

(Bijdragenr. 101)

Veiligheid van scootmobielen in het verkeer: een groeiend probleem

Martine Hoofwijk
Consument en Veiligheid

Coby Draisma
Consument en Veiligheid

Samenvatting

Ouderen blijven graag mobiel en maken steeds vaker gebruik van hulpmiddelen zoals een scootmobiel. Het aantal slachtoffers van ongevallen met scootmobielen behandeld in een ziekenhuis is de laatste jaren verdubbeld tot ruim 1.400 per jaar. Ongevalinformatie is een essentiële eerste stap in het beter beschermen van deze kwetsbare groep verkeersdeelnemers.

Verkeersveiligheid betekent dat mensen blijven thuiskomen. Dat is in het verkeer helaas nog steeds niet vanzelfsprekend. Daarom zet ik me samen met de andere overheden en tal van maatschappelijke organisaties in voor een blijvende verbetering van de verkeersveiligheid. Twee lijnen staan daarin centraal: bescherming van de kwetsbaren en aanpak van de veroorzakers.

Hiermee begint de brief over belemmeringen bij het gebruik van gehandicaptenvoertuigen van de Minister van Infrastructuur en Milieu aan de Tweede Kamer (8 november 2010).

Wat is het probleem?

Ouderen van nu blijven graag mobiel en maken daarom steeds vaker gebruik van hulpmiddelen zoals een scootmobiel in het verkeer. Met het toenemen van de leeftijd worden mensen echter kwetsbaarder. Het aantal ongevallen met scootmobielen in het verkeer stijgt daarbij enorm. Er is tussen 2004 en 2008 zelfs een ruime verdubbeling te zien van het aantal ongevallen met scootmobielen waarbij het slachtoffer is behandeld op een Spoedeisende Hulpafdeling.

De cijfers van 2009 laten nog een verdere stijging zien. Jaarlijks worden nu naar schatting 1.400 slachtoffers behandeld op een Spoedeisende Hulpafdeling van een ziekenhuis na een ongeval waarbij een scootmobiel betrokken is geweest. Dit blijkt uit het Letselinformatie Systeem (LIS) van Consument en Veiligheid. Met het LIS worden slachtoffers geregistreerd die na een ongeval, geweld of zelfmutilatie zijn behandeld op een Spoedeisende Hulp (SEH) afdeling van een selectie van ziekenhuizen in Nederland. Deze ziekenhuizen vormen een representatieve steekproef van ziekenhuizen in Nederland met een continu bezette SEH-afdeling. Dit maakt een schatting van cijfers op nationaal niveau mogelijk.

Deze cijfers laten ook zien dat het voornamelijk ouderen betreft. Driekwart van de slachtoffers is 55 jaar of ouder en 4 van de 10 is 75 jaar of ouder.

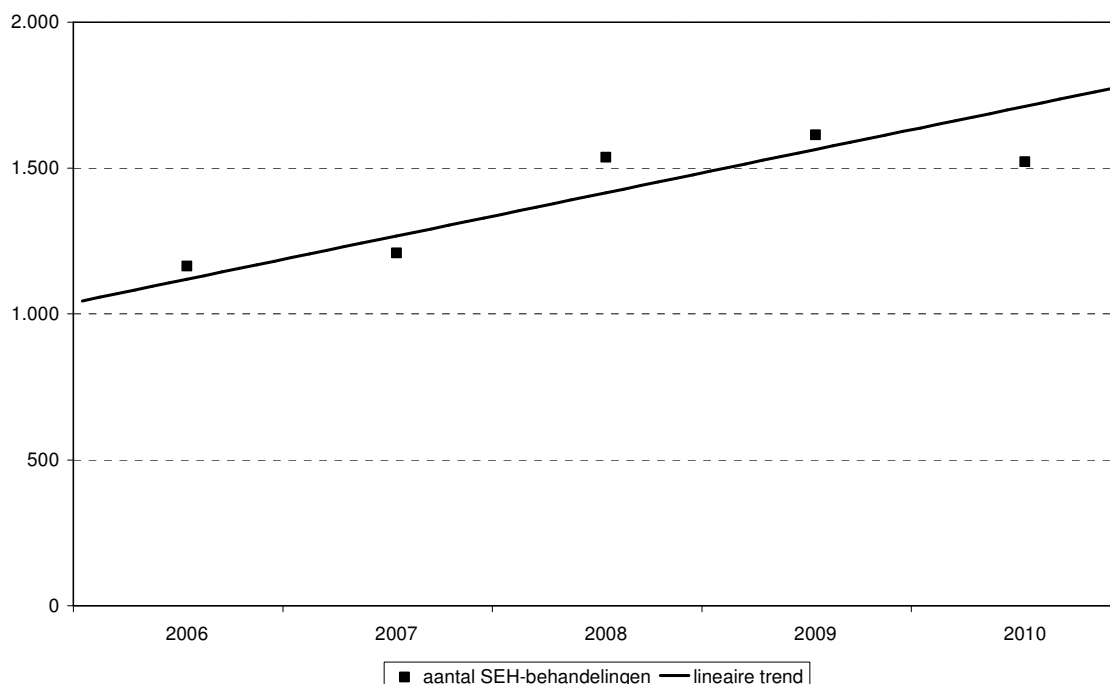
De ongevallen met scootmobielen zijn ernstig. Ongeveer 430 slachtoffers worden jaarlijks opgenomen in het ziekenhuis.

Volgens de Verkeersongevallenregistratie BRON zijn in de periode 2004-2008 23 bestuurders van een scootmobiel overleden na een verkeersongeval. De slachtoffers waren allen bestuurders van de scootmobiel.

Het aantal ongevallen neemt sterk toe

In de periode 2006-2010 is het aantal SEH-behandelingen na een ongeval met een scootmobiel toegenomen met 70%. Als gecorrigeerd wordt voor veranderingen in de bevolkingsopbouw is de toename minder groot (55%).

Figuur 1: Trend in het aantal SEH-behandelingen na een ongeval waarbij een scooterbiciel betrokken is geweest



Bron: Letsel Informatie Systeem 2006-2010, Consument en Veiligheid

Niet alleen het aantal ongevallen stijgt sterk, ook het aantal scooterbicielen in het verkeer stijgt. Daarmee wordt de veiligheid van scooterbicielen een groeiend probleem. Medio 2006 waren er naar schatting 150.000 scooterbicielen, waarmee per persoon per dag ongeveer 2,6 km afgelegd wordt (dit is naar schatting 1.000 km per persoon per jaar). De verwachting is dat het aantal scooterbicielen blijft groeien doordat dit vervoersmiddel goed aansluit bij de mobiliteitsbehoefte. De verwachting is dat het aantal scooterbicielen stijgt tot rond de 600.000 in 2030 (Schepers 2007, Mudde 2008).

Hoe ontstaan de ongevallen

Ongeveer driekwart van de verkeersongevallen waarbij een scooterbiciel of invalidenwagen betrokken is, is een eenzijdig ongeval. Dat wil zeggen dat er geen andere verkeersdeelnemers betrokken zijn bij het ongeval. Een kwart van de ongevallen zijn botsingen met voornamelijk met auto's of voetgangers.

In veel gevallen (61%) gaat het om een val, bijvoorbeeld een val uit de scooterbiciel of met scooterbiciel. Ook botsingen met een obstakel zoals bijvoorbeeld een stoeprand komen vaak voor (11%). Opmerkelijk is het grote aantal ongevallen (ca 40%) waarbij de scooterbiciel zij- of achterwaarts kantelt.

Het is aannemelijk dat dit gebeurt tijdens het nemen van hoogteverschillen (stoepranden, berm) of tijdens het maken van bochten. Uit een melding bij de Service Desk van Consument en Veiligheid weten we dat scooterbicielen ook achterover kunnen kantelen bij het nemen van een hellingbaan.

Jaarlijks worden 100 mensen op een SEH-afdeling van een ziekenhuis behandeld nadat zij zijn aangereden door een scooterbiciel. In de helft van de gevallen (49%, 50) was het slachtoffer een voetganger.

Uit gebruiksonderzoek (ANBO 2010) blijkt dat het ontbreken van een aparte rem en de verschillende snelheidsstanden van de scootmobiel problemen opleveren. Het is onbekend hoeveel ongevallen er plaatsvinden doordat het gasgeven en/of remmen problemen opleverden. Dit wordt niet standaard gecodeerd in het LIS en er is geen vervolgonderzoek bekend waarbij dit gemeten is.

Hoe nu verder

Ongevallen gebeuren altijd door een combinatie van het gedrag van de bestuurders, het voertuig zelf en de infrastructuur. Op al deze fronten wordt hard gewerkt aan het verbeteren van de veiligheid van scootmobielisten. Onder andere door basiscursussen voor bestuurders, seniorenproof wegontwerp en stabielere en veilige scootmobielen. Ongevalsegevens zijn voor deze partijen een essentiële eerste stap om te weten te komen hoe het probleem in elkaar zit en daarop de preventie aan te passen..

De hier gepresenteerde ongevalsgegevens zijn echter niet gedetailleerd genoeg om met zekerheid te zeggen in welke mate de ongevallen veroorzaakt worden door gedrag of doordat de scootmobiel of de omgeving niet veilig genoeg is. Om de precieze toedracht van de ongevallen te achterhalen voert Consument en Veiligheid in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu inmiddels nader vragenlijstonderzoek uit onder de slachtoffers van ongevallen met scootmobielen. Resultaten hiervan worden eind 2012 verwacht.

Bronnen

- ANBO. Gehandicaptenvoertuigen in gebruik. Utrecht : ANBO, 2010.
- Bevolkingsstatistiek 2005-2010, Centraal Bureau voor de Statistiek
- Jonkhoff, L., V. Zuidema, M. Hoofwijk, C. van der Sman. Productveiligheid van scootmobielen: komen tot verbeterde technische veiligheidseisen. Consument en Veiligheid 2011.
- Letsel Informatie Systeem 2006-20010, Consument en Veiligheid.
- Letsellastmodel 2009, Consument en Veiligheid i.s.m. Erasmus Medisch Centrum.
- Mudde, L. De opmars van de scootmobiel. VNG Magazine, nummer 6, week 10, 2008.
- Schepers, J.P. Gemotoriseerde gehandicaptenvoertuigen. Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2007) (version 1).
- Statistiek niet-natuurlijke dood 2005-2009, Centraal Bureau voor de Statistiek.