

SUBJECTIEVE VERKEERSONVEILIGHEID

Lezing gehouden op de Internationale Verkeersdagen te Kortrijk,
23 september 1986

R-86-30

Drs. R.D. Wittink

Leidschendam, 1986

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

SUBJECTIEVE VERKEERSONVEILIGHEID

Lezing gehouden op de Internationale Verkeersdagen te Kortrijk,
23 september 1986

R-86-30

Drs. R.D. Wittink

Leidschendam, 1986

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Inhoud

Inleiding

1. Een historische schets
2. Begripsbepaling
3. Analysemethoden: Interacties van invloeden; Onveiligheid vanuit een individueel standpunt; Risicobeoordeling; Fasenindeling.
4. Doelstellingen
5. Criteria en normen voor maatregelen; Categorie-indeling.
6. Conclusie
7. Literatuur

Inleiding

Het begrip "subjectieve onveiligheid" wordt verschillend gehanteerd. Wanneer men het wil gebruiken, dient men eerst aan te geven wat men er onder verstaat. Dat betekent zowel een aanduiding van het begrip "subjectief" als van het begrip "verkeersonveiligheid". Het bestaan van verschillende aanduidingen voor één begrip wil niet zeggen dat de ene per se beter is dan de andere. Verschillen kunnen voortkomen uit verschillen in positie van waaruit men een begrip hanteert. Zo is verkeersonveiligheid voor een weggebruiker een ander fenomeen dan voor een wegbeheerder of een politicus of een onderzoeker. Toch kan er vanuit verschillende posities een gemeenschappelijk doel zijn, zoals het terugdringen van de verkeersonveiligheid. Dan is overleg nodig om tot overeenstemming te komen over de middelen om dat doel te bereiken. Voor dat overleg zijn hanteerbare begrippen nodig, hanteerbaar in de zin dat de doelstelling duidelijk is waarvoor het begrip wordt gebruikt, dat de problemen te analyseren zijn die dat doel in de weg staan en dat er naar maatregelen gezocht kan worden om die problemen op te lossen.

Vanwege de grote en reeds jaren durende verwarring over "subjectieve verkeersonveiligheid" is het nodig uitgebreid in te gaan op de gehanteerde begrippen. Van de reeds geschetste toepassingen: doelstelling, probleemanalyse en maatregelen, lopen de eerste twee als een rode draad door deze lezing. Het streven daarmee is om de derde toepassing automatisch dichterbij verwezenlijking te brengen.

Doelstellingen ten aanzien van verkeer staan voortdurend ter discussie. De introductie van het begrip "subjectieve verkeersonveiligheid" in de zeventiger jaren komt vooral voort uit deze discussie.

Probleemanalyses ten behoeve van de verkeersveiligheid zijn meestal betrokken op ongevalgegevens. De noodzaak hiervan is onomstreden, maar ongevalanalyses hebben grote beperkingen. Andere analyses zijn nodig ter aanvulling. Onder andere de discussie over "subjectieve verkeersonveiligheid" heeft op deze noodzaak gewezen.

Deze lezing bestaat uit vijf onderdelen. Om te beginnen wordt een uiteenzetting gegeven over de geschiedenis van het begrip "subjectieve onveiligheid". Waarom werd het begrip geïntroduceerd als tegenhanger van wat men "objectieve onveiligheid" ging noemen? Hoe heeft men er inhoud aan gegeven?

Vervolgens wordt besproken of het begrip "subjectieve onveiligheid" als te-

genhanger of als aanvulling moet worden gezien op "objectieve onveiligheid". Zijn deze als twee afzonderlijke maten te beschouwen?

Als derde worden analysemethoden voor de verkeersonveiligheid behandeld. Daarna wordt ingegaan op de doelstellingen van het verkeer en vervoer en van de verkeersveiligheid.

Tenslotte komen criteria en normen aan de orde voor maatregelen om het verkeersproces te verbeteren.

1. Een historische schets

Waarom heeft halverwege de zeventiger jaren het begrip subjectieve onveiligheid ingang gevonden? In Nederland is de discussie ontstaan in samenhang met een rapport over verkeersleefbaarheid. In dit rapport werd aanbevolen om de woonomgeving aantrekkelijker te maken met onder andere groen- en speelvoorzieningen. Daarbij moest het rijdende verkeer een minder prominent beslag leggen op de straat, minder hinder en overlast geven en ook minder bedreigend zijn. De kans op een ongeval mocht niet toenemen wanneer er meer op straat gespeeld zou worden, men moest bovendien het gevoel hebben dat men veilig de straat kon gebruiken. Het feit dat er gedurende een bepaalde tijd geen ongevallen in een straat hebben plaatsgevonden, betekent nog niet dat het niet onveilig is, zo vond men. Er ontstond als het ware een tweede maat voor onveiligheid. De eerste, de bestaande maat, betreft ongevallen. De tweede werd "een gevoel van onveiligheid", de angst dat een ongeval kan plaatsvinden waardoor men de straat niet durft te gebruiken waarvoor hij in feite wel is bedoeld. Deze maat bleek moeilijk hanteerbaar, moeilijk te operationaliseren. Wanneer kan men spreken van een te grote angst? Gevoelens van onveiligheid zijn als het ware een zachte maat tegenover de harde ongevallenmaat. Dat was nog niet een onoverkomelijk probleem kennelijk, want de overheid had er geld voor over om maatregelen te treffen wanneer buurtbewoners aangaven dat zij het onveilig vonden in de straat. De laatste jaren wordt er echter drastisch bezuinigd op de overheidsuitgaven. De zogenaamde subjectieve onveiligheid dreigt zo als aandachtsgebied te verdwijnen. De besteding van overheids gelden moet verantwoord zijn. Het belang van vermindering van het aantal ongevallen is niet omstreden, maar geldt dat ook voor iets vaags als het verminderen van de gevoelens van onveiligheid? Bovendien ontstond de indruk dat het verminderen van subjectieve onveiligheid in strijd kan komen met het doel om de objectieve onveiligheid te verminderen. Wanneer mensen zich veilig voelen, gedragen ze zich wellicht onveilig. Het is daarom hoog tijd om ons af te vragen of het begrip

alsnog beter hanteerbaar gemaakt kan worden. Wat heeft men in feite bedoeld te zeggen met dit begrip en is datgene wat men ermee bedoeld heeft nog steeds actueel?

2. Begripsbepaling

Wanneer gesproken wordt over "objectieve" en "subjectieve" onveiligheid dan suggereert dat niet alleen twee verschillende maten, maar ook twee verschillende zienswijzen. Ongevallen vormen de maatstaf voor het "objectieve", voor een onpersoonlijke zienswijze, vastgesteld door deskundigen. Alles wat daarmee niet direct verbonden kan worden is "subjectief", een individuele zienswijze of de zienswijze van een groep bewoners of groep verkeersdeelnemers. Maar het is een feit dat weggebruikers niet dagelijks ongevallen ervaren. Gelukkig niet. Veel onderzoekers en veel instanties of diensten die werkzaam zijn op het gebied van de verkeersonveiligheid, hanteren echter voornamelijk ongevallen als bron voor hun analyses. De weggebruikers praten dus op een andere golflengte dan die deskundigen. Weggebruikers praten over hun problemen in termen van gedrag. Zij constateren hoe intensief het verkeer is, hoe hard er gereden wordt, dat hen geen voorrang wordt verleend en leiden daar uit af dat het voor hen onveilig is. Maar zij kunnen niet een oordeel geven in termen van ongevallen. Een eerste oplossing voor de spraakverwarring is dan ook om op hetzelfde niveau te gaan praten. Er hoeft niet zo zeer sprake te zijn van twee verschillende grootheden, ongevallen enerzijds en gevoelens of opvattingen anderzijds. De verschillende zienswijzen kunnen in feite betrekking hebben op één en hetzelfde probleem. Het wordt alleen via verschillende wegen benaderd. Op de consequenties die deze stellingname heeft voor de inhoud aan de begrippen "subjectief" en "objectief" wordt later teruggekomen.

3. Analysemethoden

Eerst kan de vraag worden gesteld wat de waarde is om verkeersonveiligheid te benaderen via ongevallenanalyses en wat de waarde is van andere analysemethoden? Wellicht zijn verschillende benaderingen nodig die elkaar kunnen aanvullen. Uiteindelijk is het doel van het verkeersveiligheidsbeleid en van de analyse van verkeersonveiligheid het voorkomen van ongevallen. Om na te gaan welke invloedsfactoren daarbij een rol spelen, zijn dus ongevallenanalyses vereist. Maar de ongevallengegevens zijn beperkt. Ongevallenanalyses maken nauwelijks duidelijk hoe het ongeval is ontstaan, wat er zoal aan

vooraf is gegaan. In het totale verkeersproces zijn ongevallen maar incidenten, hoewel de kans dat een ongeval plaatsvindt voortdurend aanwezig is. Voor de bestrijding van verkeersonveiligheid is het net zo interessant om te weten waarom in verreweg de meeste gevallen een ongeval niet plaatsvindt, terwijl de kans er op wel aanwezig is.

Interacties van invloeden

Bij de vraag hoe verkeersonveiligheid ontstaat, moet langer worden stilgestaan. Verkeersonveiligheid is in feite het gevolg van het op elkaar inwerken van factoren en omstandigheden. Die factoren en omstandigheden kunnen de voorwaarden voor het plaatsvinden van een ongeval versterken, maar ook verzwakken. Combinaties kunnen een elkaar versterkend effect hebben, maar de ene factor kan ook een compenserende werking hebben ten opzichte van een ander. Analyse van verkeersonveiligheid betekent in belangrijke mate analyse van de interacties van invloeden op de kans op een ongeval en op letsels en schade. Voortdurend veranderen in het verkeer de voorwaarden voor een ongeval, uiteindelijk vindt er een aantal ongevallen plaats. Van belang is het proces waarlangs de kans op een ongeval en letsels en schade, toe- of afneemt. Daarin speelt de ervaringswereld van de individuele weggebruiker een grote rol.

Onveiligheid vanuit een individueel standpunt

Om het proces waarlangs de kans op een ongeval toe- of afneemt beter te kunnen begrijpen, is het nodig ons te verdiepen in de vaardigheden, kennis, verwachtingen, interpretaties, oordelen, opvattingen, risicowaarderingen die van invloed zijn op het gedrag van de individuele weggebruikers. Onveiligheid is immers een probleem van individuen dat uiteindelijk opgelost moet worden door individuen. Zij moeten handelingen verrichten in het verkeer om een ongeval te vermijden en het is niet zo te regelen dat die handelingen niet meer nodig zijn. Het verkeerssysteem biedt voorzieningen aan en regels, maar het verkeer is te complex om al het gedrag exact voor te schrijven en strikt na te volgen. De verkeersdeelnemers moeten voortdurend een interpretatie maken van een verkeerssituatie, moeten reageren op andere weggebruikers, ze zullen afwegingen moeten maken tussen doorrijden, remmen of stoppen, tussen koers handhaven of wijzigen. Hun gevoelens, inschattingen, risicowaardering zijn van groot belang om te weten hoe het verkeer optimaal zou kunnen functioneren, waarom dat nu nog niet het geval is en hoe

daarbij verkeersonveiligheid ontstaat. Met ongevallengegevens is weinig van deze gedragsdeterminanten te achterhalen. Dat verklaart reeds voor een deel waarom personen die ongevallen analyseren verkeersonveiligheid in andere termen benaderen dan weggebruikers. Een weggebruiker kan problemen ervaren die in ongevallenanalyses niet of nauwelijks naar voren komen. Omgekeerd kan een weggebruiker invloeden die volgens ongevallenanalyses duidelijk risicoverhogend zijn, niet als een probleem voor zichzelf ervaren. De gegevens waar een ieder gebruik van maakt, moeten met elkaar worden geconfronteerd en op hun betekenis getoetst, ter aanvulling en ter relativering.

Risicobeoordeling

Wanneer gewezen wordt op inschattingen van een verkeerssituatie en op risicobeoordelingen, moet bedacht worden dat een verkeersdeelnemer niet streeft naar een risico van nul en om dat te bereiken alleen nog over de benodigde kennis, vaardigheden en situatiegegevens moet beschikken. Risico is maar één van de overwegingen voor verkeersgedrag. Het moet concurreren met andere overwegingen zoals comfort, haast, sportiviteit, bravour. Het risico moet daarnaast nog gedifferentieerd worden naar een risico als gevolg van het gedrag voor zichzelf en voor anderen. De beoordeling van risico voor zichzelf is meestal anders dan voor een ander, bijvoorbeeld vanwege de motivatie om zo efficiënt en comfortabel mogelijk te rijden of vanwege een ander perspectief van de situatie. Het zal duidelijk zijn dat in een ontmoeting tussen verkeersdeelnemers hierdoor verschillende risicobeoordelingen kunnen bestaan. Verschillen in vaardigheden en mogelijkheden om bepaalde manoeuvres uit te voeren en verschillen in kans op letsel bij een ongeval, spelen daarbij ook nog een voorname rol.

Fasenindeling

Om te analyseren hoe een weggebruiker zich in een bepaalde situatie zal gedragen en in welke mate zich als gevolg daarvan problemen kunnen voordoen, moeten vele factoren betrokken worden. Het is niet mogelijk om een ingewikkeld proces als het verkeersproces in zijn totaliteit te beschouwen. We moeten deelprocessen onderscheiden en die later weer met elkaar in verband brengen. Een essentieel element in het voorkomen van onveiligheid is de dimensie tijd. Een situatie van gevaar wordt, naarmate men minder tijd heeft om te handelen, kritieker. Via de dimensie tijd hanteert de SWOV een indeling van het proces dat kan leiden tot een ongeval en tot letsels. In de

verplaatsingsfase stelt de verkeersdeelnemer doel van verplaatsing, ver-
voerwijze(n), tijdstip van vertrek, route (globaal) vast. In de anticipa-
tiefase heeft de verkeersdeelnemer een bepaald verwachtingspatroon over wat
zijn taken zijn, over mogelijke ontmoetingen en over zijn eigen vaardighe-
den en die van anderen. Mede op grond van zijn reismotieven stelt hij snel-
heid, koers, attentieniveau vast. Bij een ontmoeting wordt de verkeersdeel-
nemer geconfronteerd met de noodzaak zijn gedrag aan te passen om een con-
flict te voorkomen. Wanneer het gedrag niet adequaat was is er nog een mo-
gelijkheid tot correctie via een noodmanoeuvre. Dat is de conflictfase. Wan-
neer het gedrag niet adequaat was gezien de omstandigheden, treedt de bots-
fase in.

Diverse kenmerken bepalen daarbij de letsels. In de hulpverleningsfase kun-
nen de aard en de gevolgen van het ongeval zich uitbreiden of beperkt wor-
den; ook hier speelt tijd een belangrijke rol. Eventueel na een revalidatie
vindt herintrede in het verkeer plaats.

Elke fase is te beschouwen als een deelproces. Die deelprocessen zijn tel-
kens verschillend van aard. Maar de uitkomst van de processen in een eerde-
re fase bepaalt mede het proces in een volgende fase.

Als illustratie voor het gebruik van deze indeling nemen we het voorbeeld
van een ouder echtpaar dat besluit lopend naar een winkelcentrum te gaan.
Zij moeten een weg oversteken en hebben de keuze om dat op een wegvak te
doen of op een kruispunt. Zij moeten dus een route kiezen, maar zullen ge-
neigd zijn de kortste te nemen want vermoeidheid speelt voor hen een be-
langrijke rol. Op een kruispunt zijn de problemen anders van aard dan op
een wegvak. Het verkeer kan uit diverse richtingen komen, het is moeilijk
een goed totaaloverzicht te krijgen van al het verkeer om te bepalen wat
een geschikt moment is om over te steken. Oudere mensen hebben bovendien
problemen met perifeer zien, hun blikveld is nauwer. Zij compenseren dat
weliswaar met hoofdbewegingen, maar moeten daardoor wel een extra zwaar be-
roep doen op hun geheugen en hun geheugenfunctie is minder geworden. Boven-
dien kan hun hoorvermogen achteruit zijn gegaan, waardoor ze sterker afhan-
kelijk zijn geworden van hun oogwaarneming. Vooral bij het signaleren van
achteropkomend verkeer speelt het hoorvermogen een belangrijke rol. Ook
hiervoor moet gecompenseerd worden met hoofdbewegingen. Wanneer er nu ver-
keerslichten zijn, zijn de problemen minder, mits de lichten conflictvrij
zijn geregeld en het rijdende verkeer zich houdt aan de rood-lichtdiscipli-
ne. Dat laatste is niet altijd het geval. Op zebrapaden zonder verkeers-
lichten krijgt de voetganger nog minder vaak voorrang. Dat maakt met name
de oudere voetganger onzeker met als gevolg dat hij liever wacht totdat het

rijdende verkeer stil staat, voordat hij de oversteek waagt. Dat kan overigens weer tot gevolg hebben dat het rijdende verkeer nog minder geneigd is voorrang te verlenen. Hier komt een grote tegenstelling naar voren in mogelijkheden tussen verkeersdeelnemers om een ontmoeting af te wikkelen. De ene verkeersdeelnemer ervaart nauwelijks enige belemmering in zijn verkeersdeelnemerschap noch enig risico voor zichzelf, de andere verkeersdeelnemer percipiëert een stap vooruit als een groot risico. Op een wegvak doen zich ten aanzien van het voorrang verlenen dezelfde problemen voor. De verkeerssituatie op zich lijkt minder complex omdat het verkeer uit slechts twee richtingen kan komen, maar de situatie kan ook daar weinig overzichtelijk zijn door een bocht of door geparkeerde voertuigen en de snelheden liggen doorgaans hoger dan op een kruispunt.

In het geval van een conflict is de oudere voetganger minder in staat dan andere volwassenen om een botsing te vermijden. Ten eerste omdat hij niet zo snel ter been is. Ten tweede omdat het hem meer moeite kost om zijn strategie te veranderen: eenmaal met de oversteek begonnen, kan hij moeilijk omschakelen. Ten derde kijkt de oudere tijdens het oversteken minder vaak naar links en rechts, misschien in vertrouwen dat het nu daadwerkelijk kan. Maar tevens hebben ouderen meer moeite om hun evenwicht te handhaven, dus moeten ze letten op oneffenheden in het wegdek.

In de botsingsfase hebben oudere mensen een grotere kans op letsels en minder kans op herstel.

Het bovenstaande is een compilatie van kennis uit de gerontologie over het verouderingsproces en uit gedragsobservaties in het verkeer. Het beeld over de oudere voetganger in het verkeer is hiermee niet compleet, met name ongevalgegevens zijn toe te voegen. Doelbewust is hier echter de nadruk gelegd op andere gegevens. Zij vullen niet alleen de ongevalgegevens aan, maar bieden ook een veel directer inzicht in het ontstaan van problemen en geven tevens aan hoe weggebruikers verkeer beoordelen en waarderen. Deze waardering en opvattingen worden vaak betiteld als "subjectieve onveiligheid". Het gaat hierbij echter veelal om concrete ervaringen in situaties die naar het oordeel van de weggebruiker een verhoogd risico in zich hadden. Deze problemen maken een belangrijk onderdeel uit van het begrip "subjectieve onveiligheid", maar kunnen evenzeer als "objectieve" onderdelen van het verkeersproces worden geanalyseerd. Dat pleit er voor deze beide begrippen niet als afzonderlijk, los van elkaar staand, te behandelen.

4. Doelstellingen

De geboorte van het begrip "subjectieve onveiligheid" kan dus deels gezien worden als een vraag om aandacht voor problemen die uit ongevalanalyses niet duidelijk of niet direct naar voren zijn gekomen. Maar er zat nog een ander belangrijk aspect aan. Verkeersdoelstellingen werden ter discussie gesteld, het begrip verkeersleefbaarheid kwam ook op. De aandacht groeide voor alle schadelijke gevolgen van verkeer, in de vorm van letsels en schade, aantasting van het milieu, overlast, inbreuk op rust en beperking van de bewegingsvrijheid van groepen als (spelende) kinderen en ouderen voor wie het verkeerssysteem onvoldoende is aangepast en die zich daardoor bedreigd voelen. Die bedreiging werd ook wel "subjectieve onveiligheid" genoemd.

De discussie over verkeersleefbaarheid bracht met zich mee dat een weg ook een verblijfsfunctie kan hebben. Hoewel in het verkeersveiligheidsbeleid onverminderd de prioriteit ligt bij vermindering van (dodelijk) letsel, was het duidelijk dat rust in een straat, spelen op straat, moeilijk te verenigen zijn met een verkeersfunctie. Het rijdende verkeer moest drastisch aangepast worden. Het kreeg een zwaardere verantwoordelijkheid opgelegd om ongevallen te helpen voorkomen. Voortdurend is die kans op ongevallen aanwezig, dus moeten er inspanningen worden geleverd om die ongevallen te vermijden. Was het twintig jaar geleden nog zo dat een kind de schuld kreeg wanneer het op straat werd aangereden, omdat het daar niet mocht spelen, nu verlangen we in woonstraten dat vooral de automobilist er voor zorgt dat geen ongeval plaatsvindt.

De verantwoordelijkheid voor het vermijden van ongevallen verschoof van langzaam verkeer naar snelverkeer. Dat werd niet alleen op woonstraten van toepassing verklaard. Begrippen als de zwakkeren en kwetsbaren in het verkeer kwamen op. Ondanks dat daar veelal een verschillende inhoud aan werd gegeven, ging het mijns inziens vooral om het volgende. Zwak heeft te maken met beperkte vaardigheden, lichamelijk of geestelijk. Dat betreft kinderen, ouderen, gehandicapten. Kwetsbaar betekent een hoge letselkans. Dat betreft het langzaam verkeer en opnieuw ouderen. Vooral de bescherming van kinderen en ouderen als voetganger of fietser kregen prioriteit, vanwege de combinatie van grote letselkans voor zichzelf, een kleine kans om anderen letsel toe te brengen en beperkte vaardigheden om te reageren op het overige verkeer. Gesproken kan worden van nieuwe accenten in het verkeers- en het verkeersveiligheidsbeleid, die zowel de veiligheid als de mobiliteit van groepen die op beide aspecten grote problemen hebben, beter moesten waarborgen.

Wanneer mensen beweren dat ze problemen ervaren in het verkeer, hoeft dat dus niet alleen betrekking te hebben op de kans op een ongeval. Die problemen kunnen ook betrekking hebben op mogelijkheden om aan het verkeer deel te nemen en van de straat gebruik te maken zoals dat in het beleid van overheden bepleit wordt.

5. Criteria en normen voor maatregelen

Maatregelen moeten problemen voorkomen of verminderen. De problemen die de revue gepasseerd zijn, betroffen zowel de veiligheid (geveiligd blijven van schade of letsels als gevolg van een ongeval) als de mobiliteit en het straatgebruik. Daarbij is geconstateerd dat de verschillen in vaardigheden en gedrag tussen verkeersdeelnemers kunnen bijdragen aan de problemen van een deel van hen, de "zwakkere" en tegelijk kwetsbare verkeersdeelnemers. Die constatering kan een van de criteria zijn voor de selectie van maatregelen. Een voorbeeld kan dit verduidelijken:

Uit onderzoek van Howarth (1985) in Groot-Brittannië bleek dat bij 1 op de 10.000 ontmoetingen tussen kinderen en automobilisten een ongeval plaatsvond. In de andere gevallen kwam de vermijdingshandeling bijna altijd van het kind. De automobilisten reden meestal met onverminderde snelheid door, ook al konden ze het kind zien, ook al reden ze in een schoolomgeving, ook al waren ze in situaties waarin ze mede-aansprakelijk zouden zijn in het geval van een ongeval. De situatie is potentiëel onveilig vanwege de afhankelijkheid van het gedrag van kinderen ondanks hun beperkingen. De richting van de maatregel ligt dan ook voor de hand: het gedrag van de automobilist moet beïnvloed worden op de een of andere manier. Daar is potentiëel winst te halen. Bovendien kan op deze wijze de verkeersdeelname van kinderen beter gewaarborgd worden en kan de verblijfsfunctie van een straat ook beter tot zijn recht komen. Om vast te stellen hoe het verkeersproces ingericht moet worden wil het aan zijn doelstellingen beantwoorden, zijn opnieuw de analyses nodig van de vaardigheden van verschillende groepen verkeersdeelnemers en van de strategieën die zij hanteren bij hun verkeerstaak. De SWOV is in samenwerking met andere instituten bezig met dergelijke studies die de effectiviteit van verkeersveiligheidsmaatregelen kunnen verhogen. Daarnaast is voor maatregelen richtinggevend welke verkeersdoelstellingen gelden. Bij de vaststelling daarvan kunnen belangengroepen van verkeersdeelnemers zoals van automobilisten, voetgangers of fietsers, of andere belangengroepen zoals buurtbewoners, winkeliers, uiteraard betrokken worden via een inspraakprocedure.

Categorie-indeling

Wat het wegbeheer betreft, zou één en ander kunnen leiden tot normen voor de vormgeving en inrichting van verschillende categorieën wegen, bijvoorbeeld ingedeeld naar verkeersaders, ontsluitingsstraten en verblijfsgebieden. Nadat bijvoorbeeld met een verkeerscirculatieplan de functie van een weg is vastgesteld kan worden aangegeven welk gedrag toegestaan is. In een woonstraat bijvoorbeeld kan de norm zijn dat snelheden niet hoger mogen zijn dan 30 km per uur en dat dus lange en brede rechtstanden in de weg uitgesloten moeten worden. Het parkeren zou in woonstraten zodanig gereguleerd moeten zijn dat geen confrontaties kunnen plaatsvinden tussen doorgaand verkeer en een spelend kind dat tussen geparkeerde auto's - en dus onzichtbaar voor dat doorgaande verkeer - de straat oprent. Zo zijn criteria op te stellen waaraan gedrag of waaraan wegkenmerken moeten voldoen.

6. Conclusie

Normen hebben weliswaar het gevaar in zich dat ze strak gehanteerd zullen worden en uiteindelijk meer als doel dan als middel worden gezien. Maar bij een goede toepassing kunnen ze een kader bieden voor beleidsmensen en wegbeheerders om tot een snellere beoordeling te komen van problemen en mogelijke oplossingen. Daar is het in mijn verhaal uiteindelijk om te doen: hoe worden problemen ten aanzien van verkeersonveiligheid gesignaleerd en hoe worden deze signalen hanteerbaar gemaakt voor maatregelen. Ongevallengegevens zijn onvoldoende, gedragsobservaties moeten aanvullende gegevens leveren en voorts moet geanalyseerd worden wat er aan gedrag ten grondslag ligt. De term "subjectieve onveiligheid" kan beter verdwijnen. Ze is teveel verbonden aan opvattingen van weggebruikers die niet overeen zouden stemmen met een "objectieve" werkelijkheid of van een geheel andere aard zouden zijn. Hun opvattingen zijn overigens wel degelijk van belang. Ten eerste omdat ze inzicht geven in gedrag, de mogelijkheden en beperkingen daarvan en dus ook in onveiligheidsproblemen, waarmee objectieve gegevens worden aangedragen over de bijdragen aan de verkeersonveiligheid. Ten tweede met betrekking tot de verkeersdoelstellingen, die medebepalend zijn voor de selectie van verkeersveiligheidsmaatregelen. Die doelstellingen zijn uiting van een maatschappelijke waardering van het verkeer en daarmee subjectief. Dat geldt evenzeer wanneer een beleidsinstantie doelstellingen formuleert als wanneer een groep weggebruikers dat doet. Met andere woorden, welke persoon of welke instantie veranderingen in het verkeer wil bewerkstelli-

gen, hij of zij zal zoveel mogelijk gebruik willen maken van objectieve gegevens, maar bij zijn voorstellen ook altijd waarderend en dus subjectief te werk gaan. Het gaat er dan om dat weggebruikers, wegbeheerders, onderzoekers en alle andere betrokkenen ondanks hun eigen specifieke invalshoek, op één golflengte met elkaar komen te zitten, om vervolgens te overleggen hoe het beste, met zoveel mogelijk feiten en gegevens, de problemen met de verkeersonveiligheid opgelost kunnen worden.

Literatuur

- Asmussen, prof. E. & Kranenburg, A. (1985). Dynamische systeembenadering van de verkeersonveiligheid. Het fasemodel in het vervoers- en verkeers(onveiligheids)proces. R-85-57. SWOV, Leidschendam, 1985.
- Howarth, I. (1985). Interactions between drivers and pedestrians: Some new approaches to pedestrian safety. In: Evans, L. & Schuring, R.C. (eds.) (1985). Human behavior and traffic safety. Plenum Press, New York, 1985, blz. 171-178.
- Janssen, ir. S.T.M.C. & Kraay, drs. J.H. (1984). Demonstratieproject Herindeling en herinrichting van stedelijke gebieden (in de gemeenten Eindhoven en Rijswijk). Eindrapport van het onderzoek Verkeersveiligheid. R-84-29. SWOV, Leidschendam, 1984.
- SWOV (1986). Analyse van de verkeersonveiligheid van de oudere fietsers en voetgangers. SWOV, 1986 (Niet gepubliceerd).
- VRO (1978). Eindrapport Verkeersleefbaarheid in steden en dorpen. Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, 's-Gravenhage, 1978.