

Eénzijdige voetgangersongevallen zijn relevant voor mobiliteitsbeleid

Een reactie van de Stichting MENSenSTRAAT op de standpunten van de minister m.b.t. registratie en aandacht voor voetgangersongevallen, waaronder éénzijdige voetgangersongevallen.

Standpunt van de minister:

éénzijdige voetgangers ongevallen zullen niet in de verkeersongevallenregistratie opgenomen worden. De internationaal gehanteerde definitie van verkeersongeval wordt gehanteerd (bron: Verzamelbrief Wegvervoer en verkeersveiligheid)

Reactie Stichting MENSenSTRAAT:

Definitie niet meer passend

Die definitie (kort gezegd: om méé te tellen “moet er een wiel bij betrokken zijn”) is niet meer passend in de huidige tijd, want:

Verkeersveiligheid onderdeel van mobiliteitsbeleid

Verkeersveiligheidsbeleid is - in ieder geval in Nederland - al (meer dan) 20 jaar onderdeel van het mobiliteitsbeleid. Mobiliteit maakt het functioneren van de maatschappij mogelijk. Mobiliteit manifesteert zich o.a. in “verkeer”, dat werkt als “smeerolie” van de maatschappij.

“Benenwagen” integraal onderdeel van mobiliteit

Verkeer omvat zowel rijdend als voetgangersverkeer. Immers, verplaatsingen met rijdend verkeer zijn alleen mogelijk als je bij de voertuigen kan komen: alle voertuigverplaatsingen worden vooraf gegaan en opgevolgd door een stukje lopen. Lopen is dus een essentiële component van mobiliteit. Verplaatsen “met de benenwagen” moet integraal onderdeel zijn van het mobiliteitsbeleid.

Veilig mobiliteitsbeleid is overheidstaak

Bij verplaatsen vallen helaas gewonden en ook doden. Dat is - helaas nog steeds – een ongewenst neveneffect van verkeer en verplaatsen. Zowel bij fietsers als bij voetgangers zijn valongevallen verre in de meerderheid. De overheid heeft, vanwege het grote maatschappelijk belang, de taak om veilige mobiliteit te waarborgen en ontwikkelt en voert daarvoor mobiliteitsbeleid uit, inclusief verkeersveiligheidsbeleid.

Voetgangersvalongevallen onterecht buiten beeld

Door de thans gebruikte definitie vallen voetgangersongevallen nu onterecht voor een belangrijk deel buiten de boot: er wordt nu namelijk wél moeite gedaan om een beeld te vormen van de omvang, ernst en oorzaken van valongevallen van fietsers, maar niet van voetgangers. De aantallen rechtvaardigen deze gang van zaken niet: het gaat om bijna even veel slachtoffers; en het zijn er bijna twee keer zoveel als er binnen auto's vallen.

Voetgangersveiligheid relatief steeds belangrijker

Door opeenvolgende verkeersveiligheidsmaatregelen is de afgelopen decennia het aantal letselslachtoffers en doden tijdens het verplaatsen onder voertuiggebruikers sterk afgenomen. Val-ongevallen meegeteld gaat dat niet op voor voetgangers. Daardoor neemt het relatieve belang van voetgangersveiligheid ten opzichte van rijdend-verkeer-veiligheid nog steeds toe.

Toename voetgangersvalongevallen door vergrijzing

Door de vergrijzing van de bevolking zullen er bij ongewijzigd beleid (veel) meer gewonden en doden komen als gevolg van valongevallen onder voetgangers: ouderen lopen vaker en meer dan gemiddeld; zij hebben een groter risico om te vallen en daarbij (ernstig) gewond of gedood te worden. Dat geldt ook voor fietsende ouderen, maar daarvoor is inmiddels aandacht. Waar blijft de aandacht voor de voetganger?

Lopen bevordert de (volks)gezondheid

Gezondheidsbeleid wordt steeds belangrijker, ook i.v.m. ruimtelijke inrichting en mobiliteit (zie advies Rli: “De Stad als Gezonde Habitat” van april 2018). Lopen is gezond en het is gezondheid bevorderend. Het bevordert ook sociaal contact en het behoud daarvan. Het bevorderen van lopen binnen het mobiliteitsbeleid is dus ook daarom van het grootste belang. Veiligheid is daarvoor een belangrijke voorwaarde.

Lopen is de meest klimaatvriendelijke manier van verplaatsen

Tenslotte: het klimaat is een van de belangrijkste beleidsonderwerpen, waarop de overheid wordt aangesproken. Lopen is – mèt fietsen – een verplaatsingswijze, die het klimaat niet aantast. Daar sluit het volledig meenemen van lopen in het mobiliteits- en veiligheidsbeleid dus naadloos op aan.

Stand van zaken m.b.t. registratie van verplaatsingslachtoffers

Standpunt van de Minister: aanvullende registratie van voetgangersongevallen niet noodzakelijk.

In de verzamelbrief geeft de minister aan:

'VeiligheidNL doet regelmatig onderzoek naar allerlei soorten ongevallen, ook naar ongevallen op straat zonder tussenkomst van een rijdend voertuig, op basis van ziekenhuisgegevens waarover zij beschikken. Sommige regio's of grotere gemeenten zijn met behulp van VeiligheidNL al bezig met het verzamelen van relevante informatie over voetgangers, die licht tot ernstig gewond zijn geraakt. Verdere of aanvullende registratie op landelijk niveau vind ik op dit moment dan ook niet noodzakelijk.'

Reactie MENSenSTRAAT:

Ministerie laat cijfers verzamelen, maar ze bereiken de gemeenten niet

Deze passage vertelt slechts een deel van het verhaal. VeiligheidNL verzamelt gegevens van SpoedEisende Hulp-posten van ziekenhuizen en doet dat mede in opdracht van en betaald door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Op hoofdlijnen zijn de gegevens er dus al en het is het ministerie bekend dat die cijfers er zijn. Het ministerie heeft de cijfers echter niet gedeeld met gemeenten, maar houdt gemeenten wel verantwoordelijk voor een goede aanpak van de voetgangersmobiliteit, toegankelijkheid en veiligheid; het delen van de cijfers wordt overgelaten aan VeiligheidNL en het maatschappelijk veld.

Cijfers nu nog niet geschikt, gemeenten hebben geen beeld van de ernst van de situatie

De gegevens zijn echter (vooralsnog) niet geschikt voor gebruik door gemeenten, omdat ze niet kunnen worden uitgesplitst naar gemeenten en naar concrete locaties. Daardoor tasten gemeenten in het duister over de aantallen, de ernst en de oorzaken van voetgangersongevallen binnen hun beheersgebied. Het is aannemelijk dat het merendeel van de voetgangerslachtoffers niet in de grote gemeenten, maar juist in de kleinere gemeenten te vinden zijn. Het is te gek dat het voortduren van deze situatie niet wordt aangepakt.

Experiment met uitbreiding registratie verkeersongevallen schept mogelijkheden

Wat betreft aanvulling van de verkeersongevallenregistratie wordt inmiddels geëxperimenteerd met het inwinnen van ambulancegegevens. Op die manier zullen ook valongevallen van fietsers beter in beeld komen. De vraag is hoeveel moeite en geld het zou kosten om ook de valongevallen in de openbare ruimte van voetgangers mee te nemen. De Stichting MENSenSTRAAT kan zich niet voorstellen dat zo'n registratie veel extra geld zou kosten. Dat lijkt dus géén goed argument om die registratie achterwege te laten. Het is eerder een kwestie van opdrachtgeverschap van de rijksoverheid en de bereidheid van de ambulance-wereld om er aan mee te werken. Nu er nog geëxperimenteerd en systematiek ontwikkeld wordt is er nog gelegenheid om de voetgangersongevallen mee te nemen en zodoende het mobiliteitsbeleid landelijk en lokaal te verrijken. Het zal vele malen lastiger zijn om zoiets later toe te voegen aan de afspraken en de systematiek.

Voetgangersvalongevallen nù meenemen in experiment registratie fietsvalongevallen

MENSenSTRAAT pleit er dan ook met klem voor om de kans die er nu is niet te laten lopen: neem voetgangers val-ongevallen in de openbare ruimte méé in de verkeersongevallen registratie middels ambulancegegevens. Het zou een zeer gewenst begin zijn van een voetgangers-inclusief verkeersveiligheidsbeleid!