

Verslag SWOV-VeiligheidNL Kenniscaf  13 april 2017

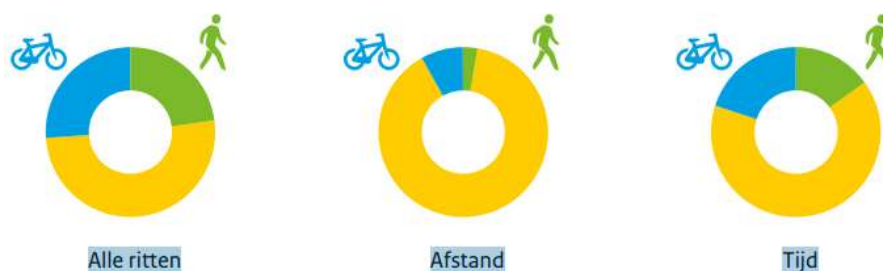
Laat de voetganger niet vallen – prioriteit voor preventie.

Introductie door Peter van der Knaap – Directeur SWOV

- Dit kenniscaf  is georganiseerd door SWOV en VeiligheidNL samen.
- Het is belangrijk om eens stil te staan bij de voetganger: de omvang van de problematiek en wat je er o.a. met preventie aan kan doen.
- De onveiligheid van de voetganger lijkt alleen te tellen als je tegen iemand aan rijdt, maar als je het maatschappelijk bekijkt maakt het weinig uit of iemand schrikt, valt en gewond raakt of dat iemand gewond raakt doordat hij aangereeden wordt.
- Normaal zit kenniscaf  vol, nu een wat kleinere opkomst. Waardoor?
 - Het onderwerp: dat zou toch jammer zijn
 - Ligt niet aan de promotie: die is gedaan door SWOV, VeiligheidNL, MenS en CROW
 - Witte donderdag een rol? Er waren ook erg weinig files...
 - Geeft niet om twee redenen: de beperkte opkomst staat een goede discussie niet in de weg en er wordt een verslag van gemaakt; klein gezelschap betekent dat het ook persoonlijk kan. Daarom kennismakingsrondje.
 - Aanwezig: Jan van Genderen, Willem Vermeulen, Janneke Zomervrucht, Jan Torenstra, Peter Jonquiere, Derk van der Laan, Annemiek Waterborg, Jaap Verkroost, Casper Dirks, Gert Jan Wijlhuizen, Karin Klein Wolt, Susanne Nijman, Emile Oostenbrink, Peter van der Knaap en Rob Methorst.
- Er zijn vrij veel mensen uit de gemeentelijke hoek. Dat sluit aan bij de cijfers over verkeersonveiligheid: 625 van de verkeersdoden vallen op gemeentelijke wegen; 2/3 van alle verkeersslachtoffers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. Toch: 70% van de gemeenten geeft aan te moeten bezuinigen op aanleg en onderhoud van infrastructuur. Er is daarom reden voor zorg.

Gert Jan Wijlhuizen – Laat de voetganger niet vallen! Prioriteit voor preventie.

- Fietsers zijn eigenlijk voetgangers met een fiets
- Werkt sinds 5 jaar bij de SWOV, vooral op fietsveiligheid. Heeft historie bij TNO: valpreventie bij ouderen. Dat sluit aan bij thema van vandaag.
- Is de voetganger dan niet belangrijk? Is dat de reden dat we met zo weinig zijn? De cijfers laten een ander beeld zien: volgens het CBS en het KiM wordt een-vijfde van aantal ritten te voet en circa 5% van de verplaatsingsafstand te voet afgelegd; 15% van de tijd in verkeer is men voetganger. Het gaat dus om substanti le aandelen.



- De voetganger vervult wat betreft verplaatsingen een aantal functies: van A naar B lopen, voor- en natransport naar andere vervoermiddelen, lopen als onderdeel van werk, verblijven (wachten, spelen) en recreatief lopen: wandelen door bos, heide en ommetjes. Dat recreatief wandelen neemt toe door de vergrijzing. Ook bewust (korte stukjes) lopen om gezond te blijven wordt belangrijker.
- Het KiM presenteerde een verdeling van motieven om te lopen: 32% voor recreatie, 22% voor winkelen, 14% voor onderwijs, 11% voor werk, 10% om sociale en 11% om sociale redenen. Ruim 40% van de verplaatsingen zijn ‘noodzakelijk’.



- Lopen heeft verschillende positieve effecten. het RIVM benadrukt de positieve gezondheidseffecten, zoals het voorkomen van chronische aandoeningen; het CROW biedt in Lopen loont: een overzicht van overige baten, zoals het feit dat voetgangersvoorzieningen goedkoop in aanleg en onderhoud zijn, dat lopen de leefbaarheid in buurten versterkt, niet tot congestie leidt en weinig ruimte neemt, schoon en stil is, positieve effecten heeft op de lokale economie en de toegankelijkheid. Echter, voetgangers zijn ook kwetsbaar, maar de netto gezondheidswinst is groot.
- De voetganger bevindt zich in de openbare ruimte. Helaas blijkt uit onderzoek wel dat degenen die over de openbare ruimte gaan heel weinig belangstelling hebben en weinig beleid maken voor de voetganger.
Er is weinig onderzoek gedaan naar de genomen (veiligheid-) maatregelen voor de voetganger. Maatregelen kunnen slecht worden ondersteund door onderzoek en evidentie. Er is nog een wereld te winnen.
- Tegelijkertijd geven gemeenten wel aan behoefte te hebben aan gegevens.
- We zitten op een splitsing: te weinig belangstelling om beleid te maken en beleid te ontwikkelen, waardoor er weinig onderzoek wordt gedaan en weinig (betrouwbare) data worden verzameld. Vaak is er wel wat belangstelling, maar door gebrek aan gegevens is er dan onmacht om er wat aan te doen. Daar willen we een kentering in aanbrengen. Rob Methorst zal aangeven welke evidentie we wel hebben en waar we behoefte aan hebben.
- Stelling: de voetganger moet beter op de kaart met onderzoek en verkeersveiligheidsbeleid.

Vragen uit de zaal:

- Is verkeersveiligheidsbeleid voor voetganger een gemeentelijke zaak of ook een regionale of nationale zaak? Gert Jan: wat betreft de voetganger is de gemeente de belangrijkste wegbeheerder. Echter onderzoek, research, gegevens zullen op nationaal niveau verzameld moeten worden.
- Waarom zou gegevensverzameling geen gemeentelijke taak zijn? Gert Jan: dat wordt in de praktijk weinig gedaan; een probleem is ook als je het delegeert aan de lokale overheid dat standaardisatie zal ontbreken. Dat wordt het lastig om de voetgangerszaak als fenomeen te presenteren.
- VeiligheidNL merkt dat er lokaal steeds meer vraag is naar ongevallengegevens. VeiligheidNL heeft het ‘Lis’, maar dat biedt geen inzichten voor iedere gemeenten.
- Het gaat niet alleen om de vraag naar gegevens, maar ook om het doen. Gezamenlijk, bijvoorbeeld met de VNG zou daar een vehikel voor gevonden kunnen worden. Er is een

gegevensleemte. Het rijk zegt: het is gedecentraliseerd. De gemeenten zeggen: we willen het wel weten, maar we kunnen er niet voor betalen. Met 1% van het gezamenlijk inkomen heb je overigens wel aardig wat miljoenen daarvoor. Iemand zou het voortouw moeten nemen.

Rob Methorst – Een indicatie van de omvang en ernst van voetgangersongevallen.

- Werkt nu, na jaren bij de Voetgangersvereniging en de Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer, bij de SWOV aan voetgangersveiligheid.
- Doelstelling: Dekkende beschrijving van aantal en ernst van ongevallen die voetgangers overkomen in de openbare ruimte:
 - Botsingen met voertuigen (verkeersongeval)
 - Enkelzijdige ongevallen (valongevallen: uitglijden, struikelen en tegen objecten oplopen)
- Beperking tot de openbare ruimte in verband met beheers- en beleidsverantwoordelijkheid van de overheid, i.c. de gemeente. Die is eigenaar en beheerder van de openbare ruimte, waar de voetganger zich beweegt en deze al dan niet risico's loopt die met het voorzieningenniveau te maken hebben.
- We bieden een indicatie, want precieze cijfers hebben we niet. Met moeite is een overzicht geconstrueerd uit verschillende bronnen tezamen. Voor het eerst is dat gedaan door de Voetgangersvereniging in 1992 en 1997 op basis van toenmalige PORS cijfers; in 2006 en 2010 is daarvan een update gemaakt met de cijfers uit het Letselinformatiesysteem (LIS) van VeiligheidNL (gegevens Spoedeisende Hulp) en de LMR – de Landelijke Medische Registratie (ziekenhuisopnamen). De gegevens zijn gepubliceerd in het kader van het COST 358 Pedestrians' Quality Needs project. Voor deze presentatie een update naar de nu beschikbare gegevens (1998 – 2014).
- Met betrekking tot voetgangersongevallen zijn er verschillende bronnen: de BRON (Basisregistratie Ongevallen in Nederland), de STAR, het LMR en het LIS. De eerste twee bieden slechte dekking van voetgangersongevallen.
- Aan de hand van de politieregistratie kan het aantal gewonden onder voetgangers niet worden bepaald. Dat kan wel op basis van ziekenhuis -en Eerste Hulp postcijfers, zij het alleen voor het landelijk en niet het lokale niveau. Er is een voorzichtige schatting berekend van de *werkelijke* omvang en ernst van de voetgangersproblematiek in vergelijking tot die van fietsers, auto-inzittenden en andere verplaatsers. In de tabel zijn jaargemiddelden voor 2003-2007 weergegeven, om fluctuaties te dempen. De aantallen zijn slechts (grobe) indicaties. De getallen zijn verticaal betrouwbaarder dan horizontaal.
- Per jaar moeten ongeveer gemiddeld 60.000 voetgangers na een ongeval op straat worden behandeld door een dokter. Bij fietsers is dat aantal nog hoger: ongeveer 86.000, terwijl dat 'slechts' 28.000 auto-inzittenden overkomt.
- Aantal voetgangersdoden is de laatste 7 jaar ongeveer stabiel, maar er is wel een verschuiving van doden ten gevolge van botsingen en ten gevolge van vallen (van gemiddeld 45 per jaar naar 78 per jaar).
- Per jaar belanden ongeveer 2x zoveel voetgangers in het ziekenhuis als auto-inzittenden (2010-2014 gemiddeld 8.700 voetganger t.o.v. 3.900 auto-inzittenden).
- De laatste zeven jaar is het aantal voetgangers dat ten gevolge van een ongeval onderweg opgenomen wordt in een ziekenhuis, net als bij fietsers bijna verdubbeld (stijging 85%).
- De sterke stijgingen (85%) bij valongevallen en fietsongevallen zijn maar beperkt terug te vinden in de totaal aantal slachtoffer. De werkelijke aantallen kunnen substantieel hoger zijn. Vermoedelijk spelen verminderde kwaliteit van locatieregistratie en intakeveranderingen een rol ('locatie' lijkt minder vaak te zijn gespecificeerd; in het kader van het nieuwe zorgstelsel is sterk

bevordert dat gewonden zich melden bij de huisarts en niet naar de duurdere SEH post te gaan). Dit wordt nog uitgezocht.

	Dodens		Ziekenhuisgewonden		Licht gewonden		Totaal slachtoffers	
	2003-2007	2010-2014	2003-2007	2010-2014	2003-2007	2010-2014	2003-2007	2010-2014
Voetgangers	150	142	5.200	8.700	49.700	51.200	55.000	60.000
wv val	45	78	3.900	7.100	45.900	48.300	50.000	55.500
wv verkeer	74	64	1.300	1.600	3.800	2.800	5.000	4.500
Fietsers	220	186	7.600	13.700	60.200	72.300	68.000	86.200
Auto gebruikers	386	218	3.900	3.800	26.000	24.000	30.300	28.000
Andere modaliteiten	207	150	4.300	4.900	22.500	21.000	27.000	26.000
Totaal	963	696	21.000	31.100	158.400	168.400	180.000	200.200
Bron:	CBS	LMR	LMR	LMR	LIS - LMR	LIS - LMR	LIS - corr	LIS - corr

Boodschap:

- Verborgene kanten van voetgangersveiligheid moeten zichtbaar gemaakt worden. Door de definitie van een verkeersongeval blijven valongevallen van voetgangers buiten beeld, terwijl bij zulke ongevallen circa 4 x zoveel voetgangers na een valongeval moeten worden behandeld in een ziekenhuis als na een botsing met een rijdend voertuig. Nu gemeenten door decentralisatie de hoofdrol hebben wat betreft aanpak van onveiligheid, zouden ook op lokaal niveau cijfers beschikbaar kunnen komen over het hele spectrum.
- De ernst en omvang van onveiligheid van voetgangers, en de ontwikkelingen daarin, zijn zorgwekkend en verdienen hoge prioriteit.

Vragen en opmerkingen uit de zaal:

- Waarom zijn betere cijfers nodig? Rob: omdat de cijfers van de werkelijke omvang en ernst niet bekend zijn, in het algemeen en voor gemeenten in het bijzonder.
- Geven we niet een verkeerd signaal door te spreken van 'licht gewonden'? Dat lijkt op 'zo erg zal het niet zijn', terwijl het nog altijd gaat om letsels waar een dokter bij moet komen en mensen soms erg lang last hebben van de gevolgen, ook als ze daar niet voor hoeven te worden opgenomen in een ziekenhuis. Is het wel goed om het zo te 'down playen'? Moeten we niet voorkomen dat het wordt opgevat als een klein probleem?
- De impact van 'beperkt letsel' kan enorm zijn. Het kan er voor zorgen dat het sociale leven, de maatschappelijke participatie en de bewegingsvrijheid stil komen te liggen.
- 'Vallen' wordt geassocieerd met 'niet zo'n groot probleem'. Als bestuurder had de vragensteller zelf ook de verbazing dat het wél een zwaar probleem is. Hij is er in 20 jaar politiek door niemand mee geconfronteerd. Als je het val-probleem aankaart wordt je zeer ongelovig aangekeken: klopt dat wel, overdrijf je niet geweldig? Op het gemeentelijk niveau zit daar een wezenlijk probleem; het geldt ook voor zorgverzekeraars, die het ook maar iets kleins vinden.

Susanne Nijman – Toedracht en aanleidingen van voetgangersongevallen.

- Werkt al 15 jaar als onderzoeker bij VeiligheidNL, en heeft de laatste jaren veel gedaan in verkeersveiligheid.
- VeiligheidNL beheert het Letselinformatiesysteem 'Lis', dat wordt gevoed door registraties van 14 spoedeisende hulpafdelingen van ziekenhuizen in Nederland. De laatste tijd is er grote vraag naar regionale gegevens.
- Slachtoffers onder voetgangers komen voor in twee groepen ongevallen in het Lis: de verkeersongevallen en privéongevallen. Bij de laatste moet worden geselecteerd op alle ongevallen die op straat (openbare ruimte) hebben plaats gevonden.
- De gegevens in deze presentatie betreffen (in tegenstelling tot de cijfers die Rob toont) niet opgehoogde aantallen. In 2015 zijn er naar schatting 125.000 mensen behandeld in een spoedeisende hulppost voor een verkeersongeval, waarvan 4.200 voetgangers. Daarnaast zijn er, voor zover dat is aangetekend, 25.000 voetgangers behandeld na een val op straat. Rob heeft die aantallen opgehoogd voor onderregistratie, d.w.z. de ongevallen waarbij niet is vastgelegd dat ze op straat zijn gebeurd.
- Uit de gegevens blijkt dat er meer mensen behandeld zijn als voetganger dan als auto-inzittende.

Verkeersdeelname slachtoffer	Aantal	%
Lopen	4.200	3
Fiets	75.900	61
Brommer, snorfiets, fiets met hulpmotor	15.600	12
Motorfiets, scooter	4.200	3
Personenauto	17.400	14
Bestelauto, pick-up	500	0
Vrachtwagen	300	0
Bus, tram	600	0
Onbekend	6.200	5
Totaal	125.000	100

	Aantal	%
Botsing voetganger met voertuig of voetganger	4.000	14
als voetganger botsing met personenauto	2.000	7
als voetganger botsing met fiets	700	3
als voetganger botsing met brom-, snorfiets	400	1
als voetganger botsing met bus, tram	100	1
Val op straat/stoep	24.600	85
Struikelen	8.700	35
Zwikken	3.900	16
Uitglijden	1.900	8
Val van hoogte, val uit, van	1.100	4
Overig/onbekend	100	0
Voetgangers totaal	28.800	100

- Ruim een derde van de valongevallen zijn struikelongevallen
- een belangrijke risicogroepen betreft vrouwen van 55+, ruim de helft van de lokale problematiek. Die groep wordt door vergrijzing steeds groter. De kwetsbaarheid heeft vaak te maken met osteoporose en relatief beperkte spierkracht en balans.
- In ruim de helft van de valongevallen speelt de toestand van straat een rol. Daar komt nog bij dat in één-derde van de geval het weer (gladheid) een rol speelde, eigenlijk ook een infrastructurele zaak. (Gebrekkige) gladheidbestrijding door gemeenten is daarbij een factor.
- Stelling: de gemeente is aan zet. Onder voorwaarde dat gemeenten er de juiste informatie over krijgen, natuurlijk.

Vragen en opmerkingen uit de zaal:

- Het zou goed zijn als de problematiek in geld / kosten-baten wordt uitgedrukt: hoeveel kost het allemaal, en hoeveel daarvan komt uiteindelijk ten laste van de gemeentebudgetten? Aantallen zeggen een bestuurder niet zoveel, kosten wel!
- Aanpak kan leiden tot besparingen in de gezondheidszorg, maar kosten bij de gemeente.
- VeiligheidNL kan de kosten doorrekenen in termen van medische kosten. Een deel daarvan komt ten laste van de WMO. Die kosten zijn direct terug te voeren naar gemeentefinanciën.
- Bij filekosten worden allerlei aannamen gedaan en speelt ook de perceptie een rol. Waarom zou je dat hiervoor niet doen? Dan heb je een zelfde soort discussie.
- De valongeval-kosten kunnen worden gerelateerd aan de gemeentelijke onderhoudskosten. Gemeenten hanteren op dit punt vaak een ambitieniveau: A, B, C of D. Als je kan aantonen dat gemeenten die kiezen voor niveau C meer ongevallen hebben dan gemeenten die kiezen voor niveau A, dan is er aanleiding voor een gerichte discussie.
- Het LMR zou die gegevens per gemeente kunnen bieden, maar die gegevens zijn niet verkrijgbaar.
- Niet alleen onderhoud is een risicopunt, ook al dan niet aanwezigheid van voorzieningen en het ontwerp ervan kan het risiconiveau bepalen. De nieuwe 'voortuin' van de planbureaus aan de Bezuidenhoutseweg bijvoorbeeld zijn slecht ontworpen door voor alle niveaus dezelfde kleur steen te gebruiken, waardoor je gemakkelijk misstapt.
- Gemeenten zeggen: we hebben geen geld. Verzekeraars en gemeenten denken er nu over om de aansprakelijkheid uit te sluiten. Dus: in plaats van verbetering van de infrastructuur wordt de aansprakelijkheid voor letselschade uit de weg geruimd.

Het ongeval is ontstaan door...

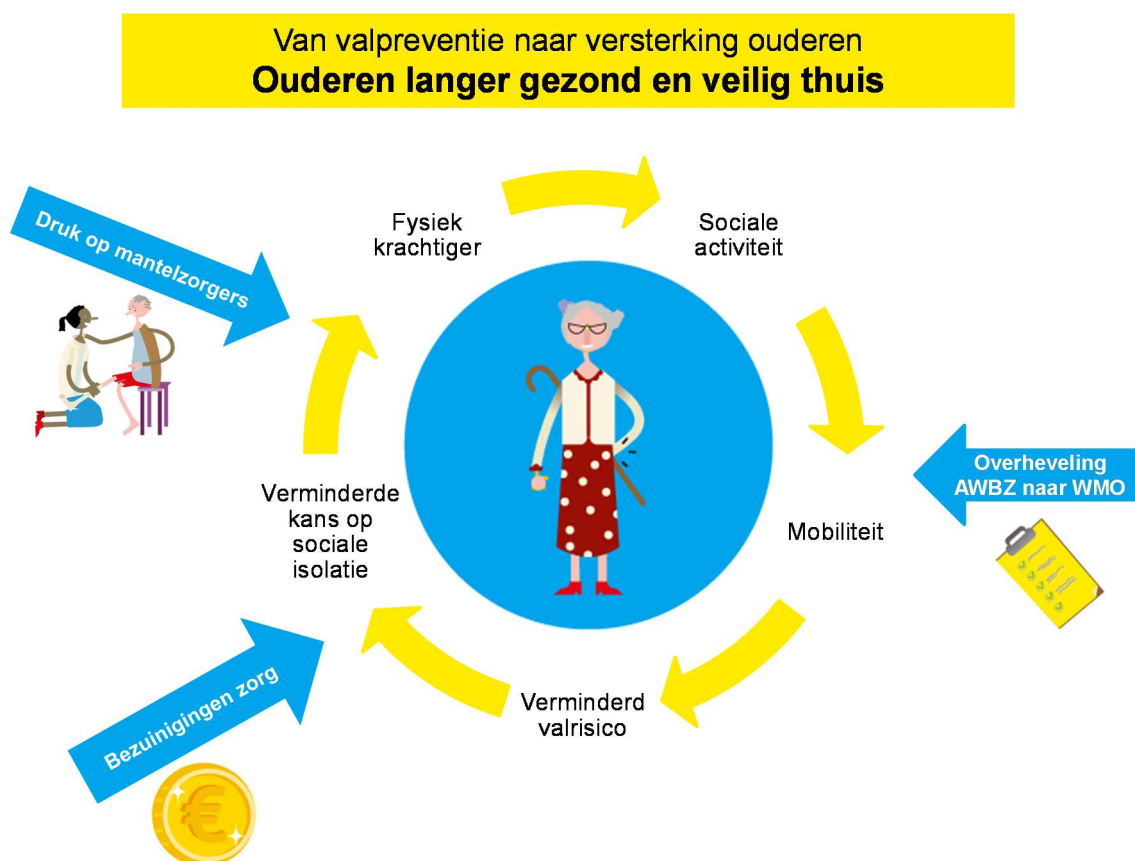
toestand stoep/straat	56,4
weersomstandigheden (gladheid)	32,1
door iets anders wat ik deed (opletten)	27,4
ik deed iets waardoor ik was afgeleid	20
eigen conditie (leeftijd en balans)	18
gedrag van een ander	7,6
verkeerssituatie	4,9

* Voetgangers 55+ uit onderzoek verplaatsingsongevallen 2012, VeiligheidNL

Karin Klein Wolt – Valongevallen bij voetgangers voorkomen – de mogelijkheden van preventie.

- Karin Klein Wolt werkt circa 10 jaar bij VeiligheidNL aan verkeersveiligheid, zowel vanuit onderzoek als vanuit interventies.
- Er zijn veel voetgangersongevallen, en met name senioren zijn daar het slachtoffer van. In veel gevallen geven zij aan dat die ongevallen te wijten zijn aan condities van de stoep en straat. Dat betekent dat het een probleem is van de gemeente.
- Ongevallen hebben zelden maar één oorzaak of aanleiding. Heel vaak heeft het ook met persoonlijke kenmerken te maken: onjuiste balans, lichamelijk niet zo capabel om zich te weren tegen de gevaren. Het is daarom een brug te ver om de gemeente daar volledig voor aansprakelijk te stellen. Je zou moeten proberen de ongevallen te voorkomen, niet door mensen niet meer buiten te laten komen (want in huis gebeuren de meeste ongevallen!), maar door 'beweeginterventies':
 - beweegprogramma's gericht op mobiliteit, spierkracht en balans
 - aanpassingen in huis/woonomgeving
 - medicatiebewaking
 - verbeteren visus
 - vitamine D suppletie.
- Karin toont een U-Tube filmpje <https://www.youtube.com/watch?v=4xwWcd-9BTo>, waaruit blijkt dat, naast valpreventie-training, ook simpele zaken als een juiste afstelling van een rollator belangrijk zijn.

VeiligheidNL heeft een Infographic gemaakt om valpreventie te positioneren:



- Er zijn verschillende insteken mogelijk, met als doel om de cirkel te doorbreken. Zo kan er gewerkt worden aan mobiliteit, verminderd valrisico, verminderde kans op sociale isolatie, fysiek krachtiger worden, sociale activiteiten en mobiliteit, etc.
- De aanpak kan aanzienlijke besparingen opleveren in de zorg en de WMO, en is daarmee ook in het belang van de gemeente.
- Stelling: 80% van de voetgangersongevallen is te voorkomen door valpreventie (inclusief aanpassing van de omgeving).

Vragen en opmerkingen uit de zaal:

- Voor 80% van de ongevallen was op voorhand al een duidelijke risicofactor aanwezig. Die had dus kunnen worden gevangen door valpreventie: aangepaste woning, opletten met medicijnen en alcohol, slecht trottoir,...
- De vraag is wat kosteneffectief is. Als het geven van een cursus effectiever is dan uitgebreid onderhoud plegen aan straten en stoepen, dan ligt hier een grote kans. Waar is de meeste winst te boeken?
- Onderhoudsniveaus zouden vooral per route moeten worden bekeken, waarbij de meest gebruikte paden de hoogste prioriteit zouden moeten krijgen. Het is onbegrijpelijk dat trottoirs om en nabij bejaardencentra (in Den Haag) niet in de picture zijn. Daar zou moeten worden begonnen.
- Als je als oudere de cursus hebt gedaan, zou het ook best eens kunnen zijn dat mensen nog wel vallen, maar dat de ernst van de afloop veel minder is. Het herstelvermogen zal ook toenemen. mensen met een goede conditie genezen sneller en beter dan mensen met een slechte conditie.
- Op sportscholen zou valpreventie een vast onderdeel moeten worden.

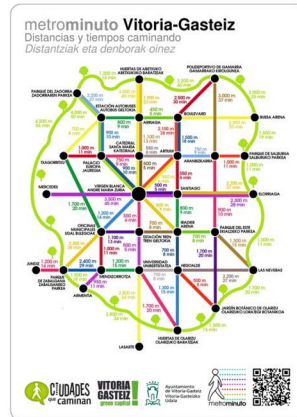
Emile Oostenbrink – Veilig lopen op straat: het kán!

- Emile heeft in enkele jaren bij de Voetgangersvereniging gewerkt en werkt na een tussenpoos bij de Rijkswaterstaat nu al circa 10 jaar bij de CROW, waar hij als projectleider voetgangerszaken entameert.
- De laatste jaren is er meer aandacht voor voetgangerskwesties, o.a. door de publicatie Lopen Loont. Het is nog wel mondjesmaat, maar het staat in ieder geval nu op onze agenda.
- Als je vitaal en vlot ter been bent kan je beter omgaan met slechte trottoirs dan als je dat niet bent. Toch een slecht trottoir blijft een verhoogd risico.
- Met valpreventie alleen ben je er niet. Voor bepaalde groepen is en blijft een niet goed ingerichte omgeving een probleem. De omvang van die groepen neemt door de vergrijzing toe.
- CROW is gestart met een project Walconomics, om de kosten en baten van goede voetgangers in beeld te brengen voor maatschappelijke en gemeentelijke organisaties. Zeker nu de gemeente voor meer zaken verantwoordelijk is geworden spelen schotten tussen budgetten steeds minder een rol.
- Vroeger was het: voetgangers, let op! Nu wordt het steeds meer dat alle weggebruikers alert moeten zijn, ook voor voetgangers. Ook gemeenten moeten zich steeds meer bewust worden van de beperkingen van voetgangers. Geldt natuurlijk voor alle wegbeheerders, maar in het bijzonder voor gemeenten.
- Gemeenten moeten meer oog krijgen voor de belangen en problemen van voetgangers, geduid door de cijfers die Rob toonde. Het is een serieus probleem geworden, groter dan de meeste mensen denken. De verkeersongevallencijfers geven een veel te mager beeld.

- Stelling: veilig lopen op straat – het kan! door preventie, maar ook door maatregelen op straat.

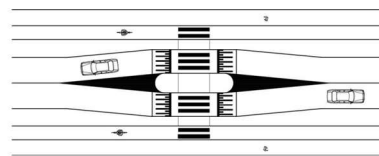
VEILIGE LOOPROUTES

- Functiemenging en hoge dichtheden
- Fijnmazig voetgangersnetwerk
- Korte directe looproutes naar bestemmingen
- Geen barrières
- Oversteekpunten logisch in de looproute



VEILIGE OPENBARE RUIMTE

- Vlakke en stroeve verharding (onderhoud!)
- Geen randen en richels
- Geen obstakels
- Goede verlichting
- Sociale veiligheid
- Voldoende rustpunten
- Gladheidsbestrijding



VEILIG OVERSTEKEN

- Lage snelheid (< 30 km/h)
- Korte oversteeklengte (max 1 rijstrook)
- Goed zicht op elkaar
 - Weggebruikers moeten oversteekplaats zien
 - Weggebruikers moeten voetgangers zien
 - Voetgangers moeten aankomende voertuigen zien
 - Goede verlichting
- Zebrastrepen
- Korte wachttijd (< 30 sec)
- Geregelde oversteekplaatsen conflictvrij



Vragen en opmerkingen vanuit de zaal:

- Regenboogzebra's zijn nu in de mode. Ze zijn er in twee smaken, namelijk als inkleuring van de traditionele zebra en in plaats van de zebrastrepen. In het tweede geval gaat de juridische bescherming van voetgangers verloren. Een probleem van de regenboogzebra's is ook dat de nieuwe nog wel opvallen, maar al vrij snel toch vervagen.
- Vormgevers kiezen vaak voor 'mooi' in plaats van functioneel. Dat komt deels doordat de vormgever geen kennis heeft over de gevolgen. In hun opleiding komt dat niet naar voren. Dat zou bevorderd moeten worden.
- Stelling: een voetgangersveilige inrichting kost een vermogen. Dat is nogal subjectief: het kan ook een vermogen opleveren aan besparingen, maar ook: 100 euro kosten voor voetgangers is te veel, terwijl 10.000 euro voor een parkeerplaats heel verantwoord gevonden wordt. De afweging van veiligheid is vaak losgekoppeld van de financi le afweging.
- Stelling: het VN-verdrag gaat een impuls geven. Zowel bij het ministerie I&M als bij VWS zijn de gevolgen van het VN-verdrag over de rechten van mensen met een handicap actueel. Zij moeten uitvoering geven aan dat verdrag. Daarmee staat de toegankelijkheid in de belangstelling en wordt er ook aandacht gericht op de voetganger. Zoals de werelden die vandaag bij elkaar zijn gebracht in dit Kenniscaf e, levert dit meerwaarde op die als breekijzer nodig is.
- Eind jaren '90 heeft de oud-directeur van de SWOV, Erik Asmussen, cijfers getoond waaruit blijkt dat zo'n 1,5 miljoen Nederlanders  en of meerdere handicaps hebben en behoefte hebben aan een omgeving die daar aan tegemoet komt.
- Uit ongevalgegevens kunnen we niet halen welke handicaps mensen, die bij een ongeval betrokken zijn, hebben. Het zou best eens een belangrijke factor kunnen zijn. [RM: in het Lis-vervolgonderzoek over de verplaatsingsrisico's van ouderen komt dat in beeld]
- Wat betreft ouderen zijn er tal van studies over combinaties van medische problemen, waaronder medicatie. Er is een hele reeks van zaken die van invloed zijn op het valrisico. Detailstudies geven zulk inzicht, maar er is geen inzicht in groter verband.
- Er komen steeds meer 'wielgangers', die juridisch voetganger zijn, zoals segway, rolstoel, skates, elektrische scooters. Voor die categorie is vlakke bestrating en ruime dimensionering van stoepen ook noodzaak voor toegankelijkheid. In hoeverre komt dat in de statistieken?

Conclusies en kansen:

- Het bijeenbrengen van de verschillende werelden van deskundigheid biedt kansen. Tot nu toe zit verkeersveiligheid daar 'nul' in. Voetgangersveiligheid is een hiaat. Het gaat niet om een keuze tussen aanpakken, maar om  n  n.
- De beeldvorming is daarbij een kernfactor. De werkelijke omvang en ernst is bij de meeste spelers in het veld niet bekend. Daar moet meer aandacht voor gevraagd worden. Zonder kennis geen bewustzijn; zonder bewustzijn geen kans op verandering.
- Het gaat niet alleen om agendasetting in de zin van de bewustzijn van de problematiek voor individuele personen, maar vooral ook hoezeer de onveiligheid van voetgangers een collectief probleem is.
- Gebruik van de sociale media kan het bewustwordingsproces versnellen.
- Door aandacht voor de openbare ruimte wordt die ruimte leuker, maar wordt die ook steeds meer gebruikt. Dat is mooier voor iedereen.
- Het gaat niet primair om de openbare ruimte in de binnensteden (zoals nu vaak binnen gemeenten benadrukt wordt), maar om de woon- en leefgebieden, de 30 km/h gebieden en de woonerven. Daar wonen de mensen en worden de voetgangersvoorzieningen het meest gebruikt. Daar zou de aanpak moeten beginnen. en worden geconcentreerd. Bewonerscomit s

en begeleiders moeten op de hoogte worden gesteld van de omvang en ernst van de voetgangersproblemen.

- De overheid zou 1% van het verkeers- en vervoersbudget moeten reserveren en gebruiken voor het verzamelen en toepassen van kennis over lopen en verblijven. De overheid (rijk en gemeenten) moeten worden aangesproken op een behoorlijk hoog kwaliteitsniveau en er moet een vast deel van het budget voor worden opge ist.
- Ouderen moeten meer bewust gemaakt worden van hun eigen rol in de problematiek. Langer zelfstandig wonen brengt ook eigen verantwoordelijkheden met zich mee. Valpreventie kan het voor het eigen levensgeluk een motor zijn.
- VeiligheidNL stelt voor ook sessies   la Kenniscaf  te organiseren voor beleidsambtenaren verkeer en ruimtelijke ordening. Dat kan inhouden dat er een voetgangersmodule wordt ontwikkeld door de partners die in dit Kenniscaf  aanwezig waren. Het kan ook leiden tot het initi ren van voorbeeldprojecten, die tonen welke voordelen er te behalen zijn.
- Er is voor gewone mensen een nieuwe website over gewoon gezond lopen: www.gewoongezondlopen.nl.
- Het CROW slaat de handen ineen met Platform31 om cijfers inzichtelijk te maken, in het bijzonder kosten-baten cijfers.
- De impact van een val op straat is enorm en kan het functioneren van mensen enorm beperken. Auto-ongevallen zijn vaak heel ernstig, maar een val kan ook heel ernstig zijn, veel ernstiger dan de meeste mensen denken. Vragen als ‘wat is het letsel’, ‘wat zijn de vervolgcosten’ verdienen meer aandacht.

Naschrift van Tjeerd Deelstra (Mens en Straat):

1. De openbare ruimte dient niet alleen voor de voetganger om zich te verplaatsen, dus om te bewegen, maar ook om te verblijven. Daarom moeten er zeker voor ouderen meer rustpunten komen, bankjes om uit te rusten, zodat zij er minder tegen op zien om een eindje te lopen. Zonder zo'n rustmogelijkheid wordt het hen al gauw te veel. Ik spreek uit eigen ervaring.
2. Als ontwerpers meer nadenken en zich echt inleven in de behoefte van lopenden en van de verschillende meer kwetsbare soorten gebruikers (naast ouderen, kinderen, gehandicapten, mensen met wagentjes, rolkoffers, enz., enz.), kan bij de inrichting van openbare ruimte zonder meerkosten veel positief effect worden bereikt. Een kwestie van nadenken en beseffen. Het in de bijeenkomst bepleite middel kennisoverdracht, trainingen e.d. kan wellicht helpen, maar het is meer een kwestie van houding en (bedrijfs)cultuur dan kennis en het volgen van normen en richtlijnen uit boekjes. Als je eens meeloopt in een wijk- of buurtschouw met een rolstoelrijder, oudere, groepje kinderen, zal deze ervaring je bijblijven. Ik vind dat belangrijker dan een dure cursus in een lokaal. Het is goedkoop en kan onderdeel zijn van een co-creatietraject (de participerende samenleving!)

Voorschoten, RM / 3-5-17