

Bijlage 3: Verklaring verschil subjectief gevoel en objectieve meting

De verkeerstellingen komen niet overeen met de subjectieve verkeersveiligheid van inwoners/aanwonenden. Hieronder wordt dit, voor zover mogelijk, verklaard.

Corona-maatregelen

Op het moment zijn meer mensen thuis dan voorheen, door de genomen corona-maatregelen. Dit zorgt ervoor dat men de gehele dag het verkeer door de straat ervaart. Voordat de corona-maatregelen werden ingevoerd was hier veel minder sprake van. Men was immers overdag van huis, waardoor het verkeer minder werd ervaren. Dit scheelt natuurlijk wel per persoon. Op andere plekken in de gemeente Beesel hebben we vergelijkbare meldingen en klachten gehad. Daarbij is het ook van belang om te vermelden dat de arbeidsintensieve banen (zoals vrachtwagenchauffeur) niet beperkt zijn door de overheid, terwijl bij met name kantoorwerk het devies thuiswerken is, ofwel de overlast van vrachtverkeer blijft hoewel men (thuis) meer wordt blootgesteld aan de overlast hiervan. Overigens is het grootste deel van het vrachtverkeer vaak al voor 17.00 uur voorbij gereden. De overlast van vrachtverkeer beperkt zich dus mate tot overdag, in woonstraten. Met een verwachte stijging van het thuiswerken zal de ervaren overlast (hoogstwaarschijnlijk) toenemen. Hierdoor zal is een hiërarchie in het verkeer- en vervoerssysteem alleen maar belangrijk zijn, om de overlast te concentreren en te beperken.

Interpretatie verkeerstellingen

De tellingen hebben plaatsgevonden van 28 augustus 2020 tot en met 26 november 2020. In het begin van deze periode waren de corona-maatregelen versoepeld. Na verloop van tijd namen de besmettingen van corona weer toe, wat ertoe leidde dat de Rijksoverheid de corona-maatregelen heeft aangescherpt. Dit heeft invloed op de vervoersprestatie (aantal vervoersbewegingen) in geheel Nederland en ook Reuver. In de periode van de tellingen zijn dus vervoersbeperkende maatregelen ingesteld, die ervoor zorgen dat het gemiddelde omlaag gaat. De cijfers die we gepresenteerd hebben zijn gemiddelden van de gehele periode, dus een vervoerstoeiname (ten tijde van versoepelingen) zal gemiddeld genomen altijd minder hoog zijn wanneer er (vervoersbeperkende) maatregelen zijn ingesteld ter voorkoming van besmettingen. Uit de tellingen blijkt namelijk dat net na het meten van de 0-situatie (van 2 maart tot en met 8 maart 2020), nog voor de corona-maatregelen, dat het vrachtverkeer op de Mariastraat, Sint Jozefweg, Raadhuisplein (weg), Pastoor Vrancenaan t.h.v. huisnummer 52 en Heerstraat (beide telpunten) toeneemt. De representativiteit van deze cijfers is discutabel aangezien dit een meetperiode van 7 dagen behelst. Daarbij is het de vraag op basis van welke intensiteiten, en het daarbij behorende verkeersonveilige gevoel, bewoners de enquête hebben ingevuld. Dit is uiteraard niet te achterhalen.

Beleving subjectieve verkeersveiligheid¹

Wat is subjectieve verkeersonveiligheid

Het begrip 'subjectieve verkeersonveiligheid' verwijst naar persoonlijke gevoelens die mensen hebben over verkeersonveiligheid of, wat algemener, naar bezorgdheid van verkeersdeelnemers / mensen over verkeersonveiligheid van zichzelf en/of anderen. Deze beleving van de verkeersonveiligheid vloeit voort uit eigen ervaringen of waarnemingen in het verkeer, contacten met anderen en/of informatie uit de media. Subjectieve verkeersonveiligheid kan plaats- en tijdspecifiek zijn. Hiervan is bijvoorbeeld sprake wanneer men zich onveilig voelt tijdens verkeersdeelname. Subjectieve onveiligheid kan ook plaatsen tijdonafhankelijk zijn; het gaat dan om meer algemene gevoelens van onveiligheid.

Welke verkeerskenmerken zijn van invloed op subjectieve verkeersonveiligheid?

Nederlands onderzoek wijst uit dat gevoelens van onveiligheid vooral optreden wanneer er veel snelheidsovertreders zijn en, in 30 km/uur-gebieden, als er veel gemotoriseerd verkeer rijdt. Van Haaf (2002) noemt verder dat gevoelens van onveiligheid sterker zijn als verkeerssoorten niet gescheiden zijn, als er naar verhouding veel zwaar verkeer rijdt en als verkeerssituaties weinig overzichtelijk zijn.

¹ SWOV-Factsheet, Subjectieve verkeersonveiligheid, 2012

Ook Dobbenberg & List (2007) vonden dat de mate waarin mensen zich veilig voelen, samenhangt met de scheiding van verkeerssoorten en het aandeel zwaar verkeer. Zij vonden echter geen verband tussen de overzichtelijkheid van de situatie en het gevoel van verkeersonveiligheid. Ook in buitenlands onderzoek is gevonden dat de hoeveelheid verkeer, de snelheid van het verkeer, de aanwezigheid van zwaar verkeer en de overzichtelijkheid van verkeerssituaties van invloed is op de subjectieve verkeersonveiligheid (Sørensen & Mosslemi, 2009).

Wat is het verband tussen objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid?

Onderzoek laat zien dat er hooguit een zwak positief verband is tussen objectieve en subjectieve onveiligheid. Dat wil zeggen dat situaties die mensen gevaarlijk vinden, over het algemeen niet de situaties zijn waar feitelijk veel ongevallen gebeuren. In een al wat oudere, maar wel de meest uitgebreide Nederlandse studie over de beleving van de woonomgeving werd objectieve informatie (snelheid, wegkenmerken, aantallen ongevallen) verzameld over 48 straten in drie steden. Per staat vulden gemiddeld 26 bewoners een vragenlijst in met vragen over subjectieve beoordeling van de verkeersveiligheid (Miedema et al., 1987; 1988; Menkehorst et al., 1990). Het bleek dat de helft van de objectief gevaarlijke situaties ook subjectief als gevaarlijk werd aangemerkt. Met andere woorden: de helft van de werkelijke gevaarlijke situaties werd door de bewoners ook als zodanig aangemerkt, de andere helft niet. Omgekeerd geldt ook: de helft van de door bewoners aangewezen gevaarlijke situaties was objectief niet gevaarlijk. Ook op andere terreinen dan verkeersveiligheid, zoals bijvoorbeeld criminaliteit, wordt op zijn best een zwak verband gevonden tussen objectieve onveiligheid en subjectieve beleefde onveiligheid (Nilsen et al., 2004).

Is het verbeteren van de subjectieve verkeersonveiligheid belangrijk?

De vraag of het verbeteren van subjectieve verkeersveiligheid belangrijk is, hangt af van het uiteindelijke doel:

1. Als het doel is om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen, dan is het verbeteren van de subjectieve verkeersonveiligheid nauwelijks van belang. In de eerste plaats is er hooguit een zwak verband tussen situaties die als onveilig worden ervaren en situaties die dat in termen van verkeersslachtoffers ook daadwerkelijk zijn. In de tweede plaats bestaat de kans dat als mensen zich te veilig voelen, zij minder alert zijn op mogelijke problemen en zich onveiliger gaan gedragen.
2. Als het doel is om gevoelens van onveiligheid te gebruiken als indicator voor mogelijke sluimerende verkeersonveiligheidsproblemen, dan is het belangrijk om de klachten en signalen op feitelijkheid te toetsen. Wetenschappelijk dient te zijn aangetoond dat die feiten leiden tot meer verkeersonveiligheid en de maatregelen die worden genomen dienen de feiten (en dus niet de gevoelens) effectief aan te pakken. Feiten waarvan is aangetoond dat ze leiden tot meer verkeersslachtoffers (bijvoorbeeld rijden onder invloed) worden Safety Performance Indicators (SPI's) genoemd (Hakkert et al., 2007). In de praktijk wordt niet altijd aan de genoemde voorwaarden voldaan. Zo valt in een verslag over subjectieve verkeersveiligheid in een gemeente op internet te lezen dat fietsers zich op een rotonde niet veilig voelden. Op deze rotonde waren de fietsers niet 'in de voorrang'. In het verslag wordt voorgesteld voortaan fietsers op de rotonde voorrang te geven. Het is mogelijk dat fietsers zich op rotondes enigszins onveilig voelen, maar rotondes zijn voor fietsers veiliger dan kruispunten en rotondes met fietsers uit de voorrang zijn enigszins veiliger dan fietsers in de voorrang (zie de SWOV-factsheet Rotondes). In het genoemde voorbeeld zijn de gevoelens niet op feiten getoetst en wordt een maatregel voorgesteld die naar verwachting zal leiden tot meer verkeersslachtoffers.
3. Als het doel is dat de mensen zich prettig voelen in hun leefomgeving en zich niet belemmerd voelen in hun eigen mobiliteit of die van anderen door gevoelens van verkeersonveiligheid, dan is het verbeteren van de subjectieve onveiligheid wel belangrijk. Er moet dan wel op gelet worden dat de objectieve verkeersonveiligheid niet verergert, als de subjectieve verkeersveiligheid verbetert.

De meest wenselijke situatie is waarschijnlijk dat er aandacht aan zowel objectieve als subjectieve verkeersonveiligheid wordt besteed; elk met een ander doel voor ogen. Tabel 2 geeft aan welke situaties er ontstaan wanneer er meer of minder aandacht is voor objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid.

Wanneer zowel de objectieve als de subjectieve verkeersonveiligheid een lage prioriteit heeft, wordt verkeersveiligheid kennelijk als onbelangrijk gezien (situatie 1). Wanneer de aandacht voor subjectieve verkeersonveiligheid ten koste gaat van de aandacht voor objectieve verkeersonveiligheid, is het 'behagen' van mensen belangrijker geworden dan het beschermen van die mensen (situatie 2). Wanneer alleen naar de objectieve ongevallencijfers gekeken wordt, is er weinig oog voor de gevoelens van burgers (situatie 3). Het ideale plaatje is dat er zowel veel aandacht is voor objectieve als voor subjectieve veiligheid (situatie 4). Maar praktijk en ideaal zijn lastig te verenigen. Zoals al is aangegeven bepaalt het gedrag van verkeersdeelnemers in belangrijke mate hoe veilig het ergens is. Tegelijkertijd bepaalt het gevoel van veiligheid hoe verkeersdeelnemers zich gedragen. Zich veilig voelen kan tot onveilig gedrag leiden, en zich onveilig voelen tot veiliger gedrag.

		Aandacht voor objectieve verkeersonveiligheid	
		Weinig	Veel
Aandacht voor subjectieve verkeersonveiligheid	Weinig	1. Verkeersveiligheid is niet belangrijk	3. Verkeersonveiligheid is belangrijk, maar geen oog voor gevoelens van onveiligheid
	Veel	2. Behagen is belangrijker dan beschermen	4. Gewenste situatie, maar kan het?

Tabel 1: Verschillende situaties met meer of minder aandacht voor subjectieve en objectieve verkeersonveiligheid (Vlakveld, 2009).

Conclusie

Subjectieve verkeersonveiligheid wordt in toenemende mate van belang geacht in Nederland, vooral op gemeentelijk niveau, maar ook op regionaal en landelijk niveau en bij handhavingsactiviteiten. Dat blijkt onder andere uit het toenemend aantal initiatieven. Soms gebeurt dit met het oog op het welbevinden van de mensen, vanuit de gedachte dat subjectieve verkeersonveiligheid de bewegingsvrijheid van burgers beperkt, soms ook uit politieke motieven. De acties die daaruit voortvloeien, zullen slechts beperkt invloed hebben op de objectieve verkeersveiligheid, dat wil zeggen op het aantal verkeersslachtoffers. Er is namelijk hooguit een zwak positief verband tussen de subjectieve en de objectieve onveiligheid. Er zijn zelfs aanwijzingen dat een zekere mate van subjectieve onveiligheid mensen tot een alerter/veiliger gedrag kan aanzetten. Een kwantitatief onderbouwd beeld van de mate waarin mensen zich in verschillende verkeerssituaties onveilig voelen, ontbreekt. Evenzo ontbreekt een cijfermatige onderbouwing van het effect van subjectieve gevoelens van onveiligheid op het verkeersgedrag en de mobiliteit. Een dergelijke onderbouwing zou ertoe bijdragen dat het belang van subjectieve verkeersonveiligheid voor het beleid beter begrepen wordt.