

In dit rapport staat vermeld wat in de literatuur is gevonden over subjectieve verkeersonveiligheid, dat wil zeggen de onveiligheid zoals deze wordt ervaren tijdens verkeersdeelname en de zorg over verkeersonveiligheid die men heeft wanneer men niet aan het verkeer deelneemt. Tevens staat in dit rapport vermeld welke invloed subjectieve veiligheid heeft op het verkeers-gedrag, op de acceptatie en naleving van maatregelen en op de prioritering van beleidsmaatregelen. Daarnaast wordt kort geschetst hoe het denken over subjectieve veiligheid zich in de afgelopen decennia in Nederland ontwikkeld heeft en welke invloed dit gehad heeft op de institutionalisering van het streven om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ook is nagegaan hoe de beleefde verkeersonveiligheid gebruikt kan worden om latente fouten in het verkeerssysteem op te sporen. Dit rapport eindigt met een aantal conclusies.

Over het algemeen voelt men zich veilig als men aan het verkeer deelneemt. Een uitzondering daarop vormen mensen met rijangst. Hier tegenover staat een kleine groep die verkeersdeelname te veilig vindt en juist op zoek is naar spanning en sensatie in het verkeer. Een belangrijk aspect van veiligheidsbeleving is gedragsadaptatie. Dit wil zeggen dat onder zekere condities, men zich onveiliger gaat gedragen naarmate men zich veiliger gaat voelen en omgekeerd. Het is echter niet zo dat er sprake is van een een-op-een-relatie. Er zijn ook omstandigheden waarin men zich niet onveiliger gaat gedragen als het gevoel van veiligheid toeneemt.

In de theorievorming over veiligheidsbeleving tijdens verkeersdeelname is in de loop van de tijd de aandacht van het belang van risicoperceptie (de inschatting van de kans en ernst van een ongeval) steeds kleiner geworden, en het belang van risico-beleving (de emoties die ontstaan bij het waarnemen van gevaar) steeds groter.

Er is veel onderzoek gedaan naar de vraag waarom mensen sommige risico's erg bedreigend vinden en andere niet, en waarom er vaak een verschil is tussen de risicoperceptie van leken en van deskundigen. Uit de meeste onderzoeken blijkt dat het verband tussen subjectieve en objectieve veiligheid zwak is. Dit wil zeggen dat er veel verschil is tussen wat leken onveilig vinden en dat wat experts als onveilig beschouwen.

Ook is veel onderzoek verricht naar de sociologische processen die de subjectieve onveiligheid versterken en in stand houden. In die overwegend buitenlandse onderzoeken is vreemd genoeg de beleving van *verkeersonveiligheid* buiten beschouwing gelaten. Het blijkt dat twee factoren sterk bepalend zijn voor de risicoperceptie van burgers: de 'vreesaanjagendheid' en 'onbekendheid' van een risico. Ook andere factoren zijn echter van belang, zoals de vrijwillige of onvrijwillige blootstelling aan het gevaar, of het een natuurramp is of een door mensen veroorzaakt gevaar, of er veel slachtoffers in één keer zijn of dat het een sluipend gevaar is, en dergelijke. Wanneer in de media veel aandacht aan een risico besteed wordt kan de subjectieve onveiligheid toenemen.

Een veel gehoord idee is dat wanneer mensen zich onveilig voelen, de betrokkenheid bij verkeersveiligheid groot zal zijn, en dat dientengevolge de acceptatie van maatregelen en de naleving daarvan eveneens groot zullen zijn. Dit blijkt echter lang niet altijd het geval te zijn. Vaak staat men achter het principe van een maatregel, maar dit betekent niet dat men vindt dat men zich onder alle omstandigheden zelf aan die maatregel moet houden. Ook is er een verschil tussen passieve betrokkenheid en actieve betrokkenheid.

Subjectieve onveiligheid wordt in allerlei monitors al vaak 'gemeten' in Nederland. Het wordt gemeten omdat waarde wordt gehecht aan de gevoelens en meningen van burgers en om aan de hand van de subjectieve verkeersonveiligheid latente fouten in het verkeerssysteem op te sporen. De verschillende manieren waarop dit gebeurt lopen uiteen en zijn niet altijd wetenschappelijk verantwoord.

Aan het einde van dit rapport wordt de conclusie getrokken dat er altijd een zekere spanning zal bestaan tussen objectieve en subjectieve veiligheid, omdat de subjectieve onveiligheid invloed heeft op het verkeersgedrag, en dit gedrag mede bepalend is voor de daadwerkelijke, objectieve verkeers-onveiligheid. Voor het welbevinden van burgers is het belangrijk dat ze zich veilig voelen in het verkeer, maar ze moeten zich ook weer niet zo veilig voelen, dat ze niet meer opletten en zich onveilig gaan gedragen in het verkeer.

In hoofdstuk 1 en 2 zijn het *Shared Space*-concept en de resultaten uit enkele geëvalueerde projecten beschreven. Hieruit komt naar voren dat *Shared Space* een benadering voor de openbare ruimte is. Het maakt een onderscheid tussen verkeersruimte en verblijfsruimte en richt zich vervolgens op een mensvriendelijke inrichting van de verblijfsruimte, die de ruimtelijke kwaliteit moet verhogen en sociaal gedrag bevorderen. Verkeer is vanuit die optiek slechts een van de vele functies die zo'n verblijfsruimte heeft.

De resultaten laten zien dat zo'n *Shared Space*-verblijfsruimte kan bijdragen tot een veilige ruimte, waar langzaam wordt gereden. De subjectieve veiligheid wordt doorgaans minder goed ingeschat dan in traditioneel ingerichte gebieden.

Besturen – Check vooraf:

1. Zijn de aanleiding en de beoogde meerwaarde verwoord?
2. Sta ik er als bestuurder niet alleen voor, wordt ik door het college actief gesteund?
3. Wordt *Shared Space* vanuit het ambtelijk apparaat ondersteund?
4. Is er een maatschappelijk commitment voor deze aanpak?
5. Sluit *Shared Space* aan bij onze beleidsvoornemens en zo ja: welke zijn dit?
6. Is het voornemen in lijn met het provinciale beleid?
7. Is er een visiedocument opgesteld waarin is verwoord
8. dat het pilot-gebied als verblijfsgebied zal worden ingericht en wat hieronder wordt verstaan
9. wie de interne spelers zijn en wat hun belang, hun doelen en bijdrage zijn
10. dat er een gemeenschappelijk leerproces wordt geambieerd
11. wie de externe spelers zijn en wat hun taken en bevoegdheden zijn
12. dat er spelregels worden opgesteld die aangeven welke punten ter discussie en welke niet?

Opnieuw: Besturen

Om de cyclus rond te maken is het nuttig om na te gaan of de resultaten van het project doorwerken in het beleid en zo ook een volgend project kunnen beïnvloeden. Het gaat dan om de volgende vragen:

- Wat zijn achteraf de leermomenten en de leerpunten, wat zijn de 'best practices' die als input kunnen worden gebruikt voor de volgende keer?
- Geeft het proces aanleiding om na te denken over vernieuwing in het beleid?
- Geeft het proces input aan nieuwe beleidsnota's?