

Overleg tussen VVN en MENSenSTRAAT

Op ons verzoek is 14 jan. 2021 kennismakend overleg geweest met Martijn Dadema, de nieuwe voorzitter van VVN. Daaraan deed ook mee de directeur, Evert-Jan Hulshof. Aansluitend zijn wij op 2 feb. door Hulshof geïnterviewd ten behoeve van hun nieuwe Meerjaren Beleidsplan. Onderstaande is hiervoor door ons opgesteld en na afloop ook toegezonden.

+++++

Vooraf interview VVN: Wat is en doet MENSenSTRAAT? (1feb2021)

MENSenSTRAAT (MenS) is gericht op de “mens te voet” in de openbare ruimte, die daar kan zijn als deelnemer aan het verkeer maar ook – en wat MenS betreft even belangrijk – als een persoon die buiten wil verblijven en bewegen. Als “mens buiten /op straat” is hij/zij een gebruiker-te-voet van de buitenruimte. Pas als verkeersdeelnemer is hij/zij voetganger. Er is dus verschil in het bevorderen van de algemene verblijfskwaliteiten van de openbare ruimte en het bevorderen van kwaliteiten van dat deel van de openbare ruimte dat als verkeersruimte wordt beschouwd.

MenS houdt zich nadrukkelijk bezig met de belangenbehartiging van de mens-te-voet in beide rollen en omstandigheden. Dat betekent dat onze scope breder is dan alleen mobiliteit in de vorm van verkeer, MenS richt zich immers evenzeer op mobiliteit in de sociale betekenis: voor een veilig, comfortabel ommetje de deur uit kunnen en durven. En er moet veilige ruimte op straat zijn waar kinderen buiten te spelen (trottoir, erf etc).

MenS maakt bij die belangenbehartiging geen verschil naar leeftijd, al zijn er uiteraard verschillende eisen voor verschillende leeftijdscategorieën die aan de kwaliteiten van de buiten resp. de verkeersruimte moeten worden gesteld.

Voor MenS maken vanzelfsprekend ook alle mensen deel uit van de groep “mensen-te-voet”, die hulpmiddelen, die niet in de categorie gemotoriseerd verkeer vallen, nodig hebben om zich te kunnen bewegen/verplaatsen (“mensen met een beperking”).

In de rol als voetganger is de mens-te-voet verkeersdeelnemer. M.a.w. aan de infrastructuur die daarvoor nodig is dienen op vergelijkbare wijze veiligheids- en andere kwaliteitseisen te worden gesteld als aan de infrastructuur voor alle andere categorieën verkeersdeelnemers. En alle voetgangersongevallen, ook die waarbij “geen wiel” betrokken is, behoren dus in de verkeersongevallenstatistieken volwaardig te worden meegeteld - wat zoals bekend nog niet het geval is.

Tenslotte: verkeersveiligheid gaat voor MenS vooral over het veilig voelen van de mens-te-voet als hij/zij deelneemt aan het verkeer en niet uitsluitend over de aantallen ongevallen / incidenten. Het gaat dus ook over ‘verdrongen mobiliteit’

(https://nl.wikipedia.org/wiki/Verdrongen_mobiliteit) Er moet dus over méér gecommuniceerd worden dan puur “meer of minder” aantallen doden en/of gewonden. En ook de doelstellingen zouden veel breder moeten worden gedefinieerd.

Het bovenstaande betekent tenslotte ook dat verkeersveiligheid voor MenS maar één, zij het uiteraard zeer belangrijk, deel vormt van de veiligheid op straat die MenS wil bevorderen.

Het is o.i. van belang het bovenstaande duidelijk voor ogen te houden bij de beantwoording van de gestelde vragen, die immers vooral voortkomen uit de gezichtshoek van de verkeersveiligheid.

+++++

Interview MENSenSTRAAT door VVN (5 feb. 2021, toelichting met links)

Na voorafgaand ons bredere kader geschetst te hebben, hieronder een toelichting met links op de beantwoording van de toegestuurde vragen, die betrekking hadden op MENSenSTRAAT.

1. Welke rol zie jij voor jouw organisatie weggelegd wat verkeersveiligheid betreft?

Onze rol? Onze mogelijkheden zijn beperkt zonder financiën, maar voor zover mogelijk doen we het volgende, en vooral vanuit de expertiserol:

Als netwerk- en lobbyorganisatie opkomen voor voldoende en veilige ruimte voor kwetsbaren (bedreigden, zie ‘verdrongen mobiliteit’), voor een openbare ruimte (focus op de woonstraat) die veilig is en uitnodigt tot gezonde mobiliteit. Slogan: Veilige ruimte voor gezonde mobiliteit.

Belangenbehartiging van de voetganger is verdwenen, daarom zijn wij dat het afgelopen decennium gaan doen. De aanpak daarvoor is structureel en met voorkeur voor hoog schaalniveau, landelijk
Daarin zetten wij het werk voort van 3VO en de fusiepartners Kinderen Voorrang en de Voetgangersvereniging.

Enkele kenmerken van onze benadering:

- Belang inclusiviteit, gebaseerd op Nieuwe Normmen van Asmussen (lang directeur van de SWOV), belang van die brede aanpak (zie: https://nl.wikipedia.org/wiki/Erik_Asmussen) Dit gedachtengoed is vervolgens in de statuten van 3VO toegepast.
- De 4 vormen van lopen, met %, keuze van definities en dus de cijfers (zie proefschrift Rob Methorst, 3feb2021, <https://mensenstraat.nl/inspiratie/verkenning-voetgangersdomein/>), bv mobiliteit in de openbare ruimte gemeten in uren (en niet km),
- Verkeersveiligheid is meer dan doden en gewonden, oog voor verdrongen mobiliteit (https://nl.wikipedia.org/wiki/Verdrongen_mobiliteit), Geert Hendriks behandelde dit namens VVN op het NVVC2010 (Verkeersslachtoffers anders bekeken)
- Discriminatie van de voetgangers door niet meetellen van enkelvoudige ongevallen, daardoor onderbelichting in cijfers ((zie bij SWOV, <https://mensenstraat.nl/13-april-2017-netwerkbijeenkomst-laet-de-voetganger-niet-vallen-prioriteit-voor-preventie/>))

Bovengenoemde expertise was in de beginjaren van 3VO na de fusie ook aanwezig (zie oude jaarverslagen) en bracht balans door tegengewicht te vormen tegen de (behoudende) macht van de VVN-vereniging, zie bv jaarverslag 3VO 2005 (hebben wij digitaal in ons dossier) Peter J. was bijvoorbeeld in die tijd lid van Raad van Bestuur en voorzitter Programmaraad.

2. Wat zijn voor jouw organisatie de belangrijkste verkeersthema's en onderwerpen waar jullie je in de komende jaren op zullen gaan richten?

Betere deskundigheid van professionals op het gebied van de voetganger en de mens-in-de-buitenruimte, samenwerking met gelijkgestemde organisaties en daarnaast verder met waar mogelijk beïnvloeding inrichting (veilige ruimte) op straat met bijzondere nadruk op ouderen, kinderen en mensen met een beperking We zijn verheugd dat binnen de Verkeerskunde het besef hiervoor toeneemt, dus allereerst de veiligheid van de onbeschermd mens, zoals door toepassing van:

- Meer autovrije gebieden (“voorrang” voor de voetganger, mag niet gehinderd worden), niet alleen centra maar ook schoolstraten en speelstraten (kan ook “tijdelijk”)

- Meer stapvoets erf (ander verkeer te gast, max 15 km/u), en ook terugkeer expertise over goede inrichting
- Als onderdeel van een goed voetgangersnetwerk meer goede trottoirs met oversteek-‘oren’ (overal minimaal 1.80 vrije, onbelemmerde doorgang). I.h.a. ondersteuning van de algemene verlaging van de max snelheid van 50 → 30 km/u in de bewoonde gebieden van de stad.

Zie ook <https://nl.wikipedia.org/wiki/Childstreet> (in 2004 was 3VO/VVN samen met oa Fietsersbond en Stadsgewest Haaglanden mede initiator).

In het kader van Ruimte voor Lopen is aangeboden om hierover seminars te organiseren.

3. Waar staat jullie organisatie over 5 jaar wat betreft verkeersveiligheid?

Toenemende aandacht voor gezonde mobiliteit, nabijheid en klimaat maakt dat wij samen met anderen nog meer worden gezien en betrokken als belangrijke speler en erkende deskundige partner in het openbare debat, kennis- en beleidsontwikkeling, en desbetreffende projecten. Ook binnen de verkeerskunde is kentering zichtbaar, zoals de belangstelling voor gedachtengoed Recht van de Snelste.

4. Op welke doelgroepen/ leeftijden willen jullie je vooral gaan richten de komende 5 jaar?

Binnen de groep voetgangers vooral ouderen en kinderen, degenen die door de dreiging van het verkeer belemmerd of verdrongen worden (zie https://nl.wikipedia.org/wiki/Verdrongen_mobiliteit) en voorts willen we ons mede ivm klimaat perspectief richten op gezonde veilige mobiliteit nabij de voordeur voor iedereen..

5. In hoeverre verwacht je dat de ontwikkelingen op het gebied van technologie invloed heeft op jullie projecten in de komende 5 jaar?

- 1) Eindelijk invoering van ISA zie op <https://nl.wikipedia.org/wiki/MENSenSTRAAT> In de 3VO tijd organiseerde hoofd beleid Luc Veeger al een ISA conferentie.
- 2) Maar dan niet alleen voor auto's en andere gemotoriseerden, maar ook voor de “ondersteunde” snelle fiets (bestaat al, menen wij te weten – goinGDutch en BAM Infra)
- 3) Sensor, camera en andere technologie om de dode hoek problematiek op te lossen (en dan ook maar direct het achteruit manoeuvreren van vrachtverkeer in verblijfsgebieden)

6. In hoeverre verwacht jij dat de veranderende bevolkingssamenstelling invloed heeft op jullie projecten in de komende 5 jaar?

Meer ouderen (incl. “mensen met een beperking”) op straat en als voetganger in het verkeer, meer thuiswonende ouderen, belang van veilig blokje om nabij de voordeur (ook tegen sociaal isolement).

Zie Ouder worden in je eigen buurt (<https://mensenstraat.nl/wp-content/uploads/2013/03/mens2014ouderen-versie2-12dec2014b.pdf>), met het projectvoorstel De oppluskaravaan (<https://mensenstraat.nl/wp->

<content/uploads/2016/06/Oppluskaravaan-concept-22dec2014.pdf>), het jammerlijk gesneuvelde project ontwikkeld door MENSenSTRAAT voor BIZa.

7. Wie zijn jullie belangrijkste samenwerkingspartners rondom verkeersveiligheid?

Wandelnet, Fietsersbond, Milieudefensie, Rover, VeiligheidNL en internationaal IFP en WALK21

Namens MENSenSTRAAT

Janneke Zomervrucht

Peter Jonquiere