

## Actualisatie van DV visie

De visie Duurzaam Veilig draait al sinds 1992 mee. Dat is zo lang dat men mag verwachten dat het, ongeacht de inhoudelijke waarde, als communicatie-instrument langzaam maar zeker ingeboet heeft aan wervende kracht en zelfs professionals er niet langer door geboeid zijn gebleven. In dat verband heeft MENSenSTRAAT bij het lezen van het concept van het korte rapport actualisatie van de Duurzaam Veilig-visie gekeken naar de functionaliteit en de mate waarin de visie innovatief en wervend lijkt te zijn. Oftewel: is het een visie die er toe doet.

Wat betreft de functionaliteit hebben we ingeschat hoe effectief, efficiënt en rechtvaardig verkeersveiligheidsbeleid zou zijn als de nieuwe visie wordt toegepast. We gaan er daarbij vanuit dat de nieuwe visie adequaat inspeelt op de volgende drie-eenheid:

- de *context* (past in de bestaande atmosfeer en ontwikkelingen?),
- de *inhoud* (dekt de visie de feitelijke toestand van en invloeden op de verkeersonveiligheid, waaronder kennis en vakmanschap), en
- het *proces* (verloopt het proces van *kennen* naar *willen*, vervolgens naar *kunnen* en uiteindelijk naar *doen*? Gelijk hebben is wat anders dan gelijk krijgen. Het proces moet ook *emotie-gestuurd* zijn, waarbij *rechtvaardigheid* een goed leitmotiv is).

Daartoe hebben we eerst op een rij gezet hoe wij denken dat de verkeersveiligheid er nu voor staat (de context) en vervolgens de mate waarin de geactualiseerde visie daar op inspeelt.

Om maar met de deur in huis te vallen: het resultaat van de actualisatie van de Duurzaam Veilig Visie heeft ons teleurgesteld. Onze hoop was dat er een vernieuwende nieuwe sprankelende en baanbrekende visie zou zijn ontwikkeld, die zicht biedt op substantiële verbetering van de verkeersveiligheid, waaronder die van de voetganger. Op basis van het korte rapport is de conclusie: dat is het niet. Het blijft allemaal keurig binnen de lijntjes en is niet meer dan een vakkundig verder opgepoetste gedateerde filosofie, waarbij ons inziens niet voldoende is ingespeeld op de haast ongemerkt veranderde en in beweging zijnde verhoudingen binnen de verkeers(onveiligheids)problematiek. Wij verwachten niet dat dit stuk de tongen los maakt en zo gewenste beweging veroorzaakt. Wat dat betreft is de visie van de ANWB een stuk verfrissender. Daarnaast moeten we constateren dat er ook nog een aantal belangrijke onvolkomenheden in het stuk zitten, zoals:

- eenzijdigheid van referenties
- het is niet duidelijk wat onder het systeem verstaan zou moeten worden
- 'de mens als maat der dingen' is vaag en inconsistent beschreven
- beperking van 'kwetsbare verkeersdeelnemers' tot 'onbeschermde verkeersdeelnemers'
- de onterechte suggestie dat ouderen een gevaar op de weg zijn
- een aantal blinde vlekken in de visie, waaronder aandacht voor de voetganger, de veiligheid van stapvoets rijden, subjectieve verkeersonveiligheid en toekomstbestendigheid.

MENSenSTRAAT hoopt overigens dat het nog niet beschikbare Achtergrondrapport hier wel soelaas voor biedt. In dat geval zal het niet moeilijk zijn om ook de korte versie de nodige power te geven.

### 1. De context en probleemstelling voor de nieuwe visie

Ten opzichte van de situatie ten tijde van de ontwikkeling van de oorspronkelijke Visie Duurzaam Veilig (1992) en de eerste actualisatie (2005) zijn de wereld en het domein verkeersveiligheid ingrijpend veranderd.

- In de jaren tot ongeveer 2005 is er veel energie gestoken in de aanpak van de verkeersonveiligheid en is ook heel veel bereikt wat betreft terugdringen van dodelijke ongevallen. Daarbij ging het in het bijzonder om auto-gerelateerde tweezijdige verkeersongevallen. Veel verkeersveiligheidsmaatregelen zijn 'standaard' geworden. Echter, omdat het beleid niet was gericht op aanpak van onveiligheid van niet-auto-gerelateerde ongevallen (ongevallen van fietsers en voetgangers; enkelvoudige ongevallen; letsel-ongevallen) is daar weinig of geen winst geboekt (sterker nog: neemt nu weer toe in absolute aantallen) en zijn dit soort ongevallen geleidelijk en vrijwel ongemerkt dominant geworden in de onveiligheidsproblematiek. Oftewel: het laaghangende fruit is geplukt, de lastige en complexe problemen zijn overgebleven

(overeenkomstig de wet van de verminderde meeropbrengst), terwijl onderwijl ook de materie is gewijzigd.

- Op het gebied van de categorisering van wegen en de scheiding van fietsverkeer van snel rijdend en intensief gemotoriseerd verkeer zijn flinke vorderingen gemaakt. Ook vond er een omvangrijke uitbouw van het fietspadennet plaats, zij het dat die in veel gevallen (onopgemerkt) ten koste ging van de ruimte voor voetgangers en in veel mindere mate van het autoverkeer en het autoparkeren. Geparkeerde auto's nemen steeds meer ruimte in beslag. Dat het gebruik van de fiets/e-bike toeneemt is toe te juichen, maar helaas is te weinig aandacht besteed aan het parkeren van fietsen (en scooters) buiten de loopruimte..
- In het straatgebruik zijn duidelijke verschuivingen waar te nemen. Helaas gaan jonge kinderen minder vaak zelfstandig op pad (ze worden in toenemende mate gehaald en gebracht door hun ouders, of ze blijven achter het scherm hangen). Maar daar staat tegenover dat, vanwege een gezonde leefstijl, de vergrijzing en de wens om langer zelfstandig te blijven wonen, er meer oog is voor bewegen. Lopen en wandelen is toegenomen en ook gebruik van de fiets en de e-bike, binnen en buiten steden en dorpen. Dit brengt overigens wel mee dat er, in absolute aantallen meer voet- en fietsongevallen gebeuren, vooral onder oudere straatgebruikers. Onze indruk is dat het risico per verplaatsing, dan wel per uur in de betreffende leeftijdsgroepen niet toeneemt.
- Het was de bedoeling dat de verschuivingen in het straatgebruik ook tot uiting zouden komen in een ander straatbeeld, waarbij het voor de verschillende straatgebruikers over en weer onmiddellijk duidelijk zou zijn welk straatgedrag verwacht mag en moet worden. Maar helaas moeten we vaststellen dat er nog heel veel 'grijze' wegen zijn en dat veel 30 km-zones nog erg sterk lijken op 50 km-straten. Dat was begrijpelijk bij het sluiten van het convenant DV1 omdat het toen een schaa sprong in het hele land gewenst was. Maar we moeten ons er niet bij neerleggen dat het zo blijft, want een aangepaste inrichting draagt niet alleen bij tot de gewenste gedragsverandering, maar versterkt ook het draagvlak omdat daardoor duidelijker blijkt 'waarvoor we het doen'. Het is de vraag of mono-functionaliteit (uitsluitend een verkeers- dan wel een verblijfsfunctie) op de plek van de complexe grijze wegen realiseerbaar is.
- De bovenstaande ontwikkelingen hebben tot gevolg dat het parkeren van auto's geleidelijk steeds meer ruimte heeft gekregen en dat de auto nog steeds het straatbeeld overheerst. Bovendien is veelal verzuimd om rekening te houden met de toegenomen behoefte om fietsen te parkeren, waardoor in veel oudere wijken her en der geplaatste fietsen de doorloop belemmeren.
- Het politieke klimaat is in die tijd veranderd van een focus op verbetering van de leefbaarheid ('maakbaarheid') naar focus op de economische condities. Voor de verkeersveiligheid hield dat in dat de setting veranderde van 'we willen de wereld verbeteren' naar een piepsysteem, waarin alleen nog 'rampen' worden aangepakt.
- Het domein van de verkeersveiligheid is wat betreft personele inzet (dramatisch) geslonken van circa 3.000 fte naar nu minder dan 500 fte. De expertise die ontwikkeld werd in de hoogtijdagen (1975-2000) is grotendeels vastgelegd in standaard beleid en in normen en wetgeving. Het idee ontstond dat het werk best met wat minder mensen gedaan zou kunnen worden, omdat de meeste problemen zouden zijn opgelost ('het is zo'n beetje voltooid'). Bijna alle Regionale Organen Verkeersveiligheid zijn opgeheven; hetzelfde geldt voor afdelingen verkeersveiligheid bij rijksoverheid, provincies en (grotere) gemeenten. Bij middelgrote gemeenten zijn verkeersveiligheidsspecialisten zeldzaam geworden. Ook bij meer generieke kennisinstellingen (KiM, CROW, TNO), universiteiten en belangenorganisaties (ANWB, Ieder[in], VVN, Fietsersbond) zijn in totaal nog maar enkele, vooral oudere, verkeersveiligheidsspecialisten aanwezig; er is niet of nauwelijks jonge aanwas. De positie van het domein is veranderd van 'vanzelfsprekend centraal' naar 'marginaal'.
- Zoals veel beleid is ook het verkeersveiligheidsbeleid gedecentraliseerd van de rijksoverheid naar de regionale en lokale overheden. In de praktijk is het beleid ook binnen de gemeenten gedecentraliseerd van het bestuur naar de uitvoerende organen. Decentralisatie is een tamelijk onomkeerbaar proces: de geest is uit de fles. 'Afpakken' van het beleidsbevoegdheid van de regionale en lokale overheden zal op sterk verzet stuiten (vgl.: afpakken van speelgoed van een kind).

- Onder invloed van de reorganisaties bij de politie en het OM zijn zowel de verkeershandhaving en de verkeersongevallenregistratie sterk verminderd. Specialistische diensten zijn 'geïntegreerd', uitgekleeft en opgeheven. Door de verminderde registratie zijn in het bijzonder de lokale overheden blind geworden voor ontwikkelingen in de verkeersonveiligheid, in het bijzonder die van voetgangers en in mindere mate van fietsers.
- De mobiliteits- en verkeersomstandigheden zijn sterk veranderd:
  - Landelijk gezien is het autobezit aanzienlijk toegenomen; het aantal auto's is ten opzichte van 1980 (4,2 miljoen) verdubbeld (2017: 8,2 miljoen). Ten opzichte van 1990 is de stijging circa 50% en het autogebruik is met circa 25% toegenomen. In de grote steden is het autobezit en gebruik lager (Amsterdam 0,25 per volwassen inwoner). Bij een toenemende verstedelijking is dat soortgelijke ontwikkelingen zich ook in andere (grotere) steden zal voordoen.
  - de elektrische fiets is opgekomen; het aantal snor- en bromfietsen is ongeveer verviervoudigd; er is een grote verscheidenheid aan fietsen ontstaan; het fietsgebruik is aanzienlijk (in totaal circa 25%) toegenomen; het aandeel van fietsverplaatsingen is in de loop van de tijd iets toegenomen.
  - het aandeel van lopen is constant (het aantal deelverplaatsingen is o.i.v. toenemend autogebruik toegenomen, maar dat is 'verborgen').

De ontwikkelingen met betrekking tot fietsers worden inmiddels erkend en onder de aandacht; ontwikkelingen met betrekking tot voetgangers zijn nog grotendeels verborgen, al lijkt daar sinds 2017 iets verandering in te komen.

- De populatie van verkeersdeelnemers (of beter: verplaatsers en andere straatgebruikers) is gewijzigd onder invloed van de vergrijzing van de bevolking. Het aantal kinderen is afgenomen; het aantal ouderen en ook hoogbejaarden is geleidelijk toegenomen. Dat heeft gevolgen voor behoeften aan voorzieningen en kritieke verkeersvaardigheden en verkeersgedrag van mensen in het verkeer.

Zonder ombuigingen en intense samenwerking tussen de beleidsactoren binnen en rond het verkeersveiligheidsdomein mag worden verwacht:

- Het absolute aantal slachtoffers onder (met name oudere) voetgangers en fietsers zal onder invloed van de vergrijzing verder stijgen.
- De daling in het aantal slachtoffers onder auto-inzittenden zet niet verder door als verwachtingen uit 2005 over technologie inzet en handavingspeil niet bewaarheid worden. De zelfsturende auto is in dit verband een interessante ontwikkeling, maar we mogen op korte termijn nog geen grote effecten op de verkeersonveiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving verwachten. Wel is het noodzakelijk om vanuit die twee gezichtspunten duidelijke eisen te formuleren, voordat de zelfsturende auto wordt losgelaten op gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen, erven en voetgangersgebieden.
- Bij het aantrekken van de economie en toenemend aandeel van aankopen via het internet zal autogebruik en in het bijzonder het goederenvervoer (aanzienlijk) toenemen, waaronder bezorgdiensten. De massa-verschillen in verkeer nemen toe, en daarmee de algemene slachtofferrisico's.
- Door individualisering neemt respecteren van bestaande verkeersgedragsregels af, waardoor de voorspelbaarheid van verkeersgedrag afneemt en het aantal (ernstige) verkeersconflicten en ongevallen toeneemt en ook de doorstroming op wegen en fietspaden afneemt.
- Door zowel beperktere monitoring als kwantitatief als kwalitatief achterblijvende ontwikkeling van kennis- en vakmanschap worden nieuwe generieke ontwikkelingen in verkeersonveiligheid niet of veel later ontdekt, zal beleidsaandacht gestuurd worden door incidenten, wordt door beleidsverantwoordelijken weinig lering getrokken uit ervaringen met maatregelen en hebben de beleidsactoren minder vaak tijdig een effectief en efficiënt antwoord op de voorliggende ontwikkelingen. Dit ondergraaft de geloofwaardigheid van de overheden, leidt tot onnodige maatschappelijke kosten en leed bij slachtoffers.

## **2. Sluit de nieuwe SWOV visie op hoofdlijnen aan op de gewijzigde context en beleidsprocessen?**

De vraag is in hoeverre bovenstaande observaties een plek hebben gekregen bij de ontwikkeling van een nieuwe SWOV visie op de aanpak van de verkeersonveiligheid. In het concept wordt, blijkens de in grote letters afgedrukte spreuk, de kern van de visie gezien als: *In een Duurzaam Veilig Wegverkeer beschermt de weg en het voertuig je tegen grote risico's in het verkeer en controleren verkeersprofessionals elkaar voor een veilig eindresultaat.* Hoe is dat te rijmen met fiets- en voetgangersveiligheid? En: is het wel realistisch om te veronderstellen dat de institutionele omgeving ruimte biedt om er op te vertrouwen dat verkeersprofessionals elkaar effectief gaan controleren voor een veilig eindresultaat als zij weinig weet (kunnen) hebben van fiets- of voetgangers behoeften, verplaatsings- en verkeersvaardigheden en daarvoor benodigde systeem-condities?

MENSenSTRAAT constateert dat nog niet voldoende herkend is dat de context van verkeersonveiligheidsproblematiek fundamenteel is gewijzigd, dat de inhoud weliswaar iets beter, maar nog niet voldoende aansluit bij de huidige en te verwachten veiligheidsissues. Naar de inschatting van MENSenSTRAAT gaat het niet om relatief mineure, maar om majeure 'vergeten' of 'pas ontdekte' verkeersveiligheidsproblemen; het is niet langer een vooral auto-gerelateerd probleem, maar vooral een specifiek fietser en voetgangers-probleem. Het oorspronkelijke Duurzaam Veilig èn de eerste herziening 'Door met Duurzaam Veilig' focussen op auto-gerelateerde verkeersonveiligheid, in het bijzonder op tweezijdige botsingen van auto's met auto's of andere weggebruikers. Hoewel grijze wegen een majeur probleem vormen, is auto-gerelateerde onveiligheid verder niet langer het sterkst groeiende en dominante verkeersveiligheidsprobleem. Dat zijn enkelvoudige ongevallen van fietsers en voetgangers. Voetgangersveiligheid komt in de SWOV hoogstens terloops aan de orde. In de nieuwe veiligheidsprincipes heeft aandacht voor enkelvoudige ongevallen geen (duidelijke) plek gekregen. Vergevingsgesindheid is als principe geschrappt.

Wat betreft de aandacht voor beleidsprocessen constateert MENSenSTRAAT dat er te weinig aandacht aan wordt besteed. Er is geen beeld geschetst van de gewenste ontwikkelingen in bewustwording (*kennen*) en commitment (*willen*). Er wordt daarentegen wel ingegaan op aspecten van *kunnen*, i.c. systeem- en operationele verantwoordelijkheid en de taken die daar bij horen. Daarbij is de gewenste (eind)situatie geschetst, maar niet de weg er naar toe en de inpassing in een groter geheel en hoe eventuele onvolkomenheden kunnen worden opgelost.

Een 'simpel' tegen het licht houden van de het Duurzaam Veilig gedachtengoed zoals dat in het concept rapport DV3 gedaan is, dus denken vanuit de oude perspectieven en context, volstaat naar onze mening niet. MENSenSTRAAT denkt dat het tijd is voor een fundamenteel nieuwe visie, waarbij natuurlijk niet de fout gemaakt hoeft te worden om de verworvenheden van Duurzaam Veilig als kind met het badwater weg te gooien. Het oude spoor, waar heel veel mee bereikt is, dient te worden afgemaakt en volgehouden. Ons inziens zijn er een nieuwe sporen voor het beleidsproces en voor fiets- en voetgangersongevallen nodig: de problematiek van fietsers en voetgangers is fundamenteel anders dan die van het gemotoriseerde verkeer en dreiging daarvan. De ontwikkeling van zo'n visie moet worden gestoeld op inzicht in behoeften en de mate waarin verplaatsings- en verkeersvaardigheden en systeemcondities daar aan tegemoetkomen (vgl. NOA model van Steg en Vlek, 2008).

## **3. Andere onvolkomenheden in de concept-visie.**

In de ogen van MENSenSTRAAT zitten er voorts een aantal onvolkomenheden in het concept-rapport DV3. In deze paragraaf zetten we ze op een rij:

### **Eenzijdigheid van referenties tast wervende kracht en overtuigingskracht aan**

Hoewel er aangegeven is dat de SWOV graag samenwerkt met andere organisaties (vgl. blz 19) valt de eenzijdige bronvermelding op. Slechts 4 van de 29 referenties komen van buiten de SWOV en onder de vier externe staan ook referenties van projecten waar de SWOV nauw betrokken bij was. Dat ondergraaft de wetenschappelijke geloofwaardigheid. Het lijkt MENSenSTRAAT zinvol om vooral echt onafhankelijke referenties van buiten SWOV op te voeren.

### **Wat 'het systeem' omvat is niet gedefinieerd**

Er wordt op meerder plekken gesproken over 'het systeem' en 'systeemaanpak', zonder dat gedefinieerd is wat het systeem is, waaruit het bestaat, welke relaties er bestaan tussen de componenten en hoe dat werkt of zou moeten werken. Dat wreekt zich al bij de Inleiding, waar

ontwikkelingen in vrije tijd, de mobiliteit, in cultuur, koopgedrag (e-shoppen), gezondheid, inkomensverdelingen, schaalvergroting etc., die bepalend zijn voor verplaatsings- en daarmee ook veiligheidsbehoeften, vaardigheden en gelegenheid (Needs, Abilities and Opportunities) gemist worden. In dit verband merkt MENSenSTRAAT op dat verkeersveiligheid moet worden opgevat als een *kwaliteitskenmerk* van het verkeers- en vervoersysteem en de gebruiksmogelijkheden van de openbare ruimte, net als mobiliteit en milieuvriendelijkheid en dat verkeersveiligheid zelf dus geen systeem is.

### **Het prima uitgangspunt 'de mens als maat der dingen' is niet consistent uitgewerkt**

MenS vindt het een prima uitgangspunt om de mens als maat der dingen te nemen (vgl. blz 6). Het blijft in het concept van DV3 echter ongewis welke mens dan als norm wordt genomen en wat dat voor het ontwerp van het verkeer- en vervoersysteem betekent. MENSenSTRAAT beveelt aan om het in 1996 door POV Zuid-Holland uitgegeven rapport van E. Asmussen's 'De Nieuwe Normmens' daarvoor als basis te gebruiken. Daarin wordt helder aangegeven wat het betekent om de mens als maat der dingen te zien. In het conceptrapport DV3 wordt het begrip echter niet goed doordacht en inconsistent uitgewerkt.

Met Asmussen (en de Design for All beweging, waaronder leder[in]) meent MENSenSTRAAT dat het systeem moet worden afgestemd op de behoeften en vaardigheden van mensen die de grootste risico's lopen, te weten ouderen, kinderen, mensen met een handicap, buitenlanders, toeristen, zieke en bedroefde mensen, vergeetachtige mensen en alle anderen die permanent of tijdelijk beperkingen hebben wat betreft hun mobiliteit. En dat zijn voor een belangrijk deel voetgangers, mensen die weinig of geen andere opties hebben dan zich te voet verplaatsen. De doorsnee automobilist dient in ieder geval niet de norm te zijn, want dan is Appen, in verblijfsgebieden sneller rijden dan 30 km/h, voetgangers geen vrije doorgang geven op voetgangersoversteekplaatsen blijkbaar de norm. Dat is toch niet de bedoeling? De kwetsbare verkeersdeelnemers zijn 'niet maximaal veilig'? Kinderen moeten niet op straat spelen in woonerven?

Op blz. 14 van het conceptrapport DV wordt gesproken over 'onbekwame of te weinig bekwame verkeersdeelnemers' die moeten worden opgespoord en alsnog verwijderd door middel van een goed op de menselijke maat afgestemd handhavingssysteem... MENSenSTRAAT hoopt dat dit alleen slaat op verkeersdeelnemers die een voertuig besturen en niet op fietsers en voetgangers waaraan geen wettelijke verkeersvaardigheidseisen gesteld (kunnen) worden. Dat zou er tenminste bij moeten worden aangetekend.

### **Vervanging van 'kwetsbare verkeersdeelnemers' door 'onbeschermde verkeersdeelnemers' niet gemotiveerd**

In het concept rapport DV3 lijkt 'kwetsbare verkeersdeelnemer' consequent te zijn vervangen door 'onbeschermde verkeersdeelnemer'. MENSenSTRAAT acht de vervanging ongewenst, want onbeschermd zijn is maar één van de drie aspecten van kwetsbaarheid: onbeschermd zijn, minder vaardig zijn en fragiliteit. Alle drie tellen, niet alleen of je wel of niet een metalen kooi om je heen hebt. Argumenten voor de beperking zijn niet gegeven.

### **Onterechte suggestie dat ouderen een gevaar op de weg zijn**

In tabel 1 wordt aangegeven dat het toenemend aantal ouderen tot een groter ongevalsrisico leidt. Het lijkt er op dat de schrijver hier gevaar, ongeval, slachtoffer een beetje door elkaar haalt. Ouderen hebben geen groter ongevalsrisico (18 – 25 jarigen wèl), ze zijn geen gevaar, maar lopen gevaar. Ze zijn niet vaker dan anderen betrokken bij ongevallen, maar zijn, als ze bij een ongeval betrokken zijn wel vaker en ernstiger gewond (slachtoffer); vaardigheden lopen terug met leeftijd, maar dat compenseren ouderen door een aanzienlijk voorzigtiger gedrag. Natuurlijk, er zijn gevallen waar ouderen minder verantwoordelijk handelen, maar dat geldt voor alle leeftijdscategorieën. Jong volwassenen gedragen zich gemiddeld aanzienlijk onverantwoordelijker.

### **Niet alleen de kwaliteit van kennis doet er toe, ook de distributie er van is belangrijk, misschien zelfs wel meer**

Terecht wordt aangegeven dat de organisatiekant aandacht verdient. Helaas worden alleen kwaliteitsaspecten van kennis e.d. genoemd, maar niet de omvang van het legioen denkers, plannenmakers en uitvoerders. Daar zit 'm juist een heel groot probleem: kijk maar eens naar de omvang ervan rond 1990 en de omvang nu: van circa 3.000 werkers geslonken naar enkele honderden. De uitstroom was helaas overweldigend. Bij de meeste beleidsactoren wordt zo weinig tijd besteed aan verkeersveiligheid dat kennis en expertise niet in stand kan worden gehouden, laat staan geactualiseerd. Met opleidingen, cursussen en communicatie kom je er niet. De omvang van de units is zo klein en de beschikbare werktijd zo klein dat er weinig gelegenheid is om van elkaar te

leren. De expertise kan wellicht elders gehaald worden, maar ook dat zal door ernstig tijd en geldgebrek ter plekke zal niet gebeuren. De vraag is hoe dat proces te keren is. MENSenSTRAAT vindt dat de visie daar antwoord op moet geven.

### **Blinde vlek voor voetgangers, 15 km/uur of Erf**

MENSenSTRAAT veronderstelt dat de visie DV3 betrekking heeft op alle vormen van straatgebruik en op alle verschillende groepen binnen de maatschappij, alle verkeersdeelnemers en gebruikers van de openbare ruimte. De concept-tekst van DV3 gaat echter vrijwel uitsluitend over wegverkeer met vervoermiddelen. Zijn voetgangers in deze visie geen volwaardige verkeersdeelnemers en straatgebruikers?

Wellicht ten overvloede: lopen is een vorm van mobiliteit waar vrijwel iedere burger belang bij heeft en iedereen is voetganger. Lopen is een basisbehoefte als onmisbare schakel in de mobiliteit 'van A naar B', maar er zijn ook mensen die voor hun plezier of gezondheid een stukje willen lopen. Een toenemend deel van de mensen is er vrijwel geheel afhankelijk van. In meer dan 20% van de huishoudens is geen auto beschikbaar (Jeekel, 2011); de fiets en het openbaar vervoer zijn niet voor iedereen een alternatief. Vrijwel alle verplaatsingen beginnen en eindigen met een stukje lopen. Het is te verwachten dat een toenemend deel van de (vergrijzde) bevolking sterker afhankelijk wordt van de mogelijkheid om bestemmingen te voet te kunnen bereiken. Voor hen is de mogelijkheid om veilig te kunnen lopen kritisch voor hun deelname aan het maatschappelijk leven. Het valt MENSenSTRAAT op dat voetgangers (ondanks groei verkeersexpositie van circa 20% van alle hoofdverplaatsingen + vele korte verplaatsingen naar en van andere modaliteiten) in de visie niet expliciet aan de orde komen.

'De openbare ruimte bestaat uit verblijfsruimte en verkeersruimte', maar het is onduidelijk wat het werkingsgebied van DV3 is. Gaat het nu alleen om de verkeersruimte? Of over alle ruimte waar verkeer komt (ook erven) en mobiliteit plaatsvindt (ook trottoirs)? De veiligheid van trottoirs en erven blijft onbehandeld, maar er is wel een flirt met Shared Space. Daarvan mag bekend mag zijn dat de meest kwetsbare voetgangers daar op zijn zachtst gezegd problemen mee hebben - je zal maar een slechtziende oudere zijn. Shared Space wordt helaas gebruikt als alibi om te denken dat je met minimalistisch inrichting klaar bent om de veiligheid van alle weggebruikers te bieden te wijzen op eigen verantwoordelijkheid van autobestuurders en onderlinge communicatie tussen de ruimtegebruikers. Shared Space moet alleen worden toegepast wanneer de omstandigheden en de inrichting van de straat en zijn omgeving zorgen voor extra oplettendheid en lage snelheden.

MENSenSTRAAT is het met de schrijvers van het concept zeer eens dat 'dat de rijsnelheid van al het verkeer dient te zijn afgestemd op de meest kwetsbare vervoerswijze en verkeersdeelnemers (met name actieve ouderen)' (blz12). Daar zouden kinderen en mensen met een handicap aan moeten worden toegevoegd: iedereen die zich minder dan gemiddeld weerbaar is in het verkeer. Daarbij is het inderdaad een goed uitgangspunt dat de zwakste of minst beschermde verkeersdeelnemer maatgevend is voor de veilige snelheid (blz 9). MENSenSTRAAT verbaast zich er over dat in het perspectief van DV3 30 km/h blijkbaar wel goed genoeg is. Zou het zo zijn dat dit het uiterste is wat je aan automobilisten kan vragen? MENSenSTRAAT is het daar mee oneens. Lagere snelheden dan 30 km/uur, zoals 15 km/h in woonerven zijn met name voor kwetsbare groepen nog aanzienlijk veiliger en sluiten beter aan bij de verblijfsfunctie van de woon-, winkel en recreatieomgevingen. In DV3 lijkt het Erf niet meer te bestaan. Wat dat betreft is de ANWB visie op inrichting van de stad voorbeeldig: daarin komt het belang van voetgangers expliciet aan de orde. Tenminste bij de uitwerking van Voorbeeld 1 op blz. 18 dient aandacht te worden besteed aan besteed te worden aan 15 km/uur-erf oplossingen.

Ook voet- en voet/fietsstraten komen ten onrechte niet aan de orde. Op allerlei plaatsen kan het reserveren van een stukje weg een verbetering betekenen van de verkeerscirculatie, door autoverkeer om te leiden en tegelijkertijd 'ruimte' te scheppen in de leefomgeving.

In DV3 lijken voetgangers buiten de werkings sfeer van DV3 te vallen. Opgemerkt moet worden dat gemiddeld genomen botsingen van auto's met voetgangers met snelheid van meer dan 30 km/h vaak dodelijk zijn, maar ook dat voor ouderen, vanwege hun grotere fragiliteit veel lagere snelheden al dodelijk kunnen zijn. In een vergrijzende maatschappij, met een toenemend aantal kwetsbare ouderen verdient dit de volle aandacht.

### **Subjectieve verkeersonveiligheid blijft onvermeld.**

Voor zover kon worden nagegaan is er in DV3 geen oog subjectieve onveiligheid en het mijden van de straat door kwetsbaren. MenS ziet dit als een gemis, aangezien de subjectieve onveiligheid bepalend is voor gedrag van mensen en in het bijzonder onderdrukte mobiliteit. Met name bij kwetsbare

groepen levert dit beperking op van hun mogelijkheden om deel te nemen aan het maatschappelijke leven.

### **Toekomstbestendigheid van de visie**

MENSenSTRAAT vindt het een goed uitgangspunt dat 'de (Rijks)overheid systeemverantwoordelijke is en eindverantwoordelijk voor de bescherming van burgers om te kunnen leven in vrijheid en veiligheid', dat wil zeggen voor een veilig resultaat (blz 15). Er wordt daarbij uitgegaan van 'maatschappelijke organisaties die toetsen of verkeersveiligheidsbelangen van hun achterban voldoende worden gediend..' In de concept-visie DV3 is belangenbehartiging blijkbaar gewenst en noodzakelijk. Dat is echter geen vanzelfsprekendheid in een maatschappij waarin individualisering hoog op de agenda staat; deze onzekerheid wordt niet aangestipt.

Investerings in maatregelen hebben meestal een lange levensduur. In dat verband is het logisch om bij de ontwikkeling rekening te houden met toekomstige ontwikkelingen, met name die welke tamelijk zeker zijn, zoals de vergrijzing van de bevolking en de introductie van de zelfsturende auto. In de het concept rapport DV heeft MENSenSTRAAT geen tekenen kunnen vinden dat dit onderdeel van de visie is. Dit is een ernstig gemis.

In het rapport wordt vermeld dat er in de geactualiseerde visie nieuwe accenten zijn ingebracht (blz 5). Genoemd worden fietsongevallen zonder betrokkenheid gemotoriseerd verkeer. MENSenSTRAAT vraagt zich af waarom fietsongevallen zonder betrokkenheid van een gemotoriseerd voertuig wèl een plek krijgen, maar voetgangersongevallen zonder betrokkenheid van een voertuig niet. Zeker omdat verwacht mag worden dat dit type ongevallen in aantal (en vanwege de dubbele vergrijzing ook in ernst) zal toenemen verdient dit aandacht; het betekent wijziging van de definitie van een verkeersongeval, maar dat past uitstekend binnen de ontwikkeling van de Agenda Lopen, die het ministerie van Infrastructuur en Water momenteel ter hand neemt.

### Referenties:

- E. Asmussen (1996) De Nieuwe Normmens, POV Zuid-Holland, Den Haag.
- Guide Dogs (2006) Shared Surface Street Design: Report of focus groups held in Holland, Guide Dogs UK
- Ben Immers, Bart Egeter, Johan Diepens en Paul Weststrate (2015). Verkeer in de stad, ANWB, Den Haag
- Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach, Drs. Rob Methorst, Dipl.-Ing. Dirk Boenke, cand.-Ing. Jens Leven (2007) Sinn und Unsinn von Shared Space - Zur Versachlichung einer populären Gestaltungsphilosophie. – Teil 1 & Teil 2. [http://www.hs-owl.de/fb3/fileadmin/stephan\\_rainer/Shared\\_Space/SVT\\_61-65.pdf](http://www.hs-owl.de/fb3/fileadmin/stephan_rainer/Shared_Space/SVT_61-65.pdf) & – [http://www.hs-owl.de/fb3/fileadmin/stephan\\_rainer/Shared\\_Space/SVT\\_140-149.pdf](http://www.hs-owl.de/fb3/fileadmin/stephan_rainer/Shared_Space/SVT_140-149.pdf)
- Rob Methorst (2003) Kwetsbare Verkeersdeelnemers. Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam.
- SWOV (2017) Duurzaam Veilig wegverkeer – actualisatie van de Duurzaam Veilig-visie
- Janneke Zomervrucht, Geert Hendriks en Steven Schepel (2010) Iedereen veilig over straat. Bijdrage aan het NVVC 2010, [http://www.mensenstraat.nl/wp-content/uploads/2016/06/NVVC2010-iedereen\\_veilig\\_over\\_straat\\_zomervrucht.pdf](http://www.mensenstraat.nl/wp-content/uploads/2016/06/NVVC2010-iedereen_veilig_over_straat_zomervrucht.pdf)