



Kennisplatform
Verkeer en Vervoer

Veiligheid voor iedereen:

Aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers levert iets op!

juni 2006

Colofon

Uitgave

Kennisplatform Verkeer en Vervoer
Postbus 1031
3000 BA Rotterdam

Boompjes 200,
3011 XD Rotterdam

KpVV

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer ondersteunt de decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun verkeer- en vervoersbeleid. Het KpVV doet dit door het aanbieden van praktijkgerichte kennis en door het organiseren van ontmoetingen en netwerken.

T 010 282 5000

F 010 282 5023

E info@kpvv.nl

I www.kpvv.nl

Productie

Tekst : KpVV, Korbee & Hovelynck

Eindredactie : KpVV

Vormgeving : KpVV

Druk : TDS printmaildata, Schiedam

Contactpersoon

Wilma Slinger

T 010 282 5039

E wilma.slinger@kpvv.nl

Nabestellen

Secretariaat KpVV

T 010 282 5000

E secretariaat@kpvv.nl

Rotterdam, mei 2006

© KpVV, 2006

Gebruik van informatie uit dit rapport is toegestaan met bronvermelding

Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
2. Wie zijn die kwetsbare verkeersdeelnemers?	7
3. Wat maakt mensen tot kwetsbare verkeersdeelnemers?	13
4. Wat zou je moeten bereiken?	21
5. Wat kunt ú concreet doen?	29



1. Inleiding

Bekijkt u het verkeer vooral door de ogen van de automobilist? Of bent u ook wel eens voetganger, fietser of motorrijder? Deze groepen weggebruikers vallen onder de categorie 'kwetsbare verkeersdeelnemers'. Een grote groep die uw aandacht en betrokkenheid hard nodig heeft. Wij zijn immers allemaal wel eens kwetsbare verkeersdeelnemer.

Er is veel winst te behalen op het gebied van verkeersveiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Bij provincies, gemeenten en waterschappen liggen er kansen om de verkeersveiligheid te vergroten. Met deze brochure wil het Kennisplatform Verkeer en Vervoer de problematiek van kwetsbare verkeersdeelnemers bij u, als decentrale overheid, onder de aandacht brengen.

Deze brochure is niet bedoeld om u als decentrale overheid te zeggen wat u moet doen. Ook geven we niet aan waar u uw geld vandaan kunt halen. Wel geven we u aanknopingspunten die u wellicht binnen uw provincie of gemeente kunt benutten en vindt u praktijkvoorbeelden en ideeën om kwetsbare verkeersdeelnemers in uw gemeente of provincie nog meer te beschermen.

In de eerste twee hoofdstukken besteden we aandacht aan de definitie van kwetsbare verkeersdeelnemers en geven we aan de hand van drie stappen weer wat iemand kwetsbaar maakt. Vervolgens staat beschreven wat je als decentrale overheid zou kunnen bereiken om de verkeersveiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers te vergroten. In het laatste hoofdstuk 'wat kunt u concreet doen?' geven we aan hoe u de problematiek van kwetsbare verkeersdeelnemers binnen de kaders van het huidige landelijke beleid onder de aandacht kunt brengen. De Nota mobiliteit (d.d. september 2005) bijvoorbeeld, waarin de ambitie van de overheid staat verwoord op het gebied van verkeer en vervoer, geeft goede aanknopingspunten voor decentraal beleid. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat zet al stappen in de richting van een actieprogramma.

Wij nodigen u uit om de aanknopingspunten en voorbeelden te benutten om ook in uw provincie, gemeente of waterschap de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers op de agenda te krijgen.

ZONE

30



2. Wie zijn die kwetsbare verkeersdeelnemers?

De verkeersveiligheid in Nederland staat al jaren hoog op de agenda. Een groot aantal wegen is aangepakt, op het gebied van voorlichting en gedragsbeïnvloeding zijn talrijke maatregelen genomen en het aantal verkeersslachtoffers daalde. Door de grote toename van het aantal auto's heeft de automobilist bij het nemen van deze verkeersveiligheids-maatregelen altijd op de voorgrond gestaan. Toch is het zinvol om niet alleen naar de automobilist te kijken maar ook naar kwetsbaardere verkeersdeelnemers. Zo'n 60% van alle verplaatsingen binnen de bebouwde kom wordt gemaakt met niet gemotoriseerd verkeer en openbaar vervoer¹. Van alle verkeersslachtoffers, dit zijn verkeersdoden en ziekenhuisgewonden, was ongeveer 75% een kwetsbare verkeersdeelnemer². Door ontwikkelingen als vergrijzing zal deze groep in de toekomst alleen maar groter worden. De hoogste tijd om actie te ondernemen!

Wat zijn kwetsbare verkeersdeelnemers

Iemand is kwetsbaar als hij of zij een grotere kans heeft dan gemiddeld om per verplaatsing, per kilometer of per uur slachtoffer te worden van een verkeersongeval. Een belangrijke aanvulling hierop is dat kwetsbare verkeersdeelnemers zelf geen bedreiging vormen voor andere verkeersdeelnemers. Voorbeelden zijn voetgangers, fietsers, kinderen, jeugd, ouderen en mensen met een handicap.

Kwetsbare verkeersdeelnemers zijn zelf nauwelijks een gevaar voor anderen.

In een rapportage van AVV¹ wordt hier het volgende over gezegd:

“De mate van kwetsbaarheid wordt *mede* bepaald door de kans die een persoon loopt om gewond of gedood te raken bij een ongeval. Mensen zijn kwetsbaar wanneer zij zelf geen bedreiging vormen voor andere verkeersdeelnemers *en* zij ten opzichte van andere mensen een grotere kans hebben om gewond te raken bij een ongeval dan *gemiddeld*. We maken hier zo een onderscheid tussen *risicogroepen* en *kwetsbare groepen*. Zouden we dat niet doen, dan zijn jonge mannelijke automobilisten een kwetsbare groep, terwijl zij in feite juist grote bedreigers zijn. In zo'n geval spreken we van een risicogroep.”

Iemand is kwetsbaar door:

- Een beperkte externe bescherming
- Een beperkte taakbekwaamheid en/ of een beperkt incasseringsvermogen.

¹ Bron: rapport 'Kwetsbare Verkeersdeelnemers', AVV, 2003

² Bron: AVV-BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland, 2004)

Beperkte externe bescherming

Met externe bescherming wordt bedoeld datgene wat iemand fysiek om zich heen heeft dat dient als bescherming. Een fietser heeft een fiets als 'bescherming' en een voetganger heeft helemaal geen bescherming. De kwetsbaarheid van een bestuurder van een brommobiel, een klein autootje, is in vergelijking tot een voetganger veel kleiner. In de rapportage van AVV is de grens getrokken bij de personenauto en is de bestuurder van een brommobiel dus nog net wel een kwetsbare verkeersdeelnemer. De omvang van deze groep is hieronder uitgesplitst weergegeven. In deze tabel ontbreken de bestuurders van bijzondere voertuigen zoals skates, ministep, rolstoel, brommobiel omdat hiervan geen cijfers beschikbaar zijn.

Groepen met beperkte externe bescherming

Bron: Rapportage AVV,
augustus 2003

Groep	Omvang	Voorbeeld van een willekeurige gemeente met 100.000 inwoners
Voetgangers	Vrijwel de gehele bevolking	100.000 inwoners
Voetgangers die een hulpmiddel nodig hebben bij het lopen	600.000 personen	3.750 inwoners
Fietzers	7,6 miljoen actieve fietsers	47.500 inwoners
Snorfietzers	425.000 actieve snorfietzers	2.670 inwoners

Op z'n tijd zijn we allemaal een kwetsbare verkeersdeelnemer.

Taakbekwaamheid

De taakbekwaamheid betreft de mate waarin iemand in staat is om goed te functioneren in een risicovolle situatie. De 'gemiddelde' mens is hier als uitgangspunt genomen. Een kind van vijf of iemand met een beperkte waarneming zal minder adequaat kunnen reageren op een risicovolle situatie dan de gemiddelde volwassene. Iemand met een beperkt incasseringsvermogen is bijvoorbeeld een ouder iemand met broze botten die daardoor sneller kans op een botbreuk heeft dan een gezonde 18-jarige. De groep 65-plussers bestaat voornamelijk uit mensen met een beperkt incasseringsvermogen. De omvang van deze groep is hieronder uitgesplitst weergegeven.

Groepen met beperkte taakbekwaamheid of beperkt incasseringsvermogen

Bron: Rapportage AVV,
augustus 2003

Groep	Omvang	Voorbeeld van een willekeurige gemeente met 100.000 inwoners
65-plussers	2,5 miljoen.	15.600 inwoners
Kinderen tot 12 jaar	2,5 miljoen	15.600 inwoners
Jongeren tussen 12-15 jaar	560.000	3.500 inwoners
Mensen met een beperkte waarneming	450.000	2.800 inwoners
Mensen met motorische beperkingen	1,5 miljoen	9.400 inwoners

De omvang van de verschillende kwetsbare groepen is constant in beweging. In de eerste plaats wordt de groep 65-plussers door de vergrijzing alleen maar groter. Op dit moment bestaat de groep 65-plussers uit 2,5 miljoen mensen. Over 20 jaar is dit aantal toegenomen tot 4 miljoen. Dit betekent dat er alleen maar meer mensen met een beperkte taakbekwaamheid en een beperkt incasservermogen deel zullen nemen aan het verkeer.



Rond 2040 zijn ouderen de norm in het verkeer.

In onderstaande tabel is te zien dat de gemiddelde leeftijd de afgelopen 50 jaar is toegenomen van 31 naar 39. Mensen worden steeds ouder door de verbetering van medische voorzieningen en de verbetering van de kwaliteit van voedsel.

Toename gemiddelde
leeftijd

Bron: CBS

Jaar	Gemiddelde leeftijd van alle NL-ers
1952	31
1962	31,9
1972	32,7
1982	34,9
1992	36,9
2005	39

Het percentage mensen met een beperkte mobiliteit zal de komende jaren alleen maar stijgen. Op dit moment ligt dat percentage op 14%. Dit is in 2030 gestegen tot 21% in 2030.

Percentage mensen met een beperkte mobiliteit

Bron: R. Methorst, AVV 2005

Jaar	Prognose van het % mensen met beperkte mobiliteit
2005	14,0
2010	14,5
2015	15,8
2020	17,0
2025	19,1
2030	21,0

Als we praten over kwetsbare verkeersdeelnemers en cijfers interpretern, is het belangrijk om twee effecten in het achterhoofd te houden. Op de eerste plaats is er vaak sprake van het zogenoemde vergrootglaseffect: situaties die voor een 'normaal' iemand al gecompliceerd zijn, kunnen voor mensen met minder dan gemiddelde vaardigheden een groot probleem of risico vormen. Het tweede effect dat speelt is het zogenoemde compensatie-effect: wanneer mensen het verkeer te gevaarlijk vinden, gaan ze het uit de weg. Hierdoor kan het voorkomen dat bijvoorbeeld ouderen of mensen met een handicap door een gevoel van onveiligheid de straat niet meer op durven. Dit kan grote gevolgen hebben voor iemands sociale leven en gezondheid.



Ongevalscijfers

In het aantal ongevallen onder kwetsbare verkeersdeelnemers zijn er twee oorzaken aan te wijzen waardoor er sprake is van een vertekening van de cijfers. Op de eerste plaats worden niet alle ongevallen geregistreerd en op de tweede plaats ligt het aan de definitie van een verkeersongeval. In de gangbare definitie moet ten minste één rijdend voertuig betrokken zijn. Voetgangers die door een valpartij op de Eerste Hulp terecht komen worden dan niet meegerekend, terwijl het toch gaat om zo'n 50.000 gevallen per jaar (inclusief eenzijdige ongevallen).

*Aantallen slachtoffers
(doden en ziekenhuisge-
wonden) per jaar naar
vervoerswijze*

Vervoerswijze	Aantal slachtoffers per jaar (1999-2001)	% slachtoffers
Voetganger	1434	7,2
Fiets	7176	35,8
Bromfiets	3157	15,8
Motor	1367	6,8
Anderen (o.a. auto's)	6907	34,5
Totaal	20042	100

Bron: Rapport AVV, augustus 2003

NB. Cijfers betreffen verkeersongevallen waarbij een rijdend voertuig betrokken was. Eenzijdige ongevallen van voetgangers staan hier niet in.



In voorgaande tabel is te zien dat binnen de groep kwetsbare verkeersdeelnemers de meeste slachtoffers vallen onder fietsers. In de afgelopen 20 jaar is dit aantal wel gedaald, maar het gaat nog altijd om ruim 7000 verkeersslachtoffers per jaar. Het aantal slachtoffers per gereden kilometer is het hoogst onder bestuurders van een bromfiets en de ernst van de afloop van een ongeval is het grootst voor motorrijders.

Ondanks dat de 'ouderen' slechts 13,4% van de bevolking uitmaken, laten ongevals-cijfers zien dat er in deze groep relatief veel verkeersslachtoffers vallen.



- Kwetsbare verkeersdeelnemers. Rapportage over de kennisbasis voor een effectief beleid voor een veilige mobiliteit van kwetsbare verkeersdeelnemers. Adviesdienst Verkeer en Vervoer, augustus 2003.
- www.kwetsbareverkeersdeelnemers.nl
- www.swov.nl

3. Wat maakt mensen tot kwetsbare verkeersdeelnemers?

Ongevallen zijn altijd het gevolg van een noodlottige samenloop van omstandigheden. Mensen nemen in de verschillende stappen voorafgaand aan een ongeval beslissingen die doorwerken in de daaropvolgende stappen. Schematisch is dit als volgt weergegeven:

Het ontstaan van een ongeval

Bron: rapport 'Kwetsbare Verkeersdeelnemers', AVV, 2003



Stap 1: de beslissing om ergens heen te gaan

Het begint met de verplaatsingskeuze: Waar ga ik heen, hoe zal ik dat doen, welke route kies ik? Voor iemand met een functiebeperking gelden andere keuzes dan voor een 'gemiddeld' persoon. Iemand in een rolstoel zal een route kiezen waar hij of zij geen trap of andere obstakels tegenkomt. Kinderen en mensen met een mentale afwijking zijn over het algemeen helemaal niet in staat om een route te kiezen.

De beslissing om te verplaatsen heeft consequenties voor de risico's die men loopt.

Ook het motief om ergens heen te gaan is voor een persoon met een beperkte taakbekwaamheid afwijkend van het gemiddelde. Het gaat vooral om noodzakelijke verplaatsingen en niet om een tochtje voor de lol. Even naar vrienden in de buurt is voor iemand die slecht ter been is lastiger dan voor een fit iemand.

Obstakels die van invloed kunnen zijn op de keuze om je te verplaatsen zijn bijvoorbeeld:

- de noodzaak om hulp te vragen bij het verplaatsen, zoals mensen met een handicap;
- het gevoel dat het verkeer gevaarlijk is;
- sociale onveiligheid; veel ouderen en vrouwen verplaatsen zich het liefst niet in het donker of op stille wegen.

Stap 2: latente ongevalsoorzaken

Latente ongevalsoorzaken zijn alle mogelijk gevaarlijke situaties die er al waren voordat de reis begon. Dit zijn bijvoorbeeld infrastructurele oorzaken zoals obstakels op de weg of wegversperringen. Het kunnen ook persoonlijke oorzaken zijn, zoals een slechte nacht waardoor een persoon niet uitgeslapen is en daardoor niet oplet.

Belangrijke latente ongevalsoorzaken zijn te vinden in:

- de locatie en het ontwerp van de weg
- obstakels zoals geparkeerde auto's en vuilnis
- de hoeveelheid verkeer
- kenmerken aan het voertuig
- beperkte fysieke en mentale geschiktheid van de weggebruiker
- beperkte fysieke en mentale geschiktheid van de voertuigbestuurder
- gebrekkige verkeersvaardigheden
- gebrek aan commitment om zich veilig te gedragen
- de complexiteit van de formele en informele gedragsregels

Oorzaken waar u als decentrale overheid invloed op heeft liggen vooral op het gebied van infrastructuur. Wegsituaties die onduidelijk of complex zijn, zijn voor kwetsbare verkeersdeelnemers lastig mee om te gaan. Kinderen bijvoorbeeld kunnen slecht inschatten hoe hard een auto rijdt en of ze dan wel genoeg tijd hebben om over te steken. Ouderen kunnen moeite hebben met het omgaan met verkeer dat van alle



kanten aan komt rijden. Mensen die slecht ter been zijn hebben gewoon meer tijd nodig om een weg over te steken.

Uit verkeersveiligheidsonderzoek is bekend dat de risico's toenemen (Koorstra, et al. 'Naar een duurzaam veilig wegverkeer', SWOV, 1992):

- naarmate er grotere verschillen zijn in snelheid, massa en richting;
- wanneer de vormgeving en de functie van de weg niet overeenkomen met het gebruik ervan;
- wanneer het ontwerp of de uitrusting van een weg en de wegomgeving mensen op het verkeerde been zet en verkeersdeelnemers zich daardoor onzeker gaan gedragen.



Voorbeeld

bron: www.sb-belang.nl

Veilige inrichting oversteekplaatsen voor blinden en slechtzienden

Om oversteekvoorzieningen ook geschikt te maken voor blinden en slechtzienden zijn de volgende aandachtspunten van belang:

- vlakke en slipvrije trottoirs
- parkeerverbod naast oversteekplaatsen
- oversteken in een rechte lijn
- goed onderhoud trottoirs
- geen obstakels in de looproute

Bij het ontwerpen van een weg wordt meestal alleen rekening gehouden met zaken als afmetingen, rijsnelheid en rijeigenschappen. Meestal wordt niet gekeken of de kwetsbare groepen in staat zijn om op een goede manier gebruik te maken van de weg. Afhankelijk van iemands taakbekwaamheid kan een verkeersdeelnemer al dan niet uit de voeten met de weg. Wat voor een gemiddelde weggebruiker een klein probleem is, waar men gemakkelijk adequaat op kan reageren, is voor iemand met beperkte taakvaardigheid een groter probleem. Dit is het eerder genoemde vergrootglaseffect.

Veel voorkomende beperkingen in het ontwerp van de infrastructuur, zijn:

- te krappe maatvoering
- onnodig complex
- verwarrende markering en bebording
- onzorgvuldig kleurgebruik wat voor kleurenblinden voor verwarring kan zorgen
- onlogische oversteeklocatie
- onnodig grote oversteeklengte
- oncomfortabel plaveisel
- een gebrek aan rustpunten
- gebrekkige oriëntatiemogelijkheden
- afscherming van het zicht door geparkeerde auto's
- ongelukkig geplaatste of ontbrekende fietsenstallingen/ rekken
- ongunstige verkeerslichtregeling

Het verkeer- en vervoersysteem is niet geschikt voor kwetsbare verkeersdeelnemers.



Daarnaast is bekend dat de slechte staat van infrastructuur een belangrijke factor is bij het ontstaan van verkeersongevallen. Het blijkt dat vooral de technische staat van voetgangers- en fietsvoorzieningen nog wel eens te wensen overlaat waardoor valpartijen sneller plaatsvinden. De technische staat van de infrastructuur dreigt af te nemen omdat de budgetten van de lokale overheden voor onderhoud niet gelijk op gaan met het steeds groter groeiende gebied.

Voorbeeld

bron: Utrechts Nieuwsblad, 21
juni 2005

Fietsroutes naar school iets veiliger

De gemeente Nieuwegein gaat de komende tijd een aantal onveilige plekken op fietsroutes naar scholen voor voortgezet onderwijs aanpakken. Op basis van een onderzoekje onder scholen zijn 13 onveilige plekken in kaart gebracht.

Maatregelen die de gemeente de komende tijd neemt, zijn:

- het snoeien van struiken
- versneld aanleggen van een extra fietsoversteek
- plaatsen van een verkeersbord dat automobilisten attendeert op kruisende fietsers
- langer groen licht voor fietsers bij een kruising.

Naast de technische maatregelen is ook gestart met het project Safety First. Dit heeft als doel fietsende jongeren tussen 12 en 15 jaar bewust te maken van de gevaren in het verkeer, in de hoop dat de jongeren niet meer door rood rijden en niet met zijn drieën naast elkaar fietsen.

De leerplicht legt een verplichting op de overheid om er voor zorg te dragen dat kinderen ongedeerd op school kunnen komen.



Stap 3: Gevaarvermijdend handelen

Kenmerkend voor de meeste kwetsbare groepen is dat ze sterker 'gevaarvermijdend' handelen dan snel verkeer. Ze weten over het algemeen dat ze gevaar lopen. Een ander kenmerk is dat kwetsbare groepen zich zelden buiten de bebouwde kom begeven en hun mobiliteit vaak zelfs uitsluitend tot verblijfsgebieden beperken.



De bebouwde kom is bij uitstek het domein van kwetsbare groepen.

Kinderen beslissen nog niet echt, ze doen maar wat en kiezen niet rationeel en wel-overwogen. Kinderen, jongeren, gehandicapten en ouderen hebben, ten opzichte van anderen, een beperkte verwerkingssnelheid. Zij hebben meer tijd nodig om een goede beslissing te nemen.

Kwetsbare groepen vormen voor minder kwetsbare deelnemers nauwelijks een bedreiging. Het gevolg hiervan is dat automobilisten minder aandacht hebben voor de kwetsbare groepen en ze gemakkelijker over het hoofd zien. Wanneer kwetsbare groepen wel als zodanig herkend worden, betekent dit nog niet dat men zich er ook naar gedraagt door de snelheid aan te passen of ruimte te geven.

Voorbeeld

bron: De Gelderlander, 21 juni
2005

Maximaal 30 kilometer rond basisscholen Nijmegen

In de directe omgeving van alle basisscholen in Nijmegen moet rond aanvang en uitgaan van de lessen een snelheidsbeperking gaan gelden van 30 kilometer per uur. Dat vindt een politieke partij in Nijmegen. Op basis van een enquête onder alle basisscholen is geconcludeerd dat twee van drie basisscholen onveilig tot zeer onveilig zijn. Bij 82% van de scholen is er sprake van druk autoverkeer rondom de schoolgebouwen. Toch ziet de politieke partij het omlaag brengen van de snelheid slechts als een deel van de oplossing. Ze pleit voor het duidelijker markeren van fietspaden, het beter beveiligen van fietspaden met goede oversteekplaatsen en daar waar mogelijk het aanleggen van drempels. Ook wil de politieke partij graag stopverboden in straten waar scholen liggen en parkeerplaatsen voor ouders die hun kind met de auto naar school brengen.

Voorbeeld

bron: De Gelderlander, 21 juni
2005

De Weier: op woensdag een kwartier langer les in verband met veiligheid

Op één openbare basisschool in Zwolle is besloten de leerlingen op woensdag een kwartier langer les te geven. Daarmee wordt voorkomen dat de scholieren van scholen in de omgeving allemaal tegelijk vrij krijgen waardoor er verkeersdrukte door halen en brengen ontstaat.

Het lot van het gewone is dat men er geen aandacht voor heeft.





- Federatie slechtzienden- en blindenbelang, www.sb-belang.nl
- Alles over ouderen in het verkeer. Website van het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe, www.gawijsopweg.nl
- Verkeersveiligheid gericht op jongeren, www.teamalert.nl

4. Wat zou je moeten bereiken?

Er zijn veel factoren te noemen die de problemen voor kwetsbare verkeersdeelnemers veroorzaken. Er is niet één simpele, haalbare en betaalbare maatregel om de problemen op te lossen. Wel zijn er veel aanknopingspunten om te komen tot een actieprogramma voor de aanpak van verkeersveiligheidsproblemen van kwetsbare verkeersdeelnemers. Deze aanknopingspunten zijn te verdelen in drie categorieën:

- het verbeteren van de mens;
- het verbeteren van de sociale omgeving;
- het verbeteren van de ruimtelijke omgeving.

Verbeterbare menselijke kwaliteiten

Uitgangspunt is dat het verkeerssysteem geschikt moet zijn voor gebruik door alle mensen. De mens is de maat, ongeacht zijn verschijningsvorm en vaardigheden. Eén van de kenmerken van kwetsbare verkeersdeelnemers is de beperkte taakbekwaamheid. Niet elke verkeersdeelnemer is even goed 'getraind'. Kinderen moeten het nog leren en ouderen hebben door hun leeftijd niet meer de vaardigheden van een fitte volwassene. Het *verbeteren* van iemands taakbekwaamheid is dan ook binnen bepaalde grenzen mogelijk. Bijvoorbeeld het verbeteren van iemands fysieke en mentale gesteldheid, van iemands voertuigvaardigheden en het trainen van iemands concentratie.

Decentrale en met name lokale overheden kunnen hier, samen met organisaties die de verkeersveiligheid willen bevorderen, een rol in spelen door initiatieven te stimuleren of ondersteunen.



Voorbeeld

bron: www.rovzuidholland.nl

Senioren op de fiets - Blijf toch fietsen!

Achtergrond

“In beweging blijven” en “onafhankelijkheid behouden” zijn de twee voornaamste redenen waarom senioren willen blijven fietsen. Maar seniore fietsers, met name boven de leeftijd van zeventig jaar, zijn bovengemiddeld vaak (en dan ook direct ernstig) slachtoffer in het verkeer. Zo overleden er dit jaar alleen in Den Haag al twee seniore fietsers aan de gevolgen van een botsing met een opslaand autoportier.

Doelstelling

Na de cursusdag Blijf toch fietsen! onderkennen de deelnemers de eigen leeftijdsgebonden beperkingen, weten hoe hiermee in het verkeer rekening te houden, en kunnen het geleerde behalve zelf in praktijk brengen ook aan andere leeftijdsgenoten overdragen.

Inhoud van de cursus

Fietskeuring, ogen-, oren en reactietest, testen van de motoriek, technisch fietsadvies op basis van de testresultaten (lage instap, monteren van spiegels, etc.), dialering zelfredzaamheid in het verkeer (keuze veilige route, zelfverzekerd gedrag, duidelijke signalen, etc.), gezamenlijke lunch, oefeningen op de fiets, gezamenlijke fietstocht met bezoek aan fietshandelaar.

Voorbeeld

bron: www.verkeerskunde.nl

Verkeersles voor zwakbegaafden

Zélf de straat op. Lopend, maar vooral ook fietsend. Voor jonge verstandelijk gehandicapten spreekt dat nog allerm minst vanzelf.

De Venlose onderwijsinstelling ‘Vijverhof’ (voor laagbegaafde jongeren tot 20 jaar) ontwikkelt verkeersonderricht voor deze categorie jongeren, met als doel meer zelfstandigheid, emancipatie en integratie voor de leerlingen.

De Venlose lessen zijn sterk praktijkgericht. Ze starten met fietsonderricht op het schoolplein, waarbij sommige ingrediënten overeen komen met die van het ‘gewone’ basisonderwijs. Voorbeeld is het gebruik van de ANWB-kist met allereerste attributen (plankjes, kegels) waarmee leerlingen in een veilige omgeving bijzondere manoeuvres



.....

kunnen beproeven. 'Er hebben zich gelukkig geen ongevallen voorgedaan. Oud-leerlingen blijken zelfstandiger en fietsen voor het merendeel nu zelf naar hun stageplek of sociale werkplaats', aldus docent en initiatiefnemer Henk Daniëls. 'We hebben nu zelfs een leerling die geheel zelfstandig vijf kilometer heen en terug naar zijn stageplek rijdt', voegt hij er trots aan toe.



Sociale en maatschappelijke omgeving

De mensen in de verkeersomgeving zijn van invloed op het functioneren van de kwetsbare verkeersdeelnemer. Hierbij gaat het vaak om bestuurders van gemotoriseerd verkeer. De mate waarin deze groep zich bewust is van de beperkingen van kwetsbare verkeersdeelnemers en bereid is het eigen gedrag daaraan aan te passen is van groot belang voor de kwetsbare groepen. Gebleken is dat met name begrip en mededogen wordt verwacht. Bestuurders van gemotoriseerd verkeer kunnen dit laten zien door hun snelheid aan te passen, beperkingen te accepteren, vrije doorgang te verlenen aan slechtzienenden of mensen die slecht ter been zijn en bewust te zijn van iemands kwetsbaarheid.

De mate van beschaving kan men afmeten aan de manier waarop men omgaat met mensen die minder goed bedeeld zijn.

.....

Voorbeeld

bron: *deStentor*, 17 juni 2005

Experiment met verkeer Aa-landen

Een politieke partij in Zwolle heeft het heft in eigen hand genomen om de verkeersveiligheid bij een winkelcentrum te verbeteren. Tot grote woede van omwonenden die al jaren klagen over de verkeerschaos, is er recentelijk een vrouw verongelukt.

Met behulp van winkelend publiek wil de politieke partij aantonen dat de verkeerssituatie met simpele maatregelen veiliger kan worden.

Bezoekers van het winkelcentrum is gevraagd op vrijwillige basis aan de proef mee te werken. Nu is de situatie zo dat automobilisten die het parkeerterrein verlaten zowel linksaf, als rechtsaf en rechtdoor kunnen. Hierdoor ontstaan onoverzichtelijke situaties waarbij je als voetganger moet letten op verkeer dat uit alle richtingen komt. Daarom is tijdens deze proef aan alle automobilisten gevraagd alleen nog maar rechtsaf te slaan bij het verlaten van het parkeerterrein en vervolgens via een nabijgelegen rotonde hun richting kiezen. Hiermee wordt een onveilige oversteek voorkomen en is de verkeersafwikkeling ook beter.

Vervoerssysteem

Aan de kwaliteiten en de uitrusting van een vervoermiddel kunnen, met het oog op de kwetsbare verkeersdeelnemer, een hoop eisen worden gesteld. Over het algemeen voldoen vervoermiddelen zoals de fiets, motor en auto bij aanschaf aan gestelde eisen en vervolgens is het zaak dat dit ook zo blijft. Dit is de verantwoordelijkheid van de eigenaar, al dan niet gestimuleerd door middel van periodieke keuringen of het bekeuren van gebreken.

Op basis van de in 2003 uitgebreide *wet gelijke behandeling op grond van een handicap of chronische ziekten* gaat er voor het openbaar vervoer de komende tijd een hoop veranderen. Busmaatschappijen zijn niet alleen verplicht bussen te voorzien van een lage instap, de wegbeheerders moeten ook de bushaltes zelf en de route er naar toe aanpakken. Met name de route wordt nogal eens vergeten.



De maatschappij moet zo ingericht zijn dat iedereen er in kan functioneren.

Voorbeeld

bron: <http://home.wana-doo.nl/rijnstreekhopper/openbaar%20vervoer.htm>

Openbaar Vervoer toegankelijk maken voor gehandicapten

De provincie Zuid Holland denkt al langer na over integratie van mensen met een functiebeperking (gehandicapten) in het openbaar vervoer. Mede door de doorgevoerde bezuinigingen en een teruglopend aanbod van reizigers in landelijke gebieden, heeft Zuid-Holland collectief vraag-afhankelijk vervoer ontwikkeld (CVV). In het kort komt het er op neer dat onrendabele buslijnen en zogenaamd WVG-vervoer gecombineerd worden uitgevoerd. Bij de aanbesteding van personenvervoer over water in de Drechtsteden is indertijd als eis opgenomen dat de schepen en aanlegsteigers toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers. Ook bij de ontwikkeling van het lightrailproject in de Bollenstreek en Midden-Holland, de RijnGouweLijn, is dit uitgangspunt neergelegd. Bij alle komende aanbestedingen gaat de provincie van de busmaatschappij lage vloerbussen eisen. De wegbeheerders hebben als taak de haltevoorzieningen aan te passen.

Ruimtelijke omgeving

De openbare ruimte moet aan bepaalde kwaliteitseisen voldoen om een veilige mobiliteit voor kwetsbare verkeersdeelnemers te waarborgen. Waar het gaat om een veilige mobiliteit van en voor kwetsbare verkeersdeelnemers ligt de nadruk op de functionaliteit van de weg. De principes van Duurzaam Veilig zijn richtinggevend voor de functionaliteit. Die principes zijn:

- voorkom onbedoeld gebruik van de infrastructuur;
- voorkom ontmoetingen met grote verschillen in snelheid, richting en massa;
- voorkom onzeker gedrag van verkeersdeelnemers.

In de ruimtelijke omgeving kunnen de decentrale overheden een grote rol spelen als het gaat om het aanpassen van complexe verkeerssituaties. Op soms tamelijk eenvoudige wijze kunnen zaken worden opgelost die voor een kwetsbare verkeersdeelnemer een groot obstakel vormen.



Voorbeeld

Bron: SWOV-schrift, mei 2002

Infrastructuur met oog voor oudere verkeersdeelnemers

Als gevolg van de vergrijzing zal het aandeel ouderen onder de verkeersdeelnemers stijgen. Vooral het aandeel oudere automobilisten zal toenemen. Infrastructurale maatregelen die rekening houden met de functiebeperkingen van ouderen, kunnen bijdragen aan de vermindering van het aantal ongevallen. Met functiebeperkingen wordt bijvoorbeeld bedoeld de achteruitgang van de visuele vermogens, meer moeite de aandacht te verdelen en een vertraagde perceptie- en reactietijd. Voorbeelden van maatregelen die tegemoet komen aan deze beperkingen, zijn:

- verkeers- en straatnaamborden die van grotere afstand leesbaar zijn
- vroegtijdige aankondiging als er sprake is van een wijziging in rijstrookindeling
- lange invoegstroken
- kruisen van straten in een rechte hoek
- pijlmarkeringen die de beoogde rijrichting aangeven
- middenbermen die gefaseerd oversteken mogelijk maken
- goede verlichting
- goed onderhouden, contrastrijke markering.

De ruimtelijke omgeving bestaat uit drie onderdelen; de fysieke omgeving (de plek), het netwerk (de route) en de ruimtelijke structuur. Op alle drie deze onderdelen zijn minimale eisen te bedenken om de infrastructuur zo aan te passen dat deze geschikt is voor kwetsbare groepen. Daarbij moet wel opgemerkt worden dat de kennis met betrekking tot de taakbekwaamheid van weggebruikers en de eisen die op grond daarvan zouden moeten worden gesteld, nog te wensen overlaat. Toch is er een aantal belangrijke lessen te trekken uit de verschillende studies.

Ten aanzien van de fysieke omgeving is het vooral belangrijk dat de verkeerssituatie zo eenvoudig mogelijk is. Vermijd verwarrende markering en bebording en experimentele maatregelen als punaises. Door gebruik te maken van bekende en bestaande principes en bekende verkeersmaatregelen kan de verkeersdeelnemer gebruik maken van ervaringskennis en automatismen. Dit voorkomt fouten en levert tijdsparing op.

Als we kijken naar het verbeteren van routes dan zijn de eisen die daaraan gesteld worden vrij universeel. Zowel voetgangers- als fietsnetwerken zijn verbindend, functioneel, herkenbaar en gemakkelijk te volgen, veilig, comfortabel en attractief. Het lijkt vanzelfsprekend dat een route verbindend is. Toch blijkt dit in de praktijk niet altijd het geval te zijn. Wanneer iemand met bijvoorbeeld een rollator gebruik maakt van het voetgangersnetwerk, blijken er toch onderweg een hoop obstakels te zijn. Ten aanzien van de functionaliteit van een route gaat het er vooral om dat de route kort, zo eenvoudig mogelijk en vrij van hinder is.

Hoe kleiner een verzorgingsgebied, hoe kleiner de problematiek van kwetsbare verkeersdeelnemers.



Over de relatie tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit is de laatste jaren vrij veel kennis opgebouwd. Gebleken is dat nieuwe steden als Lelystad, Almere en Houten beter scoren op het gebied van verkeersveiligheid. Kenmerkend voor deze steden is onder andere:

- het scheiden van de verschillende verkeersstromen
- het concentreren van voorzieningen als winkels en scholen ('compacte stad')
- het vermijden van complexe situaties
- het gebruik maken van verblijfsgebieden.

Dit zijn slechts een paar voorbeelden waar u als decentrale overheid rekening mee kunt houden bij het ontwikkelen of aanpassen van de ruimtelijke structuur.



Voorbeeld

Bron: Ministerie VWS, juli 2004,
www.lerenvanondiep.nl

Levensloopbestendige wijk: 'plannen met elkaar verbinden'

Het Utrechtse Ondiep verandert de komende tijd in een levensloopbestendige wijk. Wonen, zorg en welzijn worden zo op elkaar afgestemd dat mensen van alle leeftijden, met en zonder handicap, van iedere cultuur er prettig wonen. Christine Dolman van de provincie Utrecht: "We gaan niet overdoen wat al gedaan is, maar gaan wel plannen met elkaar verbinden. Verkeer bijvoorbeeld heeft een relatie met de ligging van voorzieningen. Die link wordt bij het maken van de plannen vaak niet gelegd. Daardoor zijn ontwerpen niet altijd logisch voor de bewoners". Eerst is door het Ontwerpteam Levenslustig Ondiep gekeken wat er allemaal nodig is om Ondiep levensloopbestendig te maken. In het Ontwerpteam zijn alle betrokken partijen vertegenwoordigd: de bewoners, zorg- en welzijnsinstellingen, het wijkbureau, een woningcorporatie, de gemeente en de provincie.



- Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zuid Holland, www.rovzuidholland.nl
- Brochure 'Spelen in de stad', Gemeente Amsterdam, dienst RO, www.dro.amsterdam.nl
- Levensloopbestendige wijk, Provincie Utrecht, www.lerenvanondiep.nl

5. Wat kunt ú concreet doen?

Bij het aanpakken van de problemen voor kwetsbare groepen is het belangrijk niet alleen te kijken naar verkeersveiligheid; ook sociale veiligheid en hun bereikbaarheid en mobiliteit (maatschappelijk functioneren) zijn in het geding. De maatschappelijke kosten die dat op den duur met zich mee kan brengen zijn zeer omvangrijk.

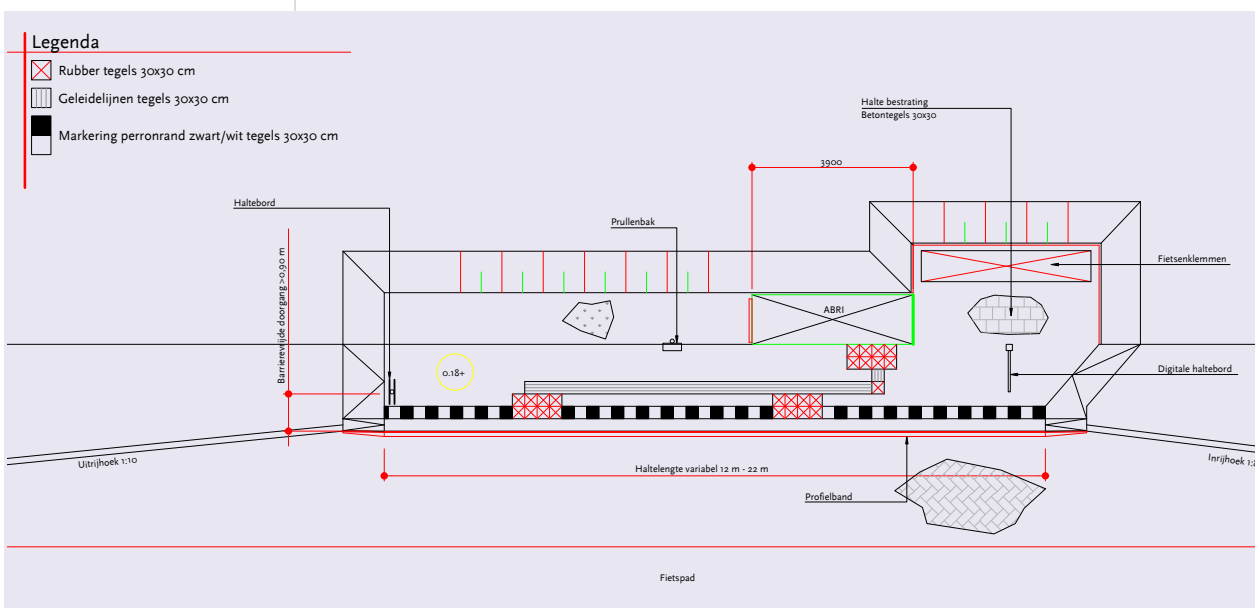
Voorkom problemen

Er zijn genoeg mogelijkheden om concrete maatregelen te nemen, zowel landelijk als regionaal. Een 'systeembenadering' kan helpen om de maatregelen op elkaar af te stemmen. Daarbij ligt de nadruk op het voorkómen van problemen en pas in tweede instantie op het oplossen van problemen. Wanneer bijvoorbeeld de noodzaak van oversteken wordt weggenomen, hoeft je je niet bezig te houden met het veiliger maken van de oversteek. We noemen dat de Cascade-aanpak: denk van groot naar klein bij het nemen van maatregelen.

Uitgangspunt bij het ontwerpen van de omgeving kan zijn het Design for All principe: de omgeving wordt zo ontworpen dat *ten minste* 95% van de bevolking probleemloos kan functioneren. Het gaat daarbij niet alleen om het ontwerp van de tastbare omgeving maar ook de sociale en juridische omgeving.

Design for All betreft zowel het verkeer als alle ontwerp-activiteiten zoals industrieel ontwerp, ruimtelijke ordening, stedenbouw, architectuur, voertuigontwerp, openbaar vervoer, etc.

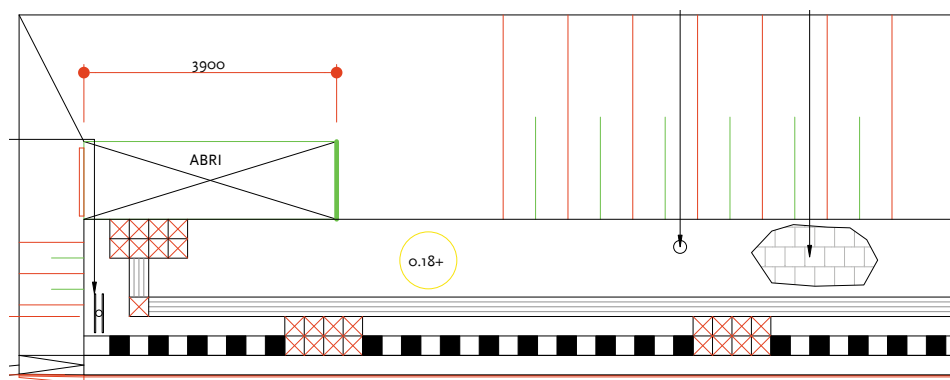
Ontwerptekening bushalte



Design for all

Design for All betekent kortweg: ontwerpen voor iedereen. Design for All raakt de hele samenleving. Denk aan het bouwen van huizen, het inrichten van de leefomgeving, zorg en diensten, mobiliteit en arbeid. Maar ook aan onze dagelijkse bezigheden in en om het huis en de producten die we daarbij gebruiken.

Het doel van Design for All is dat zoveel mogelijk mensen producten en diensten eenvoudig en veilig kunnen gebruiken. Zonder hulp te hoeven vragen om een verpakking open te krijgen, de videorecorder in te stellen of naar de weg te vragen omdat de bewegwijzering niet duidelijk is. Design for All betekent dat niemand onnodig wordt buitengesloten.



Bij het ontwerpen van de openbare ruimte moet niet de gemiddelde mens de maat der dingen zijn, maar de kwetsbaarste mens.

ABRI

Integraliteit is het sleutelwoord: kom met een optimaal pakket van maatregelen waarin u relaties legt tussen verkeersveiligheid en de andere relevante beleidsvelden. Hierbij moet u ook rekening houden met te verwachten maatschappelijke ontwikkelingen als vergrijzing, schaalvergroting in de dienstverlening en vermindering van de woningbezetting.

0.18+

Huidig beleid

Het aanpakken van de verkeersveiligheid rond kwetsbare groepen kost geld. Geld dat er vaak niet is. Hieronder staan een aantal kapstokken waarbinnen u de problematiek rondom kwetsbare verkeersdeelnemers kan opnemen. Uitgangspunt daarbij is: sluit aan bij huidig beleid en neem bij de uitvoering van al uw plannen de kwetsbare deelnemers vanaf het begin mee!

BDU

De financiering van het regionale verkeersveiligheidsbeleid is veranderd. Per 1 januari 2005 zijn de rijksbijdragen aan de lagere overheden voor verkeersveiligheid via de zogenoemde Brede Doeluitkering (BDU) beschikbaar gesteld. Dit is een uitkering voor regionaal en lokaal verkeers- en vervoersbeleid en is niet speciaal geoormerkt voor verkeersveiligheid. Dit betekent dat de regio zelf de bestemming van het budget kan bepalen. De provincies en kaderwetgebieden verdelen dit geld over alle betrokken partners in de regio. Zij stellen in overleg met de betrokken gemeenten en waterschappen de voor hun gebied meest geschikte regionale maatregelpakketten op. De visie Duurzaam Veilig blijft daarbij een belangrijk uitgangspunt.

Voor te stellen is dat de wegbeheerder bij reconstructieprojecten vanaf het moment van planvorming de aanpak van problemen voor kwetsbare verkeersdeelnemers meeneemt. Zo hoeft er niet speciaal geld vrijgemaakt te worden voor de kwetsbare groepen. De decentrale overheden kunnen elkaar hierop wijzen en er aandacht voor vragen.



Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit geeft de hoofdlijnen van het nationale verkeer- en vervoersbeleid voor de komende decennia weer. Centraal staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Op het gebied van verkeersveiligheid wordt de wens geuit om het huidige niveau te handhaven en verder te vergroten. De afgelopen jaren is de verkeersveiligheid fors toegenomen wat vooral te danken is aan Duurzaam Veilig, gericht op mens, voertuig en weg. Uitgangspunt hierbij is dat de verkeersdeelnemers kwetsbaar zijn en dat hun gedrag en de inrichting van het verkeerssysteem (weg, omgeving en voertuig) hierop wordt afgestemd. Dit vraagt om een integrale aanpak.

De Nota Mobiliteit vindt haar weerslag in de decentrale plannen (PVVP en GVVP) waarbij de provincies, waterschappen en gemeenten verkeersveiligheid integraal op de agenda (moeten) zetten.



Voorbeeld

bron: www.povbrabant.nl

Extra aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers in het verkeer

Nu de infrastructuur volgens de principes van Duurzaam Veilig zo goed als klaar is in de gemeente Bernheze gaat de aandacht nu uit naar de kwetsbare verkeersdeelnemers. De wethouder verkeer en vervoer geeft aan dat er de afgelopen jaren vooral aandacht was voor de automobilist. Hij herkende in Duurzaam Veilig de mogelijkheden én de noodzaak om meer oog te hebben voor de langzame verkeersdeelnemer. In de uitvoering was het daarom nodig meer samen te gaan werken met andere gemeenten. Door middel van een gebiedsgerichte aanpak is er sprake van veel meer afstemming. Er is gewerkt aan draagvlak onder de bewoners door het organiseren van informatiebijeenkomsten. En er is een periodiek overleg met de politie over de verkeersveiligheid in de gemeente.

Met behulp van deze contacten is elke keer gekeken welke maatregelen op welke plek het meest geschikt zijn. Er is een fietsparkeerplan ontwikkeld voor de basisscholen waarbij zowel gekeken is naar stallingsmogelijkheden rondom scholen en of de routes naar de scholen veilig zijn. Waar nodig is de verlichting verbeterd, zijn overbodige verkeersborden weggehaald en zijn rode fietssuggestiestroken aangelegd.

Toegankelijkheid OV voor ouderen en gehandicapten

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in 1999 in een nota aan de Tweede Kamer uiteengezet hoe een toegankelijk en bruikbaar openbaar vervoer voor mensen met functiebeperkingen het beste kan worden gerealiseerd. Het streven is dat het openbaar vervoer over de weg in 2010 toegankelijk is voor deze groep. Maar het is nutteloos als mensen met een functiebeperking het openbaar vervoer niet kunnen gebruiken omdat er allerlei hindernissen op straat voorkomen waardoor een bus of tramhalte niet bereikbaar is. Daarom is in 2002 de Richtlijn Integrale Toegankelijkheid Openbare Ruimte gepubliceerd waarin de normen voor de inrichting van de straat staat aangegeven. Er is vanuit gegaan dat iedereen die is betrokken bij de inrichting van de openbare ruimte van deze richtlijn kennisneemt en de aanbevelingen in de praktijk brengt. De richtlijn is verkrijgbaar bij het CROW.



Concentreren van kwetsbare verkeersdeelnemers maakt het probleem beter hanteerbaar dan het verspreiden van kwetsbare verkeersdeelnemers.

Oversteken

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is, samen met andere partijen, op dit moment bezig met het ontwikkelen van een actieprogramma rondom oversteken. Om te komen tot dit actieprogramma zijn onderzoekresultaten verzameld en zijn experts benaderd. Uit deze voorstudie is gebleken dat *oversteken* voor alle groepen kwetsbare verkeersdeelnemers een omvangrijk probleem is en dat dit richtinggevend is voor het actieprogramma.

Als kansrijke oplossingrichtingen werden aangedragen:

- infrastructuur
- ruimtelijke ordening
- voertuigen
- voorlichting en educatie.

Deze thema's worden uitgewerkt in concrete maatregelen.

Kijk in uw gemeente of provincie naar uw oversteekvoorzieningen.

De SWOV heeft een factsheet ontwikkeld 'Oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers'. Deze is te vinden op de website van de SWOV.



Voetgangersoversteekplaatsen moeten in de looproute liggen, niet persé bij de kruispunten.

Voorbeeld

bron: www.cosbo-amsterdam.nl/Verkeer/docu-Verkeer/vtvOsdorp1-4.htm

Veilig te voet in Osdorp

Op 27 maart 1999 werd in het kader van het stedelijk project 'de 50+ Veiligheidskaravaan komt eraan...' op het Osdorpplein een grote veiligheidsmanifestatie gehouden. Op deze dag bleek uit gesprekken met onder andere oudere en gehandicapte bewoners dat veel mensen het oversteken in Osdorp moeilijk en onveilig vonden. Dit vormde de aanleiding om in 2000 te starten met het project Veilig oversteken in Osdorp.

Het doel van het project is te inventariseren en in kaart te brengen welke problemen de bewoners ondervinden met de veiligheid en begaanbaarheid van oversteekplaatsen en de toegankelijkheid van op- en afritten. Op basis van deze inventarisatie is een aantal aanbevelingen geformuleerd. Zo is er een klachtenlijn en een Coördinatiepunt Toegankelijkheid in het leven geroepen. Met het stadsdeel is overeengekomen dat zij verbeteringen die binnenkomen binnen afzienbare tijd uitvoeren. Tevens wordt bij nieuwbouwplannen en herprofilering altijd getoetst of de situatie toegankelijk en bruikbaar is voor de kwetsbare verkeersdeelnemers.

Tot slot

Naast het nemen van concrete maatregelen op het gebied van infrastructuur, al dan niet gericht op oversteken, bereikbaarheid openbaar vervoer, etc., blijft het belangrijk ook op andere manieren aandacht te vragen voor de kwetsbare verkeersdeelnemer:

- aandacht om draagvlak te krijgen voor de problematiek;
- structurele aandacht opdat het probleem op de agenda komt;
- beleidsaandacht zowel op het gebied van verkeersveiligheid als sociale veiligheid, bereikbaarheid, etc.

Als u als decentrale overheid hier in de dagelijkse praktijk aandacht aan besteedt dan kunt u de problematiek aanpakken en de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers vergroten.



- www.design-for-all.nl
- Nota Mobiliteit, www.vananaarbeter.nl
- CROW te Ede, www.crow.nl

fotoverantwoording

trafficlinq.nl pagina 4,6,9,10,14, 15, 16, 17, 18, 19, 25, 26, 27, 32, 34 en kft
Vijverhofschool pagina 22, 23.