



Herwaardering van de positie van de voetganger

Lopende zaken

Lopen is voor de meesten van ons zo gewoon dat we ons niet realiseren hoe belangrijk lopen is in ons verplaatsingspatroon. De Voetgangersvereniging heeft de kille cijfers over het lopen en de risico's bij elkaar gezocht en samengevat in Het Voetgangers' Cijferboek 1998.

Het lot van het gewone is dat er geen aandacht voor is. Dat geldt zeker ook voor zoiets gewoons als lopen. In publicaties over mobiliteit en veiligheid komen het grote belang van het verplaatsen te voet en de risico's daarvan niet overtuigend tot uitdrukking. Dit heeft gevolgen voor beleidsontwikkeling. Immers, een probleem dat men niet kent, zal men niet kunnen aanpakken.

Vergeeten verplaatsingen

Bij mobiliteit denken de meeste mensen in de eerste plaats aan verplaatsingen met de auto en aan verre reizen. Die inschatting speelt ook een rol bij het overheidsbeleid. Verkeersbeleid is daarom vooral autobeleid. Die probleemkeuze is niet correct. Op een willekeurig moment van de dag zijn ten minste net zoveel mensen te voet en met de fiets onderweg als met de auto.

Bepalend is de tijd die mensen besteden om zich te verplaatsen. Dat is gemiddeld 75 minuten per dag. De auto is, inderdaad, het meest gebruikte vervoermiddel. Gemiddeld zitten Nederlanders 35 minuten per dag als bestuurder of passagier in de auto. De tweede plaats wordt ingenomen door de benenwagen. De Nederlander beweegt zich per dag iets meer dan een kwartier te voet

door de openbare ruimte. De derde plaats wordt ingenomen door de fiets: net iets minder dan een kwartier. Het openbaar vervoer, de trein, tram en bus samen, komt niet verder dan een kleine negen minuten.

Amsterdam-Parijs

Ongemerkt leggen we een behoorlijke afstand te voet af. Als je alle stukjes optelt die de gemiddelde Nederlander per jaar loopt, dan heeft hij bijna de afstand overbrugd van Amsterdam naar Parijs, namelijk 480 km. Daarvan zijn 146 km als voor- of na-transport naar de auto of het openbaar vervoer. Dat laatste zijn soms maar hele korte stukjes, maar vele kleintjes maken een hele grote. In aantallen: gemiddeld maakt elke Nederlander 245 verplaatsingen te voet en loopt hij 825 keer een stuk van en naar de auto of het openbaar vervoer.

Hoofdverplaatsingen te voet

Als wordt gekeken naar het aantal verplaatsingen is woon-werk-verkeer veel minder belangrijk dan vaak wordt aangenomen. Het is ontegenzeggelijk juist dat de woon-werkspitsen een

probleem vormen, maar dat is het eigenlijk alleen waar het gaat om de capaciteit van de weg en van het openbaar vervoer. Over een gehele dag gerekend is maar vijftien procent van alle verkeer woon-werkverkeer. Winkelen zorgt voor veel meer verplaatsingen en maakt in totaal zo'n 22 procent van het totaal aantal verplaatsingen uit.

In het woon-werkverkeer en wanneer we op visite gaan of naar het sportterrein, is lopen geen belangrijke hoofdverplaatsing. Wel voor naar school gaan, winkelen, bij zakelijk bezoek en zeker bij toeren en wandelen ligt het aandeel ruim boven het gemiddelde van negentien procent voor hoofdverplaatsingen te voet.

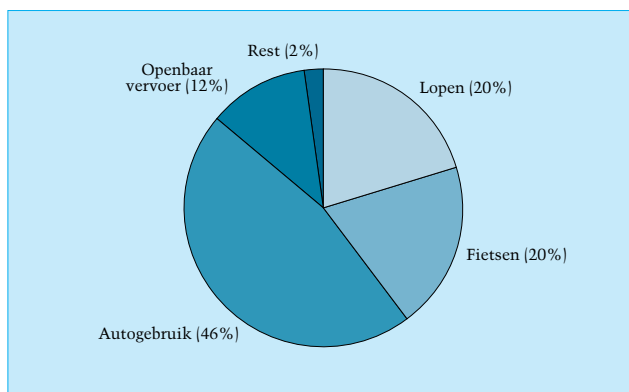
Niet vergeten moet worden dat vrijwel alle verplaatsingen die we doen met de auto en het openbaar vervoer ook een stukje lopen met zich mee brengt. En dan wordt het aandeel van lopen, in tijd en afstand gerekend, een stuk hoger. Bij de meeste motieven geldt dat er in totaal meer tijd wordt besteed aan lopen dan aan fietsen. Alleen bij woon-werkverkeer en naar school gaan neemt fietsen een belangrijker plaats in dan lopen.

Overall trottoirs

Als het om voetgangersvoorzieningen gaat, is Nederland een gezegend land. Anders dan in de meeste andere landen zijn er binnen de bebouwde kom vrijwel overal trottoirs te vinden. Langs de weg lopen is daarom hier relatief veilig. Oversteken blijft gevaarlijk. Driekwart van de voetgangers-slachtoffers (doden en ernstig gewonden) valt tijdens het oversteken.

Uit vergelijkende cijfers blijkt wel dat lopen per kilometer vier keer zo veel risico met zich meebrengt als rijden met de auto. Wordt rekening gehouden met de tijd die men in het verkeer doorbrengt, dan is lopen tweemaal zo veilig als rijden met de auto. Opgemerkt moet worden dat de bromfiets het meest onveilige vervoermiddel is. De bromfietser loopt per afgelegde kilometer een bijna honderd keer grotere kans op letsel dan de automobilist en een vijftig keer grotere kans wanneer ook rekening wordt gehouden met de tijd die doorgebracht wordt in het verkeer. Ook fietsen is riskanter dan lopen: per kilometer 21 keer zo gevaarlijk en naar tijd zes keer zo riskant als de auto.

Tijd in het verkeer



Het Voetgangers' Cijferboek 1998

De cijfers zijn in de eerste plaats gebaseerd op uitkomsten van het jaarlijkse onderzoek van het CBS naar het verplaatsingsgedrag van Nederlanders. In een aantal gevallen, zoals de afgelegde afstanden in voor- en natransport, konden beperkingen van de CBS-enquête worden gecompenseerd door aanvullende berekeningen. Studies van gerenomeerde onderzoeksinstituten boden hiervoor de handvatten.

Mobiliteit te voet

In het *Voetgangers' Cijferboek* worden niet alleen landelijke cijfers gegeven. De meeste tabellen konden ook worden samengesteld voor provincies. Daarmee moeten provinciale beleidsmakers uit de voeten kunnen. Voorts zijn er cijfers opgenomen over de mobiliteit te voet op Europees niveau. Die cijfers zijn het resultaat van een studie die de Voetgangersvereniging heeft uitgevoerd in samenwerking met de Internationale Unie van Openbaar Vervoerondernemingen en internationale consultants voor de Europese Commissie.

Uit die cijfers blijkt dat de afstand die een Europeaan jaarlijks te voet aflegt de laatste 25 jaar slechts weinig is afgenomen. In 1970 werd een gemiddelde afstand van 456 kilometer per persoon afgelegd. Dat aantal nam met maar vier procent af tot 438 kilometer in 1995. Met andere woorden: de voetganger staat, ondanks de groeiende automobiliteit, stevig in zijn schoenen en is geenszins een uitstervend ras.

Rob Methorst (De Voetgangersvereniging)

Het Voetgangers' Cijferboek 1998. De cijfers achter de voetganger in het verkeer. De Voetgangersvereniging. (Den Haag 1998)

Risico's in het verkeer

