

Verkeersslachtoffers anders bekeken

Geert Hendriks (presenteert), Janneke Zomervrucht, Kirsten Knol
(Veilig Verkeer Nederland)

Samenvatting

Verkeersonveiligheid wordt doorgaans gemeten in aantallen doden en gewonden. Dat is een praktische maar ook eenzijdige aanpak. Het verkeer veroorzaakt namelijk ook andere slachtoffers; met name onder kwetsbare weggebruikers. Velen kunnen door verkeersdreiging of beperkingen van de infrastructuur niet gaan en staan waar ze willen. We spreken dan van verdrongen mobiliteit. Voor een integraal verkeersveiligheidsbeleid moet ook met deze slachtoffers van het verkeer rekening worden gehouden.

1. Inleiding

Het thema van het Nationaal Verkeersveiligheidscongres 2010 is 'Verkeersslachtoffers: minder is mogelijk!' Die bewering onderschrijft Veilig Verkeer Nederland van harte. Het is deze overtuiging die al vele decennia onze activiteiten beheerst. Verkeersonveiligheid is geen 'natuurramp' waar we geen invloed op hebben.

Mobiliteit is een verworvenheid in onze huidige maatschappij. Helaas kleven er met name aan automobilititeit verschillende negatieve aspecten, zoals verkeersonveiligheid, ruimtebeslag en milieuvervuiling. Het beperken van die nadelen is een belangrijk streven van de overheid. Veilig Verkeer Nederland werkt daar aan mee. Ook wij hebben ons ten doel gesteld het verkeersleed te verminderen. Maar verkeersleed heeft vele verschijningsvormen. Uiteraard gaat het daarbij om het terugdringen van het aantal verkeersdoden en –gewonden. Daarnaast is het voor Veilig Verkeer Nederland van belang dat die afname gepaard gaat met behoud van mobiliteit. Wij vinden het niet acceptabel om iemands veiligheid te verbeteren door zijn mobiliteit of die van anderen in te perken. Andersom geldt eveneens dat het verbeteren van mobiliteit niet ten koste mag gaan van de verkeersveiligheid.

In deze bijdrage zetten wij vraagtekens bij de manier waarop verkeersslachtoffers worden gedefinieerd. En vervolgens wordt dieper ingegaan op een specifiek verkeersveiligheidsprobleem: de verdrongen mobiliteit.

2. Wat is een verkeersslachtoffer?

Een verkeersslachtoffer wordt doorgaans gezien als een persoon die fysiek getroffen is door een verkeersongeval. Verkeersonveiligheid wordt veelal gemeten in aantallen verkeersdoden en –gewonden. Die insteek geeft een beperkt beeld, omdat het daarbij uitsluitend over personen gaat die lichamelijk letsel oplopen bij een aanrijding waarbij minimaal één voertuig betrokken is. Personen die geen lichamelijk letsel oplopen worden dus nooit als verkeersslachtoffer gezien en datzelfde geldt voor personen die letsel oplopen in het verkeer zonder dat er een voertuig betrokken is. Er zijn groepen verkeersslachtoffers die buiten deze definitie vallen, terwijl ze wel degelijk slachtoffer van het verkeer zijn.

Uit de omschrijving van het woord 'slachtoffer', die Van Dale's Groot Woordenboek der Nederlandse Taal geeft, blijkt dat we over een slachtoffer spreken als een persoon (zwaar) getroffen wordt door een bepaalde handeling of gebeurtenis. Dit vertaald naar 'verkeersslachtoffer' houdt in dat we daarover kunnen spreken als iemand zwaar getroffen wordt door een verkeershandeling of een gebeurtenis in het verkeer. Dus ook zonder aanrijding en zonder lichamelijk letsel kan men verkeersslachtoffer zijn. Zo kunnen we dus ook spreken over verkeersslachtoffers in de volgende gevallen:

- Een voetganger die ten val komt, zonder dat deze is aangereden door een voertuig;
- Iemand die luchtwegproblemen ontwikkelt door de uitlaatgassen van het verkeer;
- Iemand van wie een familielid, vriend, collega of klasgenoot in het verkeer gewond is geraakt of is omgekomen;
- Een kind dat niet zelfstandig naar school, sportclub of een vriendje mag omdat de ouders het verkeer te gevaarlijk vinden;

- Gehandicapten en ouderen die voor hun dagelijkse boodschappen afhankelijk zijn van anderen omdat een veilige en bruikbare route naar de buurtsupermarkt ontbreekt.

Het gaat bij verkeersslachtoffers dus niet uitsluitend om lichamelijk letsel. Het gaat vooral om de mate waarin iemand getroffen wordt; dat kan lichamelijk zijn maar dat hoeft niet. Het kan ook gaan om personen van wie de zelfstandige mobiliteit beperkt wordt of die emotioneel getroffen worden door het verlies van een naaste. Veilig Verkeer Nederland vindt het belangrijk dat ook deze gevolgen van het verkeer in beeld zijn als het verkeers(veiligheids)beleid van overheden wordt vastgesteld en uitgevoerd. Verkeersdreiging leidt namelijk tot verminderde mobiliteit van bijvoorbeeld kinderen, ouderen en gehandicapten. Deze verdrongen mobiliteit verdient meer aandacht in het verkeersveiligheidsbeleid.

3. Verdrongen mobiliteit

Veilige, zelfstandige mobiliteit staat hoog in het vaandel van Veilig Verkeer Nederland. Iedereen moet zelf kunnen beslissen wanneer en hoe aan het verkeer wordt deelgenomen. Wie nog niet of niet meer zelfstandig de straat op kan, mag of durft wordt afhankelijk van anderen en zodoende in zijn mobiliteit beperkt. In die situaties praten we over verdrongen mobiliteit.

Er kan globaal een driedeling worden aangebracht in de oorzaken van verdrongen mobiliteit. Het betreft:

- fysieke, infrastructurele barrières (kunnen);
- emotionele / gevoelsmatige barrières (durven);
- autoriteit- / gezagsbarrières (mogen).

Bij fysieke barrières moet worden gedacht aan straten en wegen die onbruikbaar zijn voor bepaalde groepen. Bijvoorbeeld omdat een veilige oversteekplaats over een drukke weg ontbreekt of omdat wegmeubilair de doorgang verspert. Ook als personen geen gebruik durven te maken van de openbare ruimte is dat een serieus probleem, ongeacht de vraag of ze het zouden kunnen. Veel ouderen durven de straat niet op vanwege de drukte van het hedendaagse verkeer of de dreiging van hard rijdende auto's en bromfietzers. Ze zijn bang dat ze een ongeval zullen krijgen. Tot slot zijn er groepen die niet zelfstandig aan het verkeer mogen deelnemen. Daarvan is bijvoorbeeld sprake bij kinderen die niet alleen naar school of vriendjes mogen omdat ouders dat te gevaarlijk vinden.

Met de verdrongen mobiliteit wordt in de statistieken over verkeersonveiligheid en verkeersslachtoffers geen rekening gehouden. Het is zelfs zo dat het beperken van zelfstandige mobiliteit van kwetsbare groepen positief kan uitwerken op het aantal fysiek getroffen verkeersslachtoffers. Immers wie niet aan het verkeer deelneemt loopt ook niet het risico bij een aanrijding betrokken te raken. Dat zou tot de conclusie kunnen leiden dat het voor de verkeersveiligheid gerechtvaardigd is de mobiliteit van mensen te beperken. Of dat we kwetsbare groepen zouden moeten afraden zelfstandig aan het verkeer deel te nemen. Vanuit de visie van Veilig Verkeer Nederland is dat niet de juiste invalshoek. Iedereen moet veilig over straat kunnen, waarbij mobiliteit en veiligheid onderling met elkaar in evenwicht moeten zijn en blijven.

De slachtoffers van deze verdrongen mobiliteit worden in het verkeersbeleid nog onvoldoende meegenomen. Dat kan een gevolg zijn van de beperkte kennis op dit gebied. Er is namelijk nog niet zo heel veel bekend over de omvang en de gevolgen van deze verdrongen mobiliteit. Dát het bestaat en dát het gevolgen heeft staat evenwel vast. Hieronder volgt een aantal voorbeelden van onderzoeken en rapporten over dit onderwerp.

- *Scholenonderzoek Voetgangersvereniging / Veilig Verkeer Nederland (1992 – 2006)*

Uit het scholenonderzoek van Veilig Verkeer Nederland / De Voetgangersvereniging blijkt dat het aantal kinderen dat zelfstandig naar school gaat in 15 jaar tijd fors is afgenomen (zie ta-

bel 1). In 1992 ging nog bijna 60% van de kinderen zelfstandig naar school; in 2006 was dat gedaald naar 40%. Hierin zit een opvallende overeenkomst met het toegenomen aantal kinderen dat langs gevaarlijke wegen naar school gaat. In 1992 gold dat voor 41% van de kinderen en in 2006 voor 58% (zie tabel 2).

Tabel 1: Percentage kinderen dat zelfstandig naar school gaat

Groep:	Jaar:	2006	1997	1992
Groep 1 / 2		4	9	10
Groep 3 / 4		19	41	47
Groep 5 / 6		57	78	83
Groep 7 / 8		83	92	96
Totaal		40	55	59

Tabel 2: Percentage kinderen dat langs gevaarlijke wegen naar school komt

	2006	1997	1992
Kinderen (%) langs gevaarlijke wegen	58	48	41

Tabel 3: Leeftijd waarop kinderen zelfstandig naar hun school kunnen

	2006	1997	1992
Leeftijd zelfstandig naar school	8,6	8,5	8,5

De leeftijd waarop kinderen zelfstandig naar school kunnen ligt onveranderd op ongeveer 8½ jaar (zie tabel 3). Toch worden kinderen steeds vaker door hun ouders naar school gebracht. De verkeersveiligheid rond school heeft invloed op de leeftijd waarop kinderen zelfstandig naar school kunnen. Bij scholen die verkeersveiligheidsproblemen melden ligt die leeftijd op 8,7 jaar; bij scholen zonder verkeersveiligheidsproblemen op 7,4 jaar. Er lijkt een verband te bestaan tussen de subjectieve verkeersonveiligheid en de leeftijd waarop kinderen zelfstandig naar school kunnen lopen of fietsen.



- Reisgedrag kinderen basisschool, Traffic Test (2002)

Traffic Test constateert in haar onderzoek uit 2002, net als VVN in 2006, dat ongeveer 40% van de basisschoolkinderen zelfstandig naar school gaat.

In de periode 1994-2002 is het aantal fietskilometers van basisschoolkinderen afgenomen met 10%. Het aantal voetgangerskilometers daalde zelfs met 20%. Daar tegenover stond een stijging van het aantal autokilometers met 10%. Het lijkt erop dat ouders hun kinderen vaker per auto vervoeren en minder vaak zelfstandig aan het verkeer laten deelnemen. Een belangrijke reden hiervoor is dat ouders de route naar school niet veilig vinden.

- Mobiliteitscijfers CBS (1994 – 2007)

De mobiliteit van alle kinderen van 0 tot 12 jaar, gerekend in het aantal afgelegde kilometers per persoon per dag is in de periode 1994 – 2007 met 1,6% gestegen (van 16,90 naar 17,17 km). Die stijging kwam geheel voor rekening van het toegenomen aantal autokilometers, dat met 2,7% steeg (van 13,24 naar 13,60 km). Het aantal fietskilometers daalde in die periode met 5,4% (van 1,67 naar 1,58 kilometer); het aantal kilometers te voet daalde met 10% (van 0,60 km naar 0,54 km). Ook hieruit blijkt dat kinderen minder lopen en fietsen en meer in de auto zitten. Het CBS maakt geen onderscheid naar zelfstandige of begeleide fiets- en voetgangerskilometers.

- Evaluatie Straatspeeldag, Veilig Verkeer Nederland (2005 – 2009)

De leeftijd waarop kinderen zelfstandig buiten mogen spelen stijgt (zie tabel 4). In 2005 lag die leeftijd gemiddeld op 5,4 jaar. Vier jaar later, in 2009, was die leeftijd gestegen naar 5,8 jaar. Ouders houden hun kinderen, ook bij het buitenspelen, blijkbaar steeds langer in de gaten.

Tabel 4: Leeftijd waarop kinderen zonder toezicht buiten mogen spelen?

	2009	2008	2007	2006	2005
Gemiddelde leeftijd	5,8	5,5	5,7	5,6	5,4

- Onderzoek onder ouderen, Veilig Verkeer Nederland (2006)

Ongeveer een kwart van de 75-plussers die wel eens fietst, voelt zich fietsend in het verkeer niet veilig. Ruim 10% van de ouderen voelt zich te voet op straat niet veilig. De oorzaken voor die onveiligheidsgevoelens hebben voor oudere fietsers te maken met ontbrekende of slecht onderhouden fietsvoorzieningen (oversteekplaatsen, fietspaden en fietsstroken), verkeersdrukte en te hard rijdende auto's en bromfietsen. Oudere voetgangers voelen zich niet veilig door slecht onderhouden trottoirs, ontbrekende oversteekplaatsen en obstakels op de stoep.



- Childstreet 2009, International Institute for the Urban Environment (2009)

Goede en veilige infrastructurele voorzieningen voor voetgangers en fietsers zijn een voorwaarde voor veilige zelfstandige mobiliteit. In het kader van Childstreet 2009 is in Haaglanden onderzoek gedaan naar de aanwezigheid en bruikbaarheid van trottoirs in 30 km-straten en fietspaden langs 50 km-wegen. Ruim 40% van de weglengte in 30 km-straten heeft geen of een te smal trottoir. Van de 50 km-wegen heeft minder dan de helft een vrijliggend fietspad. Eveneens bijna de helft van de 50 km-wegen heeft in het geheel geen fietsvoorziening en 4% heeft fietsstroken. Het ontbreken van bruikbare trottoirs in 30 km-straten en vrijliggende fietspaden langs 50 km-wegen maken het zelfstandig op pad gaan voor kwetsbare groepen onnodig moeilijk.

- *Activity-friendly neighbourhoods for children, TNO, proefschrift van Sanne de Vries, (2009)*

Er is een verband aangetoond tussen de inrichting van wijken en het loop- en fietsgedrag van kinderen (6-12 jaar). Kinderen die in wijken wonen met veel oversteekplaatsen en gegroepeerde parkeerplaatsen of evenwijdig aan de stoep aangelegde parkeerplaatsen gaan 3 tot 5 keer meer te voet of fietsend naar school dan kinderen in andere wijken. Ook de aanwezigheid van fietspaden, trottoirs en rotondes leidt tot meer lopende en fietsende kinderen. De gebouwde omgeving en de verkeersvoorzieningen bepalen dus mede of kinderen (zelfstandig) lopend of fietsend op pad (mogen) gaan.

- *Online onderzoek naar buiten spelen, Qrius (in opdracht van Jantje Beton) (2010)*

Eén op de tien kinderen tussen 6 en 11 jaar kan naar eigen zeggen niet buiten spelen omdat het verkeer te druk en te gevaarlijk is. Een kwart van de kinderen vindt dat minder verkeer in de buurt het buiten spelen leuker kan maken.

4. Conclusie

Niet alle verkeersslachtoffers worden meegeteld in de bestaande verkeersonveiligheidsstatistieken. Er zijn meer slachtoffers van het verkeer.

Uit diverse onderzoeken blijkt dat verkeersonveiligheid leidt tot beperking van de zelfstandige mobiliteit van met name kwetsbare groepen weggebruikers.

Lang niet iedereen kan, mag of durft zelfstandig aan het verkeer deel te nemen als gevolg van verkeersdreiging en/of infrastructurele tekortkomingen. Het is de taak van de overheid om een veilige en leefbare samenleving voor iedereen te bevorderen. Dan is het niet voldoende om op het gebied van verkeersveiligheid alleen in te zetten op een vermindering van het aantal verkeersdoden en verkeersgewonden. Die aantallen zijn per gemeente bovendien zo klein, dat het vrijwel onmogelijk is om op basis daarvan goed integraal verkeersveiligheidsbeleid te maken. Een ruimere definitie van 'verkeersslachtoffers' biedt daarvoor een betere basis. Dat vergt evenwel een andere denkwijze over verkeer, mobiliteit, verkeersslachtoffers en verkeersonveiligheid.

5. Discussie

Stelling 1:

Beperken van zelfstandige mobiliteit van kinderen en ouderen is acceptabel om het aantal verkeersdoden en -gewonden omlaag te brengen.

Stelling 2:

Het is onmogelijk uitsluitend op basis van de objectieve slachtofferaantallen een goed verkeersveiligheidsbeleid te formuleren. Verkeersslachtoffers moeten anders gedefinieerd worden, met speciale aandacht voor groepen die te lijden hebben onder de verdrongen mobiliteit.