootmobielcursussen.

Gemeenten

Gemeente Spijkenisse, basiscursus scootmobiel

'Sinds 2005 moet iedereen die een scootmobiel aanvraagt bij de gemeente Spijkenisse een theorie en rijvaardigheidsexamen doen. De mensen krijgen uitleg over de technische aspecten van de scootmobiel, verkeerslessen en volgen rijlessen. Tenslotte volgt er een examen. Wie slaagt, krijgt een certificaat. De scootmobielcursus is ingevoerd omdat bleek dat mensen vanwege hun onervarenheid met het voertuig er niet altijd mee durfden te rijden. De scootmobielcursus is ook bedoeld om mensen te leren hoe ze zich moeten aanpassen aan het verkeer. Er gelden veel verschillende regels voor een voetgangersgebied, voor fietspaden en secundaire wegen. De cursus bestaat uit twee theorielessen, twee praktijklessen, een les van de firma Beenhakker over de techniek van de scootmobiel en een examen. Wie een scootmobiel heeft aangevraagd, volgt eerst de cursus in een scootmobiel van 8 km/u en rijdt daarna ook een tijd in zo'n scootmobiel. Wie dan toch nog een snelle scootmobiel (12 km/u) wil, moet nog een keer examen doen in zo'n scootmobiel. Gebleken is dat veel mensen acht kilometer per uur snel genoeg vinden en geen behoefte hebben aan een snellere scootmobiel. Soms zijn er ook medische redenen om af te zien van een snelle scootmobiel.¹⁹

Welzijns- en (thuis-)zorgorganisaties

Het Meldpunt Capelle aan den IJssel organiseerde in samenwerking met Veilig Verkeer Nederland in september/oktober 2009 een tweedaagse cursus in het wijkcentrum Schollebaar en wijkcentrum de Trefterp.

Verkeerseducatiecentra

Verkeers- Educatie Centrum Den Helder (VECDH)
Stichting Bevordering Verkeerseducatie (SBV) Drachten
Bureau Verkeerseducatie

¹⁷ Artikel Algemeen Dagblad Utrecht d.d. 23 september 2009

¹⁸ Artikel Baarnsche Courant d.d. 17 augustus 2009

¹⁹ <http://www.gemeentenspijkenisse.nl>

Rol ROV's

Verskillende ROV's (en Verkeers- en Vervoersberaden) gelden als opdrachtgever dan wel promotor van scootmobieldagen, zoals het ROV Zuid-Holland en Verkeersveiligheid Brabant.

Door bureau Kien is uitgebreid onderzoek gedaan naar het aanbod van opfriscursussen. Hiervoor heeft Kien naast 63 gemeenten ook 20 scootmobielleveranciers, 12 scootmobielclubs, 10 ROV's en 20 lokale afdelingen van VVN geënquêteerd. In totaal geeft ruim een kwart van de respondenten aan dat hun organisatie zelf geen opfriscursus biedt, maar de helft van deze groep stimuleert wel andere organisaties. Bijna driekwart van de ondervraagde organisaties biedt dus wel zelf ondersteuning. Van de organisaties met meer dan 15 respondenten valt op dat vooral de lokale VVN afdelingen veel organiseren (95%). Kleine gemeenten doen dat juist minder (55%). Leveranciers (82%), middelgrote (72%) en grote gemeenten (91%) zitten daar tussenin. De opfriscursus omvat vooral het oefenen buiten (met name parcours of in de eigen woonomgeving), uitleg over de werking van de scootmobiel, advies hoe de scootmobiel het beste bediend kan worden en uitleg over nieuwe verkeersregels (wat het laatste betreft verhoudingsgewijs meer dan bij de basiscursus). De opfriscursus wordt vaker in groepsverband aangeboden dan de basiscursus en wel met name door lokale VVN-afdelingen. De duur van de meeste bijeenkomsten varieert van een uur tot een dagdeel, hetgeen langer is dan de gemiddelde bijeenkomst van een basiscursus. De functies van de personen die ondersteuning bieden zijn zeer uiteenlopend: zoals ergotherapeuten, instructeurs van VVN, politie en rijinstructeurs, (indicatie)adviseurs en ervaringsdeskundigen.²⁰

e. Ondersteuning bij opzet van scootmobielcursussen

De Stichting Scootmobielproject Brabant (SPB), Veghel heeft het 'Scootmobielproject' ontwikkeld: een volledig cursuspakket Scootmobiel met draaiboek, CD, Videoband en diverse brochures. Van de start tot de finish van een scootmobielcursus kan er een beroep gedaan worden op St. SPB. De stichting komt de organiserende instelling tegemoet door de kennis en ervaring door te geven. Hierdoor kan optimaal gebruik worden gemaakt van de benodigde knowhow, zonder het wiel opnieuw te moeten uitvinden.²¹ Overigens richt de cursus zich ook op gebruikers van de elektrische rolstoel, brommobiel, snorfiets, tweewieler met hulpmotor, snorbrommer en snorscooter (zie ook onder B.3.2.)* De cursus bestaat uit drie onderdelen:

- Theorie: een verkeersdocent geeft uitleg over de nieuwste verkeersregels en verkeerssituaties (tijdsduur 1 uur).
- Behendigheid: een vaardigheidstraining. De deelnemer rijdt met zijn scootmobiel op een uitgezet parcours en wordt begeleid door scootmobielspecialisten (tijdsduur 1 uur).
- Praktijkrit: de deelnemer gaat onder begeleiding van een ritadviseur de weg op. Hij maakt een rit waarin zoveel mogelijk verkeerssituaties zijn opgenomen (tijdsduur 1 uur).

Scootmobielcursus ROV Utrecht

Doel van de cursus is om het verkeersinzicht van scootmobielers te vergroten en de voertuigbeheersing te verbeteren. De cursus wordt uitgevoerd door Veilig Verkeer Nederland en bestaat uit de volgende onderdelen:

- Een theorieles van een uur.
- Een praktijkles voertuigbeheersing van een half uur. Deze les vindt plaats op een afgesloten terrein. De rij-instructeur geeft aan maximaal vijf mensen tegelijk les. Op een speciaal parcours leren de cursisten manoeuvreren met de scootmobiel: een trottoir op- en afrijden, afslaan, bochten maken, stoppen, achteruit rijden, etc.

²⁰ Rapport 'Onderzoek Kwetsbare verkeersdeelnemers B. (scootmobieltrainingen) p. 2, 3 en 17 e.v., Kien dec. 2009

²¹ [Hhttp://www.info-pagina.com/link.php?http://www.scootmobiel.net](http://www.info-pagina.com/link.php?http://www.scootmobiel.net)

- Een rit op de openbare weg van een half uur, onder begeleiding van de rij-instructeur.
- Een evaluatiegesprek over de rit.

Aansluitend vindt de uitreiking van een ROV-Utrecht Certificaat plaats aan degenen die de cursus met goed gevolg hebben doorlopen.

Stichting Bevordering Verkeerseducatie (SBV) heeft in opdracht van het Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslan (ROF) de cursus Scootmobieltraining ontwikkeld.*

Het *Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROZ)* heeft het draaiboek 'Rijden met een scootmobiel' ontwikkeld. Het draaiboek is opvraagbaar voor Zeeuwse organisaties.*

Veilig Verkeer Nederland (landelijk steunpunt) heeft een opfriscursus voor haar afdelingen ontwikkeld (te vergelijken met de BROEM-rit voor oudere automobilisten). De basiscursus moet volgens Veilig Verkeer Nederland aangeboden worden door de gemeente of de scootmobielleverancier. De opfriscursus is bedoeld voor degenen die al een basis hebben, dus niet specifiek voor ouderen. Al zal dit in de praktijk vaak wel zo zijn. De VVN-cursus bestaat uit een handleiding voor de organisator (praktische zaken) en de volgende onderdelen: theorie (m.b.v. dvd), vaardigheidsoefeningen buiten het verkeer, ogen- en orentest, straatrit (dus in het verkeer), hand-out voor de deelnemers en bewijs van deelname.²²

*: de ontwikkelde materialen maken deel uit van de Toolkit Permanente Verkeerseducatie van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV).²³

f. Verdere ondersteuningsmogelijkheden voor de individuele scootmobielgebruiker respectievelijk de gemeente

Naast scootmobielcursussen waaraan mensen in groepsverband hun kennis en vaardigheden met de scootmobiel kunnen verbeteren zijn er materialen en mogelijkheden waar de individuele scootmobielgebruiker zijn voordeel mee kan doen.

Rijwijzer

De Scootmobielwegwijzer heeft de *RijWijzer* en een *sticker* ontwikkeld. Beide producten zijn bedoeld als onderdeel bij de toekenning van de scootmobiel en om zo het niet gebruik van de scootmobiel zoveel mogelijk tegen te gaan. De *RijWijzer* is een beknopte instructie voor het gebruik van scootmobielen in woongebouwen en op de openbare weg. In toegankelijk taalgebruik wordt ingegaan op hoe om te gaan met de scootmobiel in openbare gebouwen, woongebouwen en zorginstellingen. De reflecterende *sticker* is bedoeld voor op de achterkant van de zitting van een scootmobiel. De scootmobiel heeft aan de achterkant twee achterlichten die laag gemonteerd zijn. Hierdoor is de scootmobiel slecht zichtbaar. Door het plaatsen van de reflecterende sticker is de scootmobiel optimaal zichtbaar voor achteropkomend verkeer.²⁴ In het boek *RijWijzer met uw Scootmobiel* beschrijven de twee auteurs op heldere wijze de theorie van verkeersregels voor bestuurders van een scootmobiel of een gehandicaptenvoertuig met motor. Dit gebeurt op dusdanige wijze dat de uitgave ook voor personen die het Nederlands nog niet voldoende beheersen zeer toegankelijk is.²⁵

De *KBOH* (momenteel 'Vilans') heeft in samenwerking met de Irv²⁶, het Toetsingsinstrument Rijgeschiktheid Scootmobielen ontwikkeld. Niet alleen de technische beheersing van het voertuig wordt getest, maar ook het functioneren van zintuigen en het concentratievermogen.

²² Email Landelijk Bureau VVN d.d. 1 oktober 2009

²³ Rapport Toolkit PvE, 2006, KpVV, p. 162

²⁴ [Hwww.scootmobielwegwijzer.nl](http://www.scootmobielwegwijzer.nl)

²⁵ ([Hhttp://www.sdu.nl/catalogus/9789012120784H](http://www.sdu.nl/catalogus/9789012120784H))

²⁶ Kenniscentrum voor Revalidatie en Handicap

Gemeenten kunnen dit instrument toepassen bij de beoordeling of de scootmobiel veilig en verantwoord op pad kan.

Scootmobiel rijden

De *Stichting Bevordering Verkeerseducatie* heeft 'Scootmobiel rijden' ontwikkeld. Het boek geeft scootmobilisten tips voor de verkeersveiligheid. Ook bevat het verkeersregels die gebaseerd zijn op het Reglement verkeersregels verkeerstekens²⁷.

Scootmobielclubs

Er zijn circa twintig scootmobielclubs in Nederland.²⁸ De clubs richten zich veelal op het organiseren van tochten en bieden de leden een platform voor sociale contacten. Hoewel zij geen instructie aan scootmobielgebruikers aanbieden, is deelname aan scootmobieltochten wel degelijk een informele manier om de rijvaardigheid te verbeteren.²⁹

Verkeerstuinen en scootmobieloefenterreinen

Er zijn verschillende algemene verkeerstuinen/oefenterreinen waar mensen met een gehandicapten-/voertuig kunnen oefenen als enkele specifieke scootmobieloefenterreinen. Voorbeelden van verkeerstuinen/oefenterreinen zijn de verkeerstuin Bergen op Zoom en Lelystad; voorbeeld van een specifieke scootmobieloefenterrein is de 'Oefenbaan scootmobiels' in Deventer, waarvan de aanleg zeer recent is (23 september 09) is gestart op initiatief van de ANBO-afdeling Deventer.³⁰

Kien heeft aan de 12 scootmobielclubs, die aan het onderzoek scootmobieltrainingen deelnamen, de vraag voorgelegd of zij een rol voor zichzelf zien weggelegd om individuele scootmobielgebruikers te ondersteunen. Hieruit blijkt dat 9 van de 12 scootmobielclubs voor zichzelf een rol zien weggelegd om mensen te informeren en te enthousiasmeren voor cursussen en soms ook als medeorganisator.³¹ Zie verder ook onder 'Rol stakeholders'.

A. 1.4. Wat zijn de voor- en nadelen van een 'uniforme opzet van de basiscursus respectievelijk opfriscursus?'

Ruim 82% van de respondenten (gemeenten, leveranciers, scootmobielclubs, lokale afdelingen VVN en ROV's) vindt het een (heel) goed idee als er een uniforme opzet zou komen voor een basiscursus. Voordelen van een uniforme opzet basiscursus zijn volgens de respondenten: duidelijkheid en eenduidigheid, het feit dat iedereen de regels kent (en daardoor verhoging van veiligheid), waarborgen van kwaliteit, kostenbeheersing en gemak door schaalvergroting en volledigheid. Nadelen die genoemd worden zijn: minder ruimte voor maatwerk, zowel wat betreft afstemming op het individu als op de lokale situatie. Een klein percentage respondenten vreest ongewenste bemoeizucht en enkele denken dat een uniforme opzet het gebruik van de scootmobiel zal ontmoedigen. Voor een uniforme opzet van de opfriscursus ligt het percentage positieve respondenten iets lager, maar nog altijd op 70%. De genoemde voordelen en nadelen zijn dezelfde als bij de uniforme opzet basiscursus.³²

²⁷ 'Scootmobiel rijden', Stichting Bevordering Verkeerseducatie, ISBN nummer 978-90-79488-85-8

²⁸ <http://www.scootmobielinfo.nl/scootmobielclubs/H>

²⁹ Zie ook www.scootmobieltochten.nl/H en www.scootmobielinfo.nl/scootmobielclubs.nl/H met informatie over scootmobieltochten per provincie.

³⁰ 'Aanleg oefenbaan scootmobiels gestart'; Deventer Regio Stentor 24 sept. 2009;

<http://www.destentor.nl/regio/deventer/55299/Aanleg-oefenbaanH>

³¹ Rapport 'Onderzoek Kwetsbare verkeersdeelnemers B. (scootmobieltrainingen) p. 63, Kien dec. 2009

³² Rapport 'Onderzoek Kwetsbare verkeersdeelnemers B. (scootmobieltrainingen) p. 7, Kien dec. 2009

=> *aanbevelingen BVM*

Ontwikkeling uniforme opzet basiscursus en opfriscursus scootmobiel

- Er wordt een uniforme opzet basiscursus en een uniforme opzet opfriscursus opgezet met in beide gevallen de mogelijkheid van aanvullend maatwerk voor de lokale situatie en de individuele deelnemers. Bij de uniforme opzetten wordt ook advies bijgevoegd over het aantrekkelijk en laagdrempelig maken van de cursussen. Daarbij wordt optimaal aangesloten bij reeds ontwikkelde materialen. Zowel voor het aanbieden van de basiscursus als opfriscursus scootmobiel wordt een pool van getrainde instructeurs opgezet.

Verantwoordelijkheid gemeenten met betrekking tot aanbieden basiscursus

- Gemeenten en leveranciers worden gewezen op hun verantwoordelijkheid om bij verstrekking van het gehandicaptenvoertuig een basiscursus aan te bieden en bij voorkeur de uniforme opzet basiscursus te gebruiken. In dit verband dient uniforme opzet basiscursus onder hun aandacht te worden gebracht (indien gereed). De uniforme opzet basiscursus en uniforme opfriscursus wordt in dit verband optimaal toegankelijk gemaakt voor aanbieders van de cursussen, door onder meer VNG, KPvV en Blijf Veilig Mobiel. Vervolgens wordt onderzoek gedaan tussen gemeenten die wel respectievelijk geen scootmobielcursus aanbieden, waarin ongevalcijfers scootmobiel en klanttevredenheid scootmobielgebruikers parameters vormen (benchmarking). De afnemer van scootmobielen wordt bewust gemaakt van zijn belang en gestimuleerd om instructie te eisen bij aflevering van de scootmobiel. Bij de uniforme opzet van zowel basiscursus als opfriscursus wordt ook advies bijgevoegd over het aantrekkelijk en laagdrempelig maken van de cursus met aandacht voor randvoorwaarden als catering, (minimale) kosten, positieve insteek, gezellige aankleding en een bewijs van deelname.

[De uitvoering van deze aanbevelingen valt niet binnen het lopende programma van BVM, met uitzondering van bekendmaking van de uniforme opzet basiscursus en uniforme opzet opfriscursus door de BVM organisaties bij hun achterban.]

A. 2. Verleiden tot gebruik van scootmobielcursus

A. 2.1. Vergroten van de laagdrempeligheid, toegankelijkheid en awareness van (potentiële) gebruikers van scootmobielen

Volgens de respondenten van onderzoek naar het aanbod van scootmobieltrainingen door Kien kan deelname aan de *basiscursus* vooral worden gestimuleerd door het verplicht stellen, maar voor de *opfriscursus* vindt men dat een minder goed idee. Om mensen te verleiden aan een (basis- of opfris-)scootmobielcursus deel te nemen, worden de volgende middelen genoemd:

- Het wegnemen van financiële drempels (gratis deelname).
- Wegnemen van fysieke drempels (goed bereikbare locatie).
- Bij basiscursus: afsluiting van de cursus met een test, waarna een diploma of certificaat kan worden gehaald of bewijs van deelname aan de cursus (zonder test).
- Goede catering.
- Bieden van gezelligheid\positieve insteek in plaats van uit te gaan van slecht verkeersgedrag.³³

Ouderen kunnen aan informatie over het bestaan van een scootmobielcursus komen door:

- Informatie in krant (lokale kranten, zoals huis aan huisbladen), tv, brief en folder.
- Duidelijk aan te geven wat senioren kunnen verwachten en eventuele incentives aanbieden. Gezien de belangstelling voor verkeersregels zou hier meer de nadruk op kunnen worden gelegd. Bijvoorbeeld door een verkeersquiz (de Blijf Veilig Mobielquiz, noot redactie) te organiseren en iedereen een boekje mee te geven met de belangrijkste aanpassingen in het verkeer.³⁴
- Het bestaande aanbod van scootmobieltrainingen beter bekend maken via de kanalen van de landelijke belangenorganisaties (met name de organisaties die deelnemen aan het programma Blijf Veilig Mobiel, te weten ANBO, ANWB, Fietsersbond, PCOB, Unie KBO, Veilig Verkeer Nederland, Viziris en Werkgroep SeniOoren).³⁵

³³ 'Onderzoek Kwetsbare verkeersdeelnemers B. (scootmobieltrainingen) p. 9 en 61, Kien dec. 2009

³⁴ 'Monitor Mobiliteitsevenementen, samenvatting resultaten', Kien dec. 2009

³⁵ Aanbeveling Kerngroep BVM

A.3. Rol stakeholders

Uit onderzoek door Kien alsmede overleg binnen de Kerngroep BVM blijkt dat de volgende rollen kunnen worden onderscheiden³⁶:

- Gemeenten en leveranciers: verantwoordelijk voor aanbieden basiscursus bij verstrekking van de scootmobiel, bij voorkeur met gebruikmaking van een op te zetten uniforme opzet basiscursus.
- Scootmobielclubs: scootmobielgebruikers informeren en enthousiasmeren om deel te nemen aan een opfriscursus.
- ROV's: financiering van cursussen scootmobiel, BROEM, en inhoudelijke advisering. Op regionale schaal bekend maken van het aanbod.
- Ouderenbonden landelijk: informeren achterban over het belang van volgen scootmobieltrainingen (zowel bij verstrekking als naderhand).
- Lokale afdelingen ouderenbonden: voor zover mogelijk hun achterban informeren over Scootmobieldagen en mobiliteitsbeurzen en zo mogelijk deelname aan lokale samenwerkingsverbanden.
- VVN landelijk: deelname aan de begeleidingscommissies van een uniforme opzet basiscursus respectievelijk opfriscursus.
- Lokale afdelingen VVN: voor zover mogelijk initiatief nemen in samenwerkingsverbanden met andere belangenorganisaties ten aanzien van organisatie scootmobieldagen.

=> *aanbeveling BVM*

De verschillende stakeholders nemen de bovengenoemde verantwoordelijkheid op zich.

[De uitvoering van deze aanbevelingen past binnen de reguliere taken van de onderscheiden organisaties en wat de landelijke belangenorganisaties betreft binnen het programma Blijf Veilig Mobiel.]

³⁶ Onderzoek Kwetsbare verkeersdeelnemers B. (scootmobieltrainingen) p. 9 en 61, Kien dec. 2009

B.1. Aanbod mobiliteits-/rijvaardigheidscentra en - trainingen

B. 1.1. Overzicht 'rijvaardigheidscentra/mobiliteitscentra' inclusief ervaringen

a. Nederland

De begrippen 'Mobiliteitscentrum en rijvaardigheidscentrum'.

Het begrip 'Rijvaardigheidscentrum' wordt in de regel gebruikt door centra die rijopleidingen auto en motor verzorgen. In meerdere gevallen wordt de term 'Antislip en rijvaardigheidscentrum' gebruikt en in enkele gevallen 'Rijvaardigheidscentrum/Verkeerseducatiecentrum'. Uit de gevonden websites blijkt niet dat meer wordt aangeboden dan rijles en antisliples.

Het begrip 'Mobiliteitscentrum' wordt in Nederland in het algemeen gebruikt voor centra, waar de (loopbaan)mobiliteit van werknemers wordt bevorderd. Daarnaast zijn er verschillende autodealers die zich als 'mobilitycentre' presenteren, zoals Volvo en Citroën. De websites van de betreffende dealers wekken de indruk dat het aanbod slechts verkoop en verhuur van auto's betreft en geen vorm van instructie, begeleiding of advies aan automobilisten (laat staan oudere automobilisten).

Wel komt het begrip 'mobilitateitswinkel' in de richting van een organisatie of centrum 'waar op enigerlei wijze aan individuele (oudere) gebruikers van een (gehandicapten-/voertuig informatie, advies en/of ondersteuning wordt geboden die betrekking heeft op hun mobiliteit'.³⁷

In Nederland kan de volgende ontwikkeling worden geschetst rond 'mobilitateitswinkels'. Begin 2000 pleitte de Raad voor Verkeer en Waterstaat voor de oprichting van regionale mobiliteitsbureaus naar Duits en Scandinavisch voorbeeld. Dit paste uitstekend in het toenmalige NVVP beleid van marktwerking, decentralisering, virtuele mobiliteit en de overheid als regisseur.

Mobiliteitswinkel Meerhoven³⁸

In 2001 is een mobiliteitswinkel geopend in het Informatiecentrum in de nieuwbouwwijk Meerhoven (Eindhoven) met als doel: positieve milieueffecten door terugdringing van het aantal vermijdbare autokilometers. Doel van de mobiliteitswinkel was te komen tot een concreet, gedragen en samenhangend pakket van projecten, producten, diensten en activiteiten op het gebied van bewonersgericht mobiliteitsmanagement, teneinde een bijdrage te leveren aan het beheersbaar houden van de automobilitateit voor meerdere motieven in en naar Meerhoven. Reden om de mobiliteitswinkel in Meerhoven te starten was het feit dat Meerhoven een nieuwe (Vinex) wijk was waar vanaf de eerste bewoning het autoverkeer in de spits vastliep en het geplande hoogwaardige openbaar vervoer pas in 2003 gerealiseerd zou worden. Verwacht werd dat de nieuwe bewoners nog geen mobiliteitspatroon hadden en open zouden staan voor alternatieve vormen van vervoer.

³⁷ Definitie uit Projectvoorstel 'Onderzoek Kwetsbare verkeersdeelnemers' aug. 2009

³⁸ '(Op) weg met de mobiliteitswinkel, Workshop European Conference on Mobility Management, 15-17 May 2002, Gent; [Hhttp://www.epomm.org/ecommm2002/presentations/Workshops/mobility_center_managemer/Spape.pdf](http://www.epomm.org/ecommm2002/presentations/Workshops/mobility_center_managemer/Spape.pdf)

Aanbod:

- Huur van groene duurzame voertuigen.
- Parkeerkaarten voor parkeergarage.
- Huur of aanschaf met korting van fiets en fietskar.
- Deelname aan carpoolservice.
- Huur skelter en skelteraanhanger (voor kinderen).
- Aanschaf openbaar vervoerbewijzen.
- Advies over hoe snel en comfortabel van A naar B te reizen met openbaar vervoer, huurauto of anders.

In het aanbod was niet voorzien in individueel advies aan en ondersteuning van mensen met een fiets, scootmobiel, etc.

De Mobiliteitswinkel is volgens het rapport '(Op) weg met de mobiliteitswinkel' geïnspireerd op mobiliteitscentra in Duitsland (Münster, Hamelen, Wuppertal, provincie Schleswig-Holstein) Noorwegen (Oslo), Zweden (Kerteminde en Goteborg) en Frankrijk (Strasbourg). Via internet is echter slechts beperkte informatie gevonden over – enigszins- vergelijkbare initiatieven in deze steden.

Huidige stand van zaken

De mobiliteitswinkel in Meerhoven is de eerste mobiliteitswinkel geweest. De mobiliteitswinkel is in 2004 opgeheven ten gevolge van stopzetting van subsidie door de gemeente en de provincie. Rijkswaterstaat, die de organisatie van een aparte mobiliteitspas (de 'pionierskaart') financierde, heeft vervolgens ook haar bijdrage beëindigd.³⁹ De conclusie van adviesbureau SOAB is dat 'alle onderdelen van de mobiliteitswinkel een beetje werkten', het geheel echter niet voldoende. Alleen het autodelen (carpoolen) werkte goed en leidde er inderdaad toe dat een twintigtal huishoudens geen tweede auto nam.⁴⁰

Mobiliteitswinkel Leidsche Rijn

Ook in Leidsche Rijn is er een mobiliteitswinkel geweest, die na de mobiliteitswinkel Meerhoven is opgericht. Het verschil met Meerhoven was dat de nadruk lag op het motiveren van mensen om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Ook deze mobiliteitswinkel is enkele jaren geleden opgeheven. De oorzaak lag onder meer in het feit dat er bij de OV organisaties te weinig draagvlak voor de winkel was en niet alle partijen het afrekeningsstelsel van de mobiliteitspas ondersteunden.⁴¹

Overige eerstelijns organisaties met aanbod van advies en ondersteuning op het gebied van mobiliteit van senioren

Gezondheidscentra

Verspreid over heel Nederland zijn er gezondheidscentra met multidisciplinaire paramedische teams waar (oudere) inwoners terecht kunnen voor allerlei aspecten op het gebied van hun gezondheid (aantal onbekend). Uit een screening van een aantal websites van gezondheidscentra blijkt dat bij sommige gezondheidscentra een ergotherapeut werkzaam is die ook aandacht heeft voor mobiliteit binnenshuis en buitenshuis.

³⁹ Telefonische informatie Informatiecentrum Meerwijk d.d. 22 sept. 2009

⁴⁰ Telefonische informatie van adviesbureau SOAB d.d. 1 oktober 2009

⁴¹ Telefonische informatie van adviesbureau SOAB d.d. 1 oktober 2009

Enkele voorbeelden:

Gezondheidscentrum Rollepaal, Dedemsvaart: ergotherapeut helpt om activiteiten voor mobiliteit binnens- en buitenshuis beter uit te voeren;

Caron den Arend, Hoeven: ergotherapeut biedt rolstoeltraining;

Gezondheidscentrum De Wiel, Schoonrewoerd: biedt consultaanvragen betreffende (mobiliteits)problemen thuis of in het verzorgingshuis.

Consultatiebureaus voor ouderen (CbO's)

Er zijn inmiddels meer dan 60 Consultatiebureaus voor ouderen, verspreid over Nederland met een aantal in elke provincie. Het CbO heeft geen eenzijdige medische focus en is niet gericht op één aandoening of beperking (zoals preventieve interventies gericht op diabetes of valrisico), maar is vooral gericht op de mogelijkheden van mensen, beschikbaarheid van hulpbronnen (inkomen, sociaal netwerk, mantelzorg, zelfzorgvermogen en mobiliteit) en eigen verantwoordelijkheid nemen. Overigens is er een veelvoud van organisaties die al dan niet als CbO individuele gezondheids-/leefstijladviezen aan ouderen verstrekken.

Een CbO richt zicht op 5 groepen van risicofactoren:

- Leefstijl: bijvoorbeeld voeding/vocht, overgewicht (BMI) en beweging.
- Fysiek functioneren: bijvoorbeeld chronische ziekten, hoge bloeddruk, bloedsuikerspiegel, cholesterol, valrisico, visus, gehoor, medicijngebruik, diabetes en mobiliteit.
- Psychisch functioneren: bijvoorbeeld vergeetachtigheid, dementie, depressie, stemmingsklachten en verslaving.
- Sociaal functioneren: bijvoorbeeld klein sociaal netwerk, mantelzorgproblemen en lage sociaal economische status.
- Spiritueel functioneren: bijvoorbeeld zingevingproblemen.'

De Consultatiebureaus bieden in het algemeen een combinatie van testen aan: ogentest, gehoortest, gewichtstest, longfunctiemeting, meting bloedsuikergehalte en soms een depressietest. Bij enkele consultatiebureaus wordt specifiek als een van de doelstellingen genoemd: 'behouden en verbeteren van de mobiliteit en zelfredzaamheid van ouderen'.⁴²

Bij de CbO's zijn verschillende lokale organisaties betrokken bij de opzet en de uitvoering, zoals lokale Thuiszorgorganisatie,- ouderenorganisatie,- woonzorgcentrum, Stichting Welzijn Ouderen, gemeente en wijkcentra. Veel CbO's zijn ondergebracht bij een lokale Thuiszorgorganisatie. Vanuit de CbO (bij uitstek een eerstelijnsvoorziening voor ouderen) vindt verwijzing plaats naar hulpverleners en organisaties als huisarts, opticien, diëtist, etc.⁴³

Het Landelijk Platform Consultatiebureaus voor Ouderen (LPCO) heeft in april 2008 samen met het Vilans Kenniscentrum Ouderen het document 'Visie op het consultatiebureau voor ouderen' uitgebracht met handvatten voor alle partijen die op lokaal of regionaal niveau werken aan de preventie en de consultatiefunctie voor ouderen. In deze Visie stelt het Platform dat CbO's tenminste moet kijken naar een aantal met name genoemde beschermende en risicofactoren, waaronder mobiliteit (als één van de beschermende factoren).

⁴² <http://www.vilans.nl/smartsite.dws?id=115907>

⁴³ Volgens een analyse van 15 CbO's door het NIZW (voorganger van Vilans); 'Het Consultatiebureau voor ouderen', dec. 2005.

b. Buitenland

VS

Er zijn diverse centra die als doel hebben – met name – de oudere automobilist aan het verkeer te laten deelnemen dan wel nieuw perspectief te bieden.

Onder meer in Detroit (Michigan), Cleveland (Ohio), Bethesda (Maryland), Hershey (Pennsylvania) en Florida (zie voorbeeld hierna).⁴⁴

Florida

The National Older Driver Research and Training Center heeft als doel ouderen te helpen om hun rijgeschiktheid/rijvaardigheid ('ability') zo lang mogelijk te behouden en voor hen die niet langer kunnen rijden bevredigende alternatieven te ontwikkelen. Het Center biedt – naast onderzoek – voor oudere automobilisten een uitgebreid serviceprogramma ('Independence Drive') met:

- 'Assessments'.
- 'Remedial strategies to ensure safe driving'.
- En voor hen die niet langer kunnen rijden: 'counselling in approaches to maintaining active community mobility'.

Bij het serviceprogramma wordt een multidisciplinair team ingezet (bezigheidstherapeuten, ergotherapeuten, artsen, cognitief psychologen, computerdeskundigen, etc.).

Zweden

Freight Cooperation in Lundby, Lundby Mobility center

Coöperatie van bedrijven met als doel het ontwikkelen van meer duurzame transportpatronen door betere transportplanning van zowel vervoer werknemers als personen. De coöperatie heeft tussen 2001 en 2006 gefunctioneerd, maar is opgeheven vanwege te geringe draagvlak en deelname door bedrijven.

Noorwegen

Trafikanten, Oslo

Mobiliteitscentrum in Oslo met als doel om het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren.

Groot Brittanië

Mobility centres die aangesloten zijn bij 'the Forum of Mobility Centres'

Onderstaande Engelse tekst is het meest verhelderend over doel en aanbod van mobility centers die zijn aangesloten bij 'The Forum of Mobility Centers'.

'What is the Forum of Mobility Centres?'

A network of 17 independent organisations covering England, Scotland, Wales and Northern Ireland, who offer professional, high quality information, advice and assessment to individuals who have a medical condition or are recovering from an accident or injury which may affect their ability to drive, access or egress a motor vehicle. You can attend whichever centre is the most convenient for you. All Centres offer advice and assessment to people who wish to begin, or return to driving following an illness, injury or accident. They also offer advice with regard to getting in and out of a vehicle and with regard to loading and transporting a wheelchair or a scooter in a motor vehicle. Some Centre's also offer assessment and advice with regard to wheelchair or scooter selection. Generally, advice is confined to cars rather than motorcycles or heavy goods vehicles. Although independent, the Centres are recognised by other mobility organisations including Motability and the Driver and Vehicle Licensing Agency (DVLA).

⁴⁴ 'Driver Rehabilitation and community mobility' by J.M. Pellerito, jr., S.Louis 2006, ISSN nr. 0-323-02937-X

Who do we offer advice and assessment to?

- Older people; - People with a medical condition that impacts upon their ability to make appropriate decisions with regard to safe driving; - People with a disability who think they may need special modifications to a motor vehicle in order to be able to control it safely
Carers who need to transport individuals with restricted mobility in a motor vehicle

What do we offer?

Assessment and advice: on adaptations to overcome physical problems with vehicle control with regard to your ability to drive safely; on wheelchair and scooter loading and transportation; on wheelchair selection (some centres); regarding passenger / driver access to vehicles; on motorcycles or heavy goods vehicles (some centres)

Er zijn 17 mobility centers die zijn aangesloten bij het Forum, w.o. Birmingham, Southampton en Cardiff.

'Mobility aids centers' die aangesloten zijn bij de BHTA

Hier kunnen mensen met een functiebeperking producten voor binnenshuis (liften etc.) en buitenshuis (b.v. rolstoel) aanschaffen en laten repareren. Alle (vermoedelijk) op commerciële basis. De Mobility Aids Centers zijn aangesloten bij de BHTA, een brancheorganisatie in de gezondheidszorgindustrie.⁴⁵ Voorbeeld: *'The Mobility Aids Centre' in Cambridge.*

'Mobility centers/ mobility shops' die aangesloten zijn bij de Mobility Matters Network

Verschillende centra en winkels, die producten voor mobiliteit binnenshuis en buitenshuis verkopen en verhuren en advies over mobiliteit geven. Vermoedelijk vergelijkbaar met Thuiszorgwinkels in Nederland.

Overige 'mobility centers' en 'mobilityshops'

Tot slot zijn er talloze mobility centers en – shops die producten aanbieden voor mobiliteit binnenshuis en buitenshuis die kennelijk niet zijn aangesloten bij een van bovengenoemde brancheorganisaties/koepels. Vermoedelijk zijn dit commerciële mobiliteitswinkels die met name gericht zijn op verkoop en verhuur van diverse mobiliteitsproducten.

België

Mobiliteitswinkel Slimweg Antwerpen

'Op maandag 17 maart 2008 opende de eerste mobiliteitswinkel Slimweg de deuren in de provincie Antwerpen. Zowel bedrijven als particulieren kunnen bij Slimweg terecht voor informatie en advies over woon-werkverplaatsingen in Vlaanderen. Slimweg legt daarbij de nadruk op duurzame vervoermiddelen: lopen, fietsen, openbaar vervoer, autodelen en carpoolen. Daarvoor werd de informatie van alle aanbieders van duurzame mobiliteit gebundeld onder één dak: Autopia, cambio autodelen, De Lijn, FBAA (Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers en van Reisorganisatoren), Fietsersbond, NMBS, Taxifederatie, Taxistop en Voetgangersbeweging. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde zorgde voor opleiding van de loketbedienden. Slimweg is een initiatief van de Vlaamse overheid, de Vlaamse provincies en De Lijn. Tegen eind 2009 zal elke Vlaamse provincie een mobiliteitspunt hebben. Gent, Leuven en Hasselt liggen al vast, in West-Vlaanderen wordt nog een locatie gezocht. Zowel particulieren als bedrijven kunnen terecht bij Slimweg. Particulieren vinden informatie en advies op de website of in de Slimwegwinkel'.⁴⁶

⁴⁵ <http://www.themobilityaidscentre.co.uk>

⁴⁶ info uit <http://www.mobielvlaanderen.be/persberichten/artikel.php?id=299H>; <http://www.amuseevous.be>

B.1.2. Aanbod rijvaardigheidstrainingen voor oudere automobilisten

Via contacten met landelijke organisaties als ANWB, Veilig Verkeer Nederland, internet en De TelefoonGids is het volgende aanbod getraceerd met betrekking tot rijvaardigheidstrainingen voor oudere automobilisten. Niet altijd is uit de betreffende informatie duidelijk of het om een rijopleiding/begeleiding in groeps- of individueel verband gaat. Waar het wel duidelijk is, is het aangegeven. Als eerste worden de BROEMritten⁴⁷ genoemd. NB: bij het aanbod van enkele rij scholen c.q. afdelingen van VVN en ROV's is het niet duidelijk of het aanbod in feite een BROEMrit is of niet en zo nee, waarin deze zich van een BROEMrit onderscheidt.

BROEMritten

Een BROEMrit is een eendaags programma voor oudere automobilisten waar zij hun rijvaardigheid kunnen oefenen, ogen en oren kunnen testen en hun kennis van verkeersregels kunnen opfrissen. Een BROEMrit vindt in groepsverband plaats.

BROEM is ruim vijftien jaar geleden opgezet door Veilig Verkeer Nederland, ANWB en BOVAG. Daarbij is de taakverdeling als volgt: de ANWB zorgt voor het materiaal, de BOVAG levert gecertificeerde instructeurs en een plaatselijke afdeling van VVN organiseert de BROEMrit, veelal samen met andere lokale organisaties of afdelingen. In een twaalfstal instituten – zoals bijvoorbeeld de Verkeersacademie in Nieuwegein - verspreid over het hele land worden gegadigden opgeleid tot gecertificeerd instructeur, waaronder ook instructeurs die worden ingezet bij de BROEM-cursussen/-dagen in het land. Blijkens incidentele berichtgeving op internet is het mogelijk dat gemeenten subsidie verstrekken voor het organiseren van BROEM-ritten.⁴⁸

BROEMritten worden georganiseerd door:

Locale afdelingen VVN

Er bestaat volgens Veilig Verkeer Nederland nog geen volledig overzicht van alle BROEM-cursussen in geheel Nederland. Volgens de VVN-woordvoerder komt dit doordat het niet altijd een plaatselijke VVN-afdeling is die de cursus organiseert. Zodoende heeft VVN er 'nog geen grip op'.⁴⁹

Gemeenten

Onder meer Dalfsen, Dongen, Katwijk, Helmond, Sopmeren en Terneuzen.

Verkeerseducatiecentra

Het Verkeers- Educatie Centrum Den Helder
Bureau Verkeerseducatie

Rol ROV's

Verschillende ROV's (en Verkeers- en Vervoersberaden) gelden als opdrachtgever dan wel promotor van BROEMritten, zoals ROV Zuid Holland, ROVO (Overijssel), ROVZ (ROV Zeeland), VVB Drenthe en Verkeersveiligheid Brabant.

⁴⁷ 'BROEM' staat voor 'Breed Overleg Ouderen en Mobiliteit'

⁴⁸ Zo citeert de site nl.newspeg.com het dagblad De Stentor van 32-12-2008 waarin wordt bericht dat de gemeente Nijkerk een subsidie van Euro 5.283,33 verstrekt aan de afdeling Nijkerk en Hoevelaken van Veilig Verkeer Nederland voor het organiseren van BROEM-ritten.

⁴⁹ Tel. contact met landelijk bureau VVN sept. 2009

Andere groepstrainingen (vergelijkbaar met BROEMritten)

Rijschool MATHU (Nieuwegein en IJsselstein)

Rijlessen voor ouderen in samenwerking met Veilig Verkeer Nederland, VVCR en CBR.

Kosten geheel voor rekening van de deelnemer.

Stichting Bevordering Verkeerseducatie (SBV) Drachten, in opdracht van het Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslan (ROF).

Rijvaardigheidsdag voor senioren*

bestaande uit drie onderdelen van telkens een uur:

- Een rijvaardigheidstest.
- De verkeerstheorie.
- Een activiteitencircuit (optioneel).

Bijtanken en Oppoetsen

Deze cursus is bedoeld voor alle personen die al dan niet in het bezit zijn van een rijbewijs voor personenauto's en heeft als leerdoelen: actuele kennis van verkeersregels, verkeersborden en juiste toepassing en inzicht in risico's die een rol spelen bij de keuze en de planning van verkeersdeelname.

*: Zowel de Rijvaardigheidsdag als de cursus Bijtanken en oppoetsen maken deel uit van de Toolkit Permanente VerkeersEducatie van het KpVV.

ROV Utrecht

De cursus 'Veilig rijden 60plus' voor ouderen om hun kennis en rijvaardigheid te verbeteren.

De cursus bestaat uit drie onderdelen:

1. Voorlichting over verkeersregels en verkeerstekens.
2. Een workshop over verkeersinzicht incl. een test van de ogen en van de reactiesnelheid.
3. Een praktijkproef in de eigen auto.

Overige rijvaardigheidstrainingen al dan niet voor kwetsbare personen

ANWB

Rijzekerheidstraining

De rijzekerheidstraining begint met een intake van 10 minuten om de individuele wensen en onzekerheden te achterhalen. De training zelf duurt 4 uur. Het eerste deel bestaat uit een collectieve 1,5 uur durende theoriesessie, waarbij wordt ingegaan op de problematiek die ouderen ondervinden tijdens het rijden. Vervolgens wordt de groep opgesplitst en krijgt een deel nog verkeersinzicht (+- ½ uur) en vervolgens de workshop autotechniek (+- ¾ uur). De andere helft van de groep gaat de praktijkrit doen. Na 75 minuten wordt gewisseld. Vervolgens wordt de training collectief afgesloten. Tijdens de afsluiting wordt er aandacht besteed aan de beste tips die de deelnemers gekregen hebben en wordt er toelichting gegeven op de naslagmaterialen die ze aangeboden krijgen. Er is in de training voldoende ruimte voor het uitwisselen van ervaringen. De training wordt gegeven in een groep van minimaal 6 en maximaal 10 deelnemers.

Beoordelingsrit

De beoordelingsrit duurt een uur en is bedoeld voor mensen om te kijken hoe ze ervoor staan: dus wat hun sterke en minder sterke punten zijn. Dit zijn veelal mensen die willen weten hoe goed ze nog kunnen rijden en dit kunnen verbeteren. Het is dus eigenlijk een soort van 'examen' maar dan gewoon met een rij-instructeur.

ANWB test en trainingscentrum

Theorie en praktijktrainingen voor automobilisten (niet specifiek voor oudere automobilisten).
Rijstijltrainingen voor automobilisten in vier modules die afzonderlijk gevolgd kunnen worden:

- Rijstijlanalyse: individueel.
- Theoriemodule: in groepsverband voor max. 21 personen.
- Rijstijlinstructie: voor 3 personen of individueel.
- Rijstijlevaluatie: voor 3 personen en individueel.

Kosten geheel voor rekening van deelnemer

BOVAG⁵⁰

Er zijn 300 rij scholen bij de BOVAG aangesloten. Van deze zijn er ca. 250 gespecialiseerd in het overwinnen van faal-/rij angst.⁵¹

B&S Autoaanpassingen en Revalidatietechniek: autorijschool voor gehandicapten 'Onbeperkt in beweging'

Individuele rijles aan leerlingen met een lichamelijke beperking. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een specifiek voor dit doel omgebouwde VW T5 lesauto met aanpassingen.

Uit onderzoek door Kien blijkt dat van de 25 bereikte rij scholen de meeste rij scholen rijvaardigheidstrainingen aanbieden aan 65-plus automobilisten. Daarnaast biedt 24% cursussen aan voor brommobielgebruikers en 8% (2 rij scholen) voor scootmobielgebruikers. Bijna 40% van de benaderde rij scholen bieden rijvaardigheidstrainingen aan voor andere speciale doelgroepen dan 65-plussers. Het gaat in die gevallen meestal om een aanbod voor mensen met faalangst.⁵²

NB: ook hier geldt hetgeen ook opgemerkt is onder A.3.: van de 75 door Kien benaderde rij scholen hebben er 25 (33%) uiteindelijk meegedaan aan het onderzoek. De kans is niet ondenkbaar dat die rij scholen aan het onderzoek hebben meegedaan die een aanbod van rijvaardigheidstrainingen hebben voor oudere mensen en/of specifieke doelgroepen.

⁵⁰ BOVAG is een brancheorganisatie van ruim 11.000 ondernemers die zich met mobiliteit bezighouden. Bedrijven die zich hebben gespecialiseerd in personenauto's, bedrijfsauto's en trucks, tweewielers, caravans, aanhangwagens, motorenrevisie, autoverhuur, autowassen, verkeersopleidingen en tankstations kunnen lid worden. BOVAG dient voor deze bedrijven als platform, nieuws-, voorlichtings- en informatiecentrum. BOVAG lobbyt, adviseert en organiseert kwaliteitszorg.

⁵¹ Een lijst van de betreffende rij scholen is beschikbaar bij de BOVAG.

⁵² Rapport 'Onderzoek kwetsbare verkeersdeelnemers (senioren) p. 1 en 11, Kien, dec. 2009

B. 1.3. Aanbod van rijvaardigheidstrainingen voor ouderen m.b.t. overige vervoersmodaliteiten

(voor aanbod rijvaardigheidstrainingen scootmobiel zie A.)

Aanbod rijvaardigheidstraining voor (oudere) fietsers

In het hele land worden Fietsinformatiedagen voor senioren georganiseerd, ook wel 'Veilig en gezond op de fiets' genoemd (zie hieronder). Dit is een eendaagse bijeenkomst, waarbij zowel theoretische kennis als praktijkkennis wordt opgefrist. Deze dagen worden georganiseerd door de Fietsersbond. De Fietsersbond heeft in haar Fietsschool fietsdocenten opgeleid die door het hele land inzetbaar zijn als docent voor het verzorgen van deze dagen. In de provincies Utrecht, Noord-Holland, Flevoland en Noord-Brabant verzorgt de Fietsersbond met ondersteuning van betreffende provincie deze Fietsinformatiedagen. Daarnaast zijn er incidentele afdelingen van VVN en lokale welzijnsinstellingen die een fietstraining/fietsdag aanbieden.⁵³

Ondersteunend materiaal

De *Fietsersbond* heeft voor de Fietsinfodagen het concept 'Veilig en gezond op de fiets' ontworpen.

Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROZ) heeft het draaiboek 'Fiets Veilig en fit' ontwikkeld.⁵⁴ Het draaiboek is onderdeel van de Toolkit Permanente VerkeersEducatie van het KpVV.

Aanbod rijvaardigheidstrainingen voor mensen met een brommobiel

Bedacht dient te worden dat het huidige aanbod van rijvaardigheidstrainingen voor gebruikers van een brommobiel zeer sterk in beweging is door de wijziging in wettelijke eisen die aan brommobielgebruikers worden gesteld. Tot 1 oktober 2009 kreeg iedereen die al een bromfietscertificaat heeft de kans om deze bij de gemeente om te ruilen voor het nieuwe brommerrijbewijs. Doet iemand dat niet op tijd, dan zal diegene opnieuw theoretisch examen moeten doen! Op 1 maart 2010 is het praktijkexamen voor brommobielgebruikers ingevoerd. De verwachting is dat de 'markt' van brommobielleveranciers daarop zal inspelen en haar aanbod aan training en instructie voor brommobielgebruikers zal uitbreiden. Het onderstaande aanbod dat via Internet is getraceerd is daardoor bij uitstek een momentopname.

Met behulp van de 'brommobiel-dealers.startpagina.nl' zijn over geheel Nederland 117 dealers van brommobielen te vinden, gerangschikt per provincie. Contact met 4 grote brommobielleveranciers verspreid over Nederland levert het volgende beeld op:

Waaijberg (Veenendaal, Amsterdam en Den Haag)

Uitgebreide rijbegeleiding bij aankoop van een brommobiel. Eerst wordt uitgelegd hoe voertuig en bediening werken, daarna wordt nog een uitgebreide rijbegeleiding gedaan.

Indien de mobiliteitsadviseurs inschatten dat er meer rijbegeleiding gevolgd moet worden, schakelt Waaijberg een plaatselijke BOVAG-rijsschool in, gespecialiseerd in het geven van rijlessen in 45km voertuigen. Bij aankoop van een nieuw 45km voertuig krijgt de koper, naast een uitgebreide rijbegeleiding door Waaijberg, altijd gratis een rijopleiding van 2 bezoeken. Na het deelnemen aan deze rijlessen ontvangt de koper van de erkende rijsschool een certificaat. Dit certificaat is nodig bij het WA-Casco verzekeren van een brommobiel.

⁵³ Email Fietsersbond d.d. 1 oktober 2009

⁵⁴ Zie Hwww.rovz.nlH

Firma BebrO BV (Hoevelaken)

Geheel vrijblijvende instructie van een in brommobielen gespecialiseerde BOVAG-instructeur. De koper wordt op de hoogte gebracht van de actuele verkeersregels en krijgt vertrouwen in het rijden in een brommobiel. Een op brommobielen gespecialiseerde BOVAG-instructeur geeft, in de eigen brommobiel, vanuit de eigen vertrouwde thuisomgeving twee maal twee uur een uitvoerige instructie, waarbij de theorie al rijdende wordt bijgebracht. De koper hoeft geen eindproef of examen af te leggen en ontvangt gratis een uitvoerig instructieboekje.

Crutzen Auto's Beek (Limburg)

Standaard rijinstructie van 2 dagdelen bij de aanschaf van een nieuwe brommobiel. Volgens een woordvoerder van deze Ligier-dealer zou deze gratis instructie, gratis moeten zijn bij alle dealers van dit merk.

Minicar Centre Ureterp (Friesland)

3 rijlessen bij aanschaf van nieuwe én gebruikte brommobielen van alle bestaande (9!) merken.

Ondersteunend materiaal voor rijvaardigheidstrainingen brommobielgebruikers

Het cursusmateriaal dat door de Werkgroep Ouderen, Gehandicapten en Verkeer Veghel voor scootmobielgebruikers is ontwikkeld is ook toepasbaar voor gebruikers van de brommobiel. Zie hiervoor onder A.1.3.e.

B.1.4. Bekendheid van het bestaande aanbod bij senioren

Kien heeft alle respondenten gevraagd naar hun bekendheid met het bestaande aanbod van rijvaardigheidstrainingen. De Lifestylebeurs blijkt van genoemde beurzen/cursussen het meest bekend (bij 39% van de respondenten). Dit is ook logisch, gezien het brede karakter van deze beurzen. Toch blijkt ook de scootmobielopfriscursus bekend bij 35,3% van de respondenten. Iets minder bekend zijn de mobiliteitsbeurs (24,3%), de BROEM-ritten (21,2%) en de Fietsinfodag (19%). Aan de opfriscursus werd logischerwijs relatief vaak deelgenomen door bezitters van een scootmobiel, maar ook brommobiel- en Cantarijders. De BROEM-ritten zijn het meest bekend en gevolgd door scootmobielbezitters met een fiets of autobezitters met een aangepaste fiets en brommobiel- of Cantarijders.⁵⁵

=> *aanbevelingen BVM*

Vergroting bekendheid aanbod rijvaardigheidstrainingen

- De BVM organisaties brengen de beschikbare informatie over het bestaande aanbod onder de aandacht van hun achterban. Op de website van Blijf Veilig Mobiel wordt een zo volledig mogelijk overzicht van het bestaande aanbod opgenomen.

[De uitvoering van deze aanbevelingen past binnen het lopende programma van BVM.]

- Op gemeenten, provincies en andere opdrachtgevers en organisatoren van mobiliteitsbeurzen en andere door hen te organiseren activiteiten voor ouderen op het gebied van verkeersveiligheid wordt een beroep gedaan om hun aanbod beter bekend te maken bij de doelgroep. In dit kader brengt BVM de '10 Blauwe regels' expliciet onder hun aandacht.

[In de uitvoering van de aanbeveling is niet voorzien in het lopende programma BVM.]

⁵⁵ Rapport 'Onderzoek kwetsbare verkeersdeelnemers (senioren)', p. 4, Kien, dec. 2009

Met name gebruikers van elektrische rolstoel en scootmobiel ervaren belemmeringen in verband met de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.⁵⁶

Aanbeveling BVM:

Toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een functiebeperking

- De landelijke organisaties lobbyen voor toegankelijkheid van het openbaar vervoer en bekendmaking van de te ontwikkelen brochure CROW Toegankelijkheid OV-Rail. Daarbij lobbyen zij in versterkte mate voor praktische toepassing en organisatorische en infrastructurele randvoorwaarden om zelfstandig gebruik te maken van het OV (zoals begeleiding op het station en logische infrastructuur alsmede informatieverstrekking specifiek voor mensen met een auditieve of visuele beperking).

[In de uitvoering van de aanbeveling is niet voorzien in het lopende programma BVM, maar dit valt onder de reguliere belangenbehartiging van de ouderenbonden.]

Bezoekers van onder meer mobiliteitsbeurzen hebben naast interesse in informatie over verkeersregels en OV ook interesse in presentatie van fietsmodellen/fietsaanpassingen.⁵⁷

Aanbeveling BVM:

Consumenteninformatie over fietsproducten

- BVM doet een beroep op opdrachtgevers en organisatoren van Mobiliteitsbeurzen en Fietsinfodagen om extra informatie te verstrekken over verschillende fietsproducten, zoals lage instapfiets en driewielerfiets en de mogelijkheid te bieden deze uit te testen. In dit kader worden voor zover mogelijk bestaande materialen ingezet en zo nodig aanvullende materialen ontwikkeld.

[De uitvoering van de aanbeveling kan gecombineerd worden met het beroep op gemeenten etc. om hun aanbod beter bekend te maken onder senioren.]

⁵⁶ Rapport 'Onderzoek kwetsbare verkeersdeelnemers (senioren), p. 2, Kien, dec. 2009

⁵⁷ Rapport 'Monitor Mobiliteitsevenementen, samenvatting resultaten' p. 6, Kien dec. 2009

B.2. Behoeftte ouderen aan uitbreiding bestaand aanbod

B.2.1. Behoeftte bij ouderen aan meer trainingen

Kien heeft ruim 1000 senioren ondervraagd van wie 52,2% tussen de 65 en 74 jaar en 47,8% van 75 jaar en ouder. Een grote meerderheid van 91,2% zegt geen behoefte aan enige vorm van advies te hebben. Dit zijn vooral bezitters van alleen een auto of een auto en een aangepaste fiets. Bezitters van een brommobiel, Canta of elektrische rolstoel hebben vaker behoefte aan ondersteuning dan gebruikers van andere vervoermiddelen. Er zijn geen verschillen tussen leeftijdsgroepen. Respondenten die wel behoefte hebben aan ondersteuning geven de voorkeur aan individueel contact (gemiddeld 4,4%) in plaats van ondersteuning in groepsverband(1,5%), vooral omdat men dan meer persoonlijke aandacht krijgt en er meer ruimte is voor specifieke vragen.⁵⁸

B.2.2. Hoe kan het bestaande aanbod worden uitgebreid binnen de bestaande structuur?

Bezitters van een brommobiel, Canta of elektrische rolstoel hebben vaker behoefte aan ondersteuning dan gebruikers van andere vervoermiddelen.⁵⁹ Sommige gebruikers van de Canta en elektrische rolstoel nemen kennelijk al deel aan de scootmobielcursus en sommige gebruikers van de brommobiel en scootmobiel nemen kennelijk deel aan BROEMritten.⁶⁰

=> *aanbevelingen BVM:*

- Verantwoordelijkheid van fabrikanten en leveranciers van Canta en brommobiel*
 - Er vindt overleg plaats met fabrikanten en brancheorganisaties van leveranciers van Canta en brommobiel om de behoefte van Canta- en brommobielgebruikers aan ondersteuning onder de aandacht te brengen en hen te stimuleren meer ondersteuning te bieden bij het gebruik van hun voertuig.
- Uitbreiding doelgroep van BROEMritten en scootmobieldagen*
 - Opdrachtgevers en organisatoren van BROEMritten worden gestimuleerd om zo mogelijk en op termijn naast automobilisten ook gebruikers brommobiel voor BROEMritten te werven en eventueel het aanbod aan de betreffende doelgroep aan te passen. Opdrachtgevers en organisatoren van Scootmobieldagen worden gestimuleerd om naast scootmobielgebruikers ook gebruikers van de elektrische rolstoel en Canta voor Scootmobieldagen te werven en zo nodig het aanbod aan de betreffende doelgroepen aan te passen. Voor doelgroepverbreding van de Scootmobieldag worden voor zover mogelijk reeds ontwikkelde materialen ingezet.

[De uitvoering van de aanbevelingen kan plaatsvinden binnen de reguliere taken van de betreffende organisaties, binnen het lopende programma van BVM dan wel mee worden genomen bij het ontwikkelen van de uniforme opzet opfriscursus.]

⁵⁸ Rapport 'Onderzoek kwetsbare verkeersdeelnemers (senioren), p. 5, Kien, dec. 2009

⁵⁹ Rapport 'Onderzoek kwetsbare verkeersdeelnemers (senioren), p. 5, Kien, dec. 2009

⁶⁰ Rapport 'Onderzoek kwetsbare verkeersdeelnemers (senioren), p. 4, Kien, dec. 2009

Aangezien de senioren die aangeven behoefte te hebben aan advies 5 maal zo vaak aangeven behoefte te hebben aan individueel advies en dit advies graag dichtbij huis willen krijgen, is door de kerngroep BVM gekeken welke laagdrempelige voorzieningen er op het gebied van mobiliteit en/of welzijn reeds zijn waar de mobiliteit van ouderen meer of minder aan de orde komt. De mobiliteitswinkels – of initiatieven hiertoe – die 6 tot 8 jaar geleden zijn opgericht of ondernomen blijken allemaal weer te zijn gestaakt omdat deze – zonder subsidie – niet rendabel waren.

Vooralsnog lijkt het niet zinvol opnieuw geheel nieuwe initiatieven op het gebied van mobiliteit te stimuleren en/of te faciliteren. Ook blijken de begrippen 'rijvaardigheidscentrum' en 'mobiliteitscentrum' misleidend te zijn (mobiliteitscentrum als centrum voor 'loopbaanmobiliteit' en veel rij scholen noemen zichzelf 'rijvaardigheidscentrum'). In plaats van 'rijvaardigheidscentrum' en 'mobiliteitscentrum' wordt voorgesteld in dit kader het begrip 'individueel mobiliteitsadvies' te hanteren, aangezien dit begrip de kern van de behoefte van (veel) senioren raakt.

Uit een veldanalyse en een oriënterend gesprek met het Landelijk Platform Consultatiebureaus Ouderen blijkt dat er momenteel ca. 60 Consultatiebureaus Ouderen, redelijk verspreid over het land, zijn en dat bij de intake van ouderen hun mobiliteit zowel binnenshuis als buitenshuis ter sprake komt. Veel van deze Consultatiebureaus zijn aangehaakt bij een gezondheidscentrum. Bij een Consultatiebureau en/of gezondheidscentrum worden oog-, orentesten uitgevoerd alsmede diverse andere metingen (longfunctiemeting, bloedsuikermeting, etc.). Het lijkt erop dat hier mogelijk de nodige voorwaarden aanwezig zijn om ouderen op een laagdrempelige manier te bereiken en waar al diverse disciplines en voorzieningen op preventief gezondheids-/welzijnsvlak aanwezig zijn. Niettemin is er behoefte aan specifieke expertise om de rijgeschiktheid van oudere automobilisten maar ook oudere gebruikers van andere voertuigen objectief te beoordelen.⁶¹

=> *aanbevelingen BVM*

Pilot individueel mobiliteitsadvies bij CbO/gezondheidscentrum

- Door middel van een pilot wordt onderzocht of en in hoeverre met adequate toerusting een Consultatiebureau voor Ouderen/gezondheidscentrum individuele mobiliteitsadviezen aan senioren kan verstrekken waardoor zij gestimuleerd worden veilig aan het verkeer te blijven deelnemen, indien nodig hun verkeersveilige mobiliteit te vergroten en verleid kunnen worden veranderingen aan te brengen in hun mobiliteitswijze (inclusief gebruik maken van het OV). Hiertoe zal een Consultatiebureau voor Ouderen /gezondheidscentrum worden gezocht dat senioren effectief bereikt in een regio waar veel verwijsmogelijkheden op het gebied van mobiliteit (zoals aanbod BROEMritten, scootmobieldagen etc.). De wijze waarop mobiliteitsadviezen verstrekt en vervolgens door senioren opgevolgd worden, wordt gemonitord. Op grond hiervan kan worden bezien of landelijke uitrol mogelijk is.

[In de uitvoering van de aanbeveling is voorzien binnen het bestaande programma BVM ten aanzien van inzet van uren. In eventueel te ontwikkelen materialen (zoals flyer bezoekers van een Consultatiebureau/gezondheidscentrum) is niet voorzien.]

⁶¹ Zo blijkt uit overleg tussen BVM met het SWOV en UMCG september 2009 en januari 2010.

=> *aanbevelingen BVM*

Ontwikkeling expertise beoordeling rijgeschiktheid

- Aanvullend wordt extra expertise ontwikkeld voor organisaties uit de welzijns-/gezondheidssector of mobiliteitsbranche om de rijgeschiktheid van ouderen m.b.t. gebruik auto, brommobiel, Canta, scootmobiel en fiets te beoordelen. De te ontwikkelen expertise wordt onder de aandacht gebracht bij alle overheden en organisaties die gericht zijn op (oudere) verkeersdeelnemers.

[In de uitvoering van de aanbevelingen is niet voorzien in het programma BVM.]

B.3. Verleiden tot gebruik mobiliteitscentrum en rol stakeholders

B.3.1. Verleiden tot gebruik van individueel mobiliteitsadvies (vergroting laagdrempeligheid, verbreding horizon/perspectief om over te stappen naar andere vervoermodaliteit)

Om senioren te laten deelnemen aan rijvaardigheidstrainingen, vindt de meerderheid van de respondenten het belangrijk dat er wordt benadrukt dat deelname aan de training geen consequenties heeft (zoals bijv. het inleveren van het rijbewijs). Verder zouden de kosten beperkt dienen te worden.⁶²

Daarnaast blijkt uit diverse effectmetingen van mobiliteitsbeurzen in 2009 en 2010 dat ouderen die een mobiliteitsbeurs bezoeken veel belangstelling tonen om hun kennis van verkeersregels op te frissen en (gratis) oog-, gehoor en reactietesten te ondergaan. Ook tonen zij veel belangstelling voor informatie over fietsaanpassingen, verschillende fietsproducten (zoals lage instap, driewieler en elektrische fiets) en de mogelijkheid deze uit te proberen.

De kerngroep BVM meent daarnaast dat ouderen verleid kunnen worden door niet de nadruk te leggen op het behouden van verkeersveilige mobiliteit maar op het vergroten van verkeersveilige mobiliteit. Hiervoor ziet BVM de volgende mogelijkheden:

- zorg en welzijnsinstellingen zouden in hun bestaande recreatieve aanbod aandacht kunnen besteden aan het belang van verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld door het spelen van de Blijf Veilig Mobielquiz en/of inzet van de koffer 'Halt u valt' van Stichting Consument en Veiligheid. Het ROVO⁶³ is bereid om bij wijze van pilot een programma te verzorgen voor zorg- en welzijnsinstellingen in haar regio.
- Uit de ervaringen bij de ouderenbonden blijkt dat ouderen in het algemeen meer advies aannemen van een leeftijds- en lotgenoot dan van een jongere professionele kracht. In dit opzicht zal BVM nagaan wat de mogelijkheden en effecten zijn van uitwisseling van ervaringen in zogenaamde 'peergroepen'.
- Ouderen die een PC gebruiken en mogelijk minder belangstelling hebben voor groepstrainingen, kunnen baat hebben bij digitale (zintuig)testen, waarmee zij verleid worden na een veilige test in de thuissituatie verdere stappen te ondernemen zoals de gang naar audicien of opticien en eventueel deelname aan een rijvaardigheidstraining en daarmee hun mobiliteitsperspectief te vergroten.

⁶² Rapport 'Onderzoek Kwetsbare verkeersdeelnemers C. (rijvaardigheidstrainingen)' p. 3 en 4, Kien, dec. 2009

⁶³ Regionaal Overleg Verkeersveiligheid Overijssel

=> *aanbevelingen BVM*

Inzet nieuwe kanalen om ouderen te verleiden advies of ondersteuning in te winnen

- Tot dusver onbenutte kanalen inzetten om op laagdrempelige wijze ouderen te informeren en mogelijk te verleiden advies of ondersteuning in te winnen op het gebied van hun verkeersveilige mobiliteit. Daarvoor in te zetten:
 - a. Pilot ROVO met een specifiek aanbod voor zorg- en welzijnsinstellingen.
 - b. Pilot 'peer to peer' bijeenkomsten waarbij ouderen elkaar informeren en stimuleren actie te ondernemen op het gebied van verkeersveilige mobiliteit.
 - c. Aanbod op digitaal gebied om ouderen te bereiken (met name zij die geen gebruik maken van aanbod van trainingen en cursussen). Zo kunnen de PowerPoint presentatie verkeersregels van BVM en diverse zintuig- en rijgeschiktheidstesten (gehoor-, oog- en reactietesten) voor senioren digitaal toegankelijk worden gemaakt via de website Blijf Veilig Mobiel. Aanvullend een flyer ontwikkelen om het digitale aanbod bekend te maken en uit te reiken.
- WMO loketten stimuleren en van informatie voorzien om ouderen te wijzen op mogelijkheden van ondersteuning en rijvaardigheidstrainingen.
- Gelet op de behoefte aan individueel advies aanbieders van rijvaardigheidstrainingen wijzen op de behoefte aan individueel advies en ondersteuning als aanvulling op hun aanbod in groepsverband.
- Aanvullend treedt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in contact met het Ministerie VWS om de mogelijkheden te verkennen of en zo ja hoe zij kunnen stimuleren dat organisaties en decentrale overheden in de welzijns-/gezondheidssector (o.a. op basis van de WMO) effectiever kunnen samenwerken met de organisaties en decentrale overheden in de mobiliteitssector.

[In de uitvoering van de eerste aanbeveling (a., b. en c.) is voorzien in het lopende programma BVM, in tegenstelling tot de overige aanbevelingen.]

B. 3.2. Wat kan de inhoud zijn van een OV kennismakingspakket?

Door Kien is desgevraagd aanvullend onderzoek gedaan onder senioren die in de Enquête Senioren aangaven behoefte te hebben aan ondersteuning bij reizen met het openbaar vervoer. Ongeveer de helft van de respondenten is zeker geïnteresseerd in een OV Kennismakingspakket. Als voornaamste reden noemen zij dat het pakket meer duidelijkheid kan brengen hoe men kan reizen met het OV.⁶⁴ Daarnaast zijn de landelijke ouderenbonden vanaf 2009 betrokken bij het project 'Ik Spoor' dat door de Directie Spoor van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt gefinancierd. In het project worden senioren geworven, die na een lichte training als treinambassadeurs kunnen worden ingezet om senioren te informeren en enthousiast te maken om met de trein te reizen. De treinambassadeurs kunnen zowel in een groepsbijeenkomst voorlichting geven als aan een of enkele senioren op het station. Ter ondersteuning van de treinambassadeurs zijn vanuit het project 'Ik Spoor' diverse materialen ontwikkeld, waaronder de video 'Ik Spoor'. Inmiddels is er namens de kerngroep BVM contact gelegd met de projectleiding van 'Ik Spoor' om nadere verbindingen te realiseren tussen de activiteiten en media van Blijf Veilig Mobiel en 'Ik Spoor'.

⁶⁴ Rapport 'Kwetsbare verkeersdeelnemers senioren: OV Kennismakingspakket' p. 4, Kien, dec. 2009

=> *aanbeveling BVM*

Ontwikkeling en test OV-kennismakingspakket

- Er vindt overleg plaats met de projectorganisatie van 'Ik Spoor' met betrekking tot de ontwikkeling van een OV kennismakingspakket rond treinvervoer. Dit kennismakingspakket wordt getest in de pilot consultatiebureau/gezondheidscentrum en waar mogelijk aangevuld met informatie over het stads- en streekvervoer.

[Het overleg met 'Ik Spoor' kan plaatsvinden binnen het lopende programma BVM; in eventueel te ontwikkelen/aan te vullen materialen ten behoeve van het OV kennismakingspakket is niet voorzien in het lopende programma BVM.]

B.3.3. Wat kan de rol zijn van verschillende stakeholders?

Door Kien is zowel in het kader van het onderzoek scootmobieltrainingen als het onderzoek rijvaardigheidstrainingen aan organisaties en overheden gevraagd of zij een rol voor zichzelf zien om ouderen te verleiden tot een rijvaardigheidstraining. Hieruit en uit gesprekken tussen BVM en andere niet ondervraagde stakeholders komt het volgende beeld naar voren:

Gemeenten en leveranciers

Verantwoordelijk voor adequate instructie bij verstrekking van een gehandicapten-/voertuig, (met betrekking tot verstrekking scootmobiel) zonodig met gebruikmaking van een op te zetten uniforme opzet basiscursus.

Scootmobielclubs

Scootmobielgebruikers informeren en enthousiasmeren om deel te nemen aan een opfriscursus.

ROV's

- Financiering van cursussen scootmobiel, BROEM, en inhoudelijke advisering.
- Op regionale schaal bekend maken van het aanbod.

VVN landelijk en/of

Betrokkenheid bij uniforme opzet opfriscursus.

Lokale afdelingen VVN

Nemen van initiatief in samenwerkingsverbanden met andere belangenorganisaties ten aanzien van organisatie Scootmobieldagen en BROEMritten

Lokale afdelingen ouderenbonden

Informeren van hun achterban over lokale activiteiten op het gebied van verkeersveiligheid voor ouderen, zoals BROEMritten, Scootmobieldagen en mobiliteitsbeurzen en zo mogelijk deelname aan lokale samenwerkingsverbanden.

Fietsersbond landelijk

Ontwikkelen van film/video met enthousiaste oudere gebruikers van verschillende fietsen als voorbeeld en een begeleidende folder.

Afdelingen Fietsersbond

Organiseren van Fietsinfodagen met informatie over verschillende fietsproducten en de mogelijkheid deze uit te proberen.

ANWB

Opdrachtgevers en organiseren van BROEMritten stimuleren om op termijn en waar mogelijk naast automobilisten ook brommobielgebruikers voor BROEMritten te werven.

KPvV

Gemeenten, provincies en ROV's stimuleren hun aanbod van rijvaardigheidstrainingen alsmede de te ontwikkelen uniforme opzet basiscursus en uniforme opzet opfriscursus optimaal bekend te maken onder senioren.

De toolkit 'To do' onder de aandacht brengen van gemeenten, ROV's etc.

VNG/IPO/SKVV

Gemeenten, provincies en ROV's stimuleren hun aanbod van rijvaardigheidstrainingen alsmede de te ontwikkelen uniforme opzet basiscursus en uniforme opzet opfriscursus optimaal bekend te maken onder senioren.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Contact met het Ministerie VWS om de mogelijkheden te verkennen of en zo ja hoe zij kunnen stimuleren dat organisaties en decentrale overheden in de welzijns-/gezondheidssector (o.a. op basis van de Wmo) effectiever kunnen samenwerken met de organisaties en decentrale overheden in de mobiliteitssector.

CROW

Ontwikkelen publicatie infra en ouderen en bekendmaken onder gemeenten, provincies en andere wegbeheerders.

UMCG/SWOV

Ontwikkelen van extra expertise met betrekking tot beoordelen rijgeschiktheid

Alle BVM-organisaties en KPvV

Brede voorlichting aan doelgroep senioren over:

- bestaand aanbod (BROEMritten, Scootmobieldagen, Fietsinfodagen).
- te uniformeren aanbod (uniforme opzet basiscursus en opfriscursus scootmobiel)
- nieuw aanbod (digitaal/peer to peer etc.).
- te ontwikkelen materialen met info over bestaande en nieuwe producten op het gebied van gehandicaptenvoertuigen.
- door CROW te ontwikkelen brochure 'Infra en ouderen' (pdf versie voor achterban BVM organisaties).

NB: daarnaast en aanvullend zijn BVM organisaties bereid om ter uitvoering van de diverse aanbevelingen medewerking te verlenen aan diverse begeleidingscommissies om de aanbevelingen (zoveel mogelijk logistiek geclusterd) uit te voeren.

NB: In deelname aan begeleidingscommissie is niet voorzien binnen het bestaande programma BVM

Tenslotte

Bovenstaande conclusies en aanbevelingen vormen tezamen een breed pakket om senioren met kwetsbare verkeersdeelnemers te stimuleren veilig aan het verkeer te laten deelnemen. Om de samenhang van alle aanbevelingen te realiseren zou een landelijke campagne wellicht zinvol zijn. Anderzijds dient men zich te beseffen dat oudere kwetsbare verkeersdeelnemers bij uitstek een heterogene groep vormt: zowel wat leeftijd betreft, aard van een eventuele functiebeperking, wijze van mobiliteit en al dan niet afhankelijk van een gemeente voor verstrekking van het voertuig. Dat impliceert dat er niet sprake is van een eenduidige boodschap noch van een eenduidige wijze waarop met de doelgroep gecommuniceerd kan worden.

=> *aanbeveling BVM*

Onderzoek naar wenselijkheid en haalbaarheid landelijke campagne

- BVM onderzoekt in hoeverre een landelijke campagne nodig en mogelijk is om (oudere) gebruikers van gehandicaptenvoertuigen te stimuleren veilig mobiel te blijven. Hiertoe wint BVM advies in bij een communicatiebureau. In het advies wordt meegenomen hoe het bestaande aanbod van rijvaardigheidstrainingen optimaal naar ouderen gecommuniceerd kan worden.

[In de uitvoering van de aanbeveling is niet voorzien in het lopende programma BVM.]