


<p>Een pleidooi voor veilige loopruimte voor gezonde mobiliteit van de kwetsbare mens</p>	<p>MENSenSTRAAT</p> <p>aangesloten bij: International Federation of Pedestrians</p>	
--	--	---

Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Het belang van de voetganger binnen mobiliteit
3. Verkeersveiligheid van lopen onderbelicht
4. Manifest Verkeersveiligheid en de voetganger
5. Belangenbehartiging voor veilige loopruimte
6. MENSenSTRAAT stelt veilige ruimte voor de mens te voet centraal
7. Charter for Walking
8. Wat vraagt MENSenSTRAAT
9. Literatuur

1. Inleiding

MENSenSTRAAT ijvert voor een veilige en aantrekkelijke openbare ruimte, die uitnodigt tot gezonde mobiliteit te voet. Wij komen op voor de belangen van voetgangers van jong tot oud, van gezond en vitaal tot meer kwetsbaar, van utilitair tot recreatief, voor zowel touwtjespringen als schuifelen met een rollator.

Lopen heeft veel voordelen boven andere vormen van mobiliteit. Het is goed voor de gezondheid van lichaam en geest, is de ultieme milieuvriendelijke mobiliteit, het levert nauwelijks verkeersonveiligheid voor anderen en biedt bovendien de beste mogelijkheden voor sociaal contact in de openbare ruimte.

2. Het belang van de voetganger binnen mobiliteit

De tragiek is: wat niet wordt geteld, telt niet. Het is tamelijk onbekend dat we in Nederland gemiddeld bijna even veel tijd besteden aan het lopen (15% van de totale reistijd zijn we deur-tot-deur voetgangers) als aan het fietsen (20% van de reistijd). Een diepere analyse in het Final Report COST 358 Pedestrians' Quality Needs (2010) [1] laat zien dat het feitelijke aandeel in de

reistijd van lopen in Nederland zelfs groter is dan dat van fietsen: 21% voor lopen tegenover 17% voor fietsen.

Iedereen is voetganger op zijn tijd. Lopen is veel meer dan van deur tot deur verplaatsen. Er wordt bijna even veel gelopen naar en van andere vervoerswijzen als van deur-tot-deur; mensen te voet ondernemen activiteiten in de openbare ruimte (dat noemen we verblijven; winkelen, spelen, op een bankje zitten, zon vangen en wachten vallen daar ook onder). In de statistiek wordt lopen naar en van andere vervoerswijzen, verblijven, lange wandelingen en beroepsmatig lopen niet (goed) meegeteld. Tenslotte: zonder lopen is mobiliteit op wielen niet mogelijk. Lopen is zo hét smeermiddel voor de mobiliteit in de samenleving. Desondanks wordt er beleidsmatig nauwelijks aandacht besteed aan lopen en is volgens het CROW [2] de verhouding in beleidsinspanning tussen de vervoerswijzen auto, fiets en voetganger 80 : 5 : 1.

Ook in de agenda van het College van Rijksadviseurs wordt op die scheve verhouding gewezen en wordt er gesteld dat bij de gezonde verstedelijking *“op het gebied van mobiliteit, en met name per fiets of te voet, grote winsten kunnen worden geboekt.”* Maar ook *“dat ondanks deze voordelen de fietser of de voetganger door eigen eenvoud vaak over het hoofd wordt gezien of onvoldoende financieel ondersteund in verhouding tot andere mobiliteitsbudgetten en programma’s.”* [3]

3. Verkeersveiligheid van lopen onderbelicht

Als een automobilist of een fietser tegen een hindernis rijdt of ongelukkig ten val komt bij op- of afstappen, telt het als een verkeersongeluk. Als een voetganger onderweg struikelt op een slecht trottoir of tegen een paaltje of bloembakken aan loopt, telt zo'n ongeval niet mee in de verkeersstatistieken. Dit vermindert de urgentie om te investeren in begaanbare voetgangersvoorzieningen.

Tijdens een Kenniscafé over voetgangersongevallen in april 2017 bij de SWOV [4] werd deze ongerijmdheid nader onderzocht. Door deze wijze van registratie lijkt de situatie minder erg dan in werkelijkheid. Veel ongevallen bij voetgangers zijn te wijten aan de slechte voetgangersvoorzieningen. Zo kan op basis van ziekenhuiscijfers worden geconcludeerd dat het aantal voetgangers dat ten gevolge van een ongeval in de openbare ruimte verpleegd moet worden ongeveer twee keer zo groot is als het aantal auto-inzittenden dat bij ongevallen gewond raakt. In het gerenommeerde Journal of Transport & Health is hierover een wetenschappelijke discussie aangezwengeld [5].

4. Manifest Verkeersveiligheid en de voetganger

Voorjaar 2017 ontving u het *Manifest Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit* van 32 organisaties met een pleidooi, gericht aan de politiek, voor meer aandacht voor verkeersveiligheid [6]. Dit manifest is in het regeerakkoord inmiddels als richtinggevend verklaard voor verkeersveiligheid. Dit is dus een belangrijk document.

Ook MENS en STRAAT onderschrijft het belang van meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid, maar constateert in dit Manifest een schrijnend gebrek aan oog voor kwetsbare voetgangers - en dat ondanks het grote aantal slachtoffers. In dit Manifest bestaan geen spelende kinderen op straat. Kwetsbare ouderen steken in dit Manifest niet over. Fileschade bestaat wel in het Manifest Verkeersveiligheid, maar schade doordat mensen in isolement

geraken door voor voetgangers slecht begaanbare straten wordt niet opgemerkt. Er wordt daarbij ook voorbijgegaan aan de hoge medische kosten die samenhangen met valongevallen ten gevolge van de slechte infrastructuur voor de voetganger [4].

Ook constateert MENSenSTRAAT dat men in dit Manifest niet altijd zorgvuldig is in de argumentatie [7]. In de steeds dikkere, compactere steden, met alle ruimteclaims voor auto en fiets, komt de lopende mens steeds meer in de knel en wordt de openbare ruimte minder veilig en uitnodigend om te voet naar buiten te gaan.

Het beleid voor kwetsbare weggebruikers mag zich niet beperken tot het wijzen op de eigen verantwoordelijkheid (zoals zichtbaarheid), zoals in 3.4 van het Manifest gebeurt. De overheid is ook verantwoordelijk voor veilige *ruimte* voor kwetsbaren. Wij vragen dan ook aandacht voor beleidsontwikkeling en innovatie voor een samenhangend stelsel van goede veilige voetgangersvoorzieningen waaronder uitnodigende trottoirs en doordachte oversteekmogelijkheden. Verder blijven de miljoen bewoners van woonerven waar kinderen op straat moeten kunnen spelen in het Manifest onzichtbaar.

Kortom, in de openbare ruimte wordt de kwetsbare mens min of meer aan zijn lot overgelaten, er is amper aandacht voor verkeersveiligheid voor voetgangers en de gezonde mobiliteit.

Het is duidelijk, ook in dit Manifest, dat de belangenbehartiging ontbreekt op dit vlak, waar deze ooit wel heeft bestaan.

5. Belangenbehartiging voor veilige loopruimte

MENSenSTRAAT treedt in de voetsporen van de Voetgangersvereniging en de stichting Kinderen Voorrang!, organisaties die in het verleden opkwamen voor voetgangers en kinderen op straat inclusief natuurlijk de verkeersveiligheid. De Voetgangersvereniging had enige duizenden leden, een landelijk bureau in Den Haag met een tiental medewerkers voor kennisontwikkeling en -verspreiding en een eigen blad (*Mensen op straat*). Stichting Kinderen Voorrang!, met zo'n 8 medewerkers gevestigd in Amsterdam, besteedde veel aandacht aan het adviseren van bewonersgroepen op het gebied van een kindgerichte en verkeersveilige infrastructuur en organiseerde eenmaal per jaar de Nationale Straatspeeldag met een bereik van zo'n 200.000 betrokkenen. Deze twee organisaties zijn in 2000 gefuseerd met het veel grotere Veilig Verkeer Nederland (VVN) tot 3VO, drie Verenigde Verkeers Veiligheids Organisaties[8].

Het uitgangspunt was dat de benaderingen van de drie partners elkaar goed konden aanvullen. VVN was van oudsher gericht op campagnes en verkeersopvoeding, het Education element van de zgn. 3 E's van verkeersveiligheid. De kleinere twee zochten het meer in Engineering, een veilige infrastructuur als preventieve basis van verkeersveiligheid. Het belang van handhaving (Enforcement) werd gedeeld. Daarnaast was VVN sterk in de regio's en bij de twee kleinere partners stond de landelijke (cascade) aanpak centraal.

Deze fusie werd onder de druk van subsidieverlening sterk gestimuleerd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De twee kleinere partners brachten daarbij samen 20% in van de totale overheidssubsidie aan 3VO. Het belang van een herkenbare identiteit van de twee kleinere organisaties met focus op bescherming van zwakkeren is door Minister Netelenbos kort voor die fusie nadrukkelijk uitgesproken [9]. Er werden nieuwe brede doelstellingen geformuleerd [10], maar er bleven grote zorgen. Een minder vergaande samenwerking, een federatievorm, werd door de twee kleinere partners eigenlijk wenselijker geacht.

In 2006 werd de naam 3VO veranderd in VVN en daarna verdween ook geleidelijk de aandacht voor de meer structurele aanpak van de veilige infrastructuur.

Zoals ten tijde van de fusie al gevreesd werd, is het de grotere fusiepartner VVN niet gelukt ruimte te blijven bieden aan de benadering van de twee kleinere fusiepartners. Er wordt nu dan ook feitelijk geen aandacht meer besteed aan strategische belangenbehartiging van voetgangers en kennisontwikkeling op dat gebied. Bij de koersverandering van 2012 was de fusie geheel vergeten [11].

6. MENSenSTRAAT stelt veilige ruimte voor de mens te voet centraal

In januari 2013 is daarom het vrijwilligersnetwerk MENSenSTRAAT opgericht, bestaande uit een kerngroep van 6 personen, een web redactie van 2 personen, 8 gerenommeerde adviseurs en momenteel een 150-tal vrienden. De stichting MENSenSTRAAT is in oprichting.

MENSenSTRAAT richt zich op de praktische beleidsontwikkeling op het gebied van de levensloopbestendige openbare ruimte.

Een belangrijke basis voor de door MENSenSTRAAT voorgestane benadering is het werk van Prof. Erik Asmussen, emeritus hoogleraar verkeersveiligheid in Delft, tevens oprichter en eerste directeur van de SWOV. In zijn werk benadrukte hij het belang van goede infrastructuur om te komen tot veilig gedrag. Na zijn pensionering werd hij zelf door verminderd gezichtsvermogen een bij uitstek kwetsbare verkeersdeelnemer en begon zich sterk te realiseren dat het verkeerssysteem veel te veel uitging van de jonge, gezonde mens. In zijn publicatie *'Nieuwe normmens'* pleitte hij ervoor om meer uit te gaan van de kwetsbare mens op straat, van kinderen, ouderen en gehandicapten. In 1996 heeft hij zijn voorstellen over de nieuwe normmens gepresenteerd op een studiedag van het POV-ZH [12]. Vervolgens werd hij tot de fusie in 2000 ook voorzitter van Kinderen Voorrang!

Op basis van de Childstreet publicaties [13] en de 'Stoep en straat brochure' [14] van de ouderenorganisatie ANBO werd najaar 2013 bij en met ANBO een eerste MENSenSTRAAT-netwerkbijeenkomst georganiseerd gericht op de begaanbaarheid van de straat voor ouderen en andere meer kwetsbaren, actueel en belangrijk in het licht van het overheidsbeleid om ouderen langer thuis te laten wonen.

Vervolgens werd in 2014 samen met VeiligheidNL een ouderennota ontwikkeld [15].

Voorjaar 2015 kwam dit onderwerp aan de orde tijdens een netwerkbijeenkomst in en met de gemeente Loenen. Het programma was een werkconferentie met een schouw in de nabije omgeving van een ouderencentrum [16]. Op verzoek van het Ministerie van Binnenlandse zaken is een plan van aanpak voor een landelijke pilot ontwikkeld en besproken, de Nota Opplussen [17].

7. Charter for Walking

Najaar 2013 is MENSenSTRAAT gevraagd vertegenwoordiger uit Nederland te zijn in het IFP, de International Federation of Pedestrians [18]. Het Internationale Charter for Walking, een basis document in de internationale beweging van voetgangers is door MENSenSTRAAT in het Nederlands vertaald, met een aanvulling voor de specifiek Nederlandse situatie [19]. Het Charter

is vervolgens gepresenteerd op het Nederlandse congres Lopen Loont, 4 juli 2017 in Rotterdam [20]. Het Charter is een algemeen kader met een wereldwijde strekking en werking. MENSenSTRAAT heeft deze achterin voorzien van een uitwerking gericht op de specifiek Nederlandse praktijk, in overleg met andere belangenorganisaties zoals Rover, Wandelnet en Fietzersbond, die het Charter mede ondersteunen. Het Charter pleit voor een openbare ruimte die recht doet aan lopen als onmisbare vorm van mobiliteit, uitnodigt tot gezonde vormen van mobiliteit en de zelfstandige mobiliteit van kwetsbaren op straat zeker stelt [21].

8. Wat vraagt MENSenSTRAAT

Bij de voortdurende aandacht voor zelfrijdende auto's en steeds meer en snellere, gemotoriseerde fietsers mag de gewone maar kwetsbare zelf-lopende mens niet verder weggedrukt worden van de straat. MENSenSTRAAT vraagt daarom om structurele aandacht op nationaal niveau voor de kwetsbare straatgebruiker: veilige ruimte voor gezonde mobiliteit van de voetganger, en in het bijzonder kinderen, ouderen en mensen met een beperking.

Wij vragen ten behoeve van de voetganger in brede zin ondersteuning van innoverende gemeenten bij het ontwikkelen, bundelen en uitwisselen van praktijkkennis, bijvoorbeeld zoals ook al eerder voorgesteld [15, 17]. Maak hiermee gezonde mobiliteit voor iedereen aantrekkelijker door goede en veilige infrastructuur.

Dat vraagt ook om een deskundige organisatie van de belangenbehartiging van de lopende mens binnen verkeersveiligheid. Wij vragen de Rijksoverheid om hierin een verantwoordelijke rol te nemen. De belangenbehartiging van de voetganger in brede zin mag niet afhankelijk zijn van een pur sang vrijwilligersorganisatie, waar het overige verkeersveiligheidsveld professioneel wordt ondersteund en de financiering toch ook voor het gehele veld is bedoeld.

Wij vragen de Tweede Kamer dan ook te bevorderen dat de Regering MENSenSTRAAT in staat stelt de rol van duurzame en professionele belangenbehartiger voor voetgangers in brede zin op zich te nemen. In het belang van veilige en uitnodigende straten voor gezonde mobiliteit van de kwetsbare mens.

Literatuur

1. Final Report COST 358 Pedestrians' Quality Needs (2010), <https://www.walk21.com/pqn-project>
2. CROW, V&V bericht 183, juni 2017, <http://www.mensenstraat.nl/wp-content/uploads/2015/06/CROW-Cijfers-over-voetgangersongevallen-nopen-tot-investeren.pdf>
3. Werkagenda van het college van Rijksadviseurs. <https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/adviezen-publicaties/publicatie/2017/05/17/cra-werkagenda>
4. Kenniscafé over voetgangersongevallen, april 2017 bij de SWOV, <http://www.mensenstraat.nl/uniiek-kenniscafe-over-voetgangersongevallen/>

5. Journal of Transport & Health, nr. 6 van 2017, blz. 10-12
6. Manifest Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit (april 2017)
7. Manifest Verkeersveiligheid: een nationale prioriteit, op blz 5: (*Citaat: De 60 en 80 km/uur wegen zijn van oudsher risicovol en dat vertaalt zich in het aantal slachtoffers. Ongeveer 85% van alle verkeersdoden valt op het zogeheten 'onderliggend wegennet'*), Door die opeenvolging wordt gesuggereerd dat 60 en 80 km-wegen hetzelfde is als het totale onderliggend wegennet waar 85% van de verkeersdoden valt.
8. <http://www.mensenstraat.nl/inspiratie/voetgangers/>
9. De toespraak van Minister Netelenbos op de jaarvergadering van fusiepartner VVN op 29 mei 1999, (*citaat: Ook inhoudelijk stellen we voorwaarden. ... Bovendien hecht ik groot belang aan de bescherming van zwakkere verkeersdeelnemers zoals kinderen, voetgangers, ouderen en gehandicapten. Daarom reken ik erop dat daar binnen de nieuwe verkeersveiligheidsorganisatie speciale aandacht aan wordt gegeven. Mede daarom is het van belang dat onderwerpen die tot de identiteit van de Voetgangersvereniging en Kinderen Voorrang! herkenbaar blijven.*), <http://www.mensenstraat.nl/wp-content/uploads/2016/06/Netelenbos1999VVN-ged.pdf>
10. Voor integrale huidige statuten (*artikel 1: De vereniging heeft ten doel het bereiken van duurzame verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit van de openbare ruimte, die de burgers gelijke rechten en kansen geeft op veilige mobiliteit, ongeacht de wijze waarop men in die openbare ruimte wil verblijven en/of wil deelnemen aan het verkeer*), <https://www.cbf.nl/Instelling/810/Veilig-Verkeer-Nederland-Ver>
11. Een uitgebreid dossier over de periode 1998 – 2013 is bij MENSenSTRAAT in te zien.
12. Programma studiedag van het POV-ZH op 14 maart 1996 over de nieuwe normmens [12]. <http://www.mensenstraat.nl/wp-content/uploads/2016/06/1996DvL0314studiedag4folder.pdf>
13. Childstreet publicaties, <http://www.mensenstraat.nl/wp-content/uploads/2016/06/childstreet2009-kinderen-veilig-gezond-en-mobiel-op-straat.pdf>
14. Stoep en straat brochure, <http://www.mensenstraat.nl/wp-content/uploads/2014/03/anbostraat2008stoep36geheel.pdf>
15. Ouder worden in je eigen buurt (met VeiligheidNL), <http://www.mensenstraat.nl/wp-content/uploads/2013/03/mens2014ouderen-versie2-12dec2014b.pdf>
16. Netwerkbijeenkomst in en met de gemeente Loenen. Het programma was een werkconferentie met een schouw in de nabije omgeving van een ouderencentrum. <http://www.mensenstraat.nl/mensenstraat-voorjaarsbijeenkomst-2015/>
17. Op verzoek van het Ministerie van Binnenlandse zaken is een plan van aanpak voor een landelijke pilot ontwikkeld en besproken, de nota Opplussen, <http://www.mensenstraat.nl/wp-content/uploads/2016/06/Opluspluskaravaan-concept-22dec2014.pdf>
18. IFP, de International Federation of Pedestrians, <http://www.pedestrians-int.org/en/members/25-mensenstraat>
19. Internationale Charter for Walking, <http://www.walk21.com/charter>
20. Nederlandse voetgangerscongres Lopen Loont, <http://www.lopenloont.nl/sprekers>, 4 juli 2017 in Rotterdam
21. Versie voor Nederland van het Charter for Walking, <http://www.mensenstraat.nl/wp-content/uploads/2016/06/Charter-for-walking20170607NL.pdf>