

Aandacht voor subjectieve verkeersveiligheid! Hoe dan?

Een eerste aanzet hoe subjectieve verkeerveiligheid een bijdrage kan leveren aan gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid

Samenvatting

In Nederland wordt het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden als maatgevend gezien voor de verkeersveiligheid. De subjectieve verkeersveiligheid, de veiligheid zoals die door verkeersdeelnemers wordt beleefd, wordt daar niet (landelijk) tot nauwelijks (regionaal) in meegenomen. Aandacht voor de subjectieve verkeersveiligheid draagt echter enerzijds bij aan de kwaliteit van het leven en anderzijds aan het in beeld krijgen van mogelijk risicovolle locaties. Het probleem is echter dat het moeilijk te kwantificeren is en dat er geen eenduidige aanpak en theorieën zijn om de beleving van de verkeersveiligheid te vatten. In het onderzoek *Verkeersveiligheid: Subjectief?!* is daarom aan de hand van ervaringen uit de praktijk een eerste aanzet gegeven hoe subjectieve verkeerveiligheid een bijdrage kan leveren aan gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid.

Joris Kessels, DVS

Voor de verkeersveiligheid kent Nederland sinds 1985 doelstellingen gebaseerd op aantallen verkeersslachtoffers. In de Nota Mobiliteit is opgenomen dat het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden in 2010 gereduceerd moet zijn tot maximaal 900 respectievelijk 17.000. Dergelijke gekwantificeerde doelstellingen zijn maatgevend voor de verkeersveiligheid in Nederland. De subjectieve verkeersveiligheid, de veiligheid zoals die door verkeersdeelnemers wordt beleefd, wordt daar niet (landelijk) tot nauwelijks (regionaal) in meegenomen. Aandacht voor de subjectieve verkeersveiligheid draagt echter enerzijds bij aan de kwaliteit van het leven en anderzijds aan het in beeld krijgen van mogelijk risicovolle locaties.

Ten eerste gaat subjectieve verkeersveiligheid (verder genoemd SV) niet over daadwerkelijke incidenten maar over de beleving van mensen met betrekking tot de veiligheid. Dat heeft direct invloed op de kwaliteit van het leven van mensen. SV is daarmee

een geheel andere dimensie van verkeersveiligheid dan de gangbare aantallen verkeersslachtoffers.

Ten tweede bieden de aantallen verkeersslachtoffers minder houvast. De registratie van verkeersongevallen krijgt minder prioriteit waardoor er een steeds grotere mate van onderregistratie ontstaat. Daarnaast is het aantal black spots, locaties waar veel ongevallen gebeuren, de laatste decennia sterk gedaald. Dit betekent dat voor het boeken van winst op het gebied van verkeersveiligheid met het toepassen van de black-spottechniek niet meer mogelijk is. Wel kunnen meldingen betreffende de verkeersonveiligheid aangewend worden als signalen van mogelijk risicovolle locaties.

SV heeft echter het probleem dat het moeilijk te kwantificeren is en dat er geen eenduidige aanpak en theorieën zijn om de beleving van de verkeersveiligheid te vatten. Daarom is in het onderzoek *Verkeersveiligheid: Subjectief?!*, uitgevoerd door de voormalige Adviesdienst Verkeer en Vervoer, een eerste aanzet gegeven hoe subjectieve verkeerveiligheid een bijdrage kan leveren aan gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid.

Aandacht voor SV door gemeenten

In het onderzoek *Verkeersveiligheid: Subjectief?!* komt naar voren dat aandacht voor SV met name wenselijk is met betrekking tot woonwijken, schoolomgevingen, fietsers en voetgangers. Over het algemeen dus plekken waar mensen veel zijn, oftewel verblijfsgebieden, en situaties waarin mensen relatief kwetsbaar zijn. Aangezien verblijfsgebieden en kwetsbare verkeersdeelnemers vooral te vinden zijn op gemeentelijk grondgebied, zijn het de gemeenten waarvoor een rol is weggelegd om aandacht te geven aan SV.

In het onderzoek zijn bij 25 gemeenten interviews gehouden met de verkeersveiligheidsambtenaar. Daaruit blijkt dat gemeenten, hoewel ze er niet altijd bewust van zijn, allen aandacht geven aan SV. De manier waarop en mate waarin aandacht wordt besteed aan SV ligt echter erg uiteen:

- Verschil in hoe wordt omgegaan met meldingen over de verkeersveiligheid.
- Verschil in hoe SV terugkomt in verkeersveiligheidsbeleid.
- Verschil in hoe SV meegenomen en meegewogen wordt bij de totstandkoming van het uitvoeringsprogramma.
- Verschil in de vorm van de inspraakprocedure en de mate waarin bewoners worden betrokken.

Het blijkt dat gemeenten zich met veel problemen geconfronteerd zien bij het geven van aandacht aan SV. Het is moeilijk te kwantificeren en er is geen eenduidige aanpak om aandacht te geven aan de beleving van de verkeersveiligheid. Toch hebben enkele gemeenten zichzelf een aanpak aangeleerd waarmee zij deze problemen het hoofd bieden en waarmee zij positieve ervaringen hebben. In het rapport *Verkeersveiligheid: Subjectief?!* zijn deze ervaringen terug te vinden als een eerste aanzet hoe SV een bijdrage kan leveren aan gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid.

Gemeenten kunnen *reactief* of *pro-actief* aandacht geven aan SV. Bij *reactief* reageert de gemeente op hetgeen uit de bevolking gemeld wordt. Bij *pro-actief* wordt de beleving van de verkeersveiligheid actief in het gehele proces van verkeersveiligheidsbeleid tot uitvoering betrokken. Voor een zo leefbaar en verkeersveilig mogelijke leefomgeving is zowel reactief als pro-actief aandacht voor SV wenselijk.

Reactief aandacht voor SV

Gemeenten geven aan dat het van belang is dat een juiste beeld wordt gevormd van het probleem, dat gehandeld wordt vanuit de collectieve beleving, dat er op een directe en open manier gecommuniceerd wordt en dat de meldingen op goede manier geregistreerd worden.

- Vorm een juist beeld van het probleem

Belangrijk bij het afhandelen van meldingen is de beeldvorming van het probleem. Veel bewoners die een melding maken beginnen niet over het probleem, maar stellen direct een bepaalde verkeersmaatregel voor. Ook zijn er bewoners die iets als probleem kenmerken, wat in wezen niet het probleem is. Uit de melding is daarom niet altijd het werkelijke probleem te destilleren. Eén gemeente had hiervoor de volgende vragenlijst opgesteld.

1. Wat is de kern van het probleem?
 - Snelheid/onoverzichtelijkheid/onderhoud
2. Waar is sprake van een verkeersonveilige situatie?
 - Locatie (wijk en straat)
 - Infrastructuur (wegvak, kruispunt)
3. Voor wie is er sprake van een verkeersonveilige situatie?
 - Vervoerwijze (voet, fiets, auto)
 - Leeftijdklasse (kinderen, ouderen)
 - Één of meerdere personen
4. Door wie wordt het probleem veroorzaakt? (Of door wat wordt het probleem veroorzaakt?)

- Vervoerwijze (voet, fiets, auto)
 - Bestemmingsverkeer of doorgaand verkeer
 - Eén of meerdere personen
5. Op welk(e) tijdstippen speelt het probleem?
- Seizoen/dag van de week/tijdstip op de dag
6. Is er sprake van een onderhoudsprobleem?
7. Zijn er gegevens uit het verleden?
- Ongevalgegevens
 - Meldingen

- Handel vanuit de collectieve beleving

Een valkuil is om maatregelen te nemen op basis van een enkele melding. Veel gemeenten hebben op deze manier achteraf meldingen van bewoners ontvangen die een heel andere beleving hadden. Meldingen moeten gezien worden als signalen voor een mogelijke collectieve beleving van de verkeersonveiligheid. Wel duiden meerdere van dezelfde meldingen of een melding die door meerdere mensen gemaakt is op een meer collectieve beleving. Om een beeld te krijgen van de collectieve beleving moeten de bewoners hier actief naar gevraagd worden. Dit kan onder andere middels een enquête of inspraakavond. De verantwoordelijkheid hiervoor kan bij enkele bewoners, facilitair ondersteund door de gemeente, neergelegd worden. Zo wordt in één gemeente, bij meldingen die aangepakt worden, standaard door de wijkraad enquêtes uitgezet om een beeld te krijgen van de collectieve beleving. Daarbij worden de mogelijke oplossingen genoemd zodat de bewoners het daarmee kunnen relateren.

- Communiceer op een directe en open manier

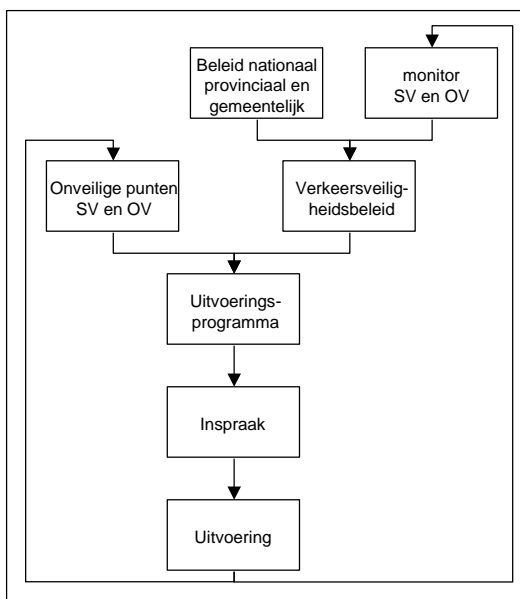
De communicatie met de bewoners op het gebied van verkeersveiligheid is van onschatbare waarde. Zo heeft in een bepaalde gemeente de verkeersveiligheidsambtenaar zichzelf aangeleerd om direct de persoon van een melding op te bellen. Dit om aan te geven dat de melding ontvangen is, om een juist beeld te vormen van het probleem en om aan te geven welke stappen worden ondernomen. Zodoende voelen bewoners zich serieus genomen en is voor hen het proces transparant. Als uiteindelijk wordt besloten om niets aan een verkeerssituatie te veranderen dan is een juiste argumentatie naar de bewoners toe van belang. Ook hierbij zie je dat gemeenten die een meer directe en open toenadering kiezen positieve ervaringen hebben. Zodra bewoners het idee hebben dat ze niet begrepen en gehoord worden kan de situatie zich verharden. Vervolgens draait het niet meer om de verkeersveiligheid maar enkel om het halen van gelijk.

- Registreer alle meldingen

Om beter inzicht te hebben in de SV is het van belang dat alle meldingen geregistreerd worden en op een eenvoudige manier terug te vinden zijn op basis van bijvoorbeeld locatie, persoon en soort melding. Bij één gemeente is dit meldingensysteem volledig geautomatiseerd. Naast het overzicht van de meldingen dat je met een dergelijk systeem hebt kunnen ook statistieken uitgedraaid worden zoals de gemiddelde doorlooptijd van een melding.

Pro-actief aandacht voor SV

Bij pro-actief aandacht voor SV is een systematische aanpak gewenst waarbij de beleving van de verkeersonveiligheid actief wordt betrokken in het proces van verkeersveiligheidsbeleid tot uitvoering. In onderstaande figuur is dit grafisch weergegeven. Hoewel gemeenten vaak niet alleen *reactief* aandacht geven aan SV benadert één van de 25 gemeenten een volledig pro-actieve aanpak.



- Monitor SV voor verkeersveiligheidsbeleid

De monitoring van de SV kan mede invulling geven aan verkeersveiligheidsbeleid. In het geval dat een gemeente een monitor had was dit een breder getrokken monitor, bijvoorbeeld leefbaarheidsmonitor of veiligheidsmonitor. Deze wordt vaak geïnitieerd binnen de sociale hoek bij een gemeente. Belangrijk is dan dat er nauwe samenwerking plaatsvindt tussen de verschillende afdelingen bij de totstandkoming en interpretatie van de resultaten van de monitor.

- Inventariseer subjectief onveilige punten voor het uitvoeringsprogramma

Om tot een goed afgewogen uitvoeringsprogramma te komen is het noodzakelijk om de objectief en subjectief onveilige punten te inventariseren en met elkaar af te wegen. Eén van de gemeenten heeft een methode ontwikkeld waarbij door het toekennen van gewichten aan de objectief en subjectief onveilige punten het relatief eenvoudig is om een integrale afweging te maken. De objectief onveilige punten worden met behulp van de geregistreerde ongevallencijfers in kaart gebracht en worden ingedeeld in klassen, van klasse 5 het meest onveilig tot klasse 1 het minst onveilig. De subjectief onveilige punten worden in kaart gebracht met behulp van een enquête onder de bewoners en belangengroepen, een inventarisatie van de meldingen van de afgelopen 4 jaar en een schoolroute onderzoek onder leerlingen. Deze onveilige punten worden tevens ingedeeld in klassen, van klasse 5 het meest onveilig tot klasse 1 het minst onveilig¹. Vervolgens wordt op basis van 4 criteria het uitvoeringsprogramma geprioriteerd:

- Objectieve verkeersonveiligheid
- Subjectieve verkeersonveiligheid
- Schoolroutes
- Hoofdwegenstructuur

De gewichten van de eerste twee criteria zijn reeds bepaald door de indeling in klassen. Als een onveilig punt op een schoolroute of hoofdweg ligt krijgt het een extra gewicht (oftewel 1 punt extra). Door alle gewichten bij elkaar op te tellen wordt uiteindelijk een prioriteitenlijst verkregen.

▪ Maak inspraak mogelijk

Het doel van inspraak is om gezamenlijk met belanghebbenden te komen tot een zienswijze. Het is daarbij van belang gezamenlijk alle problemen te inventariseren, deze problemen te wegen en mogelijke oplossingen te bedenken. Uit de interviews blijkt dat gemeenten met verschillende problemen geconfronteerd worden bij inspraakprocedures, de belangrijkste zijn:

- Beperkte opkomst inwoners
- Harde schreeuwers die een vertekenend beeld geven van de collectieve beleving van de verkeersveiligheid
- Stroeve communicatie met de bewoners

Eén gemeente heeft voor de inspraakprocedure een aanpak ontwikkeld zodat de genoemde problemen het hoofd worden geboden. Alleen bij een verblijfsgebied en een relatief omvangrijke maatregel wordt een volledige inspraakprocedure gestart. De inwoners en

¹Klasse 1: 1-2 meldingen; klasse 2: 3-5 meldingen; klasse 3: 6-10 meldingen; klasse 4: 11-19 meldingen; klasse 5: 20 en meer meldingen

andere directe belanghebbenden (bv bedrijven) worden per brief uitgenodigd en in een huis-aan-huis krant komt een uitnodiging te staan voor andere betrokkenen. De gemeente organiseert in totaal twee inspraakavonden. Bij de eerste inspraakavond gaat de gemeente volledig blanco naar de bewoners toe, met alleen enkele randvoorwaarden zoals het Duurzaam Veilig beleid en het beschikbare budget. Het programma van de eerste inspraakavond ziet er globaal als volgt uit:

- Presenteren van de huidige situatie (aantal ongevallen, intensiteit per modaliteit, snelheden enz.)
- Vragen naar de beleving en in thema's opschrijven (te hard rijden, trillingen vrachtverkeer, schommelingen van snelheid enz.)
- De deelnemers 3 stickers bij de thema's laten plakken die zij als het grootste probleem ervaren
- Selecteren van de leidende thema's
- De deelnemers twee stickers per thema op een plattegrond van de straat laten plakken, waar zij vinden dat het probleem zich afspeelt. Door een algemeen vakje kan ook worden gekozen voor de gehele straat.
- Presenteren van randvoorwaarden en mogelijke maatregelen (drempels, asverspringing, markering, enz.) met kostenplaatje.
- Discussiëren over de wenselijke oplossingsrichtingen

Aan de hand van de verzamelde informatie wordt een plan gemaakt, welke in de tweede inspraakavond wordt gepresenteerd zo mogelijk met behulp van gefotostopte foto's. Aan de hand van de resultaten uit de eerste avond wordt uitgelegd waarom voor een bepaalde maatregel is gekozen. Daar mogen de bewoners nog eenmaal op reageren, waarna het plan definitief en uitgevoerd wordt.

Een eerste aanzet

Uit het onderzoek *Verkeersveiligheid: Subjectief?!* blijkt dat er veel mogelijkheden zijn om aandacht te geven aan SV. Daarbij is in het rapport slechts een klein deel van de grote hoeveelheid ervaringen die gemeenten hebben terug te vinden. Het uitdiepen van deze bron van informatie biedt mogelijkheden om een nog completer beeld te krijgen van hoe aandacht gegeven kan worden aan SV. Dit biedt gemeenten handvatten om een zo leefbaar en verkeersveilig mogelijke gemeente te realiseren.