

MENSenSTRAAT heeft met belangstelling en grotendeels met instemming kennis genomen van de nieuwe concept (lange termijn) visie van de Fietsersbond.

Wij ondersteunen de benadering om de nadruk niet alleen op verkeers(on)veiligheid, maar ook op andere effecten van het verkeer op de kwaliteit van leven te leggen, zowel gunstig als ongunstig. Actieve vormen van straatgebruik - dus fietsen, lopen, spelen en elkaar ontmoeten - zijn niet alleen goed voor de lichamelijke gezondheid van jong tot oud, maar ook voor ieders ontwikkeling en meer sociale samenhang. Voorwaarde is dan wel dat straten veilig en aantrekkelijk zijn voor de actieve gebruikers.

Veelvoorkomende problemen zijn en gebrek aan ruimte en de bescherming tegen te hoge snelheid van het gemotoriseerde verkeer. Om tot verbetering te komen wordt gepleit voor meer veilige ruimte om te fietsen, lopen, spelen en elkaar ontmoeten en in het verlengde daarvan, voor lagere snelheden. Waar op straat te weinig ruimte is moet het auto parkeren wijken en het gemotoriseerd verkeer worden omgeleid.

Het is een benadering die wij herkennen uit het Childstreet project (2004-2009). Daarbij werden voorwaarden verkend om de stad uitnodigend te maken voor kinderen om actief te zijn, buiten te spelen en te voet en met de fiets op pad te gaan. Ook bij Childstreet werden verschillende werelden bijeen gebracht, mensen uit verkeersveiligheid en collega's vanuit gezondheid, verkeerskundigen en stedenbouwers, bewoners en professionals.

Men kwam daarbij tot de conclusie dat als een stad voor kinderen goed bruikbaar is, deze stad een eind op weg is om voor iedereen bruikbaar te zijn, ook voor ouderen en gehandicapten.

De afrondende publicatie is door het KpVV/CROW naar alle gemeenten verspreid. [LINK: <http://www.crow.nl/vakgebieden/verkeer-en-vervoer/bibliotheek/kennisdocumenten/childstreet2009-kinderen-veilig-gezond-en-mobiel-o> ].

Deze publicatie kan goed gebruikt worden om de nieuwe conceptvisie van de Fietsersbond voor de bebouwde kom verder uit te werken, vooral wat betreft de voorzieningen voor voetgangers en spelende kinderen en andere kwetsbaren. Een eminente fietsinfrastructuur begint bijvoorbeeld bij de voordeur met een goed trottoir (of een autoluwe straat) waar kinderen op een speelse manier vertrouwd kunnen raken met hun fiets. Immers jong geleerd is.....

Voorts is in bovengenoemde publicatie een lange termijn visie uitgewerkt waarbij:

1. de standaard snelheidslimiet van max 50 km/uur vervangen wordt door max 30 km/uur;
2. vervolgens max 50km/uur als uitzondering alleen wordt toegepast wanneer er gescheiden fiets- en voetpaden zijn en goede oversteekvoorzieningen bij iedere belangrijke zijstraat en/of voet/fietsroute;
3. max 30km/uur alleen wordt toegepast als er goede trottoirs zijn van voldoende breedte,;
4. veel meer straten in verblijfsgebieden stapvoets worden, hetzij als (woon)erf, hetzij als autoluw voetgangersgebied;
5. gezorgd wordt voor goede fietsparkeervoorzieningen op korte afstand van de bestemming (vooral ook om te voorkomen dat her en der geplaatste fietsen de doorgang blokkeren);
6. gestimuleerd wordt dat bewoners en ondernemers een eigen bijdrage leveren aan de kwaliteit van de straat, zoals geveltuinjes, zitgelegenheid en terrasjes;
7. auto parkeren wijkt indien er onvoldoende ruimte is.

Sinds de stapvoetse woonerven in de jaren '70 zijn geïntroduceerd wonen momenteel meer dan 1 miljoen Nederlanders in woonerfgebieden. Stapvoets (oftewel max. 15 km/uur) wordt ook steeds meer toegepast bij autoluwe binnensteden, zoals in de binnenstad van Den Haag.

Stapvoets is gelukkig één van de aanbevelingen voor de schoolomgeving van de Fietsersbond. Een stapvoetse snelheid is in veel meer situaties wenselijk, bijvoorbeeld in smalle woonstraten met tweezijdig langsparkeren en smal trottoir. Het is daar vervelend om te fietsen met een kind naast je en een auto achter je die probeert om je in te halen. Ook past stapvoets veel beter bij de meer kwetsbaren onder de fietsers, (schoolgaande) kinderen en vooral de ouderen. Dat blijkt ook uit de gebruikte grafiek. Het (dodelijk) gevaar van snelheid is bij aanrijdingen bij 30 km/u voor ouderen bijna 30%. Kortom die snelheid is zeker voor ouderen niet meer veilig te noemen. Daar had de Fietsersbond meer oog voor moeten hebben. Langzaam rijden scheelt veel in verkeersonveiligheid. Het aantal aanrijdingen is veel minder door verkleining van de stopafstand (afstand die een auto aflegt gedurende de reactietijd en het afremmen): bij 30 km/uur is die 13 m en bij 15 km/uur slechts 5 m. En als het dan toch misgaat zijn de gevolgen over het algemeen minder ernstig. Die cijfers staan in het CROW-handboek Verkeersveiligheid. Aanrijdingen bij 30 km/u zijn 5 keer zo dodelijk als bij stapvoets.

Tenslotte ISA (Intelligente Snelheids Aanpassing), een systeem waarbij het voertuig voortdurend het bericht krijgt welke snelheidslimiet op dat straatgedeelte geldt en overtreding van de limiet niet onmogelijk is, maar wel lastig. Voertuigtechnologie biedt allerlei mogelijkheden om lagere snelheden te realiseren met het oog op het mengen van gemotoriseerd verkeer met kwetsbare straatgebruikers. Allereerst maakt een snelheidsbegrenzer het (in de bebouwde kom) niet meer mogelijk om zo maar de maximum snelheid te overschrijden. Het blijft overigens de grote verantwoordelijkheid voor de bestuurder om onder dat maximum anderen (een overstekende oudere, spelende kinderen) niet in gevaar te brengen.

De techniek is geen probleem. Toch zal het zeker nog geruime tijd duren voordat ISA op ruime schaal wordt ingevoerd. Eerst zal men het in de EU eens moeten zijn over de specificaties/voertuigeisen en dus over de wenselijkheid. Vervolgens zal het jaren duren voordat een groot deel van het wagenpark ermee uitgerust is. Dat neemt niet weg dat we druk moeten opbouwen, samen met gelijkgezinde organisaties nationaal en internationaal.

MENSenSTRAAT heeft inmiddels de Childstreet benadering verbreed. Met veel voormalig betrokkenen van Kinderen Voorrang en de Voetgangersvereniging werken we hierin samen. Recentelijk is een voorstel ontwikkeld om straten op te plussen vanuit de optiek van ouderen en gehandicapten om zo de actieve mobiliteit voor de meeste kwetsbare straatgebruikers te versterken. Met het plaatsen van 30 km-borden ben je er niet. Een ruim, goed beloopbaar en niet versperd trottoir is essentieel. Bovendien moet, in het licht van de dodelijkheid van botsingen voor ouderen, er nog veel verbeterd worden aan de oversteekbaarheid. In Verkeerskunde 2, 2014 hebben wij aangegeven hoe structureel de voorzieningen voor voetgangers verbeterd kunnen worden zodat de stad voor zowel lopen als fietsen meer uitnodigend wordt. Kijk voor meer inspiratie op onze website

Jan Torenstra (voorzitter) en Steven Schepel (adviseur).

MENSenSTRAAT: voor veilige en uitnodigende ruimte voor mensen op straat

[www.mensenstraat.nl](http://www.mensenstraat.nl)