



BELEIDSREGEL BRANDVEILIG STALLEN SCOOTMOBIELLEN HELMOND 2013

Het college van burgemeester en wethouders van Helmond,
Gelet op artikel 7.10 en artikel 7.16 van het Bouwbesluit 2012

Besluit:

Vaststellen de Beleidsregel brandveilig stallingen scootmobielen Helmond 2013

1 Inleiding

Het aantal scootmobielen in Nederland is de laatste jaren sterk toegenomen. Dit komt onder andere door de vergrijzing.¹ De scootmobiel is vaak een adequate voorziening om mensen met een lichamelijke handicap zo lang mogelijk zelfstandig in hun eigen leefomgeving te kunnen laten functioneren. Deze scootmobielen hebben een opslagruimte nodig die voldoende ruimte biedt om bescherming te genieten tegen weersinvloeden en vandalisme. Voorts moet worden voorzien in de mogelijkheid tot het opladen van de accu's van de scootmobielen. Scootmobielen moeten bovendien op een voor de gebruiker bereikbare afstand en locatie worden gestald.²

In de praktijk blijken woongebouwen veelal niet te zijn ingericht op het gebruik en het stallingen van scootmobielen. Vaak is er geen (geschikte) berging of de berging is niet op een voor mensen met een lichamelijke beperking, bereikbare afstand aanwezig. In andere gevallen zijn de doorgangsbreedten van de verkeersruimten voor gebruikers niet breed genoeg om hun scootmobiel in de berging te kunnen rijden. Vanwege hun lichamelijke beperking hebben zij immers vaak moeite om, binnen de daarvoor beschikbare ruimte, de draai naar de berging te maken.

Door een gebrek aan een geschikte berging voor scootmobielen in woongebouwen worden gemeenschappelijke verkeersruimten die direct aan de woonruimten grenzen hier vaak voor gebruikt. Echter, uit het oogpunt van brandveiligheid is het plaatsen van voorwerpen in een bouwwerk niet toegestaan indien dit een gevaarlijke situatie veroorzaakt. Het stallingen van scootmobielen in verkeersruimten brengt risico's met zich mee, namelijk:

¹ VeiligheidNL, Mobiliteit 55 jaar en ouder – februari 2012, ([http://www.veiligheid.nl/csi/veiligheidnl.nsf/0/D7E49C6482C6DDA8C1257A2F00391854/\\$file/Cijferfactsheet%20ongevallen%20in%20relatie%20tot%20mobiliteit%2055+.pdf](http://www.veiligheid.nl/csi/veiligheidnl.nsf/0/D7E49C6482C6DDA8C1257A2F00391854/$file/Cijferfactsheet%20ongevallen%20in%20relatie%20tot%20mobiliteit%2055+.pdf)), p. 14.

² W.M. van den Berg & A.J. de Ruijter, Nota Bergingen ten behoeve van scootmobielen, (http://raad.delft.nl/commissies/werkzorg_onderwijs/1999/Nota/g_1999_004_.html).

- a. scootmobielen vergroten het risico op het ontstaan van brand of een gevaarlijke situatie bij brand;
- b. scootmobielen in verkeersruimten, die als vluchtroute dienen, kunnen een obstakel vormen en zo in geval van brand of andere calamiteiten het vluchten belemmeren.

Het Bouwbesluit 2012 kent twee kapstokartikelen op grond waarvan het college van burgemeester en wethouders bevoegd is in te grijpen indien voorwerpen in een bouwwerk worden geplaatst waardoor brandgevaar of een gevaarlijke situatie bij brand wordt veroorzaakt dan wel indien daardoor het vluchten bij brand of het redden van personen en dieren bij brand wordt belemmerd. Om te komen tot een verantwoorde en uniforme omgang met deze geclausuleerde bevoegdheid is dit beleid opgesteld.

2 Doelstelling

2.1 Wat is het doel van dit beleid

Deze beleidsregel beschrijft hoe het college wil omgaan met het stallen van scootmobielen in verkeersruimten van woongebouwen in het kader van brandveiligheid en vluchtveiligheid bij brand. Concreet geeft deze beleidsregel gemotiveerd aan op grond van welke artikelen uit het Bouwbesluit 2012 het stallen van scootmobielen in verkeersruimten van woongebouwen onder bepaalde voorwaarden kan worden toegestaan dan wel verboden is teneinde de brandveiligheid en/of vluchtveiligheid bij brand te waarborgen. Tevens beschrijft dit beleid op welke wijze dit onderwerp bij nieuwbouwplannen zal worden betrokken opdat onveilige stalling van scootmobielen in woongebouwen voorkomen kan worden.

3 Juridisch kader

3.1 Bouwbesluit

Het Bouwbesluit 2012 voorziet in een kapstokartikel ter waarborging van de brandveiligheid, evenals een kapstokartikel ter waarborging van de mogelijkheid om veilig te vluchten bij brand. De Nota van Toelichting geeft aan dat het bevoegd gezag hiermee een 'kapstok' heeft om in een specifiek geval in te grijpen wanneer het brandveilig gebruik dan wel het brandveilig vluchten onvoldoende gewaarborgd is, ook indien het gebruik op zich voldoet aan de voorschriften van dit besluit.³ Deze bevoegdheid kan worden toegepast in de omstandigheid dat:

- A. artikel 7.10 Bouwbesluit 2012.⁴
 - brandgevaar wordt veroorzaakt; of
 - bij brand een gevaarlijke situatie wordt veroorzaakt.

³ M. van Overveld, P.J. van der Graaf, S. Eggink-eilander en M.I. Berghuis, Praktijkboek Bouwbesluit 2012, Den Haag: SDU Uitgevers BV 2012, p. 232 en p. 236

⁴ Artikel 7.10 BB luidt als volgt:

Onverminderd het bij of krachtens dit besluit bepaalde, is het verboden in, op aan of nabij een bouwwerk, voorwerpen of stoffen te plaatsen, te werpen of te hebben, handelingen te verrichten of na te laten, werktuigen, middelen of voorzieningen te gebruiken of niet te gebruiken of anderszins belemmeringen op te werpen of hinder te veroorzaken waardoor:

- a. brandgevaar wordt veroorzaakt, of
- b. bij brand een gevaarlijke situatie wordt veroorzaakt.

B. artikel 7.16 Bouwbesluit 2012.⁵

- melding van, alarmering bij of bestrijding van brand wordt belemmerd;
- het gebruik van vluchtmogelijkheden bij brand wordt belemmerd; of
- het redden van personen of dieren bij brand wordt belemmerd.

3.1.1 Motivatie gebruikmaking van bevoegdheid op grond van artikel 7.10 Bouwbesluit 2012

3.1.1.1 Verhoogd risico op het ontstaan van brand

Uit de Nota van toelichting Bouwbesluit 2012 blijkt dat een verhoogd risico op het ontstaan van brand onder andere aanwezig is bij het opslaan van brandbaar materiaal of brandgevaarlijke objecten in een (extra) beschermde vluchtroute.⁶

Bij het stallen van een scootmobiel in een verkeersruimte die is gelegen aan de woonruimte in woongebouwen is er sprake van het plaatsen van een brandgevaarlijk object in een beschermde of extra beschermde vluchtroute.

Brandgevaarlijk object

Een scootmobiel verhoogt het risico op brand vanwege de aanwezigheid van brandbaar materiaal en de aanwezigheid van een potentiële ontstekingsbron in verband met het opladen van accu's. Bij het opladen van een scootmobiel is er een verhoogd risico op het ontstaan van kortsluiting in het elektrische systeem of oververhitting tijdens een laadproces.

Bij Infopunt Veiligheid zijn een aantal recente branden bekend waarbij scootmobielen de oorzaak hebben gevormd. Ook pilotregio's voor brandonderzoek hebben extra aandacht voor branden met scootmobielen vanwege extra incidenten.

(Extra) beschermde vluchtroute

Een beschermde vluchtroute is een vluchtroute die uitsluitend voert door een verkeersruimte gelegen buiten een subbrandcompartiment, maar nog binnen een brandcompartiment.⁷

Een subbrandcompartiment is een gedeelte van een brandcompartiment bestemd voor beperking van verspreiding van rook en verdere beperking van uitbreidingsgebied van brand. Een extra beschermde vluchtroute is een vluchtroute die uitsluitend voert door een verkeersruimte gelegen buiten een

5 Artikel 7.16 BB luidt:

het is verboden om nabij een bouwwerk voorwerpen of stoffen te plaatsen, te werpen of te hebben, te verrichten of na te laten, werktuigen, middelen of voorzieningen te gebruiken of niet te gebruiken of anderszins belemmeringen te veroorzaken waardoor:

- a. melding van, alarmering bij of bestrijding van brand wordt belemmerd;
- b. het gebruik van vluchtmogelijkheden bij brand wordt belemmerd, of
- c. het redden van personen of dieren bij brand wordt belemmerd.

6 Kamerstukken II 2010/11, 32757, nr. 3, p. 168

7 Een subbrandcompartiment is een gedeelte van een brandcompartiment bestemd voor beperking van verspreiding van rook en verdere beperking van uitbreidingsgebied van brand.

brandcompartiment. Een subbrandcompartiment ligt altijd binnen een brandcompartiment en is uitsluitend bedoeld voor een gebruiksfunctie waarin ook geslapen wordt. De verkeersruimte gelegen aan de woonruimten binnen een woongebouw is daarom altijd een beschermde vluchtroute of een extra beschermde vluchtroute (indien de verkeersruimte is gelegen buiten het brandcompartiment waarin het subbrandcompartiment zich bevindt).

3.1.1.2 Verhoogd risico op een gevaarlijke situatie bij brand

In de Nota van toelichting Bouwbesluit 2012 staat dat het risico op een gevaarlijke situatie bij brand bijvoorbeeld aanwezig is wanneer in een ruimte een zodanig grote vuurbelasting⁸ aanwezig is of een zodanig snel brandverloop kan optreden dat de beheersbaarheid van brand, zoals beoogd is met de brand- of subbrandcompartimentering, niet is gewaarborgd en als gevolg daarvan de brand zou kunnen overslaan naar bijvoorbeeld de aangrenzende of nabij gelegen woning, ziekenhuis of een andere kwetsbare gebruiksfunctie.⁹

Door het relatief snelle brandverloop van een scootmobiel in combinatie met het feit dat de WBDBO-eis (weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag), die aan een bepaalde ruimte wordt gesteld, slechts werkt vanuit een (sub)brandcompartiment naar een andere ruimte en niet vanuit de verkeersruimte naar een (sub)brandcompartiment,¹⁰ is het risico op een gevaarlijke situatie bij brand aanwezig. Een brand in een scootmobiel, die aanwezig is in een verkeersruimte, vormt zo direct een gevaar voor de, in de naastgelegen woningen, verblijvende mensen. Het risico dat de brand overslaat naar een andere kwetsbare ruimte, nog voordat de brandweer ter plaatse is, is niet ondenkbaar. Er is nog geen informatie voorhanden betreffende de vuurbelasting van scootmobielen.

3.1.2 Motivatie gebruikmaking van bevoegdheid op grond van artikel 7.16 Bouwbesluit 2012

Het gebruik van vluchtmogelijkheden bij brand wordt belemmerd

Een scootmobiel die staat in een verkeersruimte, waardoor tevens een vluchtroute voert, kan door de ruimte die hij in beslag neemt, de mogelijkheid tot vluchten belemmeren.¹¹

In het Bouwbesluit 2012 is bepaald welke doorgangsbreedte een vluchtroute ten minste moet hebben zodat bij brand een veilige plaats kan worden bereikt. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen nieuwbouw en bestaande bouw, evenals een onderscheid tussen de gebruiksfuncties van het gebouw.

8 Hoeveelheid warmte die vrijkomt per eenheid vloeroppervlakte bij verbranding van alle in een gebouw of een daarin gelegen ruimte aanwezige brandbare materialen.

9 Kamerstukken II 2010/11, 32757, nr. 3, p. 169

10 De onderzoeksraad voor veiligheid, Brand cellencomplex Schiphol-Oost, Eindrapport van het onderzoek naar de brand in het detentie- en uitzetcentrum Schiphol-Oost in de nacht van 26 of 27 oktober 2005, Den Haag, 21 september 2006, p. 99.

11 VROM-inspectie, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, april 2009, Quick Wins branden vluchtveiligheid zorginstellingen, p. 1.

- Nieuwbouw

Voor nieuwbouw geldt voor een woonfunctie en gezondheidszorgfunctie, niet zijnde een gezondheidszorgfunctie met bedgebied voor aan bed gebonden patiënten, een vrije breedte van de vluchtroute van ten minste 0,85 m (artikel 2.107 lid 8 jo. lid 9 Bouwbesluit 2012). Een vluchtroute die voert vanuit een bedgebied voor aan bed gebonden patiënten naar een ander brandcompartiment, heeft een vrije doorgangsbreedte van 1,1 m (artikel 2.107 lid 11 Bouwbesluit 2012).

- Bestaande bouw

Voor bestaande bouw geldt zowel voor een woonfunctie als voor een gezondheidszorgfunctie, niet zijnde een gezondheidszorgfunctie met bedgebied voor aan bed gebonden patiënten, een vrije doorgangsbreedte van de vluchtroute van ten minste 0,5 m (Artikel 2.117 lid 4 Bouwbesluit 2012). Een vluchtroute die voert vanuit een bedgebied voor aan bed gebonden patiënten naar een ander brandcompartiment, heeft een vrije doorgangsbreedte van 1,1 m (artikel 2.117 lid 5 Bouwbesluit 2012).

Een scootmobiel heeft over het algemeen een breedte variërend tussen de 50 en 75 cm.¹²

De meeste gemeenschappelijke verkeersruimten in woongebouwen hebben een doorgangsbreedte van 1,2 m omdat dit de doorgangsbreedte is die het Bouwbesluit eist voor de toegankelijkheid van het gebouw. In feite betekent dit dat door plaatsing van een scootmobiel, in een 1,2 m brede verkeersruimte, de vluchtweg en de toegankelijkheid regelmatig wordt beperkt, ook al is hiermee bouwtechnisch gezien wel aan het voorschrift voor de minimale breedte van de vluchtroute voldaan.

De bestrijding van brand/het redden van personen en dieren bij brand wordt belemmerd.

Voor de brandweer en andere hulpdiensten leveren scootmobielen die in verkeersruimten staan potentiële gevaren op. Bij brandbestrijding in een compartiment dat geheel onder rook staat waardoor brandweerlieden op de tast hun weg moeten vinden, vormen willekeurig geplaatste scootmobielen een belemmering om snel op te kunnen treden. Bovendien kunnen de voertuigen zorgen voor desoriëntatie omdat niet langs de wand kan worden gelopen. Ook kan het doorvoeren van brandslangen worden bemoeilijkt of de toegang tot brandbestrijdingsvoorzieningen in het gebouw zijn geblokkeerd. Het plaatsen van een scootmobiel in bijvoorbeeld de brandvrije hal voor een brandweerlift kan een directe bedreiging vormen voor het veilig gebruik van deze lift. Tot slot dient hierbij te worden bedacht dat, indien een in brand geraakte scootmobiel de vluchtroute heeft geblokkeerd, het redden van personen en dieren eveneens zal worden bemoeilijkt. Temeer omdat een in brand geraakte scootmobiel, vanwege het materiaal waaruit de scootmobiel is opgebouwd (voornamelijk kunststoffen) een grote rookproductie met toxische bijtende bestanddelen veroorzaakt. Hierdoor is de vluchtweg niet snel meer te gebruiken, zelfs al is de minimale breedte van de vluchtroute nog gewaarborgd. Dit leidt naar verwachting tot meer slachtoffers of risicovol optreden van de brandweer.¹³

¹² http://www.senior-comfortwinkel.nl/index.php?option=com_content&view=article&id=51&Itemid=57

¹³ <http://www.waardenburg-auto's.nl/index.php?category+scootmobielen>

Genoemde gevaren vormen aanleiding om het stallen van scootmobielen in verkeersruimten van woongebouwen te verbieden of daaraan duidelijke voorwaarden te stellen indien daardoor brandgevaar of een gevaarlijke situatie bij brand wordt veroorzaakt of indien daardoor de vluchtwegen worden belemmerd. Het onder voorwaarden toestaan acht gemeente Helmond slechts geoorloofd indien daarmee een gelijkwaardig veiligheidsniveau wordt bereikt zoals dat wordt beoogd met het Bouwbesluit.

4 Randvoorwaarden

Gelet op het voorgaande zijn er enkele randvoorwaarden te noemen rond het stallen van scootmobielen in verkeersruimten die bepalend zijn voor de beoordeling betreffende het wel of niet verbieden daarvan ofwel het toestaan onder voorwaarden. De randvoorwaarden zijn bepalend voor het gemeentelijk beleid.

RANDVOORWAARDEN:

1. Brandgevaar wordt te allen tijde voorkomen;
2. Bij ontvluchting is een snelle en onbelemmerde doorstroom mogelijk; obstakels in de vluchtroute mogen nimmer voorkomen bij:
 - deuren in de vluchtroute;
 - trappenhuisen of hiermee in verbinding staande open ruimten;
 - brandweeringang van een bouwwerk of hiermee in verbinding staande openbare ruimten;
 - portaal voor een (brandweer)lift.
3. Er mag geen hinder zijn bij het optreden van de brandweer of het redden van personen en dieren bij brand. Meer concreet:
 - een scootmobiel dient te worden gestald op een logische plaats en niet verspreid door het gebouw;
 - indien aanwezig, dient de plaatsing van een scootmobiel te worden opgenomen in het ontruimingsplan en bedrijfsnoodplan en plattegronden;
 - scootmobielen mogen niet worden geplaatst nabij voedings- en aansluitpunten van de droge blusleidingen, brandslaghaspels, handbrandmelders, brandmeldpanelen, (nood)uitgangen en andere voor de brandweer belangrijke onderdelen van het gebouw;
 - plaatsing van scootmobielen geschiedt dusdanig dat de scootmobielen niet eenvoudig (zelfstandig) kunnen verrijden;
4. Normaal gebruik van verkeersruimten dient gewaarborgd te blijven.

5 Gemeentelijk beleid scootmobielen in verkeersruimten van woongebouwen

5.1 Inleiding

Naar aanleiding van genoemde gevaren en de daaruit voortvloeiende bevoegdheid om met gebruikmaking van artikel 7.10 of artikel 7.16 van het Bouwbesluit 2012 het stallen van scootmobielen in verkeersruimten van woongebouwen uit te sluiten dan wel toe te staan onder voorwaarden, hanteert het college het navolgende beleid. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen niet-besloten gemeenschappelijke

verkeersruimten en besloten gemeenschappelijke verkeersruimten, omdat de mate van genoemde risico's daartussen verschillen. Bij een niet-besloten vluchtroute, zoals een open galerij, is immers een dussdanige conditie dat rook en warmte bij brand voldoende worden afgevoerd.

Tevens zijn er een aantal organisatorische voorschriften opgenomen die toezien op een bewuste en verantwoordelijke omgang met brandveilige voorzieningen.

Afgezien van genoemde wettelijke bevoegdheid op grond van artikel 7.10 of artikel 7.16 Bouwbesluit 2012 in het kader van brandveiligheid en vluchtveiligheid gelden de volgende twee aanvullende beleidsafspraken:

1. Om normaal gebruik van de verkeersruimte te waarborgen wordt bij het stellen van voorwaarden ook rekening gehouden met de toegankelijkheid van het gebouw. Volgens artikel 4.23 lid 2 van het Bouwbesluit 2012 dient in een gemeenschappelijke verkeersruimte de minimale doorgangsbreedte voor toegankelijkheid 1,2 m te zijn. In gevallen waar onder voorwaarden een scootmobiel kan worden toegestaan in de gemeenschappelijke verkeersruimte wordt de minimale doorgangsbreedte van 1,2 m gerespecteerd, waarbij een plaatselijke versmalling over 20% van de lengte van de verkeersruimte wordt toegestaan.
2. De minimale vluchtbreedte op grond van het Bouwbesluit 2012 is voor nieuwbouw 0,85 m (artikel 2.107 lid 8) en voor bestaande bouw 0,50 m (artikel 2.117 lid 4). Bij het verbinden van voorwaarden aan het stallen van scootmobielen wordt rekening gehouden met het gevoerde beleid in het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo), inhoudende dat alleen woonruimte wordt toegekend indien de breedte van de gang minimaal 0,85 m is. Ter plaatse van de toegestane versmalling van maximaal 20% (van de lengte van de verkeersruimte) wordt daarom een minimale breedte van 0,85 m aangehouden.

5.2 Beleid stalling scootmobielen in niet-besloten gemeenschappelijke verkeersruimten

Het is toegestaan een scootmobiel te plaatsen of te stallen in een gemeenschappelijke niet-besloten vluchtroute van een woongebouw (zie afbeelding in bijlage II), indien wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

1. Bij de plaatsing van scootmobielen in vluchtroutes van een gebouw, worden deze slechts aan één zijde van deze vluchtroute geplaatst.
2. Bij het plaatsen of stallen van een scootmobiel blijft voldoende vrije ruimte van de vluchtroute over, namelijk:
 - a. Ten minste 1,2 m ter plaatse van enig punt in een (extra) beschermde vluchtroute;
 - b. Ten minste 0,85 m ter plaatse van maximaal 20% van de lengte van een (extra) beschermde vluchtroute;
 - c. Het toestaan van een plaatselijke versmalling ter plaatse van maximaal 20% van de lengte van een (extra) beschermde vluchtroute, zoals hiervoor genoemd, geldt niet indien de vluchtroute mede is bedoeld voor het verplaatsen van een bed van aan bed gebonden patiënten.
3. Een scootmobiel is niet toegestaan:
 - a. binnen een afstand van 1,5 m vanaf het hart van een toegang van een verkeersruimte;

- b. binnen een afstand van 1,5 m rondom:
 - voedings- en aansluitpunten van de droge blusleiding
 - handbrandmelders
 - blusmiddelen
 - brandmeldpanelen
 - overige bij calamiteiten van belang zijnde onderdelen.
 - c. in de ruimte gelegen voor een (brandweer)lift.
4. De plaats waarbinnen een scootmobiel in algemene ruimten mag worden gestald in een bouwwerk wordt duidelijk op de vloer gemarkeerd. Deze dient te zijn aangegeven op het vluchtplan van een bouwwerk.
 5. De gelijkwaardigheidsbepaling als bedoeld in artikel 1.3 Bouwbesluit 2012, blijft op bovenstaande onverkort van kracht.

5.3 Beleid stalling scootmobielen in besloten gemeenschappelijke verkeersruimten

1. Het is niet toegestaan een scootmobiel te plaatsen of te stallen in de gemeenschappelijke besloten (extra) beschermde vluchtroutes van een woongebouw (zie afbeelding in bijlage III).
2. Bij toepassing van een gecertificeerde brandveilige en voor de gebruiker toepasbare scootmobielstalling (hierna stalling) kan een scootmobiel worden gestald in de besloten (extra) beschermde vluchtroutes van een woongebouw.
3. De genoemde voorwaarden voor stalling van scootmobielen in niet-besloten gemeenschappelijke verkeersruimten blijven onverkort van toepassing, waarbij bij het bepalen van de vrije ruimte de afmetingen van de stalling dienen te worden gebruikt.
4. De gelijkwaardigheidsbepaling als bedoeld in artikel 1.3 Bouwbesluit 2012, blijft op bovenstaande onverkort van kracht.

Organisatorische voorschriften:

1. De stalling dient op een vooraf bepaalde voldoende vrije ruimte te worden vastgezet, zodat deze gedurende het gebruik niet kan verschuiven.
2. De gebruiker en de beheerder van de stalling dienen te worden geïnstrueerd door de leverancier over het juiste gebruik en onderhoud.
3. De eigenaar van het woongebouw draagt zorg voor het toezicht op het juiste gebruik van de stalling overeenkomstig de bijbehorende handleiding.
4. De stalling wordt periodiek gecontroleerd op defecten en correcte werking.

5.4 Nieuwbouw

Gezien de tendens in het scootmobielgebruik en de stalling in verkeersruimten van woongebouwen is het van belang dat gebouweigenaren en projectontwikkelaars rekening gaan houden met een (flexibele) stallingsmogelijkheid van scootmobielen. Een centrale stalling of een stalling in de bergruimte van de woning blijft het uitgangspunt. In geval van nieuwbouw is een dergelijke stalling in

een woongebouw vaak te realiseren zonder dat dit ingrijpende extra bouwkosten met zich mee brengt. Het onderwerp stalling scootmobielen in woongebouwen zal daarom worden betrokken in het vooroverleg omtrent nieuw te bouwen wooncomplexen waarvan bekend is dat deze levensloopbestendig zijn of bestemd zijn voor minder zelfredzame personen of vergelijkbare doelgroepen. Aan de hand van het vluchtplan dat door vereniging van eigenaren of verhuurder dient te worden aangeleverd wordt tijdens het vooroverleg gecommuniceerd over de locatie van scootmobielen en stallingen.

Bij realisatie van een centrale stalling voor scootmobielen in een woongebouw zijn er een aantal zaken waar rekening mee gehouden moet worden, wil de stalling geschikt zijn voor het beoogde gebruik. Tijdens het vooroverleg zullen de volgende aspecten worden aangehaald:

- 1 het aantal stalplaatsen moet in verhouding staan tot het aantal woningen;
- 2 de bereikbaarheid;
- 3 de maatvoering;
- 4 oplaadpunten/stroomvoorziening en ventilatie en
- 5 veiligheid.

Stalplaatsen in verhouding tot aantal woningen

Het aantal bewoners met een scootmobiel is afhankelijk van een aantal kenmerken als leeftijd en mobiliteit, maar ook van het Wmo-beleid. Ervaringsgegevens van vergelijkbare complexen in dezelfde gemeente geven nuttige informatie.¹⁴

Bereikbaarheid

De stalling moet goed bereikbaar zijn vanaf de straat en vanuit de woning. Hierbij wordt gelet op de breedte van de doorgang, hoogteverschillen (ook op drempels), het openen en sluiten van deuren, de afstelling van automatische deuren (zorg dat ze lang genoeg open staan) en draaicirkels. Ook wordt gelet op de afstand van de woning naar de stalling. Alle gebruikers van scootmobielen hebben namelijk een beperkte mobiliteit. Het college verstrekt immers pas een scootmobiel als een bepaalde afstand niet meer zelfstandig overbrugd kan worden.

Meetbare eisen:

- Vrije breedte doorgangen is minimaal 0,85 m.
- Verkeersruimte naar gemeenschappelijke stallingsruimte is minimaal 1,8 m breed.
- Drempel is maximaal 2 cm hoog.
- Eventuele dwarshelling is niet steiler dan 1:50.¹⁵

14 De onderstaande informatie is ontleend aan Aedes-Actiz Kenniscentrum Wonen-Zorg
<http://www.kcwz.nl/dossiers/levensloopgeschied/stalling>.

15 Zie voetnoot 14

Maatvoering

Er dient te worden gezorgd voor voldoende parkeerruimte, verkeersruimte en manoeuvreerruimte voor handelingen als: op- en afstappen (evt. overstappen naar handbewogen rolstoel), boodschappen overzetten en de oplaadapparatuur aansluiten. Als iemand met de scootmobiel weg is, is de parkeerruimte vaak nodig voor de handbewogen rolstoel, de rollator of voor een ander loophulpmiddel. Parkeerruimte en verkeersruimte zijn afhankelijk van de maatvoering en draaicirkel van de op dat moment gangbare scootmobielen.

Meetbare eisen:

- De stallingsruimte dient 0,9 x 1,5 m per scootmobiel te zijn bij een afmeting scootmobiel 0,7 x 1,4 m, met een h.o.h. afstand van 1,2 m.
- Ten minste na iedere 40 m dient een keerruimte aanwezig te zijn voor scootmobielen met een draaicirkel van minimaal 2,1 m.¹⁶

Oplaadpunten/stroomvoorziening en ventilatie

Per scootmobiel is een oplaadpunt nodig. De wandcontactdozen en de plaatsingsruimte voor acculader moeten net als alle andere bedieningselementen goed bereikbaar zijn. De meeste scootmobielen hebben onderhoudsvrije droge accu's (ook wel dry fit-accu's of gel-accu's genoemd). Soms worden natte accu's toegepast. Het is daarom belangrijk dat de vloer bestand is tegen kleine hoeveelheden accuzuur. Zowel bij natte als bij droge accu's is tijdens het opladen goede ventilatie belangrijk.

Meetbare eisen:

- Aantal afhankelijk van aantal bewoners.
- één centrale stalling op maximaal 15 woningen.
- Alle bedieningselementen zoals wandcontactdozen en de acculader: 0,35 - 0,5 m uit de hoek op een hoogte tussen 0,9 en 1,2 m boven vloerniveau.¹⁷

Veiligheid

Er wordt gelet op goede verlichting, vloeren die vlak en antislip zijn, een veilige route (vermijd bijvoorbeeld dat de route vlak langs een trappgat loopt) en brandveiligheid. De elektrische installatie moet geschikt zijn voor gelijktijdig opladen van de scootmobielen. Een brandalarm met rookmelders signaleert tijdig eventuele calamiteiten bijvoorbeeld als gevolg van het opladen. Zorg daarnaast dat ook de personenalarmering in de stalling werkt.

Meetbare eisen:

- Verlichtingssterkte van minimaal 60 lux op 1 m boven de vloer met een gelijkmatigheid van ten minste 0,5 Uh met RA-waarde van minimaal 60.
- Wrijvingscoëfficiënt antislipvloer minimaal 0.30, maximaal 0.90.

¹⁶ Zie voetnoot 14

¹⁷ Zie voetnoot 14

6. Handhaving

6.1 Inleiding

Aan bescherming van de fysieke veiligheid wordt een hoge prioriteit toegekend. Gelet hierop verdient een op hoofdlijnen beschreven handhavingsaanpak de voorkeur.

Gezien het aantal wooncomplexen binnen onze gemeente gaan wij ervan uit dat de uitvoering van de dit beleid betrekking heeft op maximaal 60 bestaande wooncomplexen die in eigendom zijn van de woningbouwcorporaties. In circa de helft van die complexen kunnen zich probleemsituaties voordoen. Met de woningbouwcorporaties zijn er prestatieafspraken gemaakt over de realisatie van structurele stallingsmogelijkheden.

Daarnaast zijn er complexen waarvoor Vereniging van Eigenaren (hierna: VvE's) verantwoordelijk zijn: op dit moment zijn er 35 VvE-locaties waar, al dan niet door de gemeente Helmond op grond van de Wet maatschappelijke ondersteuning (hierna: Wmo) toegekende, scootmobielen aanwezig zijn.

Tot slot zijn er nog enkele complexen waar de gebouweigenaar niet een VvE of een woningcorporatie betreft, maar bijvoorbeeld een zorginstelling. Voor zowel de wooncomplexen van de woningbouwcorporaties als de VvE's en andere gebouweigenaren gelden dezelfde uitgangspunten.

6.2 Aanpak

Gezien het feit dat het grootste gedeelte van de potentiële doelgroep veelal in woningen van woningbouwcorporaties of zorgaanbieders (of combinaties) woont, verdient het de voorkeur deze complexen in eerste instantie te controleren (in overleg met Brandweer). Tevens is hierop vooruitlopend afgesproken dat de woningbouwcorporaties hun verantwoordelijkheid nemen en voor structurele oplossingen gaan zorgen. Hieraan is reeds gehoor gegeven en heeft inventarisatie plaatsgevonden.

Ten aanzien van de VvE-locaties zijn nog geen algehele afspraken gemaakt. We gaan er (uitgaande van de huidige cijfers) vanuit dat binnen VvE's de structurele vraag naar stallingslocaties aanzienlijk kleiner of zelfs afwezig zal zijn en het vooral om individuele gevallen zal gaan. Hierbij is te allen tijde maatwerk aan de orde.

Wanneer zich een situatie voordoet waarbij in overleg tussen woningeigenaar en gebruiker niet direct een oplossing kan worden gevonden voor een adequate stallingsmogelijkheid¹⁸, wordt aansluitend advies ingewonnen bij de Brandweer of een adviesbureau.

Op aanvraag van de VvE/corporatie/gemeente worden bestaande complexen door de brandweer bekeken en bezocht, waarbij ter plaatste wordt vastgesteld of een scootmobiel wel/niet brandveilig is gestald. Bij deze inhoudelijke beoordeling wordt er getoetst aan de voorschriften genoemd in deze beleidsregel. Indien de scootmobiel niet voldoet aan de gestelde voorschriften wordt de procedure voortgezet. In bijlage I is een beslisboom opgenomen waarin de aanpak per denkbare situatie schematisch wordt weergegeven.

Uit dit schema volgt dat de aanpak die wordt gevolgd wanneer het gaat om een scootmobiel die is toegekend op grond van de Wmo op sommige punten verschilt met de aanpak die wordt gevolgd indien het een scootmobiel betreft die in privé is aangeschaft. In paragraaf 6.2.1 en 6.2.2 worden dit onderscheid nader toegelicht.

6.2.1 Scootmobiel toegekend op grond van de (Wmo)

Bij vaststelling dat een scootmobiel onveilig is gestald bespreekt de brandweer de mogelijke brandveilige (al dan niet bouwkundige) oplossingen met de gebouweigenaar, voor zover deze er zijn en betreft hierbij zo nodig de Zorgpoort ter beoordeling van het medische aspect.¹⁹ In deze situatie wordt er niet direct opgetreden. Indien na overleg blijkt dat er een brandveilige (al dan niet bouwkundige) oplossing beschikbaar is, maar daaraan geen medewerking wordt verleend, wordt onverkort handhaving ingezet.

Wanneer geconstateerd wordt dat er geen brandveilige (al dan niet bouwkundige) oplossingen beschikbaar zijn, wordt, nog voordat handhaving wordt ingezet, in gezamenlijk overleg met de gebouweigenaar, gebruiker en Zorgpoort bekeken hoe de situatie op andere wijze opgelost kan worden, waarbij in het uiterste geval de oplossing moet worden gevonden in verhuizing van de gebruiker of het innemen van de scootmobiel en het op andere wijze compenseren in vervoer.

6.2.2 Scootmobiel privé-eigendom

Bij vaststelling dat een scootmobiel onveilig is gestald bespreekt de brandweer de mogelijke brandveilige oplossingen met de gebouweigenaar. Wanneer geconstateerd wordt dat er geen alternatieve brandveilige locaties dan wel overige (al dan niet bouwkundige) oplossingen beschikbaar zijn, wordt handhaving ingezet. Indien er wel een brandveilige stallinglocatie is of een andere (al dan niet bouwkundige) oplossing, maar geen medewerking wordt verleend aan die oplossing hetzij door gebruiker, hetzij door gebouweigenaar, wordt onverkort handhaving ingezet.

6.3 Procedure

6.3.1 Brabantse Handhavingsstrategie

De gemeente Helmond hanteert bij handhavingsprocedures de Brabantse Handhavingsstrategie. Hierin zijn afspraken en werkwijzen vastgelegd omtrent de aanpak van overtredingen. De strategie voorziet er in dat in beginsel gestart wordt met een waarschuwingsbrief waarin de overtreder een hersteltermijn wordt gegund om de overtreding ongedaan te maken. Heeft de waarschuwing niet tot gevolg gehad dat de overtreding is beëindigd, dan zal er een vooraanschrijving volgen. Tegen de vooraanschrijving heeft men de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. Worden er geen zienswijzen ingediend of hebben ingebrachte zienswijzen niet tot een andere beoordeling geleid en is de overtreding alsnog niet beëindigd, dan volgt een handhavingsbesluit, waarin de aangeschrevene wordt gesommeerd de overtreding te beëindigen, hetzij

19

Beoordeling medische aspect: de al dan niet geschiktheid (vanwege lichamelijke beperkingen) van de geboden alternatieve locatie(s) voor de betreffende gebruiker(s), worden door of in opdracht van de Zorgpoort beoordeeld, met dien verstande dat de medische omstandigheden worden beoordeeld door iemand die daartoe medisch geschoold is.

onder last van een dwangsom, hetzij onder last van bestuursdwang. In het kader van brandveiligheid is bestuursdwang vaak het meest geëigende middel. Dat wil zeggen dat het bestuursorgaan de overtreding zelf beëindigt. In dit geval het fysiek verplaatsen van de scootmobiel.

Een uitzondering op bovenstaande procedure doet zich voor indien sprake is van spoedeisendheid. Dit is het geval wanneer de brandweer ter plaatse constateert dat er sprake is van een levensbedreigende situatie. In deze situatie zal het bestuursorgaan direct inzetten op handhaving. De waarschuwingsbrief en de vooraanschrijving blijven in een dergelijke situatie achterwege.

6.4 Wie wordt er aangeschreven?

Een last onder dwangsom kan worden opgelegd aan zowel de overtreder als de (rechts)persoon die het in zijn macht heeft de overtreding te (doen) beëindigen. Afhankelijk van de situatie wordt bepaald aan wie de aanschrijving wordt gericht, gebouweigenaar én gebruiker of één van beiden.

6.5 Communicatie

Gebouweigenaar, bewoners of andere betrokkenen kunnen voor vragen in eerste instantie terecht bij de brandweer. Vanaf het moment dat er daadwerkelijk een handhavingsbesluit is verzonden is het Team Handhaving Fysiek Domein het eerste aanspreekpunt. De Zorgpoort is gedurende het gehele traject bereikbaar voor vragen die verband houden met de lichamelijke situatie van de scootmobielgebruikers.

Inwerkingtreding

Deze beleidsregel treedt in werking op de eerste dag na datum van bekendmaking in het Gemeenteblad.

Besloten in vergadering van 5 november 2013.

Burgemeester en wethouders van Helmond

De burgemeester

Mevr. P.J.M.G. Blanksma-van den Heuvel

De secretaris

Dhr. A.A.M. Marneffe RA

Bekend gemaakt op:

11 november 2013

De gemeentesecretaris,

Dhr. A.A.M. Marneffe RA