

Geachte leden van de Vaste Kamercommissie IenW,

Op 31 mei vindt er een commissiedebat plaats waarin u met de ministers spreekt over de verkeersveiligheid in Nederland. Helaas laten de recente cijfers van het CBS zien dat de situatie niet zo gunstig is als we hadden gehoopt. Met name de stijging van het aantal slachtoffers onder fietsers heeft terecht veel aandacht gekregen. **Echter, het aantal dodelijke slachtoffers onder voetgangers is ook zorgwekkend gestegen met 32,6% volgens het CBS (van 43 naar 57). Namens alle voetgangers in Nederland maken wij ons dan ook ernstig zorgen over deze ontwikkeling.**

Onderkent de minister dat ook de stijging van het aantal geregistreerde dodelijke slachtoffers onder voetgangers zorgwekkend is en dat ook daarvoor een specifieke aanpak dient te komen?

Meeste ongevallen van voetgangers blijven uit beeld

Het aantal geregistreerde slachtoffers stijgt dus al zorgwekkend, maar daarbij moet ook nog worden bedacht dat veel ongevallen met betrekking tot voetgangers niet worden geregistreerd en dus niet zijn meegenomen in de rapportage van het CBS. Dat hangt samen met de gehanteerde definitie van een verkeersdode. Volgens internationale maatstaven wordt een verkeersdode namelijk gedefinieerd als iemand die binnen dertig dagen na een ongeval op de openbare weg, waarbij ten minste een rijdend voertuig betrokken is, overlijdt aan de gevolgen van dat ongeval, mits het geen zelfdoding betreft. Deze definitie heeft als gevolg dat eenzijdige voetgangersongevallen, waarbij dus geen rijdend voertuig betrokken is, buiten beeld blijven. Hierbij moet gedacht worden aan situaties waarin mensen struikelen over stoeptegels, stoepranden of van trappen vallen. Op dit moment worden deze cijfers weliswaar geregistreerd, maar zijn deze niet toegankelijk voor niet-geautoriseerde onderzoekers zoals adviesbureaus, belangenbehartigers en de pers. Het CBS doet er geen verslag van. Al met al is er geen duidelijk beeld van de omvang van dit probleem.

Desalniettemin zijn er enkele pogingen gedaan om met de beschikbare cijfers een inschatting te maken van de omvang van het probleem. In zijn proefschrift stelt Rob Methorst het volgende: "Ook de werkelijke voetgangersveiligheid wijkt fors af van de gangbare indrukken. Zo'n 88% van de voetgangersgewonden loopt letsel op bij valpartijen, terwijl slechts 6% van het totale aantal voetgangersslachtoffers gewond raakt bij verkeersongevallen, oftewel botsingen met rijdende voertuigen." [1] Bovendien heeft VeiligheidNL onderzoek uitgevoerd waaruit blijkt dat er in 2019 naar schatting ten minste 21.200 SEH-bezoeken (120 per 100.000 inwoners) plaatsvonden als gevolg van letsel bij een eenzijdig voetgangersongeval. [2]

Is de minister bereid om te onderzoeken of de definitie van een verkeersongeval kan worden aangepast, zodat eenzijdige voetgangersongelukken ook meegerekend worden?

Is de minister bereid om de landelijke CBS-rapportage over verkeersslachtoffers uit te breiden met de rapportage omtrent voetgangersslachtoffers, zodat een compleet beeld verkregen kan worden en passende maatregelen kunnen worden genomen om het aantal slachtoffers onder voetgangers te verminderen?



Veiligheidsgevoel

Naast het risico van verkeersslachtoffer te worden, ervaren sommige voetgangers ook een gevoel van sociale onveiligheid. Dit wordt vaak veroorzaakt door de inrichting van de fysieke ruimte. Zo zijn er nog steeds veel plekken in de openbare ruimte zoals OV-stations en tunnels waar het niet prettig vertoeven is, met name voor kwetsbare groepen zoals ouderen, mensen met een beperking en vrouwen. Dit komt doordat veel ontwerpen nog zijn ontwikkeld vanuit het eenzijdige perspectief van verkeerskundigen. Als gevolg van dit onveiligheidsgevoel blijven mensen afhankelijk van de auto of, in sommige gevallen, vermijden ze zelfs het buitenshuis komen.

Gelukkig zijn er ook positieve ontwikkelingen, zoals de toename van 30 km/uur zones en de herwaardering voor het woonerf, wat wij toejuichen. Echter is het verlagen van de snelheid alleen niet voldoende. Er moeten ook maatregelen worden genomen om daadwerkelijk een vermindering van de snelheid te bewerkstelligen. Anders blijven we gevangen in een situatie waarin voetgangers defensief moeten lopen, dit brengt ons ook bij een fundamentele vraagstuk.

Kan de minister zich inzetten voor maatregelen die niet alleen gericht zijn op het verlagen van de snelheid, maar ook daadwerkelijk een vermindering van de snelheid bewerkstelligen, om zo een situatie te creëren waarin voetgangers zich veiliger voelen?

Fundamenteel probleem

Een groot deel van de verkeersslachtoffers heeft te maken met het feit dat de openbare ruimte onvoldoende is ingericht voor voetgangers en fietsers. Om het aantal dodelijke ongevallen echt te kunnen verminderen, is het essentieel om vanuit een STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, MaaS, Prive-auto) te denken. Daarbij staat veel meer de mens centraal en niet het voertuig. Daarnaast kan er veel meer gedaan worden om de nabijheid van voorzieningen te verbeteren, bijvoorbeeld door het streven naar een '15 minuten stad'. Onlangs heeft Wandelnet samen met de Fietsersbond en Rebel een whitepaper geschreven over dit concept [3]. Door op deze manier naar de inrichting van de openbare ruimte te kijken, stimuleren we mensen om meer te lopen, fietsen en gebruik te maken van het openbaar vervoer. Deze vormen van mobiliteit zijn veiliger. Bovendien biedt dit voordelen doordat er meer ruimte vrijkomt voor mensen die daadwerkelijk een auto nodig hebben om op hun bestemming te komen.

Wij pleiten voor een hogere ambitie dan alleen het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. De buitenruimte moet zo worden ingericht dat het er veilig en aangenaam vertoeven is, zodat kinderen onbezorgd zelfstandig naar school kunnen gaan of buiten kunnen spelen, ouderen onbezorgd naar voor hen essentiële bestemmingen (dokter, fysiotherapeut, apotheek, supermarkt) en iedereen ontspannen een ommetje kan maken. We willen van de openbare ruimte meer maken dan slechts een plek van stenen en asfalt; het moet een ruimte zijn waar mensen centraal staan.

Is de minister het ermee eens dat er een fundamentele verandering nodig is in hoe wij onze openbare ruimte inrichten om daadwerkelijk het aantal verkeersslachtoffers te verminderen?



Wij zullen aanwezig zijn bij het commissiedebat, wij gaan dan graag met u in gesprek. Mocht u van tevoren nog vragen hebben, neem dan vooral contact met ons op. Ook na het debat blijven we graag met u in contact.

Mede namens, Peter Jonquiere (MENSEnSTRAAT), Patty Muller (Voetgangersvereniging Nederland) en Boudewijn Leeuwenburgh (Voetgangersbeweging Nederland),

Ankie van Dijk
Wandelnet
avandijk@wandelnet.nl

[1] <https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid:18d0a6d1-dbf6-4baa-8197-855ea42a85fe/datastream/OBJ/download>

[2] <https://www.veiligheid.nl/kennisaanbod/cijferrapportage/ongevallen-met-voetgangers-2019>

[3] <https://www.wandelnet.nl/nieuwsbericht/2023/04/25/De-15-minutenstad-verder-in-praktijk-brengen>