

SOCIALE (VERKEERS)ONVEILIGHEID

Problemen van sociale (verkeers)onveiligheid in relatie tot het gebruik van tunnels

Consult ten behoeve van de Directie Zuid-Holland

R-90-21

Drs. J.E. Lindeijer

Leidschendam, augustus 1990

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

INHOUD

1. Inleiding
2. Sociale onveiligheid
3. Sociale onveiligheid en het gebruik van de tunnel
4. Andere invloeden op het gebruik van de tunnel
5. Alternatieve mogelijkheden
6. Bestrijding van sociale onveiligheid
7. Voorstel

Literatuur

1. INLEIDING

Op 27 juli 1990 ontving de SWOV van de Directie Zuid-Holland de concept nota "Onderzoek naar een fietsverbinding in de tweede Beneluxtunnel", met de volgende vragen:

1. Is sociale onveiligheid een argument om géén fietstunnel aan te leggen, maar om andere voorzieningen te maken zoals: veerpont en/of fiets op bus?
2. Wat is het effect van sociale onveiligheid op het gebruik van de fietstunnel?
3. Met welke middelen kan sociale onveiligheid worden bestreden?

Deze notitie is gebaseerd op een vluchtige literatuuriëntatie over dit onderwerp.

2. SOCIALE ONVEILIGHEID

Zonder de intentie of de mogelijkheid te hebben volledig te zijn moet voor de beantwoording van de vragen kort worden ingegaan op twee aspecten van het verschijnsel sociale (verkeers)onveiligheid in relatie tot tweewielers.

Deze aspecten hebben te maken met:

1. De dreiging die kan uitgaan van grote groepen, al dan niet gericht op individuele fietsers. Dit ontstaat o.a. als groepen fietsers geen doorgang (willen) geven aan andere fietsers. Ook het grote verschil in snelheden tussen fietsers onderling (denk aan sportfietsen) en fietsers en bromfietzers zal als bedreigend kunnen worden ervaren. Verder volgen er uit een belevingsonderzoek onder fietsers indicaties dat speelsheid onder jongeren op de fiets door anderen als provocerend wordt ervaren (Lindeijer, 1988). Deze ontwikkelingen kunnen beter worden aangeduid met sociale verkeersonveiligheid.
2. Persoonlijk gevoelde dreiging in situaties waar sprake is van weinig 'publiek'.

Met betrekking tot de fietstunnel kunnen gevoelens van sociale (verkeers)onveiligheid de volgende consequenties hebben:

1. Een toenemend tweewielerverkeer en/of een toenemende heterogeniteit in samenstelling van het tweewielerpark qua mogelijkheden van uitvoering en snelheid kan aanleiding zijn dat mensen zich bedreigd gaan voelen. Vooral groepen fietsers (aan te treffen onder schoolgaande jeugd) en verschil in snelheden onderling (misschien versterkt door het hellingspercentage in de tunnel) kan bedreigend overkomen. Dat kan tot gevolg hebben dat het publiek waarop het beleid zich wil richten (woon-werkverkeer) door het opdoen van dit soort ervaringen niet wordt gestimuleerd (verder) van de tunnel gebruik te maken. Men heeft dan twee keuzemogelijkheden: men gaat weer in de auto óf men zal de tunnel willen mijden tijdens 'drukke' uren.
2. In het geval van persoonlijk gevoelde dreiging in tijden dat men 'weinig' publiek verwacht in de tunnel zal een reden kunnen zijn de tunnel in het geheel niet te gebruiken óf alleen in die situaties de tunnel te mijden, maar niet als men verwacht dat het druk zal zijn.

3. SOCIALE ONVEILIGHEID EN HET GEBRUIK VAN DE TUNNEL

De eerste vraag of sociale onveiligheid een argument is (of voor de overheid moet zijn) om de betreffende tunnel niet aan te leggen zal afhangen van de mate waarin dit argument een rol speelt bij het beslissingsproces van individuen om gebruik te maken van alternatieve vervoerskeuzen (vraag 2). Gedeeltelijk is deze tweede vraag in de vorige paragraaf beantwoord. Hoe sterk deze aspecten van sociale (verkeers)onveiligheid een rol spelen of zullen spelen bij de beslissing van individuen nu en in de toekomst, is niet te bepalen; in deze oriënterende studie is daar niets over gevonden. Over de invloed van een mogelijke stijging van het gevoel van sociale verkeersonveiligheid in relatie tot een veranderende vervoerkeuze van mensen is evenmin weinig of niets bekend.

Wel kunnen de volgende veronderstellingen worden gedaan:

- Het eerste en het tweede aspect kunnen voor mensen aanleiding zijn om op andere tijden van de tunnel gebruik te maken dan ze zonder die gevoelens zouden hebben gedaan. In dat geval is er sprake van een grotere spreiding over de dag van het verkeersaanbod. De verwachte stroom tweewielers per etmaal zal hierdoor niet worden beïnvloed. In dat geval speelt sociale onveiligheid géén rol van betekenis in de besluitvorming.
- Eén van beide groepen (of beide) besluit(en) om een alternatief vervoermiddel te kiezen. In dat geval is er wel sprake van een daling van het verwachte aantal tweewielers per etmaal en is sociale onveiligheid een argument die in de besluitvorming een rol moet spelen.

Met andere woorden, sociale (verkeers)onveiligheid kan aanleiding zijn dat:

- het verwachte tweewielerverkeer méér gespreid over de dag gebruik zal maken van de tunnel;
- er minder mensen dan verwacht van de tunnel gebruik zullen maken. In dit geval is sociale (verkeers)onveiligheid een negatief aspect dat in de beslissing, om de tunnel aan te leggen, moet worden meegewogen.

4. ANDERE INVLOEDEN OP HET TUNNELGEBRUIK

De fietstunnel zal worden uitgevoerd als een aparte tunnelbuis; niet als onderdeel van de autotunnel. Hoewel volgens RONA-voorschriften ontworpen, wordt het een lange, smalle buis. Zo'n ontwerp kan om andere redenen aanleiding zijn voor groepen mensen om de tunnel te mijden, zoals:

- Mensen die lijden aan claustrofobie zullen, gegeven de lengte en het feit dat men de uitgang niet kan zien, de tunnel mijden. Claustrofobie is moeilijk te onderscheiden van gevoelens van sociale onveiligheid (aspect 2), maar heeft op zichzelf niets te maken met het feit of het druk dan wel stil is in de tunnel. Dit in tegenstelling tot sociale onveiligheid.
- Er zijn twee rijbanen van ieder twee meter breed gepland volgens RONA-voorschriften. Als er iets kapot gaat aan het vervoermiddel zal men moeten lopen, wat de beschikbare ruimte van het rijdende verkeer verkleint. Zulke verkeersonveilige situaties kunnen tot gevolg hebben dat mensen om verkeersveiligheidsredenen de tunnel gaan mijden.
- Tussen tweewielers onderling zijn er tegenwoordig grote snelheidsverschillen te constateren. Als er op de vrij smalle rijstroken twee mensen naast elkaar rijden, zal bij het passeren al gauw gebruik moeten worden gemaakt van de rijstrook voor het tegemoetkomende verkeer. Dit bevordert de verkeersveiligheid niet! Als men dit soort ervaringen vaak opdoet kan dat een reden zijn om op grond daarvan de tunnel te mijden (zie aspect 1).
- Als de helling wordt overwonnen door een (rol)trap zal het gebruik van de tunnel voor groepen (bijvoorbeeld ouderen) fysiek niet mogelijk zijn.
- Een combinatie van (rol)trap en fietsmogelijkheid heeft het nadeel dat op het punt waar men onderaan de trap opstapt wordt geconfronteerd met tweewielers die dan net een grote snelheid hebben bereikt. Ook dat kan leiden tot gevaarlijke situaties met mogelijke consequenties voor het al-dan-niet verder gebruik maken van de tunnel.

5. ALTERNATIEVE MOGELIJKHEDEN

- Veerpont

Tot nu toe is er geen reden aan te nemen dat sociale (verkeers)onveiligheid een rol speelt bij de keuze om wel of niet gebruik te maken van een veerpont. Hier moet wel een voorbehoud worden gemaakt. Als er sprake is van een 'kleine' veerpont kan dat weer mensen met 'waterangst' afschrikken.

Een veerpont kan flexibel worden ingezet. Als in de toekomst blijkt dat, om welke reden dan ook, de fietsstroom zich verplaatst naar een ander gebied aan de rivier, kan de veerpont daar worden ingezet.

- Fiets-op-bus in combinatie met fietstunnel

Zeker in de stille uren zal deze mogelijkheid een goed alternatief bieden aan de groep die zich persoonlijk bedreigd voelt (aspect 2). Ook denkbaar is dat de bus de gehele dag als alternatief wordt ingezet. Dat biedt dan aan de groepen die zich om één van beide aspecten bedreigd voelen een goed alternatief, mits de bus frequent rijdt en men gemakkelijk in en uit de bus kan rijden met de fiets. In Duitsland is daarmee laatst een demonstratie gegeven. Het betrof weliswaar een tram, maar het principe is hetzelfde. De combinatie fiets-op-bus kan ook als vervanging van de tunnel worden overwogen. In welke combinatie dan ook, dit alternatief vergt veel organisatie en aanpassing van de mogelijkheden om in of uit te stappen.

Of één van beide alternatieven rendabel is kan hier niet worden beantwoord.

6. BESTRIJDING VAN SOCIALE ONVEILIGHEID

Uit verschillende (op lokaal niveau) uitgevoerde onderzoeken blijkt dat de overheid een aantal middelen ten dienste staat om de hierboven beschreven ontwikkelingen te bestrijden (vraag 3). Hier worden globaal verschillende mogelijke maatregelen en/of toepassingen genoemd:

- Een maatregel die mogelijk negatieve ontwikkelingen van beide aspecten kan beïnvloeden is het frequent zichtbaar aanwezig zijn van vertegenwoordigers van het wettelijk gezag; de politieagent op de (brom)fiets. Aangezien het politie-apparaat al overbelast is, kan de volgende aanbeveling worden gedaan: uit een belevingsonderzoek blijkt dat de 'leek' geen onderscheid maakt tussen bijvoorbeeld parkeerwachters en politieagenten (Lindeijer, 1988). Dit levert een mogelijkheid om een speciale groep mensen op te leiden met beperkte bevoegdheid, die deze taak kan overnemen (maatregelen op het gebied van het handhavingsbeleid).

De volgende maatregelen zullen meer op één van beide aspecten van invloed zijn:

- Aandacht voor de verkeersmentaliteit via educatie en/of voorlichting; benadrukken of bewust maken van de overlast die veroorzaakt wordt dan wel kan worden door groepsvorming en/of de heterogeniteit van de tweewielers. Een toenemende sociale (verkeers)onveiligheid is een negatief gevolg van ontwikkelingen in de samenleving. Groepen in de samenleving worden daardoor in hun sociale mobiliteit beperkt. Voor deze mensen blijft géén andere keus over dan te kiezen voor een sociaal veilig vervoermiddel: de auto. Daarom zal het wetslagen van het huidige beleid (verschuiving van auto naar tweewieler en/of openbaar vervoer) hierdoor worden beïnvloed. Deze ontwikkelingen moeten vooral breed maatschappelijk worden aangepakt (educatieve maatregelen).
- Voldoende verlichting, vermijden van nissen en (onoverzichtelijke) bochten, graffiti-onvriendelijke materialen waardoor de tunnelbuis gemakkelijker schoon kan worden gehouden, mogelijkheden voor alarmmeldingen, toezicht via camera's, visueel contact met ander verkeer e.d. (technische maatregelen).
- Een voldoende (?) ruime opzet van de voor beide richtingen beschikbare rijstroken, onder andere om piekuren op te kunnen vangen. Snelle en langzame tweewielers scheiden (infrastructurele maatregel en/of categorisering van tweewielers).

7. VOORSTEL

Gegeven het uitgangspunt van het beleid en het belang van het welslagen ervan, wordt het volgende voorgesteld:

- Gedegen literatuurstudie naar de facetten van sociale (verkeers)onveiligheid als invloedsfactor op alternatieve vervoerkeuzen en in relatie tot het aanbieden van alternatieve routemogelijkheden.
- Herbezinning op de huidige RONA-voorschriften in relatie tot de genoemde ontwikkelingen. Zoals de tunnel gepland is, leiden RONA-voorschriften tot het aanleggen van fietspaden die erg smal zijn voor de huidige samenstelling van het tweewielerverkeer.
- Op basis van de literatuurstudie, eventueel op grond van experimenteel onderzoek, vaststellen welke consequenties beide aspecten van de sociale (verkeers)onveiligheid kunnen hebben op het welslagen van de uitgangspunten van het huidige beleid. Hoe sterk spelen aspecten van sociale (verkeers)onveiligheid een rol of zullen een rol spelen, gegeven het uitgangspunt van het beleid om mensen te stimuleren minder gebruik te maken van de auto?

LITERATUUR

Atkins, S.T. (1989). Critical paths; Designing for secure travel. Design Council, Haymarket, London, 1989.

Doms, A. e.a. (1987). De engste stad van 't laand? Tilburg en sociale veiligheid. Katholieke Universiteit Brabant, Tilburg, 1987.

Hajonides, T. e.a. (1987). Buiten gewoon veilig. Goossens/Metz, Rotterdam, 1987.

Lindeijer, J.E. (1988). Wet en werkelijkheid; Onderzoek naar motieven en rechtvaardigheden die fietsers aanvoeren voor beweerd verkeersgedrag. SWOV, Leidschendam, 1988.

Mellor, A. (1988). Vandalism and graffiti on public transport. Hammer-smith, London, 1988.

Subway lighting; An overall concept. Chart. Munic. Engineering, London, 1972.

Transit safety and security; A design framework. Southern California Association of Governments, Criminal Justice Planning Department, Los Angeles, 1976.

Vandalism to structures, Hertfordshire's experience. Highway Engineering, London, 1972.

Voordt, D.J.M. van der e.a. (1978). De Binckhorsttunnel, brug of barrière; Een onderzoek naar het gebruik en de beleving van de fietsers-/voetgangerstunnel tussen Schenkkade en Weteringkade in Den Haag. Technische Universiteit Delft, 1978.

Voordt, D.J.M. van der e.a. (1980). Onderdoorgangen voor fietsers en voetgangers. Technische Universiteit Delft, 1980.