

Brandveilig stallen van scootmobielen

Adviesrapport Wmo 18 februari 2026



Managementsamenvatting

Aanleiding en centrale vraag

Sinds 1 juli 2024 schrijft het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) voor dat scootmobielen niet meer in vluchtwegen mogen worden gestald. In de praktijk staan scootmobielen echter nog vaak in gangen, portalen en centrale hallen. Dit levert directe brandveiligheidsrisico's op en beperkt de zelfstandigheid, mobiliteit en toegankelijkheid van inwoners met een mobiliteitsbeperking.

In dit advies staat de centrale vraag centraal: **Hoe kunnen woningen (complexen) in Arnhem brandveilig blijven, terwijl ze goed bereikbaar zijn voor scootmobielgebruikers?** De opgave raakt meerdere beleidsterreinen, zoals wonen, veiligheid, Wmo, mobiliteit en vergrijzing, en vraagt om een integrale aanpak waarin korte-termijnveiligheid wordt gecombineerd met toekomstbestendige oplossingen.

Doel en aanpak

Het advies brengt de omvang van de problematiek in kaart, identificeert urgente risico's en biedt handelingsperspectief voor gemeente, woningcorporaties en ketenpartners. Daarbij is niet alleen gekeken naar de huidige situatie, maar ook naar de toekomstige groei van ouderen en het toenemend gebruik van scootmobielen.

Onderzocht zijn drie vragen:

1. Waar bevinden zich concentraties van scootmobielen?
2. Welke locaties zijn prioritair vanuit brandveiligheid en urgentie?
3. Welke beleids- en praktische oplossingen zijn mogelijk voor stalling en mobiliteit?

De analyse is gebaseerd op Wmo-data, locatiebezoeken, gesprekken met corporaties en ketenpartners, en een verkenning van mogelijke oplossingsrichtingen.

Belangrijkste bevindingen

- Scootmobielen concentreren zich vooral in wijken met veel gestapelde bouw en een oudere bevolking, zoals Geitenkamp, Klarendal, Presikhaaf, Malburgen, Kronenburg en Elderveld.
- De digitale kaart biedt inzicht in concentraties en toekomstige behoefte. Particuliere scootmobielen blijven echter deels onbekend, waardoor samenwerking en monitoring essentieel zijn.
- Van de longlist van 28 locaties is een shortlist van 5 urgente locaties vastgesteld; 3 daarvan kennen acute onveiligheid door niet-brandveilige stalling of overvolle scootmobielruimtes.
- Problemen worden vaak pas laat gesignaleerd door beperkte samenwerking tussen wijkteams, corporaties en bewoners, en door eigendomsvormen zoals VvE's.
- Veel huidige locaties waar een hoge concentratie scootmobielen zijn, liggen niet in de sterkst vergrijzende wijken, waardoor tijdige investeringen in levensloopgeschikte woningen, labeling en doorstroom essentieel zijn voor toekomstige veiligheid en bereikbaarheid.

Oplossingsrichting en strategisch kader

- **Maatwerk per locatie** is onvermijdelijk: sommige complexen hebben in pandige aanpassingen nodig, anderen nieuwe buitenstallingen of collectieve voorzieningen.
- **Deelscootmobiliteit** kan de druk op stallingen verlagen, mobiliteit en zelfstandigheid behouden en toekomstige groei opvangen. Randvoorwaarden zijn brandveilige en robuuste stallingen, goede communicatie, beheer en integratie met de Wmo.

- **Beleidsmatige sturing** is nodig, zoals labeling van complexen, koppeling van Wmo-indicaties aan beschikbare stallingsruimte, en het bevroeren of verdelen van plekken.
- Een **onafhankelijke preventieadviseur brandveiligheid** kan uniformiteit en objectiviteit in beoordeling en urgentiebepaling garanderen.

Aanbevelingen

1. Integraal project opzetten waarin preventie, brandveiligheid, deelscootmobiliteit en doorstroom samenkomen en structureel wordt geborgd bij Wmo.
2. Budget beschikbaar stellen met 50/50-financieringsmodel voor urgente locaties.
3. Maatwerk per locatie door gemeente, corporaties en verhuurders.
4. Onafhankelijke preventieadviseur brandveiligheid inzetten.
5. Bewoners actief betrekken bij communicatie en oplossingen.
6. Gebruik en capaciteit van scootmobielen monitoren.
7. Complexen labelen om voorzieningen passend bij bewoners te maken en doorstroom te bevorderen.
8. Samenwerking tussen gemeente, corporaties, wijkteams en bewoners versterken.
9. Gefaseerde pilots deelscootmobiliteit starten.
10. Data gebruiken voor toekomstgerichte sturing.

Fasering

- **Korte termijn:** aanpak urgente locaties (shortlist) en prioriteren van urgente locaties van de longlist; start pilot deelscootmobiliteit.
- **Middellange termijn:** uitbreiding pilots, uitvoering longlist, structurele samenwerking, labeling en borging Wmo.
- **Lange termijn:** uitrol deelscootmobiliteit, datagedreven sturing en tijdige investeringen in vergrijzende wijken.

Conclusie

Scootmobielproblematiek is geen geïsoleerd veiligheidsvraagstuk, maar een maatschappelijke opgave op het snijvlak van wonen, zorg, mobiliteit en vergrijzing. **Maatwerk per complex, duidelijke sturing, structurele samenwerking en toekomstgerichte oplossingen**, geborgd binnen de Wmo, maken het mogelijk om zowel de brandveiligheid te verbeteren als de zelfstandigheid en bereikbaarheid van bewoners duurzaam te waarborgen. Arnhem kan hiermee nu urgente risico's aanpakken en tegelijkertijd een toekomstbestendig scootmobielnetwerk opbouwen.

Inhoud

1. Inleiding	6	3.3.5 Croydonplein	17
1.1 Aanleiding	6	3.3.6 Wijkbezoek Malburgen	19
1.2 Probleemstelling	6	3.4 Analyse en conclusie	20
1.3 Doel van dit advies	6	4. Keuzemogelijkheden	21
1.4 Onderzoeksvragen	7	4.1 Beleidskeuzes en sturing	21
1.5 Opbouw van het advies	7	4.2 Aandachtpunten van andere gemeenten	22
2. Kaders, risico's en verantwoordelijkheden	8	4.3 Indicatieve kosten scootmobielpunt (10 laadpunten)	22
2.1 De risico's van scootmobielen	8	4.4 Conclusie	23
2.2 Toename en vraag naar scootmobielen	8	5. Praktische oplossingen en vervolgstappen	24
2.3 Dilemma's: brandveiligheid, mobiliteit en ruimte	8	5.1 Oplossingen voor de bezochte locaties	24
2.4 Verantwoordelijkheden en wet- en regelgeving	9	5.1.1 Tuinpoort (Driegasthuizengroep)	25
2.5 Lessen uit andere gemeenten	10	5.1.2 Driemondplein (Volkshuisvesting)	25
2.6 Inclusieve woonomgeving in Arnhem	10	5.1.3 Het Podium (Vivare)	26
2.7 Analyse	11	5.1.4 Louis Armstronghof (Portaal)	27
2.8 Conclusie	11	5.1.5 Croydonplein (Woonzorg)	27
3. Op zoek naar urgente locaties in Arnhem	12	5.1.6 Schepen van Voorsthoof (Volkshuisvesting)	28
3.1 Inventarisatie op de digitale kaart	12	5.1.7 Schepen van Ommeren (Vivare)	29
3.2 Prioriteren van de huidige urgente locaties	13	5.2 Voorstel aanpak van shortlist naar longlist	30
3.3 De locatiebezoeken	14	5.3 Voorstellen financiering urgente locaties (shortlist en longlist)	30
3.3.1 Tuinpoort (Driegasthuizengroep)	14	5.4 Voorstel planning voor aanpak urgente locaties	31
3.3.2 Driemondplein (Volkshuisvesting)	15	5.5 Analyse en conclusie	32
3.3.3 Het Podium (Vivare)	16	6. Eindconclusies en aanbevelingen	33
3.3.4 Louis Armstronghof (Portaal)	17	6.1 Kernvraag en deelvragen	33
		6.2 Conclusies	33

6.3 Aanbevelingen.....	34
Bijlage 1: Waarom scootmobielen als risicovol worden gezien?	37
Bijlage 2: Bevolkingsprognose Arnhem en toename scootmobielen	39
Bijlage 3: Dilemma's scootmobielen in wooncomplexen	41
Bijlage 4: Feiten over scootmobielen en stallingen	43
Bijlage 5: Rollen, taken en verantwoordelijkheden per stakeholder	45
Bijlage 6: Proces van aanvraag tot en met handhaving.....	46
Bijlage 7: (Deel)scootmobiliteit bij andere gemeenten	47
Bijlage 8: Uitgangspunten voor prioritering voor de locaties.....	52
Bijlage 9: Digitale kaart en analyse Wmo scootmobielen per wijk.....	53
Bijlage 10: Longlist	57
Bijlage 11: Bevindingen Wijkbezoek Malburgen	59
Bijlage 12: Een visie op deelscootmobiliteit.....	60
Bijlage 13: Contactpersonenlijst	62

1. Inleiding

Het gebruik van scootmobielen in Arnhem groeit door vergrijzing, toenemende mobiliteitsbeperkingen en beleid om inwoners langer zelfstandig thuis te laten wonen. In 2025 telt Arnhem ongeveer 27.000 65-plussers, met een verwachte stijging naar 44.000 in 2050. Momenteel verstrekt de gemeente via de Wmo ongeveer 1.700 scootmobielen; dit zal naar verwachting oplopen naar bijna 2.800 in 2050, exclusief particuliere voertuigen. Scootmobielen zijn essentieel voor zelfstandigheid en maatschappelijke participatie, vooral voor ouderen en mensen met mobiliteitsbeperkingen.

Tegelijkertijd brengt het stallen van scootmobielen brandveiligheidsrisico's met zich mee. Incidenten in Arnhem en elders tonen aan dat scootmobielen in gangen en vluchtroutes een direct gevaar vormen door brandbare materialen, accu's en obstructie van evacuatie. Hoewel incidenten statistisch beperkt zijn, kunnen de gevolgen levensbedreigend zijn, vooral in wooncomplexen met kwetsbare bewoners. Hierdoor ontstaat een spanningsveld tussen brandveiligheid en mobiliteit: bewoners willen hun scootmobiel dichtbij voor zelfstandigheid, terwijl gangen, trappen en vluchtwegen vrij moeten blijven.

1.1 Aanleiding

De Onderzoeksraad voor de Veiligheid¹ concludeerde naar aanleiding van het incident van de fatale flatbrand in Arnhem rond de jaarwisseling van 2019-2020 dat de tragische afloop het gevolg was van een samenloop van omstandigheden: de brand bevond zich op de enige vluchtweg, waardoor bewoners geen veilige route hadden, en de aanwezigheid van brandbaar meubilair zorgde voor een extreem snelle brandontwikkeling met veel giftige rook. Het leidde tot de aanscherping van het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl), het uitvoeringsbesluit van de omgevingswet. Scootmobielen worden

¹ [Fatale flatbrand in Arnhem - Lessen voor brandveiligheid - Onderzoeksraad voor Veiligheid](#)

expliciet benoemd in artikel 6.15a en verboden in vluchtroutes net als andere brandbare objecten.

Op 16 april 2025 ontstond er een brand met een scootmobiel in een berging onder een flat aan het Driemondplein in Arnhem. De rook verspreidde zich via de liftschacht door het gebouw, waardoor enkele bewoners rook inademen. Gelukkig bleef de schade beperkt tot de scootmobiel, en was er geen noodzaak voor ontruiming van de flat. Eén persoon werd naar het ziekenhuis vervoerd voor behandeling na rookinhalatie². Dit incident benadrukte opnieuw de risico's van het stallen van scootmobielen in gemeenschappelijke ruimtes van woongebouwen. Hoewel de schade in dit geval beperkt bleef, kunnen dergelijke branden snel escaleren, vooral wanneer ze plaatsvinden in vluchtwegen of slecht bereikbare delen van het gebouw. De snelle verspreiding van rook via liftschachten kan de evacuatie bemoeilijken en de veiligheid van bewoners in gevaar brengen.

1.2 Probleemstelling

In bestaande wooncomplexen is het stallen van scootmobielen vaak een uitdaging door beperkte inpandige ruimte, bouwtechnische beperkingen en de concentratie van veel gebruikers. Arnhem staat voor de dubbele taak om enerzijds brandveiligheid te waarborgen en anderzijds mobiliteit voor bewoners te faciliteren; het verstrekken van scootmobielen. Dit betekent dat de gemeente niet alleen toezicht houdt op onveilige stalling, maar ook alternatieven moet bieden die aansluiten bij de behoeften van bewoners.

1.3 Doel van dit advies

Het advies richt zich op het geven van inzicht in de aard en omvang van de problematiek: het aantal scootmobielen en waar zich de meest urgente risico's bevinden. Daarbij is niet alleen gekeken naar de huidige situatie, maar ook naar de toekomstige groei van het aantal ouderen en het toenemend gebruik van scootmobielen.

² [destentor.nl](#)

Het doel is om brandveiligheid, mobiliteit en efficiënt ruimtegebruik in samenhang te sturen. Daarbij ligt nadruk op concentraties van scootmobielen (dus hoogbouw) en samenwerking met woningcorporaties, de Wmo en andere betrokken partners, inclusief duidelijke financierings- en borgingsafspraken.

1.4 Onderzoeksvragen

Om goed te kunnen adviseren zijn er een kernvraag en 4 deelvragen geformuleerd.

Kernvraag: Hoe kunnen wooncomplexen in Arnhem brandveilig blijven, terwijl ze goed bereikbaar zijn voor inwoners met mobiliteitsbeperkingen, specifiek de scootmobielgebruikers?

Om dit te bereiken zijn drie samenhangende vragen onderzocht:

1. Waar bevinden zich concentraties van scootmobielen?
2. Welke locaties zijn vanuit brandveiligheid en urgentie prioritair?
3. Welke beleidsmatige en praktische oplossingen zijn mogelijk voor veilige stalling en mobiliteit?

1.5 Opbouw van het advies

Dit advies is opgebouwd om stapsgewijs inzicht te geven in de situatie van scootmobielen in Arnhem, de risico's en mogelijke oplossingen. Hieronder staat een overzicht van de hoofdstukken en wat de lezer per hoofdstuk kan verwachten:

Hoofdstuk 2 – Kaders, risico's en verantwoordelijkheden

Schetst de landelijke en lokale context van scootmobielgebruik, inclusief toename, brandveiligheidsrisico's, wet- en regelgeving, verantwoordelijkheden en spanningsvelden tussen veiligheid, mobiliteit en ruimte. Het hoofdstuk sluit af met analyse en conclusies voor het Arnhemse beleid.

Hoofdstuk 3 – Op zoek naar urgente locaties in Arnhem

Laat zien waar scootmobielen zich concentreren op basis van Wmo-data en de digitale kaart (longlist). In samenwerking met stakeholders

zijn urgente locaties geselecteerd (shortlist) en bezocht. De analyse vormt de basis voor prioritering en maatwerk.

Hoofdstuk 4 – Keuzemogelijkheden

Verkent beleidskeuzes en sturingsopties, inclusief lessen uit andere gemeenten en een indicatie van kosten voor (deel)scootmobielvoorzieningen.

Hoofdstuk 5 – Praktische oplossingen en vervolgstappen

Werkt oplossingen per bezochte locatie uit en beschrijft een gefaseerde aanpak van shortlist naar longlist, met voorstellen voor financiering en planning.

Hoofdstuk 6 – Eindconclusies en aanbevelingen

Bundelt de belangrijkste inzichten en vertaalt deze naar conclusies en concrete aanbevelingen voor beleid, samenwerking en uitvoering.

Bijlagen: Bevatten verdiepende informatie, analyses en ondersteunende documenten.

Deze opbouw is bedoeld om de lezer van context en analyse naar concrete maatregelen en beleidsaanbevelingen te leiden. Zo ontstaat een samenhangend beeld van hoe Arnhem een toekomstbestendig, veilig en toegankelijk systeem van scootmobielvoorzieningen kan realiseren.

2. Kaders, risico's en verantwoordelijkheden

Het veilig stallen van scootmobielen vormt een groeiende uitdaging in Arnhem, waar vergrijzing en langer zelfstandig wonen het gebruik van mobiliteitshulpmiddelen fors doen toenemen. Tegelijkertijd brengen scootmobielen specifieke veiligheidsrisico's met zich mee en is de beschikbare ruimte in bestaande wooncomplexen en openbare gebieden beperkt.

Dit hoofdstuk schetst de risico's, de demografische ontwikkeling, verantwoordelijkheden, gemeentelijke praktijkvoorbeelden en de Arnhemse visie op een inclusieve woonomgeving, met als doel een integrale en toekomstbestendige aanpak te verkennen.

2.1 De risico's van scootmobielen

Scootmobielen vormen een direct veiligheidsrisico, vooral wanneer zij in gangen, trappenhuizen of vluchtwegen worden gestald. Door hun omvang kunnen zij evacuatie vertragen of onmogelijk maken, vooral voor kwetsbare bewoners zoals ouderen of minder mobiele personen. Daarnaast bevatten scootmobielen brandbare materialen en accu's (lithium-ion of lood) die bij defect, beschadiging of verkeerd laden kunnen leiden tot brand, kortsluiting of thermische runaway. Brandende accu's produceren giftige rook zoals koolmonoxide en waterstofcyanide, verspreiden zich snel via gebouwinstallaties en zijn moeilijk te blussen. Het ontbreken van toezicht op particulier aangeschafte scootmobielen versterkt dit risico, aangezien niet alle voertuigen voldoen aan keurmerken of veiligheidsnormen. Deze combinatie van fysieke obstructie, actieve energieopslag en giftige rookontwikkeling maakt scootmobielen tot een significant

veiligheidsrisico en rechtvaardigt de expliciete beperkingen in wet- en regelgeving³.

2.2 Toename en vraag naar scootmobielen

In Nederland zijn circa 195.000 scootmobielen in gebruik, met een verwachte verdubbeling richting 2040 en zelfs verdrievoudiging in wooncomplexen met veel ouderen. Arnhem telt in 2025 ongeveer 27.000 65-plussers, groeiend naar 44.000 in 2050⁴.

Via de Wmo verstrekt de gemeente momenteel 1.700 scootmobielen, stijgend naar bijna 2.800 in 2050, exclusief particulier bezit⁵. Scootmobielen worden verstrekt aan inwoners die door ernstige mobiliteitsbeperkingen niet zelfstandig kunnen deelnemen aan het dagelijks leven. Het gezondheidsprofiel van Arnhemse ouderen laat zien dat scootmobielen essentieel blijven voor zelfstandigheid en maatschappelijke participatie, ondanks lichte verbeteringen in gezondheid en beweeggedrag. De groei concentreert zich in specifieke wijken zoals Malburgen, Arnhemse Broek, Schuytgraaf, Velperweg, De Laar en Rijkerswoerd, wat de vraag naar stallingsvoorzieningen lokaal sterk doet toenemen⁶.

2.3 Dilemma's: brandveiligheid, mobiliteit en ruimte

Het gebruik van scootmobielen brengt meerdere dilemma's met zich mee⁷. Individuele wensen, zoals stalling nabij de woning, botsen met het collectieve belang van vrije vluchtwegen. Beperkingen van bestaande bouw⁸, beperkte openbare ruimte en multifunctionele claims – wonen, verkeer, groen, recreatie, klimaatadaptatie – maken het realiseren van stallingen complex. Bovendien vraagt de groeiende

³ Waarom scootmobielen als risicovol worden gezien, vindt u in bijlage 1.

⁴ De bevolkingsprognose van Arnhem vindt u in bijlage 2.

⁵ De toename van het aantal scootmobielen vindt u in bijlage 2.

⁶ De analyse van de Wmo scootmobielen per wijk, vindt u in bijlage 9

⁷ Belangrijkste dilemma's rond scootmobielen en stallingen in bestaande woningbouw, zie bijlage 3.

⁸ Scootmobielen in bestaande wooncomplexen, vindt u in bijlage 4

en diverse gebruikersgroep om maatwerk, terwijl handhaving en beleid juist baat hebben bij duidelijke, uniforme regels. Deze samenloop van factoren benadrukt de noodzaak van een integrale en toekomstbestendige aanpak waarin veiligheid, inclusiviteit, leefkwaliteit en mobiliteit in samenhang worden afgewogen.

2.4 Verantwoordelijkheden en wet- en regelgeving

Het veilig stallen van scootmobielen is een gedeelde verantwoordelijkheid van bewoners, pandeigenaren en de gemeente⁹.

De **Wmo 2015** is een maatwerkwet. Per inwoner wordt beoordeeld welke ondersteuning noodzakelijk is om zelfredzaamheid en participatie te waarborgen. Er bestaat geen automatisch recht op een scootmobiel; de toegang tot ondersteuning verloopt via een zorgvuldige toegangsprocedure.

In een gesprek met het wijkteam worden de ondersteuningsvraag, het gewenste resultaat en de eigen mogelijkheden van de inwoner onderzocht. Daarbij wordt, conform de Wmo 2015, eerst gekeken naar wat iemand zelf kan doen of met ondersteuning van het eigen netwerk. Vervolgens wordt beoordeeld of een algemene voorziening volstaat of dat een maatwerkvoorziening noodzakelijk is. Wanneer een scootmobiel als maatwerkvoorziening in beeld komt, vormt de aanwezigheid van een veilige en legale stallings- en oplaadmogelijkheid een essentieel onderdeel van de beoordeling.

De **Beleidsregels Wmo gemeente Arnhem 2020** bepalen hierover onder het hoofdstuk *Scootmobiel*:

“Bij een indicatie voor een individuele scootmobiel moet een geschikte stallingsmogelijkheid met aansluitpunt voor opladen aanwezig zijn, of die mogelijkheid moet gerealiseerd kunnen worden.”

⁹ Zie rollen, taken en bevoegdheden in bijlage 5.

Dit betekent dat de gemeente bij de beoordeling van de aanvraag vaststelt of een geschikte stallings- en oplaadvoorziening reeds aanwezig is, of op redelijke en verantwoorde wijze kan worden gerealiseerd, bijvoorbeeld in de woning of in een berging. Daarbij wordt ook beoordeeld of de stalling voldoet aan geldende brandveiligheids- en bouwregels, waaronder het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Stalling in vluchtwegen is niet toegestaan en kan niet als passende oplossing worden aangemerkt. Indien geen geschikte stallingsmogelijkheid aanwezig is en deze ook niet veilig, legaal en redelijkerwijs kan worden gerealiseerd, kan een scootmobiel niet worden toegekend als maatwerkvoorziening. De gemeente kan immers geen voorziening verstrekken die leidt tot een onveilige of onrechtmatige situatie. Deze beleidsregel schept geen algemene verplichting voor de gemeente om zelfstandig openbare stallingsvoorzieningen te realiseren. Wel volgt hieruit dat de gemeente, binnen het kader van maatwerk, onderzoekt of een passende oplossing mogelijk is. Daarbij kan samenwerking met woningcorporaties, VvE's en andere betrokken partijen noodzakelijk zijn om tot een veilige en uitvoerbare oplossing te komen.

De **Omgevingswet** en het **Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl)** stellen de kaders voor brandveilig gebruik van gebouwen. Het Bbl verbiedt expliciet het stallen van scootmobielen in vluchtwegen zoals gangen, galerijen en trappenhuizen. Deze ruimtes moeten te allen tijde vrij blijven om een veilige ontruiming mogelijk te maken. **Pandeigenaren** – waaronder woningcorporaties, VvE's en particuliere verhuurders – zijn primair verantwoordelijk voor het brandveilig gebruik van hun gebouw en moeten doorlopend voldoen aan de eisen uit het Bbl. Bij brand of letsel als gevolg van onjuiste stalling kan de aansprakelijkheid zowel bij de gebruiker als bij de eigenaar liggen.

De **gemeente** ziet toe op naleving van deze regels en heeft een zorgplicht: wanneer zij weet of redelijkerwijs kan weten dat sprake is van (dreigend) brandgevaar, moet zij handelen. Dit kan bestaan uit handhaving, maar ook uit het faciliteren van veilige alternatieven, zoals buitenpandige stallingen of mobiliteitshubs.

Daarnaast is de gemeente:

- Verantwoordelijk voor de mobiliteit van inwoners via de Wmo (waaronder het verstrekken van scootmobielen, inclusief aandacht voor passende stalling);
- Bevoegd gezag voor het verlenen van vergunningen, onder meer voor stallingen in de openbare ruimte;
- Bestuurlijk verantwoordelijk bij incidenten, zoals brand.

Het toezicht en de handhaving worden namens de gemeente uitgevoerd door de **Omgevingsdienst Gelderland Midden (ODGM)**. De ODGM verleent vergunningen en houdt toezicht op de naleving van onder andere het Bbl als uitvoeringsbesluit van de Omgevingswet. De **brandweer** adviseert over brandveiligheid bij vergunningen en bouwplannen en treedt op bij incidenten.

Veilig stallen van scootmobielen vraagt om duidelijke samenwerking:

- **Bewoners** zorgen voor correct en veilig gebruik en stalling van hun hulpmiddel, inclusief het opladen.
- **Pandeigenaren** borgen een brandveilig gebouw en gebruik.
- **Gemeente, ODGM en brandweer** zorgen gezamenlijk voor regelgeving, toezicht, handhaving en advies.

Alleen door deze gezamenlijke verantwoordelijkheid kan mobiliteit worden gefaciliteerd zonder concessies te doen aan veiligheid.

2.5 Lessen uit andere gemeenten

Het VNG-advies en voorbeelden uit Almere, Den Haag, Zwolle, ROG Plus, Deventer en Nijmegen laten zien dat succesvolle aanpakken kenmerken van een structurele, collectieve opgave hebben¹⁰.

Belangrijke lessen over de brandveilige scootmobielstallingen van koplopers zijn:

- Wmo-scootmobielen alleen verstrekken bij beschikbare (brand) veilige stalling.
- Samenwerking tussen gemeente, corporaties en bewoners is essentieel vanwege ruimte- en kostenbeperkingen.
- Collectieve oplossingen zoals deelscootmobielen en mobiliteitspools verminderen voertuigen, verlagen de druk op stallingsruimte en vergroten beheersbaarheid, maar vragen organisatie, digitale systemen en pilots.
- Fysieke oplossingen, zoals modulaire buitenstallingen of inpandige brandveilige ruimtes, zijn haalbaar maar vereisen investeringen, vergunningen en beheer.
- Bestuurlijke regie, gedeelde financiering en integrale afspraken blijken cruciaal voor een succesvolle uitvoering.

2.6 Inclusieve woonomgeving in Arnhem

Arnhem streeft naar een inclusieve woonomgeving waarin iedere inwoner toegang heeft tot een veilige, gezonde en passende woning. De Woonvisie 2024–2029/2034 en de Inclusie Agenda zetten in op het tegengaan van ongelijkheid, een mix van woningtypen, levensloopbestendige woningen en innovatieve woonvormen, in lijn met het VN-Verdrag Handicap.

Prestatieafspraken met corporaties en huurdersorganisaties verankeren deze ambities, inclusief de intentie tot uitbreiding van

¹⁰ Meer informatie over de aanpak van andere gemeenten vindt u in bijlage 7.

stallingsruimte voor scootmobielen, hoewel dit nog onvoldoende is opgevolgd. Nieuwbouwprojecten zoals Rijnpark integreren vanaf de ontwerpfase toegankelijkheid, mobiliteit en scootmobielvoorzieningen. Ruimtegebrek in bestaande wijken versterkt het belang van slimme, multifunctionele en integrale oplossingen die mobiliteit, leefbaarheid en duurzaamheid combineren.

2.7 Analyse

Het vraagstuk van scootmobielstalling in Arnhem illustreert de spanning tussen individuele mobiliteitsbehoefte en collectieve veiligheid. De groei van het aantal gebruikers en de concentratie in bestaande wooncomplexen vraagt om flexibele, toekomstbestendige stallingstrategieën. Lessen uit andere gemeenten tonen dat collectieve en gedeelde oplossingen, gekoppeld aan bestuurlijke regie en duidelijke afspraken, de beheersbaarheid vergroten en brandveiligheid kunnen waarborgen. Tegelijkertijd vereist ruimtegebrek en multifunctioneel gebruik van de openbare ruimte innovatieve ontwerpen en slimme integratie van stalling, groen en klimaatadaptatie.

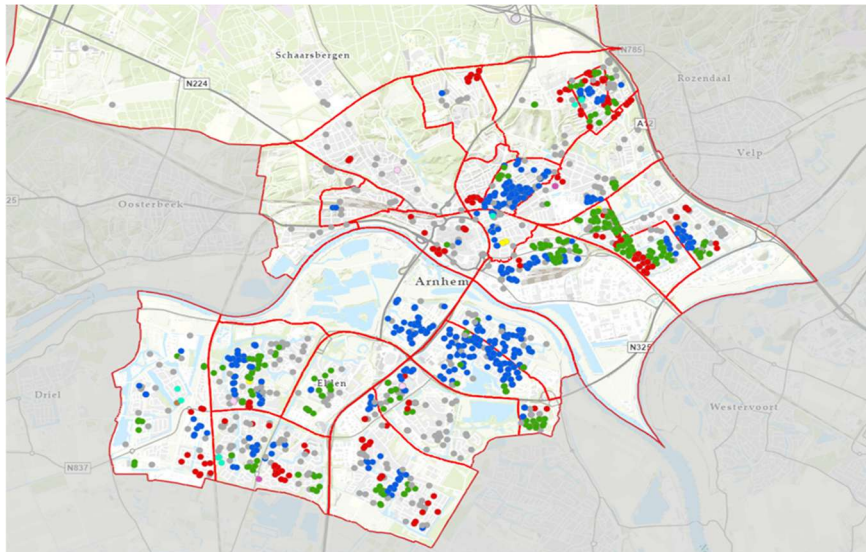
2.8 Conclusie

Veilig stallen van scootmobielen is een gezamenlijke opgave van bewoners, bouwverenigingen en gemeente, die alleen effectief kan worden aangepakt via een integrale benadering. Arnhem moet inzetten op een combinatie van veilige inpandige en buitenpandige stallingen, collectieve mobiliteitsoplossingen en bestuurlijke regie, met aandacht voor inclusiviteit, leefbaarheid, mobiliteit en duurzaamheid. Alleen zo kan de zelfstandigheid van bewoners worden behouden zonder concessies te doen aan brandveiligheid en veiligheid in vluchtwegen, terwijl de stad voorbereid is op toekomstige demografische en ruimtelijke uitdagingen.

Vanuit deze analyse wordt in het volgende hoofdstuk ingezoomd op de ruimtelijke spreiding van scootmobielgebruik in Arnhem. Wijken en wooncomplexen met de hoogste concentraties scootmobielen worden door een digitale kaart in beeld gebracht. Daarna is met de partners de meest urgente locaties geprioriteerd, waar de druk op brandveilige en toegankelijke stallingsvoorzieningen het grootst is en waar gerichte maatregelen het meest urgent zijn. Dit om eerst maar eens zicht te krijgen op wat er in de praktijk speelt.

3. Op zoek naar urgente locaties in Arnhem

Dit hoofdstuk brengt in kaart waar de concentraties van scootmobielen in Arnhem zich bevinden en welke locaties prioriteit hebben voor veilige en toegankelijke stallingsvoorzieningen. Vooral hoogbouwcomplexen en corporatielocaties vormen een uitdaging



door beperkte inpandige ruimte en brandveiligheidsrisico's. Met behulp van een digitale kaart van Wmo-scootmobielen, aangevuld met informatie van corporaties, wijkteams en andere partners, is een longlist opgesteld en verfijnd tot een shortlist van de meest urgente locaties.

Locatiebezoeken hebben duidelijk gemaakt waar directe veiligheidsrisico's bestaan en waar toekomstige druk op stallingen te verwachten is. Dit vormt de basis voor het beoordelen van knelpunten, het ontwikkelen van praktische oplossingen en het vormgeven van een

toekomstbestendig beleid dat mobiliteit en veiligheid voor bewoners waarborgt.

3.1 Inventarisatie op de digitale kaart

Wat valt op:

1. Huidige spreiding en concentraties

De digitale kaart maakt zichtbaar waar scootmobielen zich concentreren, vooral in corporatiecomplexen en hoogbouwlocaties. Hoogwaardige concentraties komen voor in wijken zoals **Geitenkamp, Klarendal, Presikhaaf, Arnhemse Broek, Malburgen, Kronenburg, Elderveld en De Laar.**

- In **grondgebonden woningen** (Geitenkamp, Arnhemse Broek, De Laar) zijn relatief veel scootmobielen aanwezig, maar een stalling op individuele kavels is vaak haalbaar.
- In **hoogbouw en grotere complexen** (Klarendal, Presikhaaf, Malburgen, Kronenburg, Elderveld) vormt de combinatie van veel scootmobielen en beperkte inpandige stallingsruimte een brandveiligheidsrisico en een knelpunt voor toegankelijkheid en evacuatie.

2. Concentratiepunten en samenwerking

Op bepaalde locaties liggen meerdere complexen dicht bij elkaar, soms van verschillende woningcorporaties (bijv. Hollandweg in Elderveld, Croydonplein). Hierdoor ontstaat een hogere druk op beschikbare stallingsruimte, en is gezamenlijke afstemming tussen corporaties en gemeente nodig om veilige, toegankelijke en toekomstbestendige stalling te garanderen.

3. Demografische ontwikkeling

Vooruitkijkend naar 2050 neemt het aantal **75-plussers** aanzienlijk toe in Malburgen, Arnhemse Broek, Schuytgraaf en Velperweg.

Complexen met nu al veel scootmobielen zullen hun druk verder voelen, en gebieden zoals Schuytgraaf moeten proactief rekening houden met toekomstige vraag.

4. Risico's en beleidsimplicaties

- **Brandveiligheid:** Hoogbouwcomplexen met veel scootmobielen vragen prioriteit bij in pandige, brandveilige stallingen, branddetectie en veilige oplaadpunten.
- **Toegankelijkheid:** Concentraties in bestaande bouw kunnen leiden tot knelpunten bij evacuatie en dagelijkse mobiliteit; individuele stalling nabij woningen is niet altijd mogelijk.
- **Samenwerking:** Complexen met meerdere corporaties vereisen gezamenlijke afspraken over stalling, beheer en financiering.
- **Toekomstbestendigheid:** Demografische prognoses maken duidelijk dat Arnhem een flexibele en uitbreidbare stallingstrategie nodig heeft, inclusief buitenstallingen en deelscootmobielconcepten.

De digitale inventarisatie biedt een **concreet beeld van locaties** waar de huidige Wmo scootmobielen zijn uitgegeven en toekomstige vraag naar scootmobielstallingen groot kan gaan worden.

Hoogbouwcomplexen en corporatielocaties met meerdere bewoners en scootmobielen zijn opgenomen in de longlist. Tegelijkertijd benadrukt de analyse de noodzaak van proactieve planning voor wijken met verwachte demografische groei, gezamenlijke afstemming tussen corporaties en gemeente, en integratie van brandveiligheid, toegankelijkheid en mobiliteit in een toekomstbestendig beleid.

3.2 Prioriteren van de huidige urgente locaties

De digitale kaart geeft inzicht in de spreiding van scootmobielen per wijk en complex en vormde daarmee de basis voor de **longlist en prioritering van locaties**. Bij deze prioritering zijn verschillende criteria gehanteerd: brandveiligheidsrisico's, scootmobieldichtheid, ruimtelijke beperkingen en maatschappelijke urgentie. Dit leidde tot een longlist van **28 locaties** met een hoge concentratie scootmobielen.

Een belangrijke beperking van de digitale kaart is dat deze uitsluitend Wmo-scootmobielen bevat. Particulier aangeschafte voertuigen zijn hierin niet meegenomen, waardoor het totaalbeeld onvolledig is. Om een beeld van de locaties waar een concentratie van scootmobielen te krijgen, was daarom de inbreng van woningcorporaties, wijkteams, de brandweer en andere partners essentieel.

Op 30 juni 2025 is met drie woningcorporaties – Volkshuisvesting, Portaal en Driegasthuizengroep (Vivare werd later nog bevestigd) – de brandweer, APCG en sociale wijkteams vanuit de longlist (hoog aantal en concentratie Wmo scootmobielen) in gezamenlijkheid **vijf locaties (shortlist)** gekozen waar we een locatiebezoek zouden gaan brengen om de problematiek daadwerkelijk in kaart te kunnen brengen.

Is er voldoende brandveilige stalling voor het huidige aantal scootmobielen in het betreffende complex?

De shortlist omvat de volgende locaties:

1. **Tuinpoort** (Driegasthuizengroep)
2. **Driemondplein** (Volkshuisvesting)
3. **Het Podium aan de Amerstraat** (Vivare)
4. **Louis Armstronghof** (Portaal)
5. **Croydonplein**, bestaande uit drie delen woningen van Woonzorg, Volkshuisvesting en Vivare

Vivare heeft later **Het Podium** aangeleverd als toevoeging. ODGM was uitgenodigd vanwege hun rol bij vergunningverlening, maar kon niet aanwezig zijn. Daarnaast heeft Portaal later **De Platanen** ingebracht als te bezoeken locatie. Na een eerste bezoek aan de Louis Armstronghof is deze locatie voorlopig teruggetrokken vanwege het handhavende karakter van ODGM, waardoor De Platanen nu bovenaan de longlist staat.

Het was een mooie samenstelling van diversiteit in type en ligging van de locaties, zodat een breed beeld van de problematiek ontstond:

- Verspreid over verschillende wijken;
- Variërend in schaal en ruimtelijke opzet;
- Verdeeld onder vier corporaties;
- Met zowel gelabelde (55+) als niet-gelabelde woningen;
- Alle locaties betreffen bestaande bouw, met bouwjaren variërend van 1957 tot 2009–2012.

3.3 De locatiebezoeken

Het locatiebezoek had als doel om gezamenlijk een goed en realistisch beeld te krijgen van de situatie ter plaatse en de mogelijkheden voor verbetering en om te checken of de locatie daadwerkelijk urgent is.

Tijdens het bezoek aan de **shortlistlocaties – Tuinpoort, Driemondplein, Het Podium, Louis Armstronghof, Croydonplein en later De Platanen** – werd eerst de huidige stalling van scootmobielen in kaart gebracht. Hierbij is gekeken naar de plekken waar scootmobielen werden gestald en naar knelpunten op het gebied van brandveiligheid, bereikbaarheid en gebruiksgemak.

Vervolgens beoordeelden de betrokken partijen samen de aanwezige risico's en kansen. Daarbij werd vastgesteld waar sprake was van brand- en veiligheidsrisico's en welke ruimten wel of niet geschikt waren voor een stallingsvoorziening, inclusief de haalbaarheid van eventuele technische maatregelen zoals ventilatie, oplaadpunten of compartimentering.

Op basis van deze gezamenlijke analyse werden, in samenwerking met de brandweer, woningcorporaties, ODGM en gemeente, mogelijke en praktisch uitvoerbare oplossingen verkend. De oplossingen voor de verschillende locaties worden in **hoofdstuk 4** verder uitgewerkt.

3.3.1 Tuinpoort (Driegasthuizengroep)



Het appartementencomplex Tuinpoort van Driegasthuizengroep aan de Tuinstraat ligt in het Spijkerkwartier, op loopafstand van het centrum van Arnhem. In de wijk is sprake van een duidelijke vergrijzing: waar in 2025 circa 226 inwoners 75 jaar of ouder zijn, groeit dit aantal richting 2050 naar ongeveer 588. Deze demografische ontwikkeling vergroot de druk op passende en toegankelijke woonvoorzieningen. Tuinpoort bestaat uit 71 twee- en driekamerappartementen, gebouwd in 1995, en is gelabeld voor woningzoekenden van 55 jaar en ouder, met of zonder zorgindicatie. Daarmee sluit het complex aan bij de toekomstige woonbehoefte in de wijk, maar neemt tegelijkertijd de noodzaak toe om aandacht te besteden aan mobiliteit, bereikbaarheid en brandveilige voorzieningen, waaronder adequate scootmobielstallingen.

- De gemeente heeft geen meldingen ontvangen van de Driegasthuizengroep over het brandveilig stallen van scootmobielen.
- Er zijn 20 scootmobielen, waarvan er 9 uitgegeven zijn door de WMO. Er is stallingsplek voor 17 en hierdoor staan er ook in de

gangen scootmobielen. Er is geen plek voor scootmobielen voor bezoekers.

- Op de eerste verdieping is een speciale ruimte ingericht voor de scootmobielen, maar die is niet brandwerend. Hier kunnen nu 10 scootmobielen gestald worden. In de kelder is er op dit moment ook ruimte voor 7 scootmobielen.
- In de kelder is ook de bergingsruimte en een gemeenschappelijke fietsenstalling. Er is een hele steile hellingbaan naar boven (buiten).
- De draai vanuit de lift in de kelder is een krappe, zo liet Hanneke (scootmobielgebruiker vanuit de APCG) ons zien. De scootmobielruimte beneden is daardoor minder makkelijk te bereiken en minder gebruiksvriendelijk.

Conclusie: Er is nu een urgent probleem voor het brandveilig kunnen stallen van de scootmobielen in of buiten het complex. Voor de toekomst kan het zo zijn dat er meer bewoners gebruik willen of moeten maken van een scootmobiel, waar dan ook in de nabije toekomst weinig ruimte voor is.

3.3.2 Driemondplein (Volkshuisvesting)

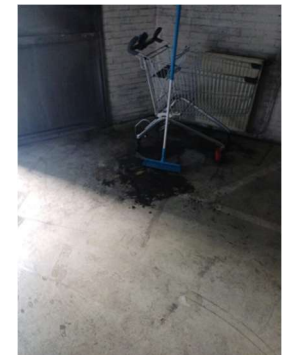


Het pand Driemondplein van Volkshuisvesting ligt in Elderveld-Noord. Elderveld is de wijk waar nu (2025) de meeste 75-plussers wonen (zie

paragraaf 2.1) en in 2050 staat deze wijk op plek 2 (na Velperweg). De SWOA¹¹ heeft een aantal ontmoetingsruimtes en activiteiten in het gebouw dat vastzit aan het appartementencomplex van Volkshuisvesting, de Gaanderij. Hier komen veel ouderen uit de buurt, niet van het direct naastgelegen complex. Zij zouden graag een scootmobielpunt willen waar hun bezoekers hun scootmobielen kwijt kunnen.

Het complex Driemondplein heeft 138 appartementen en is gebouwd in 1957. Het huisvest de doelgroep 'ouderen', waardoor er voornamelijk senioren wonen. De minimale leeftijd is 55 jaar. Er is redelijk recent (17-09-2025) brand geweest door een scootmobiel in de stalling op de begane grond. Dit was voor de tweede keer: op 16 april 2025 was er ook brand door een scootmobiel in de berging. De laatste (17-09) brand heeft in het totaal 4 scootmobielen en een driewiel fiets beschadigd. De oorzaak van de brand is nog onbekend, hier wordt onderzoek naar gedaan. Alle scootmobielen zijn opgehaald voor onderzoek door Medipoint, wat gelijk een lastig punt omhoog is: geen van de bewoners hadden hierdoor de beschikking over hun scootmobiel. De scootmobielen komen in principe pas weer terug als de ruimte wordt opgeleverd (24-11-2025). Dit is opgepakt door de afdeling Wmo van de gemeente.

- Er zijn 10 scootmobielen vanuit de Wmo uitgegeven. De huidige stalling onder in het gebouw biedt voor nu voldoende ruimte aan 15 scootmobielen, die nog niet allemaal bezet zijn.
- Er is een ruimte waar voorheen de afvalcontainers stonden. Er is daar ruimte voor extra stallingsplekken.
- Er zijn geen scootmobielen op galerijen aangetroffen. Wel zijn er verhogingen gemaakt op de galerijen om voor mensen die slecht ter been zijn makkelijker binnen te komen.



¹¹ Stichting Welzijn Ouderen Arnhem, www.swoa.nl

Conclusie: Er is hier in het complex geen stallingsprobleem op de korte termijn. Er wordt aangegeven dat het een complex is voor 55-plussers, dat betekent dat de komende jaren de bewoners van het complex wellicht een scooter nodig hebben om mobiel te blijven. Met de naastgelegen ruimtes van de SWOA én gezien de toename van de ouderen in Elderveld hoeft voorsorteren op een scootmobielpunt in deze buurt geen overbodige luxe zijn.

3.3.3 Het Podium (Vivare)

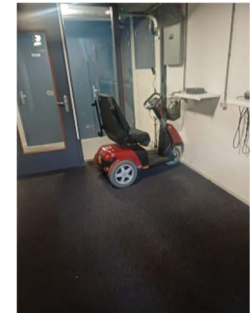


In Presikhaaf staan 5 woongebouwen van Vivare in een driehoek tussen de Amerstraat en de Scheldestraat. Er staan nog 3 andere woongebouwen op het stuk grond waar Mooiland (woningcorporatie) en Vve's gezamenlijk bezit hebben. Onder de laatste 3 woongebouwen ligt een grote parkeergarage, waar ook een scootmobielstalling onderdeel van uit maakt. De bouw van deze woongebouwen is nog redelijk recent (2009-2012). Helaas is er geen rekening gehouden met scootmobielstallingen. Net als de andere wijken vergrijst Presikhaaf (west en oost) ook, echter niet zo hard als de andere wijken. Het aantal 75-plussers aldaar groeit met ongeveer een derde: van 1.343 naar 2.146 in 2050 (+803).

- Bij 4 van de 5 woongebouwen (105 adressen) van Vivare zijn Wmo scootmobielen (12) uitgegeven.
 - In één woongebouw (5 scootmobielen) is een scootmobielruimte in de kelder. Hier kunnen 3 scootmobielen worden gestald. Deze kelder staat in open verbinding met de rest van het pand en vanwege het gebrek aan afsluiting, niet brandveilig.

- Eén scootmobielgebruiker (particulier aangekocht) woont in het woongebouw aan de andere kant van het fietspad. Het fietspad is op het maaiveld en de woongebouwen zijn hoger gelegen. Er is een soort hellingbaan die toegang geeft tot het maaiveld. De scooter wordt op de begane grond in het trappenhuis geparkeerd en opgeladen.
- Eén woongebouw zijn 3 scootmobielen uitgegeven en heeft geen stallingsruimte. De scootmobielen worden op de begane grond in het trappenhuis geparkeerd en opgeladen.
- Een woongebouw boven de parkeergarage waren 4 scootmobielen uitgegeven: hier is een stalling in de kelder. In deze stalling is plek voor meerdere scootmobielen. De scootmobielen van de andere woongebouwen (die brandonveilig gestald werden) kunnen hier een (tijdelijke) plek krijgen.
 - Vivare heeft zeer concrete plannen voor het stallen van scootmobielen in de buitenruimte. De vergunningen zijn daar al voor aangevraagd. Deze locatie ligt halverwege de woongebouwen en werd voorheen gebruikt voor activiteiten. Deze ruimte kan nu stalling bieden aan ongeveer 14 scootmobielen.

Conclusie: Dit is een urgente locatie. Er zijn al 13 scootmobielen (12 Wmo en 1 particulier) waar geen brandveilige stalling voor is. Tijdelijk (korte termijn) kunnen de scootmobielen gestald worden in de parkeergarage, echter deze is op enige loopafstand van de andere woongebouwen. Vivare heeft een vergunning gekregen voor de buitenstalling, waar 14 scootmobielen kunnen worden geplaatst.



3.3.4 Louis Armstronghof (Portaal)



Het pand aan de Louis Armstronghof ligt in de wijk Rijkerswoerd, een wijk waar richting de toekomst sprake is van een duidelijke vergrijzing (+864 inwoners in 2050 ten opzichte van 2025). Het complex bestaat uit 49 adressen en is in het verleden gelabeld geweest als seniorencomplex. Op dit moment is het niet meer gelabeld voor senioren, maar er wonen nog wel veel senioren. De bewoners zijn tussen de 32 en 89 jaar oud, met een gemiddelde leeftijd van 62 jaar. De woningen zijn rollator toegankelijk, maar de balkons zijn dat niet. Het pand is gebouwd in 1988. De benedenwoningen beschikken over een tuin en aan de tegenoverliggende zijde van de gang bevinden zich de bergingen.

- Er zijn 8 scootmobielen door de Wmo uitgegeven en 4 particulier aangekochte scootmobielen.
- Er is geen stalling voor de scootmobielen. Zij worden gestald en geladen op de gangen van het pand.
- Er is geen ruimte om scootmobielen te stallen in pandig.
- Scootmobielen mogen in de woning worden gezet, echter drempels in de woning maken dit praktisch onmogelijk.
- De bergingen zijn niet groot genoeg om plaats te bieden aan scootmobielen.

- De bewoners op de begane grond kunnen hun scootmobiel (tijdelijk) in de tuin zetten (een overdekt schuurtje, een scootsafe of een hoes), zij kunnen ook uitrijden via de tuin. Bewoners die op een verdieping wonen hebben geen plek om de scootmobiel te bergen.

Conclusie: Dit is een urgente locatie: er zijn 12 scootmobielen die nu worden gestald en opgeladen in de gangen zonder rookmelders of tijdschakelaars. Bewoners, die niet goed ter been zijn, kunnen niet vluchten uit het pand: zij dienen op dit moment in hun woning te blijven of naar het balkon te gaan als er brand is. Bewoners die op de begane grond wonen kunnen hun scootmobiel buiten stallen (met hoes voor tijdelijk, een stalling) en ook vluchten via de tuin.



3.3.5 Croydonplein

Het wooncomplex Croydonplein staat in de wijk Kronenburg. Vredenburg/ Kronenburg is een wijk waar ook vergrijzing plaatsvindt: 898 75-plussers zijn er nu in 2025, naar 1.575 in 2050. Dat betekent +677. Het complex is gebouwd in 1985 en de laatste werkzaamheden van het plein voor het gebouw vinden nu plaats: met een kunstwerk en groen. Het is een groot complex waar in het totaal 49 scootmobielen zijn uitgegeven door de Wmo.

Het locatiebezoek is opgesplitst in 3 onderdelen, vanwege de verschillende woningcorporaties die hier bezit hebben. Een deel is van Woonzorg. Verder is er nog een deel van Volkshuisvesting (Schepen van Voorsthoef). Tot slot bezit Vivare (Schepen van Ommeren) ook nog een gedeelte van het complex. Achter het gebouw ligt het winkelcentrum Kronenburg en een grote parkeergarage. Er is een oude (onder)doorgang/ brug naar het winkelcentrum, die niet meer leidt naar het winkelcentrum. Deze onderdoorgang zit in het middelste deel

van het complex (Woonzorg). In de plint zitten ondernemers, zoals een kapper, een nagelstudio, het buurthuis, het wijkteam waarvan 2 hun uitgang hebben in de onderdoorgang. Bij het winkelcentrum is een uitleenpunt voor scootmobielen.

3.3.5.1 Croydonplein (Woonzorg)



- In het deel van Woonzorg zitten 189 appartementen voor senioren (65-plussers). Er is een hellingbaan naar de ingang van het gebouw.
- Er is een gemeenschappelijke ruimte voor bewoners waar koffiedronken kan worden, vergaderd of spelletjes gespeeld. Er is een actieve bewonerscommissie, die zeer begaan is met de bewoners van het deel van Woonzorg en aansloot bij de bijeenkomst.
- Er zijn voor dit deel 38 scootmobielen uitgegeven door de Wmo.
- Er is een stalling in de kelder voor 40 scootmobielen. Er zijn dus nog twee plekken beschikbaar, die zomaar snel kunnen worden vergeven. Er is ook nog een ruime fietsenkelder.
- Er worden geen scootmobielen op de gangen gestald.

- Er worden wel vragen gesteld over de toewijzing van de scootmobielen en de monitoring: de woningcorporatie wordt niet bevraagd op het aanwezig zijn van stallingsplekken en sommige scootmobielen staan te verstoffen in de stalling, omdat ze niet gebruikt worden.

Conclusie: er is geen directe urgentie, er zijn genoeg stallingsplekken voor het huidige aantal scootmobielen. Er wordt actie ondernomen op de niet-gebruikte-scootmobielen, wellicht levert dit weer plekken op. Voor de toekomst lijkt het goed te onderzoeken waar meer stallingsplaatsen in welke vorm dan ook plaats zou kunnen krijgen.



3.3.5.2 Schepen van Voorsthoef (Volkshuisvesting)



- In het gedeelte van Volkshuisvesting zitten 127 woningen, waarvan 14 Fokuswoningen¹².
- Er zijn 3 scootmobielen uitgegeven door Wmo voor dit gedeelte en er zijn 2 binnenstallingen van 2 plekken, dus ruimte voor 4 scootmobielen. Vanwege het ontbreken van de sleutel bij de beheerder, konden we de stallingen niet zien. De bewoners van de Fokuswoningen maken geen gebruik van de scootmobielstallingen, zij hebben hun eigen voorzieningen.
- Het scootmobieluitleenpunt op het winkelcentrum is 240 meter van het pand van Volkshuisvesting.
- Als er een woning vrij komt, dan adverteert Volkshuisvesting specifiek met of zonder scootmobielplek. Dit voorkomt echter niet dat iemand die er woont, wel een scootmobiel nodig heeft en daarmee een scootmobielstalling.

Conclusie: Dit is geen urgente locatie voor op dit moment, er is nog een plek te vergeven. Echter voor de (nabije) toekomst zou een bestaande bewoner een scootmobiel kunnen aanvragen, waarbij er dan geen plek meer is voor de huidige bewoners. Nu is het uitleenpunt redelijk dichtbij. Het zou goed zijn om als gekeken wordt naar een buitenstalling bij bv Woonzorg, deze geschikt te maken voor bewoners van Schepen van Voorsthoef (Volkshuisvesting).

3.3.5.3 Schepen van Ommeren (Vivare)



- Het gedeelte van Vivare is een groot pand: er zijn 265 woningen, waar 12 koopappartementen met een Vve in zitten. De helft van deze koopappartementen zijn verhuurd. Een lid van de Vve was aanwezig bij de bijeenkomst.
- Er is geen sprake van een leeftijdsgebonden label aan dit gedeelte van het pand.
- Er zijn 8 scootmobielen vanuit de Wmo uitgegeven.
- Er zijn 3 inpandige stallingen voor scootmobielen: 2 stallingen met 4 plekken en 1 stalling met 5 (in het totaal 13 plekken). Er staan 2 individuele buitenstallingen, die eruitzien alsof ze een tijd niet zijn gebruikt (Vivare kan er ook niet bij). Er is niet duidelijk of er nog een scootmobiel in gestald staat of niet. Dat maakt het totaal op 15 stallingsplekken, waarvan er dus 2 nog onduidelijk zijn. Particulier bezit van scootmobielen zijn er volgens de beheerder verder niet. We zagen dat de stalling ook gebruikt wordt voor andere vervoersmiddelen (een gewone scooter). Hier wordt op gehandhaafd door Vivare.
- Er is een Vivare pand redelijk dichtbij dat vooral gericht is op senioren waar een grote stalling naast staat. Ook hier zijn een paar plekken vrij, mochten de stallingen in de Schepen van Ommerenhof vollopen. Echter, dat pand is weer eerder gericht op senioren, waar meer de aanname ligt dat zij eerder een scootmobiel zullen aanvragen.

Conclusie: Het is geen urgente locatie; er is genoeg plek om de komende aanvragen op te vangen. Wel is het goed om te kijken naar 2 stallingen waar misschien lang- niet- gebruikte- scootmobielen in staan. Het andere pand voor senioren heeft een grote stalling, het zou goed zijn om voor de toekomst te kijken naar de een punt die voor beide panden goed te bereiken zijn.

3.3.6 Wijkbezoek Malburgen

Op basis van een signaal over veel scootmobielen in Malburgen, hebben we een wijkbezoek (op dinsdagochtend 14 okt) gebracht. Malburgen wordt in de cijfers (paragraaf 2.1) opgesplitst in West en

¹² In een Fokuswoning kunnen mensen met een lichamelijke handicap zelfstandig wonen. Hulp is op afroep beschikbaar 24 uur per dag, 7 dagen per week.

Oost-noord en Oost- zuid: een wijk die in zijn geheel het meest vergrijst volgens de bevolkingsprognose voor 2050. De jonge aanwas (18-) neemt in Oost (noord) zelfs af. Samen met de wijkregisseur bezochten we een aantal locaties: Salvatorplein (Werenfriedplein), Polderhof (zorglocatie), Immerloo flats, Eilandstaete (Pleyade) en de woontoren aan het Abe Lenstrahof (Vve, waaronder Vivare). In bijlage 11 staat een korte terugkoppeling van het wijkbezoek.

De conclusies wijkbezoek

- De meeste complexen hebben stallingen, met uitzondering van Polderhof (2 afgesloten, het lijken nauwelijks gebruikte, individuele buitenstallingen) en Eilandstaete (urgente zorglocatie). Bij de Eilandstaete is de scootmobielstalling een probleem.
- In sommige complexen kan de capaciteit in de toekomst krap worden door vergrijzing.
- Complexen van Volkshuisvesting hebben doorgaans meer plekken dan Vivare, mogelijk vanwege de eerdere fasering van renovatie (volgens de wijkregisseur) of anders gelabeld.
- Longlist-locaties blijken grotendeels correct; Salvatorplein en Polderhof lijken voorsnog geen directe prioriteit te hebben. Het is goed deze locaties te checken op labeling voor ouderen, hier liggen mogelijkheden voor deelscootmobiliteit.
- Mogelijkheden voor deelscootmobielpunten zijn aanwezig, afhankelijk van locatie en organisatie (tag/pasjessystemen, sociale begeleiding).

De longlist geeft locaties aan die na de prioritaire shortlist worden opgepakt. Het wijkbezoek bevestigt grotendeels de gemaakte keuzes en helpt om toekomstige maatregelen af te stemmen.

3.4 Analyse en conclusie

In Arnhem zijn scootmobielstallingen aanwezig, maar vaak onvoldoende in capaciteit of niet brandveilig. Gebruik wordt nauwelijks gemonitord, waardoor ongebruikte voertuigen plekken bezetten. De vraag naar stallingsplaatsen zal door vergrijzing sterk toenemen, vooral in hoogbouw en corporatielocaties zoals

Geitenkamp, Presikhaaf, Malburgen, Arnhemse Broek, Elderveld, Kronenburg, De Laar en Eilandstaete.

Uit locatiebezoeken blijkt dat bij Tuinpoort, Het Podium, Louis Armstronghof en Eilandstaete directe veiligheidsrisico's bestaan. Bij Croydonplein en andere locaties in Malburgen is voldoende capaciteit, maar toekomstig gebruik is deels onzeker door particulier bezit en beperkt beheer. Belangrijke knelpunten zijn beperkte inpandige ruimte, hellingen, lifttoegankelijkheid, samenwerking tussen corporaties en gemeente, en gebrek aan inzicht in particulier gebruik.

Brandveiligheid staat voorop, maar mobiliteit moet gewaarborgd blijven, bij voorkeur dicht bij de woning of binnen 150 meter. Toekomstbestendig beleid vraagt om strategische planning, gezamenlijke oplossingen zoals deelscootmobielpunten, goede monitoring, en integratie van veiligheid, bereikbaarheid en beheer.

4. Keuzemogelijkheden

Dit hoofdstuk beschrijft de beleidskeuzes voor het stallen en gebruiken van scootmobielen in Arnhem en vormt het kader voor het oplossen van knelpunten op specifieke locaties. Centraal staan brandveiligheid, toegankelijkheid en efficiënt ruimtegebruik, zowel voor persoonlijke scootmobielen als voor deelscootmobiliteit. Het hoofdstuk laat zien hoe Arnhem via sturing vanuit de Wmo, samenwerking met woningcorporaties en inzet van bestuurlijke instrumenten kan toewerken naar veilige en toekomstbestendige stallingsvoorzieningen. Daarbij zijn lessen uit andere gemeenten meegenomen om te komen tot een samenhangend, uitvoerbaar en gebruiksvriendelijk systeem.

4.1 Beleidskeuzes en sturing

Om verdere knelpunten in scootmobielstallingen te voorkomen, kunnen per locatie verschillende beleidskeuzes worden toegepast:

1. Bevriezen van stallingscapaciteit

Het handhaven van het huidige aantal stallingsplekken beperkt nieuwe persoonlijke scootmobielen, voorkomt druk op de beschikbare ruimte en borgt brandveiligheid. Nieuwe Wmo-aanvragen worden in dat geval beoordeeld op alternatieven, zoals deelscootmobiliteit. Heldere communicatie naar bewoners en afstemming binnen de Wmo-uitvoering zijn essentieel.

Volkshuisvesting past dit bijvoorbeeld toe voor het pand aan Croydonplein (Scheep van Voorsthoef): als er een woning vrij komt, adverteren zij zonder scootmobielstalling om deze doelgroep niet bewust aan te trekken. Het moment dat een bewoner nu wel in aanmerking komt voor een Wmo scootmobiel is er nog 1 plek in de stalling.

¹³ Landelijk gemiddelde voor buitenpandige scootmobielstallingen. Arnhem heeft geen richtlijn voor aantal meters vastgelegd.

2. Labelen van wooncomplexen

Complexen kunnen worden gelabeld als senioren-, levensloopgeschikt of niet-levensloopgeschikt. Het label stuurt verhuurbeleid, investeringen en Wmo-maatwerk, rekening houdend met toegankelijkheid, liften, brandveiligheid, demografische ontwikkelingen en haalbaarheid van aanpassingen. Niet-levensloopgeschikte complexen kunnen stallingsplekken bevroren en nieuwe Wmo-aanvragen doorverwijzen naar beter toegeruste locaties, eventueel ondersteund door deelscootmobiliteit. Labeling creëert duidelijke sturing, voorkomt knelpunten en maakt investeringen toekomstbestendig.

3. Uitbreiden of realiseren van brandveilige stallingen

Stallingen worden veilig en doelmatig gerealiseerd volgens een gefaseerde volgorde:

- **In de woning**, mits brandveilig met rookmelder en compartimentering.
- **Binnen het complex**, door bestaande ruimtes aan te passen met ventilatie, brandcompartimentering en veilige oplaadpunten.
- **Buiten het complex**, op maximaal 150–200 meter¹³, afhankelijk van vergunningen, eigendom en inpassing in de openbare ruimte.

Deze aanpak voorkomt onveilig stallen in gangen of vluchtwegen en maakt maatwerk mogelijk, rekening houdend met gezondheid, energie en toegankelijkheid van bewoners.

4. Inzet van deelscootmobiliteit

Deelscootmobielen verminderen druk op individuele stallingen, verhogen brandveiligheid en bieden toekomstbestendige mobiliteit. Ze vormen een flexibel alternatief voor persoonlijke scootmobielen en sluiten aan op

vergrijzing en langer zelfstandig wonen. Arnhem kan een netwerk van deelscootmobielen bij wooncomplexen en wijkhubs opzetten, met digitale reservering via Wmo-tags en richtlijnen voor aantal gebruikers per voertuig. Het opzetten van een deelscootmobielnetwerk is een bestuurlijk besluit van de gemeente Arnhem.

4.2 Aandachtpunten van andere gemeenten

Op basis van ervaringen in andere gemeenten komt een samenhangend beeld naar voren van wat werkt bij het organiseren van veilige en toekomstbestendige scootmobielvoorzieningen.

Gemeenten als Almere, Den Haag, Zwolle en Deventer laten zien dat **brandveiligheid altijd leidend moet zijn**, met duidelijke richtlijnen voor waar wel en niet gestald mag worden en met brandveilige, goed verlichte en toegankelijke stallingen, zowel in pandig als buiten. Duurzame oplossingen, zoals zonnepanelen of groene daken, versterken daarbij de kwaliteit en toekomstwaarde van de voorzieningen.

Daarnaast blijkt dat **collectief gebruik**, in de vorm van deelscootmobielen en mobiliteitspools, de druk op stallingsruimte en het aantal individuele voertuigen kan verminderen. Voorwaarde is wel dat dit gepaard gaat met heldere kaders en actieve communicatie; zonder sturing kan de introductie van deelscootmobiliteit juist leiden tot extra particulier bezit en daarmee tot nieuwe knelpunten. Een kleinschalige start bij wooncomplexen of wijkhubs, met opschaling op basis van gebruik en behoefte, werkt hierbij het best.

Financieel laten andere gemeenten zien dat een **gedeelde verantwoordelijkheid** tussen gemeente en woningcorporaties effectief is, aangevuld met subsidies en fondsen voor langer zelfstandig wonen, waarbij energiekosten niet bij de gebruiker worden neergelegd.

Cruciaal is tot slot een **integrale samenwerking** tussen Sociaal Domein/Wmo, Wonen, Openbare Ruimte en Veiligheid, met heldere

afspraken over realisatie, beheer en toezicht. De Wmo vervult hierin een poortwachtersrol: een scootmobiel wordt alleen verstrekt als veilige stalling beschikbaar is of kan worden gerealiseerd, met duidelijke criteria voor de keuze tussen een persoonlijke scootmobiel en een deelscootmobiel. Bovendien wordt het uitvoering geven aan (deel)scootmobiliteit meestal binnen de gemeente gepositioneerd bij team Wmo.

Door bewoners actief te betrekken en helder te communiceren over gebruik, veiligheid en stalling ontstaat draagvlak en kan Arnhem toewerken naar een veilig, efficiënt en toekomstbestendig systeem voor scootmobielgebruik.

4.3 Indicatieve kosten scootmobielpunt (10 laadpunten)

De kosten van een scootmobielpunt **zijn sterk** locatieafhankelijk en worden beïnvloed door factoren zoals afstand tot de meterkast, benodigde elektrische capaciteit, type laadpunten, gebruiksintensiteit en het gekozen reserveringssysteem. Hieronder volgt een praktische **indicatie** op basis van huidige marktkosten in Nederland (via offertes aannemers en op basis van informatie van andere gemeenten).

Eenmalige investeringskosten (excl. btw)

- **Laadpunten (hardware):** €10.000 – €30.000 (incl. slimme functies zoals RFID-toegang, load balancing en sessiebeheer)
- **Installatie & infrastructuur:** €10.000 – €20.000 (bekabeling, montage, eventueel graafwerk)
- **Elektrische aansluiting/ verzwaring:** €2.000 – €10.000 (afhankelijk van bestaande aansluiting en gelijktijdig laden)

Totale investering: circa €22.000 – €60.000 per scootmobielpunt

Structurele exploitatielasten

- **Energieverbruik:** ca. €0,30 – €0,60 per kWh (afhankelijk van contract en gebruik).

- **Beheer & software:** €5 – €15 per laadpunt per maand. Reserveringssoftware varieert van €15.000 – €25.000 (basis) tot €60.000 – €120.000+ (uitgebreid); bij ROG Plus bedraagt dit circa €40.000.
- **Onderhoud, beheer en verzekering:** jaarlijkse kosten, afhankelijk van contractvorm.

Communicatie en implementatie

Voor een goed functionerend deelscootmobielpunt is investering nodig in communicatie, instructie en training van bewoners en professionals, inclusief duidelijke procedures voor reservering, gebruik, onderhoud en incidentafhandeling. Indicatie: **circa €10.000 eenmalig**.

Deze kostenraming is indicatief en bedoeld om beleidskeuzes te ondersteunen; definitieve kosten zijn altijd locatie- en ontwerpafhankelijk en vragen om nadere uitwerking per project.

4.4 Conclusie

De uitgewerkte beleidskeuzes laten zien dat knelpunten rond scootmobielstalling niet met één maatregel zijn op te lossen, maar vragen om een samenhangende aanpak waarin veiligheid, toegankelijkheid en efficiënt ruimtegebruik centraal staan.

Het bevrozen van stallingscapaciteit en het labelen van wooncomplexen bieden noodzakelijke sturingsmiddelen om brandveiligheid te borgen en verwachtingen voor bewoners en uitvoerende partijen te verduidelijken. Tegelijkertijd vraagt de toenemende vergrijzing om uitbreiding van brandveilige stallingsvoorzieningen op locaties waar dit ruimtelijk en functioneel passend is, volgens een gefaseerde benadering van stalling in de woning, binnen het complex of – als laatste optie – buiten het complex.

De inzet van deelscootmobiliteit vormt hierin een aanvullend instrument: het vermindert de druk op individuele stallingen, biedt flexibiliteit bij nieuwe Wmo-aanvragen en maakt gedeeld gebruik van

schaarse ruimte mogelijk. Ervaringen uit andere gemeenten benadrukken dat dit alleen succesvol is bij duidelijke kaders, goede communicatie, digitale toegang en integrale samenwerking tussen Wmo, woningcorporaties, gemeente en brandweer. Met gerichte investeringen in brandveilige stallingen en deelscootmobielpunten kan Arnhem toewerken naar een veilig, toegankelijk en toekomstbestendig scootmobielsysteem. Deze beleidskeuzes vormen daarmee een solide basis om samen met stakeholders per locatie concrete oplossingen uit te werken en toekomstige knelpunten te voorkomen.

Nu de keuzemogelijkheden helder zijn, vindt u de gezamenlijke oplossingen voor de bezochte locaties in het volgende hoofdstuk.

5. Praktische oplossingen en vervolgstappen

Dit hoofdstuk vertaalt het beleidskader voor scootmobielgebruik in Arnhem naar concrete en uitvoerbare oplossingen op locatieniveau. Op basis van locatiebezoeken bij een shortlist van wooncomplexen is inzicht verkregen in de feitelijke brandveiligheid, stallingscapaciteit en gebruikssituatie. Deze praktijkanalyse laat zien dat niet het absolute aantal scootmobielen bepalend is voor urgentie, maar de mate waarin deze veilig en passend kunnen worden gestald. Daarom wordt per locatie onderscheid gemaakt tussen urgente en niet-urgente situaties en zijn maatregelen uitgewerkt voor de korte, middellange en lange termijn. Daarnaast beschrijft dit hoofdstuk de aanpak om deze werkwijze op te schalen naar andere complexen (longlist), inclusief afspraken over beoordeling, samenwerking, financiering en planning. Hiermee vormt het hoofdstuk de brug tussen beleid en uitvoering.

5.1 Oplossingen voor de bezochte locaties

Bij de oplossingen voor de verschillende wooncomplexen staat maatwerk centraal: elk complex heeft een eigen situatie, aantal scootmobielen en specifieke brandveiligheidsrisico's. De eerste prioriteit ligt bij het waarborgen van brandveiligheid en het veilig kunnen stallen van het huidige aantal scootmobielen. Op basis van deze uitgangspunten zijn korte- middellange en lange termijn maatregelen uitgewerkt, zoals het aanpassen van bestaande stallingen, het creëren van buitenstallingen en de inzet van deelscootmobieliteit. Daarbij wordt altijd gekeken naar haalbaarheid, bereikbaarheid in samenwerking met woningcorporaties en andere betrokken partijen.

5.1.1 Tuinpoort (Driegasthuizengroep)

Huidige situatie: 20 scootmobielen, 1 driewieler en 17 plekken en 71 appartementen.

Label: Dit is een complex dat is gelabeld voor 55-plussers.

Urgente locatie: Er dient op korte termijn een brandveilige scootmobielstalling gecreëerd te worden.

	Binnen	Buiten
Korte termijn	– Werken met wachtlijsten – Brandveilig maken van de huidige scootmobielvoorziening op de eerste verdieping. – Handhaven op scootmobielen die niet gebruikt worden. – Voor nu geen elektrische driewielfietsen accepteren.	Creëer een (deel)scootmobiel-punt op de kop van het gebouw (10 stallingsplekken) Betrek Omnia Wonen bij de stalling.
(Middel) lange termijn	De binnenstalling (17 plekken) kan worden gebruikt voor persoonlijke scootmobielen	Creëer een deelscootmobiel-punt op de parkeerplaats achter het pand, tenzij Omnia wil meewerken hierin

Waarom kiezen we toch voor een buitenstalling:

- Tuinpoort als complex heeft een aantal brandveiligheidsissues die inpandig moeten worden opgelost. Dat maakt tegelijkertijd dat uitbreiding van de scootmobielstalling op de eerste verdieping nu geen optie is.
- De activiteiten op de korte termijn zorgen ervoor dat de onveiligheid niet verder oploopt.
- Er wordt zo snel mogelijk ingezet op de (deel)scootmobielstalling naast het gebouw. Insteek voor deelscootmobiliteit is 1 scootmobiel op 3 bewoners (zie hoofdstuk 5), dat maakt dat de bewoners niet mis hoeven te grijpen en er in dit geval 30 bewoners kunnen worden bediend. Inclusief de brandveilige inpandige stalling (17 plekken), is er voor 47 bewoners mobiliteit tot hun beschikking. Aanbeveling is om dit samen met Omnia op te pakken, ook gezien de kosten.

5.1.2 Driemondplein (Volkshuisvesting)

Huidige situatie: 10 scootmobielen, 15 stallingsplekken en 138 appartementen.

Labeling: minimumleeftijd van 55-plussers

Niet urgente locatie: Er zijn genoeg plekken om het huidige aantal scootmobielen te stallen en meer. Er is gekeken naar de lange termijn gezien de leeftijdscategorie van de bewoners van de flat.

	Binnen	Buiten
Korte termijn	Voldoende plek: de huidige stalling is inmiddels gerenoveerd. Oorzaak van de brand (17 sept) is nog niet gevonden.	Gezien de ligging van het pand in een wijk waar de vergrijzing al hoog is en verder toe zal nemen, de SWOA in de Gaanderij zit en voorstander is van een (deel)scootmobielpunt, lijkt een deelscootmobielpunt bij het Winkelcentrum Elderveld een strategisch punt (220 meter).
(Middel)lange termijn	Containerruimte in de huidige stalling (15) kan worden omgebouwd tot (deel)scootmobielplek: dit genereert 10 nieuwe plekken. Dat betekent in het totaal 25 plekken.	

- Voor de renovatie van de interne stalling bij Driemondplein is Volkshuisvesting aan zet.
- Er zal een voorstel worden voorgelegd aan het college en de gemeenteraad over de inzet van deelscootmobiliteit. Driemondplein zou hiervan onderdeel kunnen uitmaken gezien de vergrijzende wijk en de ontmoetingsplek van de SWOA, de Gaanderij ernaast.

5.1.3 Het Podium (Vivare)

Huidige locatie: 12 scootmobielen uitgegeven, 1 particuliere scootmobiel en 105 adressen.

Label: Er zijn meerdere woongebouwen. Er is niet duidelijk of één of meerdere een specifiek label hebben.

Urgente locatie: Er is een brandonveilige binnenstalling voor 3 scootmobielen.

	Binnen	Buiten
Korte termijn	– Brandveilig maken van de binnenstalling (3 plekken) die een plek bieden voor persoonlijke scootmobielen. – De particuliere scootmobiel kan evt. in de eigen woning. – Communicatie met de bewoners over hoe te acteren bij brand/ incidenten	Een buitenpandige locatie (14 plekken): de vergunning is 9 december 2025 verleend. Samenwerking opzoeken met Mooyland.
(Middel) lange termijn	3 plekken voor persoonlijke scootmobielen in het betreffende woongebouw. Ook in de parkeergarage is plek voor scootmobielen (ook in afstemming met Mooyland woningcorporatie)	Van de 14 plekken, worden er dan 9 bezet door de huidige gebruikers. De andere 5 inzetten voor deelscootmobielen. Als je 1 scootmobiel op 3 inwoners aanhoudt, kunnen 15 potentiële scootmobielgebruikers hiervan gebruik maken.

- Met het plaatsen van de buitenstalling zijn er dan 17 plekken beschikbaar,
 - Waarvan er 3 voor persoonlijke scootmobielen (binnen)
 - 1 scootmobiel in het andere woongebouw kan evt. in de eigen woning of buiten (particulier: met afdekhoes en slot)
 - 9 plekken in de buitenstallingen voor de huidige gebruikers van Wmo scootmobielen

- 5 plekken “over” voor (deel)scootmobielen. 1 deelscootmobiel wordt ingezet voor 3 bewoners, dat zou betekenen dat er dan 15 scootmobielgebruikers hiervan gebruik kunnen maken.
- Voor het plaatsen van de buitenstalling, lijkt het goed de samenwerking op te zoeken met woningcorporatie Mooyland en de VvE van de andere woongebouwen. Er is een grote parkeergarage en een scootmobielstalling daar. Hier zou ook een samenwerking kunnen plaatsvinden.

5.1.4 Louis Armstronghof (Portaal)

Huidige situatie: 8 scootmobielen verstrekt vanuit de Wmo, 4 particuliere scootmobielen en 49 adressen.

Label: Voor zover bekend geen label.

Urgente locatie: Er is nu **geen** brandveilige stalling voor de scootmobielen.

	Binnen	Buiten
Korte termijn	– Rookmelders – Communicatie met de bewoners hoe nu te acteren bij brand/ incidenten.	Tijdelijk: onderzoeken of buiten (met slot) met afdekhoes mogelijk is. Scootmobielen verstrekt aan bewoners op de begane grond kunnen hun scootmobiel stallen in de tuin.
(Middel) lange termijn	Blijvend communiceren over hoe te acteren bij brand.	Stalling buiten voor op het grasveld tegenover de ingang. Minimaal 12 plekken.

- Portaal heeft een (interne) projectleider die een brandveilige (buiten)stalling gaat realiseren. Oplevering plan van aanpak eind januari 2026.
- Op de beoogde locatie (gras) tegenover het pand staat een transformatorhuisje, dat helpt in de energievoorziening van het opladen van de scootmobielen.
- Tijdelijke oplossingen om de brandveiligheid in het pand te kunnen waarborgen, zoals een afdekhoes en sloten (lussen), zijn mogelijk in afstemming met Wmo en de hulpmiddelenleverancier. Deze specifieke oplossing is van invloed op de levensduur van de scootmobiel (accu) en dient daarom in overleg te worden ingezet.
- Afhankelijk van de grootte van de stalling wordt deelscootmobieliteit ingezet, waarbij het huidige aantal geïndiceerde Wmo scootmobielgebruikers recht heeft op een eigen plek.

5.1.5 Croydonplein (Woonzorg)

Huidige situatie: er zijn 38 scootmobielen, 40 plekken en 189 appartementen

Label: Gericht op senioren.

Niet urgente locatie: Er zijn genoeg brandveilige stallingsplekken voor het huidige aantal scootmobielen. Voor de langere termijn is er gekeken naar een (deel)scootmobielpunt vlakbij.

	Binnen	Buiten
Korte termijn	– Op dit moment is er voldoende plek voor scootmobielen. – Stickers en handhaven op nauwelijks gebruikte scootmobielen	Er is een uitleenpunt van scootmobielen bij het winkelcentrum Kronenburg
(Middel) lange termijn	Er is evt. mogelijkheid om een deel van de fietsenstalling om te bouwen naar een scootmobielstalling.	(Deel)scootmobielpunt onder de oude onderdoorgang. Samenwerking met de andere woningcorporaties (Volkshuisvesting en Vivare)

- Dit onderdeel van het complex is geen urgente locatie, maar kan wel snel urgenter worden met “nog maar” 2 plekken te vergeven.
- De “oude toegangsweg/ onderdoorgang naar het winkelcentrum” is een goede en toegankelijke plek voor (deel) scootmobielen. Er is geen toegang meer tot het winkelcentrum (doodlopend), er is een hellingbaan (toegankelijkheid), de plintpanden kunnen hun “voordeuren” naar de andere kant richten, het is centraal gelegen.
- Zorg voor samenwerking met Volkshuisvesting en Vivare voor het (deel)scootmobielpunt.
- Voor interne verbouwingen of renovaties is Woonzorg aan zet.
- Er zal een voorstel worden voorgelegd aan het college over deelscootmobiliteit waarin ook de onderdoorgang bij het Croydonplein wordt meegenomen.

5.1.6 Schepen van Voorsthoef (Volkshuisvesting)

Huidige situatie: er zijn 3 scootmobielen, 4 brandveilige stallingsplekken en 127 appartementen waarvan 14 Fokuswoningen die hun eigen voorzieningen hebben.

Label: onbekend

Geen urgente locatie: er is nog ruimte in de stalling. Volkshuisvesting geeft aan dat zij voor dit complex adverteren dat er geen ruimte is voor een scootmobiel: dat betekent bevroren van het aantal stallingsplekken.

	Binnen	Buiten
Korte termijn	– Voldoende plek, dit kan echter snel veranderen. – Communicatie met bewoners over bevroren van aantal stallingsplekken en samenwerking van het uitleenpunt Kronenburg.	Er is een uitleenpunt van scootmobielen bij het winkelcentrum Kronenburg op 200 meter.

(Middel) lange termijn	Inpandige plekken toewijzen voor persoonlijke scootmobielen.	De “oude toegangsweg/ onderdoorgang naar het winkelcentrum” is een goede en toegankelijke plek voor (deel) scootmobielen, waar ook de huurders van Volkshuisvesting gebruik van zouden kunnen maken.
-------------------------------	--	--

- Met het bevroren van het aantal stallingsplekken zorgt Volkshuisvesting voor een beperking in de toestroom van het aantal scootmobielen. Er is ook weinig stallingsruimte in het pand om de plekken uit te breiden. Mochten er op korte termijn zich bewoners van het complex melden met een nieuwe scootmobiel, dan is er wel een probleem.
- Zoek de samenwerking op met Woonzorg voor het (deel)scootmobielpunt bij de onderdoorgang en met het uitleenpunt scootmobielen bij het winkelcentrum Kronenburg.
- Voor interne verbouwingen of renovaties is Volkshuisvesting aan zet.
- Er zal een voorstel worden voorgelegd aan het college over deelscootmobilititeit (zie Croydonplein Woonzorg 6.1.5).

5.1.7 Schepen van Ommeren (Vivare)

Huidige situatie: 8 scootmobielen en 13 plekken, waarvan 2 buitenplekken. Er zijn 265 appartementen, waarvan 12 koopappartementen met Vve.

Label: geen

Geen urgente locatie: Er zijn genoeg brandveilige stallingsplekken voor het huidige aantal scootmobielen. Voor de langere termijn is er gekeken naar een (deel)scootmobielpunt vlakbij.

	Binnen	Buiten
Korte termijn	Voldoende plek	Aan de overkant staat een senioren wooncomplex van Vivare met een buitenstalling voor scootmobielen, waar vooralsnog genoeg plek is.
(Middel) lange termijn	Toewijzen voor persoonlijke scootmobielen.	De “oude toegangsweg/ onderdoorgang naar het winkelcentrum” is een goede en toegankelijke plek voor (deel) scootmobielen, waarbij de vraag is of voor de huurders van Vivare aan de achterkant een makkelijker toegang gecreëerd kan worden (liftje/ hellingbaan o.i.d.).

- Zoek de samenwerking op met Woonzorg voor het (deel)scootmobielpunt bij de onderdoorgang en met het uitleenpunt scootmobielen bij het winkelcentrum Kronenburg. Er zal aan de achterkant iets moeten worden gecreëerd om mensen met een rollator van de Vivare flat het scootmobielpunt te kunnen laten bereiken.
- Voor interne verbouwingen of renovaties is Vivare aan zet.
- Er zal een voorstel worden voorgelegd aan het college over deelscootmobilititeit (zie Croydonplein Woonzorg 6.1.5).

De inventarisatie en locatiebezoeken laten zien dat de behoefte aan brandveilige en toegankelijke scootmobielstallingen sterk varieert per complex. Urgente locaties, zoals Tuinpoort, Podium en Louis Armstronghof, vereisen op kortetermijnmaatregelen om brandveiligheid en veilige stalling te waarborgen. Niet-urgente locaties, zoals Driemondplein en Croydonplein, beschikken vooralsnog over voldoende capaciteit, maar vragen om een strategische blik voor de toekomstige groei van het aantal scootmobielgebruikers en de vergrijzing in de wijken.

5.2 Voorstel aanpak van shortlist naar longlist

We zijn gestart met het in beeld brengen van urgente locaties door middel van locatiebezoeken aan een shortlist van vijf wooncomplexen. Uit deze bezoeken is gebleken dat bij drie van deze locaties sprake is van onvoldoende brandveiligheid of een tekort aan geschikte stallingsruimte voor scootmobielen, waardoor deze als urgent zijn aangemerkt.

Het voorstel is om deze urgente locaties uit de shortlist als eerste gezamenlijk aan te pakken. Dit biedt de mogelijkheid om ervaring op te doen met de aanpak, samenwerking en uitvoeringspraktijk, en om lessen te trekken die kunnen worden meegenomen in het vervolgtraject.

Het vervolg richt zich op het systematisch inventariseren van urgente locaties binnen het woningbezit van de inmiddels aangehaakte woningcorporaties. Daarbij kan de longlist, gebaseerd op de digitale kaart van Arnhem waarin concentraties scootmobielen per complex inzichtelijk zijn gemaakt, als ondersteunend hulpmiddel worden gebruikt. Een hoge concentratie scootmobielen betekent echter niet automatisch dat sprake is van urgentie; doorslaggevend is of het huidige aantal scootmobielen brandveilig kan worden gestald binnen het complex.

Voorgesteld wordt dat woningcorporaties in eerste instantie hun eigen complexen inventariseren op basis van vastgestelde criteria, zoals brandveiligheid, bestaande stallingscapaciteit en bouwkundige geschiktheid voor aanpassingen. Deze inventarisatie wordt vervolgens gezamenlijk getoetst tijdens locatiebezoeken, waarbij een onafhankelijke preventieadviseur brandveiligheid wordt betrokken om tot een uniforme en objectieve beoordeling te komen. Op basis hiervan wordt per locatie vastgesteld of sprake is van urgentie en welke maatwerkmaatregelen nodig zijn.

Niet alle locaties uit de longlist zullen daarbij een urgente status krijgen; alleen complexen waarbij het huidige aantal scootmobielen niet gestald kan worden in een brandveilige stalling komen in aanmerking voor aanpak op korte termijn. Deze gefaseerde en gezamenlijke werkwijze maakt het mogelijk om gericht te investeren, verantwoordelijkheden helder te beleggen en tegelijkertijd te voldoen aan zowel brandveiligheidseisen als Wmo-doelstellingen.

5.3 Voorstellen financiering urgente locaties (shortlist en longlist)

- Gemeente en woningcorporaties dragen gezamenlijk verantwoordelijkheid voor het oplossen van **urgente brandveiligheidsrisico's bij scootmobielstallingen**. Voor realisatie op urgente locaties wordt uitgegaan van het rekenmodel uit hoofdstuk 4, met een **50/50-financieringsmodel** waarbij beide partijen elk 50% van de kosten dragen. Er wordt uitgegaan van € 70.000, - waarvan € 60.000 voor de stalling en € 10.000 voor kosten (software, communicatie, onvoorzien). **Voorstel is dit vanuit de gemeente te vergoeden tot een maximum van €35.000** inclusief grondwerk en systeem, zodat het huidige aantal scootmobielen veilig kan worden gestald.

- Hiervoor is een samenwerkingsovereenkomst (SOK)¹⁴ tussen gemeente en woningcorporaties een logische stap.
- Om een uniforme en objectieve beoordeling van locaties te waarborgen en duidelijke kaders te stellen voor de uitvoering van maatregelen bij urgente scootmobielstallingen, is voorgesteld een onafhankelijke preventieadviseur brandveiligheid te betrekken bij de locatiebezoeken. **Deze adviseur, waarvan de kosten voor 50% door de gemeente worden gedragen, beoordeelt alle locaties volgens één gezamenlijk afgesproken methodiek.** Hierdoor ontstaat een consistente en transparante inschatting van urgentie en noodzakelijke maatregelen, waarbij onderscheid tussen locaties wordt voorkomen. De inzet van de onafhankelijke preventieadviseur brandveiligheid wordt opgenomen in de SOK tussen gemeente en woningcorporaties, zodat de rol formeel is geborgd binnen het proces.

5.4 Voorstel planning voor aanpak urgente locaties

Dit advies vormt een startpunt: het richt zich op het snel oplossen van urgente situaties en het gelijktijdig uitwerken van andere onderdelen, zoals een samenwerkingsovereenkomst, waarbij verdere keuzes en uitwerking stapsgewijs en in gezamenlijkheid kunnen plaatsvinden.

Korte termijn (2026): er lopen meerdere sporen naast elkaar:

1. Aanpak van de 3 urgente locaties van de shortlist. Lessen trekken uit de aanpak hiervan en meenemen voor het vervolg. Inclusief financiën.
2. Uitwerken gezamenlijke aanpak brandonveilige stallingen in complexen gieten in Samenwerkingsovereenkomst (SOK) gemeente en woningcorporatie(s):
 - Afspraak over kostenverdeling voor passende oplossing (voorstel 50/50, uitgangspunt €70.000 per stalling).
 - Afspraken over de preventieadviseur brandveiligheid 50/50
 - Zorg voor financiële ruimte.

- Samenwerking voor stallingsplekken in openbare ruimte indien nodig.
 - Soepele vergunningsverlening waar noodzakelijk.
 - Afspraken over situaties waarin geen oplossing mogelijk is binnen of rond het complex (eventueel verhuisindicatie).
3. Aantrekken gezamenlijke preventieadviseur brandveiligheid.
 4. Inventariseren van complexen waar scootmobielen niet veilig kunnen worden gestald (starten met de longlist).
 - Woningcorporaties inventariseren hun bezit op urgent of niet urgent inzake de (brand) veiligheid rondom scootmobielen
 - De aan te stellen gezamenlijke preventieadviseur brandveiligheid checkt de aangedragen locaties met de longlist en organiseert samen met de woningbouwcorporatie(s) locatiebezoek(en). Hier wordt de urgentie bepaald.
 - Vaststellen contactpersonen voor verstrekking van scootmobielen en samenwerking Wmo/corporaties. Bij elke aanvraag raadpleegt het wijkteam in afstemming met de huurder altijd de corporatie over beschikbare mogelijkheden (volgens prestatieafspraken).
 - Delen van aantallen/ gegevens over aantal Wmo-scootmobielen per complex.
 - Bestuurlijke beslissing over deelscootmobieliteit: --> Start pilot deelscootmobieliteit met Woonzorg.

Middellange termijn (2027-2030):

5. (Urgente) locaties van de longlist verder oppakken.
6. Beleidsafspraken WMO:
 - Wmo convenant gereed waar ook verwezen wordt naar de SOK tussen de gemeente en de woningcorporaties over stallingen voor scootmobielen. De brandweer denkt hierin graag mee.

¹⁴ De gemeente Nijmegen heeft met woningcorporaties een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) gesloten betreffende de stallingen voor scootmobielen. Voorbeeld is op aanvraag beschikbaar.

- Zorg dat dit integrale project/ programma sterk ambtelijk en bestuurlijk gepositioneerd wordt en betrek de benodigde afdelingen en stakeholders.
 - Jaarlijkse monitoring op indicatie scootmobiel (> is de indicatie nog passend/afdoende en kan iemand nog veilig en mobiel wonen?)
 - Afspraken over mogelijkheden & kostenverdeling maatwerk voor woningaanpassingen bij nieuwe indicatie.
7. Labeling complexen (wel/niet levensloop- en/of scootmobielgeschikt) en doorstroombmogelijkheden.
- Inzicht in aantal plekken per complex en
 - Realtime inzicht in aantal en gebruik scootmobielen per complex
 - Afspraken over aantallen stallingsnorm (aantal stallingsplekken/ aantal woningen) voor gelabelde complexen
8. Deelscootmobiliteit: indien bestuurlijk akkoord:
- Evalueer de pilot van Woonzorg en rol deelscootmobiliteit bij wooncomplexen en gestapelde woningbouw uit.
 - Zet deelscootmobiliteit in bij Zorgzame wijk, ontmoetingsplekken
 - Inventariseer strategische punten in de stad en maak het onderdeel van het verkeer en vervoersplan/ mobiliteitsbeleid.

Lange termijn (2030 -):

- Inzicht in toekomstige behoefte
- Uitrol deelscootmobiliteit bij strategische punten in de stad.
- Mee kunnen bewegen met de prognoses van de bevolking, voorsorteren op vergrijzende wijken.

5.5 Analyse en conclusie

De locatiebezoeken tonen aan dat urgentie niet wordt bepaald door het aantal scootmobielen, maar door de brandveiligheid en de capaciteit van stallingen per complex. Drie locaties (Tuinpoort, Podium, Louis Armstronghof) hebben directe veiligheidsrisico's of onvoldoende stallingsruimte, terwijl andere complexen nu voldoende

plekken hebben maar door vergrijzing en toekomstige groei kwetsbaar zijn. Analyse laat zien dat maatwerk nodig is: in pandige oplossingen zijn vaak beperkt haalbaar, waardoor buitenstallingen en deelscootmobiliteit een schaalbaar alternatief bieden, mits goed gereguleerd en ingebed binnen de Wmo.

De voorgestelde aanpak omvat:

1. **Start met de urgente locaties uit de shortlist**, om ervaring op te doen en lessen mee te nemen naar het vervolg.
2. **Vervolg met systematische inventarisatie van de longlist** bij woningcorporaties, met locatiebezoeken en beoordeling door een onafhankelijke preventieadviseur brandveiligheid.
3. **Financiële kaders:** voorstel voor 50/50-kostenverdeling tussen gemeente en woningcorporaties voor maatregelen bij urgente locaties.
4. **Planning en aanpak:** gefaseerde uitvoering met korte-, middellange- en langetermijnmaatregelen, inclusief samenwerkingsovereenkomst, toewijzing van verantwoordelijkheden, en integratie van deelscootmobiliteit waar passend.

Deze gefaseerde en gezamenlijke aanpak maakt gerichte investeringen mogelijk, beperkt huidige risico's en creëert een toekomstbestendig kader om tijdig te anticiperen op groeiende mobiliteitsbehoefte in Arnhem.

Het volgende hoofdstuk biedt overkoepelende conclusies en aanbevelingen die zijn vertaald vanuit de locatiegerichte analyses naar stadsniveau.

6. Eindconclusies en aanbevelingen

De uitkomsten van dit onderzoek vormen de basis voor de eindconclusies en aanbevelingen, waarmee de gemeente, woningcorporaties en andere betrokken partijen concreet aan de slag kunnen om locaties brandveilig én goed bereikbaar te maken en te houden voor iedereen, ongeacht mobiliteit.

6.1 Kernvraag en deelvragen

In dit advies staat de vraag centraal: **“Hoe houden we complexen brandveilig (gezien het feit dat scootmobielen niet meer in vluchtwegen mogen staan), maar tegelijk goed bereikbaar voor inwoners met mobiliteitsbeperkingen?”** Het doel was om inzicht te krijgen in de knelpunten en mogelijkheden op het gebied van het brandveilig stallen van scootmobielen. Nu worden scootmobielen in gangen en portalen geparkeerd. Het Bbl geeft sinds 1 juli 2024 aan dat scootmobielen niet meer in vluchtwegen mogen staan. Het gaat voornamelijk om (brand)veiligheid van alle bewoners, maar ook om bereikbaarheid, mobiliteit en toegankelijkheid voor de bewoners met een mobiele beperking.

Om deze kernvraag te beantwoorden, zijn drie deelvragen geformuleerd.

1. Waar bevinden zich locaties met hoge concentraties scootmobielen?
2. Welke locaties hebben prioriteit vanuit brandveiligheid en urgentie?
3. Welke beleids- en praktische oplossingen zijn mogelijk voor stalling en mobiliteit, inclusief samenwerking en verdeling van verantwoordelijkheden?

6.2 Conclusies

De locatiebezoeken laten zien dat de situatie rond scootmobielstallingen sterk varieert per complex. Urgentie wordt niet bepaald door het absolute aantal scootmobielen, maar door de mate waarin deze **brandveilig en toegankelijk kunnen worden gestald**. In sommige complexe gevallen (Tuinpoort, Podium, Louis Armstronghof)

is de bestaande inpandige stalling onvoldoende of onveilig. Bij deze locaties is maatwerk noodzakelijk: oplossingen variëren van inpandige aanpassingen, tijdelijke maatregelen, het creëren van buitenstallingen tot de inzet van deelscootmobiliteit. Niet-urgente locaties (Driemondplein, Croydonplein) beschikken momenteel over voldoende capaciteit, maar vragen om strategische planning voor toekomstige groei door vergrijzing en toenemende vraag.

De analyse benadrukt dat **maatwerk, samenwerking en een integrale aanpak cruciaal zijn**. De inzet van een onafhankelijke preventieadviseur brandveiligheid garandeert een uniforme beoordeling van urgentie en benodigde maatregelen. Daarnaast vormt deelscootmobiliteit een flexibel instrument om de druk op stallingscapaciteit te verlagen en tegelijkertijd mobiliteit en zelfstandigheid van bewoners te waarborgen. Spanningsvelden, zoals brandveiligheid versus mobiliteit, beperkte openbare ruimte en eigendomsvormen (VvE's), vragen om afgewogen keuzes en duidelijke afspraken tussen gemeente, woningcorporaties, Wmo, bewoners en ketenpartners.

Voorstellen:

1. **Shortlist:** aanpak van de drie urgente locaties met passende maatwerkoplossingen (inpandig, buitenstalling, deelscootmobiliteit) en evaluatie van lessons learned.
2. **Longlist:** systematische inventarisatie van overige locaties door corporaties en onafhankelijke preventieadviseur om toekomstige urgente locaties te bepalen.
3. **Financiering:** 50/50-verdeling tussen gemeente en corporaties, inclusief stalling, software en communicatie.
4. **Gefaseerde planning:** korte-, middellange- en langetermijnmaatregelen combineren maatwerk per locatie, met aandacht voor brandveiligheid, mobiliteit, vergrijzing en het gebruik van openbare ruimte.

Kortom, de analyse bevestigt dat **maatwerk per locatie leidend is**, waarbij buitenstallingen en deelscootmobiliteit vaak onderdeel zijn van de oplossing, maar altijd afgestemd op de specifieke situatie, beschikbare ruimte en behoeften van bewoners.

6.3 Aanbevelingen

1. Integraal project of programma opzetten

- a. Bundel de scootmobielproblematiek in één integraal programma of project, zodat alle aspecten – van brandveiligheid tot mobiliteit – gecoördineerd worden aangepakt. Het programma kent minimaal vier lijnen:
 - **Preventie:** bevorder gezond ouder worden, langer thuis wonen en inclusief en toegankelijk bouwen (ook scootmobielstallingen) bij nieuwbouw om toekomstige knelpunten in mobiliteit en veiligheid te voorkomen.
 - **Labeling en doorstroom:** identificeer en label woningen en complexen op levensloopgeschiktheid en pas scootmobielstallingen en bewonersplaatsing hierop aan.
 - **Scootmobielstallingen:** richt op urgente locaties waar brandveiligheid en bereikbaarheid in het geding zijn.
 - **Deelscootmobiliteit:** ontwikkel een collectief vervoersnetwerk voor Wmo-doelgroepen om individuele scootmobielen te reduceren en schaarse ruimte efficiënt te gebruiken.
- b. Zorg voor nauwe samenwerking tussen gemeentelijke afdelingen (Wmo, ruimte, wonen, mobiliteit, veiligheid) en externe partners zoals woningcorporaties, wijkteams en veiligheidsinstanties (brandweer en de omgevingsdienst). Leg afspraken vast in een samenwerkingsovereenkomst voor duidelijkheid en continuïteit.

2. Budget en financiering beschikbaar stellen

- a. Voor urgente locaties geldt een 50-50 financieringsmodel tussen gemeente en corporaties, met een maximum van €35.000 per locatie inclusief grondwerk en systeem.

- b. Start gefaseerd met pilots (bijvoorbeeld bij Woonzorg) om ervaring op te doen en een netwerk van stallingen en deelscootmobiliteit stapsgewijs uit te breiden.
- c. Houd rekening met zowel eenmalige investeringen (zoals laadpunten) als doorlopende exploitatiekosten (energie, software, beheer).
- d. Op korte termijn is Wmo-budget passend voor urgente locaties en pilots, maar voor de middellange en lange termijn vraagt de verwachte groei van particulier scootmobielbezit door vergrijzing om een bredere financieringsstrategie. Hierbij is het wenselijk ook budgetten vanuit Wonen, Openbare Ruimte en Veiligheid te betrekken. Voor nieuwbouw moet structureel rekening worden gehouden met stallingsvoorzieningen en brandveiligheid.

3. Maatwerk per locatie toepassen

- a. Afhankelijk van gebouwstructuur, huidige bezetting, bestaande brandveiligheidsmaatregelen en bewonersprofiel kan een locatie verschillende oplossingen nodig hebben:
 - Uitbreiding van de binnenstalling en/ of aanleg van een nieuwe buitenstalling.
 - Realisatie van deelpunten voor deelscootmobiliteit.
- b. Maak buitenstallingen duurzaam en hufterproof, bijvoorbeeld met groene daken of zonnepanelen.
- c. Sluit aan bij lopende gemeentelijke projecten, zoals grondwerk bij Transformatiehuisjes, om kosten en efficiëntie te optimaliseren.

4. Onafhankelijke preventieadviseur brandveiligheid inzetten

- a. Beoordeelt alle urgente en potentieel urgente locaties uniform en objectief op basis van de longlist.
- b. Vanwege de rol van de brandweer ook hierin, zal nauw overleg nodig zijn om verschil in inzicht te voorkomen.
- c. Stel vast welke locaties direct maatregelen nodig hebben, zoals uitbreiding van stallingen, brandveilig maken van bestaande voorzieningen of tijdelijke oplossingen.
- d. Voorkom willekeur tussen corporaties en borg consistentie in de uitvoering.

- e. De kosten voor 50% door gemeente financieren en integreren in de SOK.

5. Communicatie met inwoners en verhuurders versterken

- a. Informeer inwoners over brandveilig stallen, zowel in grondgebonden als gestapelde woningen, over risico's bij bepaalde accu's, ook richting particulier aangekochte scootmobielen.
- b. Betrek inwoners actief bij beslissingen over inrichting, locaties en gebruik van scootmobielvoorzieningen. Dit vergroot draagvlak en acceptatie.
- c. Roep particuliere verhuurders en Vve's op tot overleg over brandveiligheid en stalling, zodat ook niet-Wmo voertuigen veilig worden geplaatst, verstrek adviezen en tips.

6. Gebruik en capaciteit monitoren

- a. Voer periodieke monitoring uit van scootmobielgebruik en beschikbare plaatsen.
- b. Identificeer ongebruikte of nauwelijks gebruikte voertuigen om wachtlijsten en onveilige situaties te voorkomen.
- c. Betrek wijkteams en hulpmiddelenleveranciers bij monitoring, zodat data gebruikt kan worden voor beleidsaanpassing en efficiënt ruimtegebruik.

7. Labeling en doorstroom voor minder mobiele bewoners

- a. Label complexen op levensloopgeschiktheid en pas stalling en toewijzing van scootmobielen hierop aan.
- b. Reserveer de laagste verdiepingen voor bewoners met hogere mobiliteitsbehoefte om evacuatiemogelijkheden en brandveiligheid te verbeteren.
- c. Bevorder doorstroom door oudere bewoners te begeleiden naar passende woningen, waardoor de druk op stallingsvoorzieningen wordt verminderd.

8. Samenwerking tussen stakeholders en corporaties structureren

- a. Maak duidelijke afspraken over beheer, financiering, deelscootmobiliteit en gezamenlijke buitenstallingen via de SOK.
- b. Zorg dat intake van nieuwe Wmo-scootmobielgebruikers in overleg met corporaties plaatsvindt en doe dit niet zonder de aanvrager.
- c. Prioriteer urgente locaties gezamenlijk en stem af tussen meerdere eigenaren of VvE's om uitvoering te versnellen en coherent te maken.

9. Deelscootmobiliteit inzetten

- a. Start gefaseerd met pilots en gebruik de ervaringen om het netwerk stapsgewijs uit te breiden. Zorg voor een zorgvuldig proces.
- b. Plaats deelscootmobielen strategisch bij wooncomplexen en openbare locaties om stallingsdruk en veiligheidsrisico's te beperken.
- c. Integreer beheer in bestaande Wmo-systemen en zorg voor duidelijke communicatie, training en onderhoud.

10. Data en sturingsmechanismen inzetten

- a. Gebruik de digitale kaart van scootmobielconcentraties, demografische prognoses en monitoring om beleidskeuzes te onderbouwen.
- b. Deel data met corporaties om gezamenlijk te sturen op locaties, capaciteit en prioritering van maatregelen.
- c. Koppel data aan beleidsinstrumenten zoals labeling en verdeling van stallingsplekken.
- d. Evalueer regelmatig de effectiviteit van maatregelen en pas beleid waar nodig aan.

Horizon	Acties/ Maatregelen	Doel/ Resultaat
Korte termijn (0–12 maanden)	- Identificeer en prioriteer urgente locaties via longlist - contactpersoon aanstellen per corporaties en Wmo voor afstemming - afspraken over situaties waar geen oplossingen mogelijk zijn - Stel onafhankelijke preventieadviseur brandveiligheid aan (50% gemeente) - Uitbreiden of verbeteren van bestaande stallingen bij acute brandveiligheidsrisico's - Communicatie met inwoners over brandveilig stallen - Start monitoring van scootmobielgebruik	- Directe brandveiligheid verhogen - Inwoners informeren en draagvlak creëren - Huidige capaciteit optimaal benutten
Middellange termijn (1–3 jaar)	- Pilot deelscootmobiliteit bij Woonzorg en strategische complexen - Maatwerk per locatie toepassen (uitbreiding binnenstalling, buitenstalling, deelscootmobielpunten)- Budget vrijmaken en 50-50 financieringsmodel toepassen - Labeling en doorstroom organiseren per complex - Samenwerking tussen gemeente, corporaties, VvE's en wijkteams structureren via SOK	- Test en verfijn deelscootmobielconcept - Toegankelijke en brandveilige stallingen per locatie - Efficiënt gebruik van middelen - Voorbereiding op toekomstige vergrijzing
Langetermijn (3–10 jaar en verder)	- Strategische uitrol deelscootmobiliteit in de stad - Structurele inrichting van toekomstbestendige scootmobielvoorzieningen - Integratie van data en sturingsmechanismen (digitale kaart, demografie, monitoring) - Permanente evaluatie en bijstelling van beleid op basis van gebruik en veiligheid - Tijdige investering in vergrijzende wijken en levensloopgeschikte woningen	- Toekomstbestendige mobiliteit en veiligheid voor alle Wmo-gebruikers - Efficiënt en duurzaam systeem van stallingen en deelscootmobielpunten - Lange termijnplanning afgestemd op demografische ontwikkelingen

Bijlage 1: Waarom scootmobielen als risicovol worden gezien?

Scootmobielen combineren meerdere risicofactoren die hen anders maken dan andere brandbare objecten in gangen of vluchtwegen. De belangrijkste risico's van scootmobielen in vluchtwegen:

- **Blokkeren van vluchtroutes:** Vluchtwegen zoals gangen, trappenhuizen en galerijen zijn essentieel voor evacuatie bij brand. Scootmobielen zijn groot en zwaar, waardoor zij deze routes gedeeltelijk of volledig kunnen blokkeren. Dit is vooral gevaarlijk voor ouderen of slecht ter been zijnde bewoners, die daardoor vertraging oplopen of mogelijk niet kunnen ontsnappen.
- **Brandbare materialen:** Scootmobielen bevatten kunststof en andere brandbare onderdelen. Bij brand kunnen deze snel vlam vatten en de intensiteit van het vuur vergroten. Daarbij komt giftige rook vrij, zoals koolmonoxide (CO), waterstofcyanide (HCN) en andere organische verbrandingsproducten, die bij inademing in korte tijd kunnen leiden tot verstikking of bewusteloosheid.
- **Elektrische componenten en accu's:** Scootmobielen hebben meestal lithium-ion- of loodaccu's, die extra risico's vormen:
 - **Spontane ontbranding:** interne defecten of beschadigingen kunnen leiden tot thermische instabiliteit (thermal runaway), waardoor de accu extreem heet wordt en spontaan vlam kan vatten. Brandende accu's kunnen omliggende materialen snel aansteken.
 - **Kortsluiting:** beschadigde kabels, slecht contact of vocht kan vonken of warmte genereren, waardoor brand ontstaat, vooral nabij brandbare objecten zoals deurmatten of meubels.
- **Verspreiding van rook en vuur:** Brandende scootmobielen kunnen rook en vuur sneller door het gebouw verspreiden via liften, schachten of ventilatiesystemen. Hierdoor worden andere bewoners eerder blootgesteld aan hitte en giftige rook.

Rookontwikkeling beperkt zicht en luchtkwaliteit in vluchtwegen, wat evacuatie vertraagt en paniek kan veroorzaken.

- **Belemmering voor brandweer:** Scootmobielen vernauwen gangen en trappenhuizen, waardoor blussen, redden en evacueren bemoeilijkt en gevaarlijker wordt. Brandende accu's kunnen bovendien opnieuw ontbranden, waardoor incidenten langdurig en onvoorspelbaar blijven.

Het plaatsen van kleine voorwerpen is ook verboden, zoals stoelen, dozen of planten. Scootmobielen daarentegen combineren fysieke obstructie met actieve energieopslag, waardoor ze plotseling en intens kunnen branden en giftige rook produceren. Hierdoor zijn ze veel moeilijker te blussen en vormen ze een substantieel hoger risico voor bewoners en hulpdiensten.

Het plaatsen van een scootmobiel in een gang of vluchtweg vergroot de gevolgen van een eventuele brand, doordat evacuatie wordt vertraagd en brandbestrijding wordt belemmerd. In combinatie met de kans op giftige rookontwikkeling en fysieke obstructie ontstaat hierdoor een direct en significant veiligheidsrisico, wat de expliciete vermelding van scootmobielen in het Bbl rechtvaardigt.

Hoe vaak ontbrandt een scootmobiel?

Het precieze aantal keer per jaar dat scootmobielen in brand vliegt in Nederland is niet bekend, de landelijke statistieken worden niet bijgehouden. Uit cijfers van het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid (NIPV) vlogen tussen 2020 en 2022 24 scootmobielen in brand.

De exacte kans dat een scootmobiel ontbrandt, is lastig vast te stellen, omdat dit afhangt van meerdere factoren zoals type accu, leeftijd van het voertuig, gebruik, onderhoud en laadgedrag.

- **Algemeen beeld:** Brandincidenten met scootmobielen komen in Nederland voor, maar zijn relatief zeldzaam ten opzichte van het totaal aantal in gebruik (naar schatting tienduizenden voertuigen). Het gaat dus niet om dagelijkse gebeurtenissen, maar als het gebeurt, zijn de gevolgen vaker groot.
- **Accu's:** Vooral scootmobielen met lithium-ion-accu's hebben een risico op zogeheten *thermal runaway* – waarbij een interne

beschadiging, oververhitting of fout in het laadsysteem kan leiden tot spontane ontbranding, zoals in de vorige paragraaf ook is aangegeven. Loodaccu's hebben dit risico in mindere mate, maar kunnen wel kortsluiting of lekkage veroorzaken.

- **Rapportages:** Uit cijfers van de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) en brandweeronderzoek blijkt dat accu's van e-bikes en scootmobielen regelmatig de oorzaak zijn van woningbranden. Een exact percentage per scootmobiel is echter niet openbaar vastgelegd.
- **Internationale inschatting:** In het Verenigd Koninkrijk meldde de London Fire Brigade dat zij jaarlijks tientallen incidenten met scootmobielen zien. Gezien de omvang van het wagenpark komt dit neer op een kans van minder dan 0,1% per voertuig per jaar, maar wel met een *hoog risico* vanwege de vaak kwetsbare bewoners en de locatie (binnen woongebouwen).

De kans dat een scootmobiel spontaan ontbrandt, is relatief klein, maar niet te verwaarlozen. Daarbij is vooral de impact van een brand groot: scootmobielen kunnen leiden tot snelle branduitbreiding, het vrijkomen van giftige rook en zijn vaak lastig te blussen. Dit risico wordt versterkt doordat scootmobielen regelmatig worden gestald in gangen, portalen of andere delen van wooncomplexen die onderdeel uitmaken van vluchtwegen. Juist op deze plekken kan een brand directe gevolgen hebben voor de veiligheid en evacuatiemogelijk-

heden van bewoners, de al kwetsbare inwoners die eerder meer tijd nodig hebben om te vluchten.

Naast dit algemene brandrisico vormt het ontbreken van zicht op particulier aangeschafte scootmobielen een aanvullend veiligheidsprobleem. Iedereen kan een scootmobiel aanschaffen, zowel via reguliere hulpmiddelenleveranciers als tweedehands, zonder dat gemeente of woningcorporaties hiervan op de hoogte zijn. In toenemende mate worden scootmobielen bovendien rechtstreeks gekocht via internationale webshops. Deze voertuigen voldoen niet altijd aantoonbaar aan de geldende Europese veiligheidsnormen en zijn soms niet voorzien van een CE-markering of het Nationaal Keurmerk Hulpmiddelen (NKH). Hierdoor is onduidelijk of zij voldoen aan eisen op het gebied van elektrische veiligheid, accukwaliteit en brandveiligheid.

De combinatie van beperkte controle, het ontbreken van structureel onderhoud en het gebruik van niet-gekeurde of onbekende accu's vergroot het risico op brandincidenten aanzienlijk, met name wanneer deze scootmobielen inpandig worden gestald en opgeladen. De wet- en regelgeving is niet alleen gericht op het voorkomen van brand, maar vooral op het beperken van de gevolgen voor bewoners en het waarborgen van veilige evacuatie bij een (brand) incident.

Bijlage 2: Bevolkingsprognose Arnhem en toename aantal scootmobielen

In Arnhem (2025) telt de stad 169.364 inwoners, waarvan ongeveer 27.000 (16%) 65 jaar of ouder zijn. Dit aantal groeit naar verwachting naar 33.000 in 2035 en 44.000 in 2050¹⁵.

Via de Wmo verstrekte de gemeente tot 1 juli 2025 ongeveer 1.700 scootmobielen, aan ongeveer 6,3% van de 65-plussers. Als dit aandeel gelijk blijft en het beleid niet verandert, zal Arnhem in 2035 ruim 2.000 en in 2050 bijna 2.800 Wmo-scootmobielen dienen te faciliteren.

Dit aantal scootmobielen is exclusief particulier aangeschafte voertuigen. Er is geen registratie van particulier aangeschafte scootmobielen. Eenieder kan een scootmobiel kopen van een hulpmiddelenleverancier of tweedehands.

Prognose Arnhem	2025	2035	2050
Inwoners	169.364	184.693	201.624
65 plus ¹⁶	27.000	37.000	44.000
Scootmobielen (Wmo)	1.700	2.000	2.800

Wanneer wordt een scootmobiel verstrekt?

Scootmobielgebruikers verschillen in mobiliteit: sommige kunnen zich zelfstandig lopend verplaatsen, terwijl anderen volledig afhankelijk

zijn van de scootmobiel en zonder dit hulpmiddel niet zelfstandig kunnen lopen. In Arnhem kunnen bewoners via de Wmo een scootmobiel¹⁷ aanvragen als zij door een ernstige beperking in lopen of staan niet zelfstandig voldoende mobiel zijn voor deelname aan het dagelijks leven, zoals boodschappen doen, sociale contacten onderhouden of een bezoek aan de huisarts. Bij de aanvraag voor een hulpmiddel is soms een medisch specialist betrokken, met name ergotherapeuten of een revalidatiearts. Zij stellen een 'pakket van eisen' op om voor te schrijven waaraan een hulpmiddel moet voldoen. Maar deze medisch specialisten nemen het stallingsvraagstuk vaak niet mee in hun afweging. Hieraan wordt gewerkt door o.a. hun branchevereniging. Voorlopig vraagt dit nog goede afstemming tussen medisch specialist en wijkcoach.

De gemeente kijkt ook naar alternatieven zoals vervoersdiensten of aangepaste fietsen. Daarnaast biedt Arnhem ondersteunende regelingen, zoals een vergoeding voor meerkosten voor chronisch zieken en gehandicapten, waarmee een deel van de kosten van scootmobielen of de eigen bijdrage kan worden gedekt. De gemeente beoordeelt elke aanvraag op maat, zodat de scootmobiel zowel bijdraagt aan zelfstandigheid als voldoet aan technische, veiligheids- en leefomgevingseisen.

Gezondheidsprofiel 65-plussers in Arnhem

Onderzoek van het CBS, RIVM en de GGD 'en¹⁸ laat zien dat de gezondheid van 65-plussers in Arnhem de afgelopen vijf jaar licht verbeterd is.

- Ongeveer 6.800 Arnhemse 65-plussers (24%) hebben één of meer lichamelijke beperkingen; dit aandeel is gedaald ten opzichte van vijf jaar geleden (28%) en ligt lager dan in vergelijkbare gemeenten (27%). Vooral loopproblemen (18%), slechthorendheid (8%) en slechthorendheid (7%) komen voor.

¹⁵ Bevolkingsprognose Arnhem 2025-2050

¹⁶ bevolkingsprognose 2025-2050

¹⁷ Zie bijlage

¹⁸ [Nieuwe cijfers: minder 65-plussers in Arnhem met lichamelijke klachten dan vijf jaar geleden](#): Overijssel headliner van de Stentor

- Beweeggedrag verbetert licht: 39% voldoet aan de beweegrichtlijn, tegenover 37% vijf jaar geleden. Toch blijft valproblematiek groot: 13% raakte afgelopen jaar gewond door een val (ongeveer 3.500 personen) en 33% is bang om te vallen.
- De ervaren eenzaamheid daalde licht naar 50% (ongeveer 14.000 ouderen). Tegelijkertijd is de levensverwachting toegenomen: 65-jarigen leven nu gemiddeld ongeveer twee jaar langer dan eind vorige eeuw.

Deze cijfers laten ook zien dat de scootmobielen voor een groeiende ouder wordende groep ouderen essentieel is voor zelfstandigheid en participatie.

Bevolkingsprognose per wijk:

Deze tabel¹⁹ laat de vergrijzing per wijk zien in 2050. Wat opvallend is:

- Dat het aantal 75-plussers is verdubbeld in 2050.
- Dat nu (2025) en in 2050 Elderveld en Velperweg de meeste 75- plussers hebben.
- Dat in elke wijk in Arnhem een toename is van 75-plussers in 2050 ten opzichte van 2025.
- De grootste toename van het aantal 75-plussers is in Malburgen (West, Oost-noord en zuid +1.371), Arnhemse Broek (+ 1.353), Schuytgraaf (+ 1.137) en Velperweg e.o. (+1.023)
- De Laar (+ 885) en Rijkerswoerd (+ 864) volgen hierop.

Wijk	tot 18 jaar			75 plussers		
	2025	2050	Vershil	2025	2050	Vershil
Centrum	284	229	-55	316	780	464
Spijkerkwartier	447	486	39	226	588	362
Arnhemse Broek	1.092	4.797	3.705	214	1.567	1.353
Presikhaaf-West	1.812	1.728	-84	679	1.038	359
Presikhaaf-Oost	1.074	2.233	1.159	664	1.108	444
St. Marten/Sonsbeek	763	763	0	206	560	354
Klarendal	1.023	980	-43	279	786	507
Velperweg e.o.	1.488	1.927	439	1.056	2.079	1.023
Alteveer/Cranevelt	686	680	-6	522	617	95
Geitenkamp	686	652	-34	262	507	245
Monnikenhuizen	852	750	-102	570	840	270
Burgemeesterswijk/Hoogkamp	1.456	1.487	31	769	1.207	438
Schaarsbergen	375	268	-107	225	354	129
Heijenoord/Lombok	510	516	6	301	608	307
Klingelbeek e.o.	213	422	209	290	764	474
Malburgen-West	1.045	1.208	163	204	628	424
Malburgen-Oost (noord)	1.261	1.213	-48	362	710	348
Malburgen-Oost (zuid)	2.025	2.028	3	815	1.414	599
Vredenburg/Kronenburg	1.273	1.771	498	898	1.575	677
Elden	643	577	-66	371	513	142
Elderveld	1.462	1.548	86	1.110	1.846	736
De Laar	2.330	2.374	44	733	1.618	885
Rijkerswoerd	2.305	2.253	-52	729	1.593	864
Schuytgraaf	4.797	4.513	-284	406	1.543	1.137
Totaal Arnhem	29.902	35.403	5.501	12.207	24.843	12.636

¹⁹ <https://arnhem.incijfers.nl/>

Bijlage 3: Dilemma's scootmobielen in wooncomplexen

1. Zelfstandigheid vs. brandveiligheid

Scootmobielen zijn essentieel voor zelfstandigheid en participatie, maar brengen bij inpandige stalling en laden extra brandrisico's met zich mee. Maatregelen die de brandveiligheid vergroten (afstand tot woning, aparte stallingen) kunnen de dagelijkse zelfredzaamheid van gebruikers juist beperken.

2. Individueel belang vs. collectief belang

Voor de individuele gebruiker is nabijheid van de scootmobiel cruciaal. Tegelijkertijd kan één verkeerd geplaatste scootmobiel vluchtwegen blokkeren of de veiligheid van andere bewoners in gevaar brengen. Het collectieve belang van een veilige woonomgeving botst hier direct met individuele behoeften.

3. Mobiliteit vs. evacuatiemogelijkheden

Scootmobielgebruikers zijn vaak minder mobiel bij calamiteiten. Vrije vluchtroutes bieden hun beperkt voordeel, terwijl juist zij het meest kwetsbaar zijn bij brand. De huidige brandveiligheidsprincipes zijn primair gericht op zelfredzame bewoners en sluiten onvoldoende aan bij deze doelgroep.

4. Wet- en regelgeving vs. praktijk van bestaande bouw

Regelgeving (zoals het Bbl) stelt duidelijke eisen aan vluchtwegen en stalling, maar bestaande wooncomplexen bieden vaak nauwelijks ruimte om hieraan te voldoen. Dit leidt tot situaties waarin regels strikt handhaven praktisch onuitvoerbaar of sociaal onwenselijk is.

5. Nabijheid van de scootmobiel vs. ervaren veiligheidsrisico

Bewoners maken zelf afwegingen tussen het gemak van een

scootmobiel dicht bij huis en het besef van een verhoogd brandrisico. Door het beperkte aanbod van toegankelijke woningen en stallingen zijn deze keuzes vaak noodgedwongen en niet optimaal.

6. Gelijke behandeling vs. maatwerk

Iedere scootmobielgebruiker heeft andere mogelijkheden en beperkingen. Standaardregels zorgen voor duidelijkheid en handhaafbaarheid, maar doen onvoldoende recht aan individuele situaties. Maatwerk vergroot inclusiviteit, maar maakt beleid en handhaving complexer.

7. Toegankelijkheid vs. ruimtelijke beperkingen

Aanpassingen voor toegankelijkheid (brede deuren, hellingbanen, stallingsruimtes) vragen ruimte die in bestaande gebouwen vaak ontbreekt. Verbouwingen zijn kostbaar of bouwkundig niet mogelijk, terwijl de behoefte blijft groeien.

8. Preventie vs. repressie

Preventieve maatregelen (aparte stallingen, laadvoorzieningen, toezicht) vragen investeringen en organisatie. Bij gebrek daaraan verschuift de nadruk naar handhaving en incidentrespons, terwijl dit de onderliggende problematiek niet oplost.

9. Alternatieve mobiliteit vs. geschiktheid voor de gebruiker

Alternatieven zoals driewielers of aangepaste fietsen zijn compacter en stimuleren beweging, maar zijn niet voor iedereen geschikt. Voor een deel van de gebruikers zijn zij fysiek of cognitief geen realistisch alternatief voor een scootmobiel.

10. Kortetermijnoplossingen vs. toekomstbestendigheid

Ad-hocoplossingen (tijdelijke stallingen, gedoogconstructies) verlichten acute problemen, maar lossen de structurele groei niet op.

Tegelijkertijd vragen toekomstbestendige oplossingen tijd, investeringen en beleidskeuzes die niet altijd direct uitvoerbaar zijn.

11. Gebrek aan openbare ruimte vs. behoud en versterking van groen

De aanleg van (buiten)stallingen voor scootmobielen legt extra druk op de schaarse openbare ruimte. Deze ruimte kent al meerdere, concurrerende claims, zowel boven- als ondergronds, zoals kabels en leidingen, parkeren, fietsvoorzieningen, afvalinzameling, waterberging en bereikbaarheid voor hulpdiensten.

Tegelijkertijd is vergroening van de leefomgeving een belangrijke opgave in het kader van klimaatadaptatie. Groene ruimte is essentieel voor het beperken van hittestress, het opvangen van extreme neerslag, het verbeteren van luchtkwaliteit en het versterken van leefbaarheid en biodiversiteit. Het toevoegen van verharding of stallingsvoorzieningen kan deze doelen onder druk zetten.

Hier ontstaat een spanningsveld tussen het faciliteren van mobiliteit en zelfstandigheid van bewoners enerzijds, en het behoud en versterken van groene, klimaatbestendige openbare ruimte anderzijds. Dit vraagt om slimme, multifunctionele en zorgvuldig ingepaste oplossingen, waarbij stallingen waar mogelijk worden gecombineerd met groen, waterberging of andere ruimtelijke functies, en waarbij keuzes expliciet worden afgewogen binnen bredere stedelijke opgaven.

De uitdaging rond scootmobielen in wooncomplexen en de openbare ruimte raakt niet alleen brandveiligheid en toegankelijkheid, maar ook ruimtelijke ordening, klimaatadaptatie en leefkwaliteit. Het vraagstuk vraagt daarom om integrale keuzes, waarbij individuele mobiliteit, collectieve veiligheid, schaarse ruimte en groene ambities in

Bijlage 4: Feiten over scootmobielen en stallingen

In Nederland zijn momenteel ongeveer 195.000 scootmobielen in gebruik, uit een totaal van ongeveer 325.000 vervoershulpmiddelen voor mensen met een beperking. Door vergrijzing en de toenemende mobiliteitsbehoefte van ouderen wordt verwacht dat dit aantal de komende decennia fors zal toenemen. Zo geeft een White paper van VGIB²⁰ aan dat in 2040 het aantal scootmobielen mogelijk verdubbeld is ten opzichte van 2020, en dat in wooncomplexen met veel ouderen zelfs een verdrievoudiging realistisch is.

Dit betekent dat niet alleen het aantal aanvragen voor scootmobielen zal stijgen, maar ook de vraag naar veilige en toegankelijke stallingsvoorzieningen. Deze demografische en gebruiksentwikkeling versterkt de urgentie voor veilig en toekomstbestendig stallen van scootmobielen. Zowel bij nieuwbouw als in bestaande gebouwen moet serieus worden gekeken naar ruimtelijke en technische oplossingen om aan de groeiende vraag te voldoen, binnen de bestaande bouwkundige en veiligheidsbeperkingen.

Scootmobielen in bestaande wooncomplexen

Het stallen van scootmobielen speelt vooral in bestaande wooncomplexen vanwege een combinatie van ontoegankelijk bouwen met als gevolg: ruimtebeperkingen en de concentratie van ouderen of mensen met een (mobiliteits)beperking:

1. Beperkte inpandige ruimte

²⁰ Vereniging van Gemeentelijke Ingenieurs Brandveiligheid: het is een kennisnetwerk van brandveiligheidsprofessionals die werken bij gemeenten, omgevingsdiensten en soms ook bij woningcorporaties of adviesorganisaties

- Veel appartementen in wooncomplexen hebben kleine en/ of ontoegankelijke bergingen of inpandige opslag, waardoor er nauwelijks ruimte is om een scootmobiel veilig en brandveilig te stallen.
- Verbouwen of uitbreiden van bergingen lastig door beperkingen van het gebouw, bestemmingsplannen en bouwkundige barrières.
- Gemeenschappelijke ruimtes, gangen of fietsenstallingen zijn vaak ook ontoegankelijk, zeker voor grote scootmobielen, waardoor aanpassingen nodig zijn.
- De Bbl schrijft voor dat scootmobielen niet in vluchtwegen mogen worden gestald, zodat evacuatie altijd veilig en ongestoord mogelijk blijft.

2. Grote(re) concentratie gebruikers

- Door in het verleden minder rekening te houden met mensen met een beperking bij het ontwerpen en bouwen van wooncomplexen, worden zij en ouderen veelal gedwongen om allemaal bij elkaar te wonen. Gevolg is dat er in sommige wooncomplexen veel bewoners die een scootmobiel nodig hebben, waardoor er een hoge vraag is naar stallingsruimte.
- Hierdoor kan het snel druk worden, terwijl de ruimte beperkt is en niet alle bewoners hun scootmobiel inpandig kwijt kunnen.

3. Veiligheid en toegankelijkheid

- In wooncomplexen moeten gangen en brandtrappen vrij blijven voor evacuatie, wat de ruimte voor stallingen beperkt.
- Ook moeten scootmobielen veilig opgeladen kunnen worden, zonder risico op brand of overbelasting van elektriciteit.

Het stallen van scootmobielen is vooral een probleem binnen bestaande wooncomplexen omdat daar veel gebruikers geconcentreerd wonen. In losse woningen of vrijstaande huizen is er vaak meer mogelijkheden voor in pandige of buitenstalling, hierdoor speelt brandveiligheid versus mobiliteit vaak minder een rol.

Wat zijn de eisen die gesteld worden aan een

scootmobielstalling? Onderstaande tabel geeft een beknopt overzicht van de belangrijkste brandveiligheidseisen voor een scootmobielstalling.

Onderdeel	Eisen
Locatie	Niet in vlucht- of reddingsroutes
Ruimte	Afgescheiden stallingsruimte
Brandwerendheid	Wanden/plafond 30–60 min brandwerende scheiding
Deur	Zelfsluitende brandwerende deur
Ventilatie	Permanente ventilatie
Laden	Vaste laadpunten (geen verlengsnoeren), aparte groepen,
Elektrische veiligheid	Aardlek + overbelastingsbeveiliging
Accu's	Alleen goedgekeurde, onbeschadigde accu's
Detectie	Rook- of hitemelder
Blusmiddelen	Schuim- of watermistblusser
Gebruik	Geen andere brandbare opslag in dezelfde ruimte

Beheer	Regelmatig toezicht en duidelijke huisregels
---------------	--

Deze informatie is gebaseerd op het Bbl, aangevuld met richtlijnen en adviezen van Brandweer Nederland, het IFV en gangbare NEN-normen.

Bijlage 5: Rollen, taken en verantwoordelijkheden per stakeholder

Stakeholder	Rol/ Taken	Verantwoordelijkheden	Aanspreekbaarheid bij brand/ incident	Wettelijke basis/ mandaat
Gemeente	Uitvoerder, toezichthouder en handhaver, (netwerk)regisseur, beleidsmaker, bestuurder	- Voert de wetten uit (Wmo: verstrekken van hulpmiddelen, maar ook Bbl en omgevingswet) - Waarborgt dat wet- en regelgeving wordt nageleefd (toezicht en handhaving op bv vergunningen en brandveiligheid) binnen de gemeentegrenzen. - heeft de coördinatie bij crisisbeheersing en rampenbestrijding (brand e.d.)	Wordt aangesproken op regie, toezicht en communicatie . Politiek/bestuurlijk verantwoordelijk bij incidenten.	Omgevingswet/ Wabo, BBL: toezicht en handhaving, bestuurlijke regierol
ODGM	Toezichthouder en handhaver	- Controleert naleving van bouw- en gebruiksvoorschriften (vluchtroutes, stalling van scootmobielen). - Kan handhavend optreden (aanschrijving, boete). - Signaleert risico's en rapporteert aan gemeente.	Wordt aangesproken op naleving van regels en handhaving .	Mandaat van gemeente; voert uit op basis van Omgevingswet/ Wabo en BBL
Brandweer	Adviseur en ondersteunend toezichthouder	- Adviseert over technische en organisatorische brandveiligheid. - Ondersteunt gemeente en ODGM bij risicobeoordeling en tijdelijke maatregelen.	Wordt aangesproken op operationele brandbestrijding en technisch advies .	Wet op de veiligheidsregio's: adviserende en operationele rol; bevoegdheden voor brandbestrijding
Woning-corporatie	Eigenaar en uitvoerder	- Zorgt voor de fysieke brandveiligheid van haar gebouwen. - Houdt brandveiligheidsrapportages bij en implementeert maatregelen. - Onderhoudt contact met gemeente, brandweer en toezichthouders.	Wordt aangesproken als eigenaar/beheerder voor uitvoering van maatregelen en naleving en zorg voor de huurders.	BBL, Bouwbesluit, Burgerlijk recht: zorg en naleving bouw- en gebruiksvoorschriften

Bijlage 6: Proces van aanvraag tot en met handhaving

Proces	Toelichting
Stap 1 – Aanvraag	Een inwoner meldt zich bij het wijkteam of de gemeente met de wens voor een scootmobiel. Dit kan bijvoorbeeld via telefonisch contact, het digitale loket of persoonlijk bij het wijkteam.
Stap 2 – Toegangsprocedure	In een keukentafelgesprek worden de ondersteuningsvraag, wensen en mogelijkheden van de inwoner in kaart gebracht. Er wordt beoordeeld of een algemene voorziening (zoals een deelscootmobiel) volstaat of dat een maatwerkvoorziening nodig is, afgestemd op de specifieke behoeften van de gebruiker. Daarnaast worden ook praktische zaken besproken, zoals waar en hoe de scootmobiel veilig kan worden gestald en opgeladen.
Stap 3 – Besluit & verstrekking	Wanneer de scootmobiel wordt toegekend, wordt deze via een gecontracteerde leverancier geleverd. Tegelijk ontstaat de zorg voor de gemeente om redelijke stallings- en oplaadmogelijkheden te faciliteren.
Stap 4 – Stalling & gebruik	De verantwoordelijkheid voor veilig stallen ligt primair bij de bewoner. Bij corporatiewoningen dragen woningcorporaties bij aan veilige voorzieningen binnen hun gebouwen, en bij particulier bezit is dat vaak de bewoner of VvE. In de openbare ruimte kan de gemeente stallingen aanbieden en beheren.
Stap 5 – Kaders & toezicht	De wettelijke kaders (Bbl en Omgevingswet) stellen dat scootmobielen niet in vluchtwegen, galerijen of trappenhuisen mogen worden geplaatst. Toezicht en handhaving wordt uitgevoerd door de Omgevingsdienst Regio Arnhem (ODGM). Er wordt ook toezicht uitgevoerd door de brandweer op brandveilig gebruik van gebouwen.
Stap 6 – Signalering & optreden	Bij onveilige stalling kan ODGM-bewoners of pandeigenaren aanspreken. Eerst wordt geprobeerd een praktische oplossing te vinden, bijvoorbeeld via alternatieve stallingsplaatsen. Bij herhaalde of ernstige overtredingen kan handhavend worden opgetreden, bijvoorbeeld door het opleggen van een last onder dwangsom of verwijdering van het voertuig.
Stap 7 – Samenwerking	Samenwerking is cruciaal. Gemeente, corporaties, VvE's en bewoners moeten samen zorgen voor veilige, toegankelijke en praktische oplossingen, waarbij zowel wettelijke verplichtingen als praktische uitvoerbaarheid in balans zijn.

Bijlage 7: (Deel)scootmobiliteit bij andere gemeenten

Diverse gemeenten in Nederland zijn al aan de slag met het veilig en toegankelijk stallen van scootmobielen. Arnhem kan leren van deze ervaringen bij het opstellen van haar eigen aanpak:

In **Almere** wordt gewerkt met een **modulair systeem van buitenstallingen bij wooncomplexen**, waarbij bewoners via een sleutel- of pasjessysteem toegang hebben tot veilige stallingsruimtes voor scootmobielen. De gemeente subsidieert de eerste aanleg van deze stallingen in samenwerking met woningcorporaties. Door goede verlichting en oplaadpunten ontstaat zo een veilige oplossing die breed draagvlak heeft. In de stad zijn daarnaast op verschillende locaties leenscootmobielen en uitleenpunten beschikbaar voor inwoners, wat de behoefte aan individuele stalling verder kan verminderen doordat scootmobielen niet altijd privé hoeven te worden gestald⁴³. Daarnaast werkt Almere met algemene voorzieningen zoals deelscootmobielen en leenscootmobielen, die inwoners via uitleenpunten kunnen gebruiken zonder dat zij zelf een scootmobiel hoeven te hebben én die het aantal benodigde stallingsplekken verminderen⁴⁴. Er zijn projecten en innovatieve toepassingen, zoals de integratie van Wmo-vervoer met de OV-planners (bijvoorbeeld in de 9292-app), waarmee reizen met Wmo-vervoer en regulier openbaar vervoer gecombineerd kunnen worden; dit betreft vooral vervoer van personen, niet de scootmobielen zelf binnen het Ov-systeem.

De **financiering van scootmobielstallingen** in Almere verloopt via gedeelde middelen⁴⁵:

- De gemeente draagt subsidie bij aan de aanleg van stallingen als onderdeel van beleid voor langer zelfstandig wonen en veilige woonomgevingen.
- Woningcorporaties participeren financieel in bouw en beheer van stallingsvoorzieningen bij hun complexen.
- Individuele stallingsaanpassingen of voorzieningen die nodig zijn om een Wmo-voorziening bruikbaar te maken worden

beoordeeld en (deels) betaald via de Wmo als maatwerkvoorziening wanneer sprake is van een hulpmiddel op grond van de Wmo.

Binnen de gemeentelijke organisatie ligt de opgave voor scootmobielstallingen bij de afdeling Sociaal Domein/ Wmo, die borgt dat scootmobielen veilig gebruikt kunnen worden en dat voorwaarden voor stalling zijn geregeld als onderdeel van een Wmo-voorziening. Deze afdeling werkt samen met afdelingen zoals Wonen/ Volkshuisvesting en Openbare Ruimte/ Mobiliteit, die betrokken zijn bij de realisatie, cofinanciering en ruimtelijke inpassing van stallingsvoorzieningen⁴⁶.

De gemeente **Den Haag** voert pilots met **gedeelde scootmobielen** ("deelscootmobielen") in samenwerking met Wmo-leveranciers. Via een pasje kunnen Wmo-gebruikers een voertuig reserveren bij een hub in de wijk, wat het aantal benodigde individuele scootmobielen en stallingsplekken vermindert. Ook zijn in sommige wooncomplexen inpandige scootmobiel-ruimten gerealiseerd met brandwerende deuren om veilige stalling te bevorderen.

De **financiering van scootmobielstallingen** in Den Haag verloopt via een combinatie van middelen:

- Voor individuele Wmo-scootmobielen kunnen stallingsaanpassingen onderdeel zijn van de Wmo-voorziening, waarbij de gemeente de noodzakelijke aanpassingen beoordeelt en bekostigt volgens de Wmo-regels⁴⁷.
- Gemeentelijke pilots en deelmobiliteitsprojecten worden vaak betaald uit mobiliteitsbudgetten en innovatieprojecten binnen de stad, soms met aanvullende middelen gericht op leefbaarheid en bereikbaarheid.
- Samenwerking met woningcorporaties speelt een rol bij collectieve stallingen in wooncomplexen, waarbij investeringen en onderhoudskosten gedeeld worden.

De verantwoordelijkheid voor scootmobielstallingen ligt primair bij de afdeling Sociaal Domein/ Wmo van de gemeente, die borgt dat een scootmobiel alleen wordt verstrekt als een veilige stalling aanwezig is of kan worden gerealiseerd (bijvoorbeeld via aanpassingen aan woning of berging)⁴⁸. Daarnaast zijn de afdelingen Wonen/ Volkshuisvesting en Openbare Ruimte/ Mobiliteit betrokken bij de planvorming, realisatie en financiering van collectieve stallingen en deelmobiliteitshubs, en kunnen zij subsidies of budgetten inzetten voor pilots en mobiliteitsinnovaties.

De gemeente **Zwolle** heeft een richtlijn ontwikkeld waarin wordt aangegeven op welke plekken binnen woongebouwen scootmobielen wél en niet mogen worden gestald, met het oog op brandveiligheid en vluchtwegen. Voor collectieve stallingen, zoals overkappingen bij seniorenflats, werkt de gemeente samen met woningcorporaties en andere partijen. Deze voorzieningen worden soms mede gefinancierd uit fondsen voor langer zelfstandig wonen of toegankelijkheidsbudgetten. Ook openbare voorzieningen, zoals bewaakte stallingen bij stations, maken scootmobielen toegankelijk voor inwoners.

De kosten voor stallingen worden gedeeld tussen de gemeente en woningcorporaties.

De borging van veilige stallingsmogelijkheden en de koppeling aan Wmo-voorzieningen ligt bij de afdeling Sociaal Domein/ Wmo, terwijl afdelingen Wonen/ Volkshuisvesting, Openbare Ruimte en Bouw- en Veiligheidszaken betrokken zijn bij realisatie, beheer en naleving van veiligheidsvoorschriften⁴⁹.

ROG Plus, de Wmo-uitvoeringsorganisatie voor de gemeenten **Maassluis, Vlaardingen en Schiedam**, heeft samen met woningcorporaties, de brandweer en andere betrokken partijen gewerkt aan veilige stallingsmogelijkheden voor scootmobielen, met name voor Wmo-gebruikers. Daarbij kregen wooncomplexen met een

verhoogd brandveiligheidsrisico, zoals vastgesteld door de brandweer, prioriteit. Bij nieuwe Wmo-aanvragen voor een scootmobiel wordt de voorziening inmiddels alleen toegekend als er een passende en veilige stallings- en oplaadmogelijkheid beschikbaar is of gerealiseerd kan worden. Hiermee wordt geborgd dat de Wmo-voorziening veilig en verantwoord gebruikt kan worden.

Daarnaast kunnen inwoners gebruikmaken van gratis deelscootmobielen, die via een app en digitale sleutel toegankelijk zijn. Deze collectieve voorziening biedt een alternatief voor individuele scootmobielen en vermindert de druk op stallingsruimte in wooncomplexen.

De kosten voor stallingsvoorzieningen worden in deze aanpak gedeeld door gemeenten en woningcorporaties. De Wmo (Sociaal Domein) borgt de noodzaak en het maatwerk, terwijl afdelingen Wonen en Vastgoed samen met corporaties zorgen voor de realisatie en financiering van collectieve stallingen⁵⁰.

Deventer zet binnen de Wmo in op collectieve mobiliteitsoplossingen via een mobiliteitspool voor scootmobielen en (elektrische) driewielfietsen, met uitleenpunten verspreid over de stad. Toegang tot deze voorzieningen wordt beoordeeld door het Wmo-team, waarbij Deventer nadrukkelijk kiest voor collectief gebruik boven individueel bezit. nfra en Bouw & Veiligheid toezien op aanleg, onderhoud en brandveiligheid van de stallingen. Voor gebruikers die tijdelijk of structureel niet zelfstandig naar een uitleenpunt kunnen komen, biedt Denter een haal- en brengservice, zodat mobiliteit toegankelijk blijft voor alle Wmo-gebruikers. Deze werkwijze is gericht op beheersbaarheid, efficiënt gebruik, vermindering van stallingsdruk en sluit aan bij Deventers beleid om mobiliteit, zorg en langer zelfstandig wonen integraal te organiseren.

De uitvoering vindt plaats in samenwerking met vaste uitvoeringpartners en woningcorporaties, waarbij de kosten voor stallingen en beheer in veel gevallen gedeeld worden tussen

gemeente en corporaties, meestal in een 50/50-constructie bij urgente locaties.

De borging van het beleid ligt bij het Sociaal Domein/ Team Wmo, dat verantwoordelijk is voor toewijzing, monitoring en evaluatie van gebruik, terwijl de afdeling Openbare Ruimte/ Beheer & Infra⁵¹.

Analyse en conclusies

De voorbeelden uit Almere, Den Haag, Zwolle, de ROG Plus-regio en Deventer laten zien dat gemeenten scootmobielstallingen niet langer benaderen als een individueel uitvoeringsvraagstuk binnen de Wmo, maar als een structurele opgave op het snijvlak van zorg, wonen, veiligheid en mobiliteit. In alle gemeenten wordt de inzet van een Wmo-scootmobiel expliciet gekoppeld aan de beschikbaarheid van een veilige stallings- en oplaadmogelijkheid. Daarmee wordt geborgd dat de voorziening verantwoord en brandveilig kan worden gebruikt.

Deventer voegt hieraan toe dat naast collectieve stalling en deelscootmobielen ook een mobiliteitspool voor scootmobielen en elektrische driewielfietsen wordt ingezet, inclusief haal- en brengservice voor inwoners die niet zelfstandig naar een uitleenpunt kunnen. De borging ligt bij het Sociaal Domein/ Team Wmo, terwijl afdelingen zoals Openbare Ruimte en Bouw & Veiligheid toezien op aanleg, onderhoud en brandveiligheid. De kosten voor stallingen en beheer worden in veel gevallen gedeeld met woningcorporaties (vaak 50/50 bij urgente locaties). Deze aanpak toont aan dat integrale samenwerking met duidelijke verantwoordelijkheden en gedeelde financiering effectief is om mobiliteit toegankelijk én veilig te maken.

Een duidelijke overeenkomst tussen alle gemeenten is dat de Wmo (Sociaal Domein) fungeert als **poortwachter en borgende partij**: een scootmobiel wordt alleen toegekend wanneer een veilige stalling beschikbaar is of gerealiseerd kan worden. Tegelijkertijd wordt de realisatie van stallingen niet uitsluitend vanuit het Wmo-budget

gefinancierd. Gemeenten werken integraal samen met afdelingen Wonen, Vastgoed, Openbare Ruimte en Veiligheid, en met woningcorporaties. De financiering is vaak gedeeld via subsidies voor eerste aanleg, fondsen voor langer zelfstandig wonen of cofinanciering door corporaties.

De aanpak verschilt per gemeente in accent:

- **Almere:** schaalbare, collectieve buitenstallingen, leenscootmobielen en deelsystemen.
- **Den Haag:** pilots met deelscootmobielen en wijkhubs, aangevuld met inpandige, brandveilige stallingen.
- **Zwolle:** gemeentelijke richtlijn waarin is vastgelegd waar stalling wel en niet is toegestaan, met collectieve stallingen bij seniorenflats.
- **ROG Plus:** focus op brandveiligheid, nieuwe Wmo-toekenningen gekoppeld aan veilige stalling, deelscootmobielen als alternatief.
- **Deventer:** mobiliteitspool, uitleenpunten, haal- en brengservice, collectieve stallingen en deelscootmobielen, gedeelde financiering met corporaties.

Gezamenlijk laten deze voorbeelden zien dat collectieve en gedeelde oplossingen effectiever en toekomstbestendiger zijn dan uitsluitend individuele maatwerkoplossingen, vooral in gestapelde woningbouw. Ze verminderen het aantal voertuigen, beperken stallingsdruk en vergroten de veiligheid en beheersbaarheid van de Wmo-uitvoering.

Conclusie en aanbeveling voor Arnhem

Voor Arnhem volgt hieruit dat scootmobielstalling het best kan worden gepositioneerd als een **integrale gemeentelijke opgave**. De Wmo blijft verantwoordelijk voor de borging van noodzaak en veiligheid, maar de oplossing ligt in samenwerking met wonen, vastgoed en corporaties. Arnhem kan aansluiten bij bewezen werkwijzen in andere gemeenten door:

- **Collectieve stallingen** en deelscootmobielen strategisch te plaatsen bij wooncomplexen.
- Inzet van **mobiliteitspools** en eventueel een **haal- en brengservice** voor inwoners die niet zelfstandig naar een uitleenpunt kunnen komen (geïnspireerd op Deventer).
- Duidelijke **kaders en richtlijnen** opstellen over waar stalling is toegestaan en hoe brandveiligheid geborgd wordt (zoals in Zwolle en ROG Plus).
- **Gedeelde financiering** met woningcorporaties en gebruik van subsidies of fondsen voor langer zelfstandig wonen.
- **Integraal samenwerken** tussen afdelingen Sociaal Domein/ Wmo, Wonen/ Volkshuisvesting, Openbare Ruimte en Veiligheid voor realisatie, beheer en borging van stallingsvoorzieningen.

Bijlage 8: Uitgangspunten voor prioritering voor de locaties

- **Concentratie van scootmobielen:** Complexen of wijken met een relatief hoog aantal scootmobielgebruikers worden eerder geselecteerd, omdat daar de noodzaak en impact het grootst zijn.
- **Aanwezigheid van kwetsbare bewoners:** Locaties met veel ouderen, mensen met een beperking of bewoners met beperkte mobiliteit krijgen voorrang vanwege hun hogere afhankelijkheid van veilige en toegankelijke stallingsoplossingen.
- **Signalen uit de praktijk:** Meldingen van bewoners, belangenorganisaties of Wmo-consulenten over knelpunten worden actief meegenomen in de weging.
- **Bereidheid tot samenwerking van eigenaren:** VvE's, woningcorporaties en zorginstellingen die proactief willen meewerken aan oplossingen, kunnen eerder in aanmerking komen voor een pilot of implementatie.
- **Evenwichtige spreiding over de stad:** Om ongelijkheid te voorkomen wordt gestreefd naar een evenwichtige verdeling van pilots over verschillende wijken en stadsdelen.
- **Ruimtelijke en bouwtechnische (on)mogelijkheden:** Gebouwen of complexen waar relatief eenvoudig fysieke voorzieningen te realiseren zijn (zoals bergingen of aanbouwunits), worden eerder meegenomen in de uitvoeringsronde.
- **Brandveiligheidsrisico's:** Locaties waar scootmobielen momenteel gestald worden in vluchtroutes of andere risicovolle zones krijgen prioriteit vanwege de directe dreiging voor bewonersveiligheid.

Bijlage 9: Digitale kaart en analyse Wmo scootmobielen per wijk

Wijkaarten

Legenda aantal uitgegeven scootmobielen vanuit de WMO

Geel: 1-3 scootmobielen uitgegeven

Licht oranje: 4 – 6 scootmobielen uitgegeven

Donker oranje: 6 – 10 scootmobielen uitgegeven

Rood: 10 of meer scootmobielen uitgegeven

Legenda woningcorporaties:

Rood: Stichting Portaal

Blauw: Stichting Volkshuisvesting Arnhem

Groen: Stichting Vivare

Roze: Stichting Woonzorg Nederland

Lichtblauw: Stichting Omnia Wonen

Geel: Stichting Mooiland

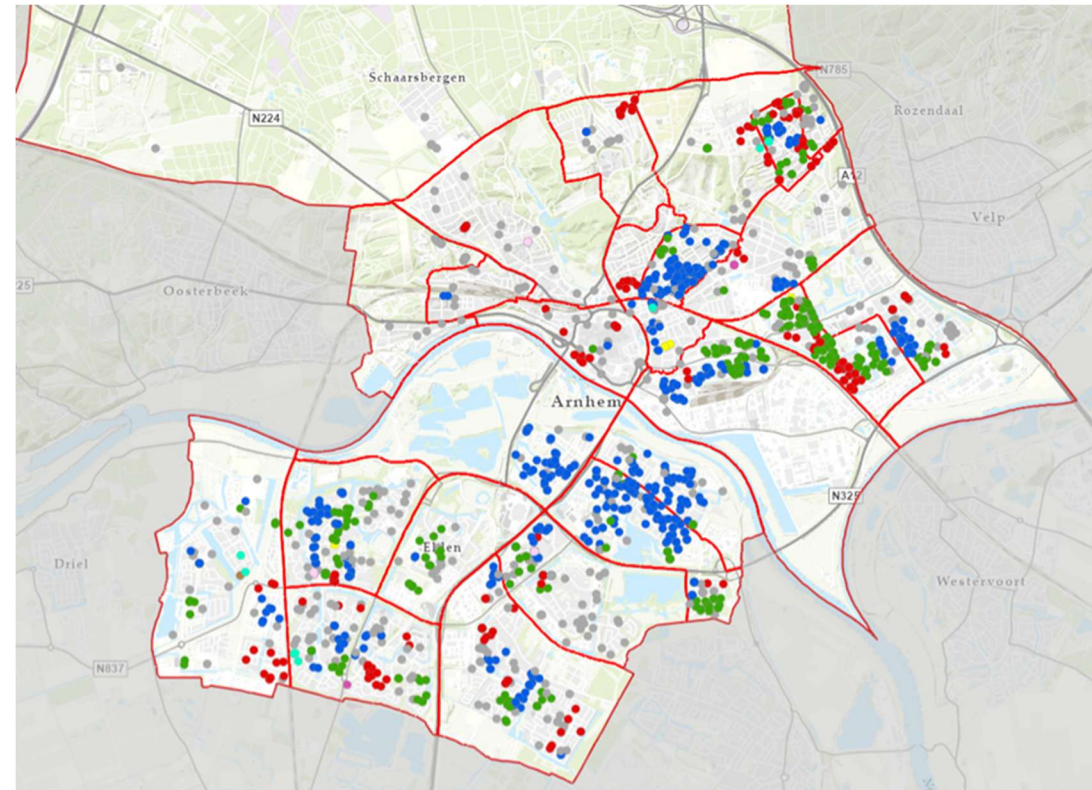
Paars: Woningstichting de Woonplaats

Bruin: Stichting Habion

Grijs: Niet woningcorporatie gebonden

Verspreiding scootmobielen over Arnhem

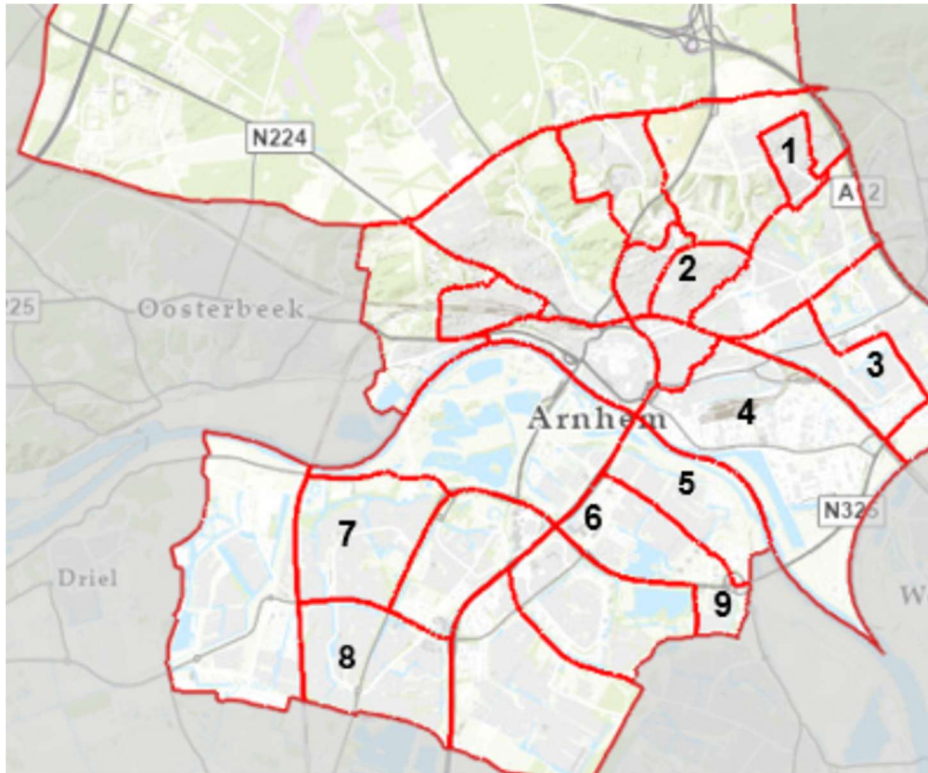
Waar zijn alle scootmobielen uitgegeven vanuit de WMO in Arnhem geplaatst?



Wat opvalt, is dat er in bepaalde wijken de concentratie scootmobielen, uitgegeven vanuit de WMO, veel groter is dan in andere wijken. De volgende wijken springen er het meest uit (zie kaart hieronder):

1. Geitenkamp
2. Klarendal
3. Presikhaaf (I, II, III)
4. Arnhemse Broek
5. Malburgen
6. Kronenburg

- 7. Elderveld
- 8. De Laar
- 9. 'T Duifje



Analyse op wijkniveau

1. Geitenkamp – in de wijk Geitenkamp zijn scootmobielen versterkt aan huurders van meerdere woningcorporaties, zoals Portaal, Omnia Wonen, Volkshuisvesting Arnhem en Vivare, maar ook aan bewoners van niet woningcorporatie gebonden woningen. In deze wijk betreft het eigenlijk bijna allemaal

grondgebonden woningen. Er zijn geen complexen waar meer dan drie scootmobielen zijn toegewezen. Opvallend aan deze week is, dat er veel scootmobielen zijn toegewezen, terwijl het een hele heuvelachtige wijk is.

2. Klarendal - In Klarendal zijn scootmobielen versterkt aan bewoners van woningen die toebehoren aan Volkshuisvesting Arnhem, Vivare, Woonstichting de Woonplaats, Vivare en aan bewoners van niet woningcorporatie gebonden woningen. Daarbij vallen twee complexen op aan de Rosendaalsestraat op. Daar staat een complex waar 5 scootmobielen zijn toegewezen en een complex waar 4 scootmobielen zijn toegewezen. Beide zijn in het bezit van Volkshuisvesting Arnhem. Tot slot vallen een complex aan de Esperantolaan op waar 11 scootmobielen zijn toegewezen en een nabijgelegen complex aan de Ernst Casimirlaan waar 8 scootmobielen zijn toegewezen. Beide complexen zijn in eigendom van Vivare.
3. Presikhaaf (I, II en III) - In de wijk Presikhaaf zijn er scootmobielen uitgegeven aan bewoners van Portaal, Vivare, Volkshuisvesting Arnhem, Stichting Mooiland en aan bewoners van niet woningcorporatie gebonden woningen. Wat opvalt is dat er met name aan de IJssellaan enkele complexen van Vivare liggen waar veel scootmobielen zijn uitgegeven, zoals bij de Waalstaete (11 scootmobielen). Verder zijn er veel scootmobielen uitgegeven bij het Podium waar panden van Vivare en Mooiland zitten. Bovendien is op de kaart te zien dat er aan de van Kinsbergenstraat (pand van Portaal) een klein complex zit waar 11 scootmobielen zijn uitgegeven. Daaromheen liggen nog meer complexen van Portaal waar zeker 3-4 scootmobielen zijn uitgegeven in 4 verschillende panden. Tot slot liggen er aan de Middachtensingel twee

panden van Portaal waar 6 en 7 scootmobielen zijn uitgegeven. In een van deze twee panden is ook het SWOA gevestigd.

4. Arnhemse Broek - In de wijk Arnhemse Broek zijn er scootmobielen uitgegeven aan bewoners van Portaal, Vivare, Volkshuisvesting en niet woningcorporatie gebonden woningen. Er zijn twee complexen waar meer dan 4 scootmobielen zijn versterkt, namelijk aan de Westervoortsedijk (5 scootmobielen, niet corporatie gebonden complex) en aan de le Mariehof (4 scootmobielen, Volkshuisvesting Arnhem). Verder zijn de scootmobielen versterkt aan bewoners van grondgebonden woningen. Tot slot verwachten we in deze wijk in 2050 een van de grootste toenames 75-plussers (+1.353) in Arnhem. Dit kan een rol spelen bij een toename van het aantal uitgegeven scootmobielen in deze wijk in de toekomst.
5. Malburgen - In Malburgen zijn vooral scootmobielen uitgegeven aan bewoners van woningen van Volkshuisvesting Arnhem en voor een klein gedeelte aan bewoners van woningen van Vivare en aan bewoners van niet woningcorporatie gebonden woningen. Met name om het Werenfriedplein zijn enkele complexen gevestigd waar veel scootmobielen zijn uitgegeven. Zo is op de Malburgstaete, wat toebehoort aan Vivare, 9 scootmobielen uitgegeven. Bij de complexen van Volkshuisvesting aan de Papaverstraat (10 scootmobielen), Salvatorplein (6 scootmobielen) en Werendfriedplein (10 scootmobielen) zijn veel scootmobielen verstrekt. Aan het Gelderseplein (12 scootmobielen), Brandenburgerplein (13 scootmobielen), Kleefseplein (10 scootmobielen) zijn ook veel scootmobielen uitgegeven en deze complexen behoren toe aan Volkshuisvesting Arnhem. Tot slot zijn er bij

de complexen van Vivare aan het Abe Lenstrahof (12 scootmobielen) en de Eilandstaete (9 scootmobielen) veel scootmobielen uitgegeven.

6. Kronenburg - In Kronenburg zit een groot winkelcentrum. Daaromheen zijn woningen gevestigd van Portaal, Volkshuisvesting Arnhem, Vivare, Woonzorg Nederland en niet woningcorporatie gebonden woningen. Er zijn in deze wijk veel scootmobielen uitgegeven en dan met name aan het Croydonplein. Daar is een complex gevestigd, wat ook staat op onze shortlist, waar in totaal 46 scootmobielen vanuit de WMO zijn geleverd. In dit complex zijn Woonzorg Nederland, Vivare en Volkshuisvesting Arnhem gevestigd. Met name in het gedeelte van Woonzorg Nederland zijn veel scootmobielen uitgegeven.
7. Elderveld – in deze wijk zijn scootmobielen uitgegeven aan huurders van woningen van de volgende corporaties: Portaal, Volkshuisvesting Arnhem, Vivare, Woonzorg Nederland en Stichting Mooiland. Verder zijn er ook scootmobielen uitgegeven aan bewoners van woningen die niet toebehoren aan een woningcorporatie. Met name rond het winkelcentrum Elderveld, het Elderveldplein genoemd, zijn veel scootmobielen vanuit de WMO uitgegeven aan huurders van Volkshuisvesting Arnhem en Vivare. Bij dit winkelcentrum zijn twee panden van Vivare gevestigd (Driemondplein en de Burcht) waar 10 en 6 scootmobielen zijn uitgegeven. Tot slot is te zien dat aan de Hollandweg veel scootmobielen zijn uitgegeven aan bewoners van complexen toebehorend aan Vivare (25 scootmobielen), Woonzorg (14 scootmobielen), Volkshuisvesting Arnhem (10 scootmobielen) en Portaal (8 scootmobielen).

8. De Laar - in deze wijk zijn er scootmobielen uitgegeven aan huurders van woningen van Volkshuisvesting Arnhem, Portaal, Vivare, Omnia Wonen, Woonstichting de Woonplaats, maar ook aan bewoners van niet woningcorporatie gebonden woningen. De uitgegeven scootmobielen zijn verspreid over de hele wijk. Verder zijn er niet veel complexen waar veel scootmobielen zijn uitgegeven, maar vooral bij grondgebonden woningen. Alleen bij een pand aan de Millweg van Volkshuisvesting Arnhem zijn 5 scootmobielen uitgegeven en bij een pand aan de St. Oedenrodestraat, wat toebehoort aan Vivare, zijn 4 scootmobielen uitgegeven.
9. 't Duifje - In 't Duifje zijn vooral scootmobielen uitgegeven aan bewoners die wonen in woningen van Portaal, Volkshuisvesting en Vivare, maar ook aan bewoners van niet corporatie gebonden woningen. Daarbij valt op dat bij twee panden van Volkshuisvesting Arnhem aan de Bergse Hoofd (7 scootmobielen) en de Keizershof (10 scootmobielen) veel scootmobielen zijn uitgegeven. Verder zijn er nog 4 scootmobielen uitgegeven aan bewoners in een complex aan het Loplein, maar dit pand is niet corporatie gebonden.

Algemene analyse

Op basis van het aantal uitgegeven scootmobielen vanuit de WMO in Arnhem is er een kaart gemaakt, waarop te zien is waar de meeste scootmobielen in Arnhem zijn uitgegeven. Uit deze kaart is informatie op te halen, waarbij enkele punten opvallen.

Zo zijn er enkele wijken waar de concentratie scootmobielen hoog is in verhouding met de grootte van de wijk. Dit is met name zo bij Geitenkamp, Klarendal, Presikhaaf (I, II, III), Arnhemse Broek, Malburgen, Kronenburg, Elderveld en de Laar. Ook de wijk 't Duifje heeft veel bewoners met toegewezen scootmobielen, terwijl het maar

een kleine wijk is. Wat verder opvalt is dat in wijken als Geitenkamp, Arnhemse Broek en de Laar vooral grondgebonden woningen zijn, terwijl in de wijken Klarendal, Presikhaaf, Malburgen, Kronenburg en Elderveld zijn er ook meerdere grote complexen waar scootmobielen aan bewoners zijn versterkt.

Bovendien zijn er in Arnhem enkele punten aan te wijzen met meerdere complexen in de buurt van elkaar waar veel scootmobielen zijn versterkt vanuit de WMO aan bewoners van deze complexen. In Veel gevallen zijn deze complexen van meerdere woningcorporaties. Een van die punten is aan de Hollandweg in de wijk Elderveld waar veel scootmobielen zijn uitgegeven aan bewoners van complexen van Vivare, Portaal, Volkshuisvesting Arnhem en Woonzorg Nederland. In totaal zijn er in de buurt van deze straat 56 scootmobielen uitgegeven. Andere opvallende punten zijn: Croydonplein (46 scootmobielen), Slochterenweg in de wijk Vredenburg (2 panden waar in totaal 26 scootmobielen zijn uitgegeven), Werenfriedplein en complexen bij het Gelderseplein in de wijk Malburgen, complexen aan de Bethanienstraat en aan de Waalstraat in de wijk Presikhaaf en complexen aan de Esperantolaan in de wijk Plattenburg.

Tot slot valt op dat tot aan 2050 de toename van het aantal 75-plussers in de wijken Arnhemse Broek en Schuytgraaf het grootste zal zijn. Ook aan de Velperweg zal de toename van het aantal 75-plussers in Arnhem tot aan 2050 het grootste zijn in vergelijking met andere plekken in de stad. Dit kan van invloed zijn op het aantal toegewezen scootmobielen vanuit de WMO aan bewoners in deze wijken in de toekomst.

Bijlage 10: Longlist

Longlist: Complexen met 6 of meer scootmobielen (vanuit de WMO) in Arnhem. Shortlist: geprioriteerde locaties uit de longlist

Complex	Eigenaar	Wijk	Aantal scootmobielen (WMO) (6 of meer)	Opmerkingen
De Platanen	Portaal	Centrum	2	Er staan veel meer particulieren scootmobielen. En er is geen ruimte voor het stallen van de scootmobielen.
Esperantolaan	Stichting Vivare	Plattenburg	12	
Waalstraat (Waalstaete)	Stichting Vivare	Presikhaaf	11	Pleyade kreeg een afwijzing van de aangevraagde vergunning voor een scootmobiel-stalling in 2024. Dit traject wordt weer opgestart.
Middachtensingel	Portaal	Presikhaaf	7	Portaal heeft aangegeven dat het er 14 zijn.
Bethaniënstraat	Portaal	Presikhaaf	10	
Westervoortsedijk		Arnhemsebroek	7	
Rosendaalsestraat	Volkshuisvesting Arnhem	Klarendal	6	
Kortlandplaats	Volkshuisvesting Arnhem	Elderveld	17	2 complexen (van Volkshuisvesting Arnhem. 1 met 9 scootmobielen. 1 met 7 scootmobielen).
Hollandweg	Stichting Woonzorg	Elderveld	16	
Hollandweg	Stichting Vivare	Elderveld	25	
Eldenstaete	Stichting Vivare	Elden	6	Liggen meerdere complexen van Vivare omheen.
Stedumhof	Portaal	Vredenburg	12	
Slochterenweg	-	Vredenburg	12	
Dr. Joop den Uylsingel	Portaal	Rijkerswoerd	8	
Keizershof	Volkshuisvesting Arnhem	't Duifje	7	Zit een complex van Volkshuisvesting Arnhem naast met 5 scootmobielen.

Eilandstaete (Abe Lenstrahof)	Pleyade - VVE en Stichting Vivare	Malburgen	9	
Pinksterbloemstraat	Volkshuisvesting Arnhem	Malburgen	6	Panden eromheen zijn ook van Volkshuisvesting (en staan ook scootmobielen)
Werenfriedplein	Volkshuisvesting Arnhem	Malburgen	10	Panden eromheen zijn ook van Volkshuisvesting (en staan ook scootmobielen)
Malburgstaete	VVE en Stichting Vivare	Malburgen	7	
Papaverstraat	Volkshuisvesting Arnhem	Malburgen	12	Panden eromheen zijn ook van Volkshuisvesting (en staan ook scootmobielen)
Kleefseplein	Volkshuisvesting Arnhem	Malburgen	6	Panden eromheen zijn ook van Volkshuisvesting (en staan ook scootmobielen)
Brandenburgseplein	Volkshuisvesting Arnhem	Malburgen	8	Panden eromheen zijn ook van Volkshuisvesting (en staan ook scootmobielen)
Gelderseplein	Stichting Vivare	Malburgen	8	Pand ernaast is ook van Vivare (en staan ook scootmobielen)

Bijlage 11: Bevindingen Wijkbezoek Malburgen

- **Salvatorplein** (Werenfriedplein is een van de flats en staat op de longlist): hier zijn inpandige stallingen aanwezig. Hoe groot de stalling is, is niet te zeggen vanaf buiten. Dit zou een goed punt zijn voor een toekomstig (deel)scootmobielpunt.
- **Polderhof** (zorglocatie): Deze zorglocatie heeft geen scootmobielen en de woningen boven de zorglocatie lijken in ieder geval geen gebruik te maken van de twee buitenstallingen (scootsafes) die aanwezig zijn. Wmo gaat verder uitzoeken of er op dit adres nog Wmo scootmobielen (en stallingen) geregistreerd staan.
- **Immerloo flats**: Hier zijn inpandige stallingen aanwezig. Aan hoeveel scootmobielen zij stalling bieden, is van buiten niet te zeggen. Het lijken er voldoende te zijn bij Volkshuisvesting en te weinig plekken bij Vivare. Volgens de wijkregisseur is de verklaring dat Vivare eerder in de tijd de betreffende flat gerenoveerd heeft, waardoor er minder rekening is gehouden met het aantal scootmobielen.
- **Eilandstaete** (Pleyade) en woontoren (Vve, waaronder Vivare): Deze zorglocatie heeft geen stallingsplekken voor scootmobielen, ze staan op de gang! Een urgente locatie die op de longlist²¹ dient te staan. Er is een grote parkeergarage onder de gebouwen, maar in eigendom van de Vve. Hier ligt potentieel voor extra stallingsplekken, echter de VvE kan hier beperkingen opleggen. Samenwerking is hier geboden!

²¹ zie bijlage 10

Bijlage 12: Een visie op deelscootmobilititeit

Visie: Mobiliteit als voorwaarde voor participatie

Iedere inwoner van Arnhem moet volwaardig kunnen deelnemen aan de samenleving. Mobiliteit is hierbij essentieel: het is een randvoorwaarde om deel te kunnen nemen (om boodschappen te doen, zorgafspraken na te komen, sociale contacten te onderhouden). Een scootmobiel is daarmee niet alleen een hulpmiddel, maar een middel tot zelfstandigheid en sociale verbinding.

Tegelijkertijd stimuleert Arnhem inwoners om zo lang mogelijk gezond en vitaal te blijven door te lopen, fietsen en bewegen. Een scootmobiel komt pas in beeld wanneer deze vormen van mobiliteit niet langer toereikend zijn.

Huidige situatie: In Arnhem zijn op veel locaties stallingsvoorzieningen voor scootmobielen aanwezig. In de praktijk blijkt echter dat deze vaak onvoldoende brandveilig zijn of onvoldoende capaciteit hebben. Dit leidt tot wachtlijsten en onveilige situaties, met name in wooncomplexen. Door vergrijzing en de toename van particuliere aanschaf neemt de vraag naar scootmobielen en veilige stallingsruimte de komende jaren verder toe. Dit vraagt om een samenhangende en toekomstbestendige aanpak waarin veiligheid, toegankelijkheid en efficiënt ruimtegebruik centraal staan. Daarnaast bestaan er op enkele locaties uitleenpunten voor scootmobielen, met name bij winkelcentra. Deze zijn veelal afhankelijk van bemensing, wat de beschikbaarheid en het gebruiksgemak beperkt.

De richting: gedeeld gebruik als uitgangspunt

Arnhem kiest voor een mobiliteitssysteem waarin gedeeld gebruik van scootmobielen het uitgangspunt is en individueel bezit de uitzondering. Door deelscootmobielen beschikbaar te stellen via vaste scootmobielpunten ontstaat een flexibel, veilig en efficiënt netwerk dat beter aansluit op de groeiende vraag. Wmo-gebruikers krijgen een persoonlijke Wmo-tag waarmee zij 24/7 toegang hebben tot deelscootmobielen. Het systeem is daarmee niet afhankelijk van openingstijden of personeel en biedt gebruikers meer zelfstandigheid. Op kleinschalig niveau, bij wooncomplexen of clusters van complexen, wordt gewerkt met een richtlijn van één deelscootmobiel per drie gebruikers. Dit waarborgt voldoende beschikbaarheid en voorkomt onnodige groei van individuele stallingsvoorzieningen. Bij nieuwe aanvragen wordt deelscootmobilititeit als eerste aangeboden. Bestaande persoonlijke scootmobielen blijven behouden, zodat de overgang geleidelijk en zorgvuldig verloopt.

Deelscootmobielen en persoonlijke scootmobielen

Het onderscheid tussen persoonlijke scootmobielen en deelscootmobielen vormt een belangrijk uitgangspunt voor een doelmatige, veilige en toekomstbestendige uitvoering van de Wmo. Deelscootmobielen bieden voor veel inwoners een comfortabel, betrouwbaar en kosteloos alternatief en maken deel uit van een slim netwerk van brandveilige stallingen met oplaadpunten, waar mogelijk in samenhang met openbaar vervoer en andere voorzieningen, met eenvoudige toegang via een persoonlijke Wmo-tag. Voor inwoners die permanent en individueel afhankelijk zijn van een scootmobiel blijft een persoonlijke voorziening beschikbaar, waarbij brandveilige stallingsmogelijkheden zo nodig in samenwerking met woningcorporaties worden gerealiseerd. Door heldere criteria te hanteren voor de keuze tussen gedeeld en individueel gebruik wordt de stallingsdruk beperkt, de brandveiligheid vergroot en blijven kosten beheersbaar, terwijl passende ondersteuning gewaarborgd blijft; wanneer zelfstandig lopen niet langer mogelijk is, kan de elektrische rolstoel als vervolgstap binnen de Wmo worden ingezet.

Bij deelscootmobilititeit wordt onderscheid gemaakt tussen een **persoonlijke scootmobiel** en een **deelscootmobiel**, waarbij beide voorzieningen een ander doel dienen en voor verschillende vormen van mobiliteitsbehoefte worden ingezet.

Persoonlijke scooter

- Doelgroep: Inwoners met een blijvende mobiliteitsbeperking, waardoor zelfstandig deelnemen aan het dagelijks leven wordt belemmerd.
- Toekenning: Via de Wmo, na beoordeling door het Wmo-team van de gemeente Arnhem.
- Criteria: Een scooter is noodzakelijk wanneer andere vervoersmiddelen, zoals lopen, fietsen of openbaar vervoer, onvoldoende zijn om zelfstandig te participeren.
- Gebruik: Exclusief gebruik door de individuele gebruiker; continu beschikbaar.
- Voorwaarden: Toekenning is gekoppeld aan de aanwezigheid van een brandveilige en toegankelijke stallingsvoorziening.
- Voorbeeld: Een inwoner die door fysieke beperkingen niet zelfstandig boodschappen kan doen of zorgafspraken kan bijwonen en voor wie een scooter de enige haalbare oplossing is.

Deelscooter

- Doelgroep: Wmo-gebruikers of andere inwoners die incidenteel of tijdelijk een scooter behoeven.
- Toekenning: voor de toekomst: Toegang via een deelmobiliteitspool of uitleenpunt, vaak 24/7 beschikbaar met een pas of digitale sleutel.
- Gebruik: Gedeeld; meerdere gebruikers maken gebruik van hetzelfde voertuig.
- Voordelen: Vermindert de behoefte aan individuele stallingsruimte, verlaagt de kosten en zorgt voor een efficiënte inzet van middelen.
- Voorbeeld: Een inwoner die doorgaans korte afstanden kan lopen, maar af en toe een scooter nodig heeft voor langere afstanden of bij slecht weer.

Bijlage 13: Contactpersonenlijst

Organisatie	Contactpersoon
<i>Woningcorporaties</i>	
Portaal	
Vivare	
Volkshuisvesting Arnhem	
Woonzorg Nederland	
Omnia Wonen	
Stichting Mooiland	
Driegasthuizengroep	
Pleyade	
APCG	
<i>Brandweer</i>	
<i>ODGM</i>	
<i>Medipoint</i>	
<i>Andere gemeenten</i>	
Den Haag	
Deventer	
Vlaardingen (ROG plus)	
Zwolle	
Rheden	

Gemeente Arnhem	
Strategisch bestuursadviseur Wmo	
Wmo bestuursadviseur	
ouderenbeleid	
Wonen	
Wonen	
Ruimte	
Financiën	
Ruimte brandveiligheid	
Veiligheid	
Mobiliteit	
Communicatie	
Contactpersoon ODGM	
Afdelingshoofd	
PIM	