

# Beleving binnen wegcategorisering Fiets

(vorm: Sessie 30 minuten).

Samenvatting:

‘Waarom 30km/u binnen de kom (nog) niet de norm moet worden’ is mijn best gelezen blog: ruim 5000 lezers en een plaats in de top 5 best gelezen artikelen van Verkeer in Beeld. Het onderwerp leeft. Wegcategorisering Fiets geeft het antwoord op de vraag hoe 30km/u wèl de norm kan worden.

Dankzij betere ongevalldata en risicobenadering kunnen we verkeersveiligheid steeds beter doorgronden. Daarna komt het nemen van maatregelen in beeld. De categorisering Duurzaam Veilig is alweer een jaar of 20 oud. En belangrijker is dat de wegcategorisering is bedacht vanuit het scheiden en mengen van gemotoriseerd verkeer. De wegcategorisering Fiets geeft verkeersveiligheid van de fiets en de voetganger de aandacht die het verdient. Het is de hoogste tijd voor een aanscherping van de wegcategorisering, ingegeven vanuit een adequate beleving van de verkeersdeelnemer. De mens centraal, maar dan niet over de mens, maar met en vanuit de beleving van de mens.

Met deze aanscherping kunnen we veel problemen, die ontstaan door het huidige denken over wegcategorisering, oplossen. Denk aan het elimineren van grijze wegen, het aanpakken van eenzijdige ongevallen fiets enzovoorts. Ook kunnen we 30km/u de norm maken binnen de bebouwde kom. En tot slot kunnen we basiskennmerken voor fietsvoorzieningen gaan opstellen.

Algemeen

De wegcategorisering Duurzaam Veilig is na 20 jaar nog steeds de standaard in de verkeerskunde, als het gaat om de opbouw van het wegennet. Sinds de eeuwwisseling zijn er nieuwe ontwikkelingen (meer fiets, meer afleiding), nieuwe risicogroepen (maaltijdbezorgers, senioren) nieuwe kennis (de omvang van eenzijdige ongevallen, vergevingsgezind en senior proof ontwerp) en een grotere diversiteit van voertuigen (e-fiets, pedelec, stint). Het aantal slachtoffers onder fietsers rechtvaardigt meer aandacht voor de fietser binnen een actualisatie en toekomstvaste wegcategorisering. De mens staat nog steeds centraal, maar dan niet over de mens, maar met en vanuit de mens. Bovendien kan de actuele kennis van fietsers een plaats krijgen in de ontwikkeling van basiskennmerken voor fietsvoorzieningen. opmerkelijk genoeg zijn die er nu niet.

Met dank aan het Regionaal Orgaan voor de verkeersveiligheid in Fryslân (ROF) is de Wegcategorisering Fiets uitgewerkt in een green paper, een discussiestuk. Ambitie is om die komend jaar uit te werken tot een white paper, een beleidsdocument dat een kader biedt voor werken aan verkeersveiligheid.

Met de wegcategorisering kan de gemeentelijke wegbeheerder een oplossing vinden voor problemen als

- verkeersveiligheid in schoolomgevingen en winkelcentra
- grijze wegen elimineren
- 30km/u de norm binnen de kom
- botsingen en eenzijdige ongevallen fietsverkeer terugdringen
- belangrijkste reden om niet te fietsen wegnemen: sociale onveiligheid
- tevredenheid over verkeersveiligheid

De wegcategorisering Fiets wordt goed ontvangen en er is een breed gedragen wens om dit idee uit te werken. Het biedt een eerste stap naar de doelstelling van 0 verkeersslachtoffers.

## Voorbij de visie wegategorisering Fiets

Verkeerskunde publiceert een visie artikel over de wegategorisering Fiets. In deze sessie wordt die wegategorisering Fiets kort behandeld en gaan we nog weer een stap verder: hoe kunnen we subjectieve veiligheid meten en vooral... hoe kunnen we grip krijgen op subjectieve veiligheid? Hoe kan je beleving maken, als gedragsfactor? Omgekeerd: hoe voorkom je dat subjectieve onveiligheid iets wordt wat je overkomt, tegen wil en dank?

De beleving van verkeersveiligheid moet adequaat zijn: het gevoel van veiligheid moet kloppen met de objectieve veiligheid. Subjectieve onveiligheid bepaalt immers gedragsfactoren zoals opletten, het maken van fouten, het maken van overtredingen maar ook vermijdingsgedrag. Subjectieve veiligheid bepaalt ook de leeromgeving voor kinderen, of ouderen zich veilig genoeg voelen om te blijven fietsen, enzovoorts. En daarmee is subjectieve veiligheid relevant voor objectieve veiligheid. En niet in de laatste plaats: tevredenheid van de verkeersdeelnemer. Beleving is een punt waar het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) en Duurzaam Veilig 3 geen aandacht aan besteedt, maar wat wel degelijk leeft bij de decentrale wegbeheerder. Verder wordt subjectieve onveiligheid enkel als mogelijke risico-indicator genoemd in het SPV.

## Verkeersveiligheid vraagt om een adequate beleving

Een van de beginselen van wegategorisering Fiets is het adequaat krijgen van de beleving van objectieve veiligheid voor alle verkeersdeelnemers. Hoe kom je daar achter, wat betekent dat en vooral: hoe kan je adequate veiligheidsbeleving productief maken voor objectieve veiligheid? Dat kan je bepalen op basis van een 'customer journey', in dit geval letterlijk de reis die gemaakt wordt.

- Als een situatie objectief en subjectief onveilig is, dan maakt dat veel los en is de situatie geen lang leven beschoren. Langs dit soort punten moeten is net als een pechvogel: het toevalskarakter bepaalt hoe je erdoor komt. Dit soort punten komen niet veel voor omdat ze meestal al aangepakt zijn. Een voorbeeld is een onbewaakte spoorwegovergang.
- Als een situatie objectief onveilig is, maar subjectief veilig, ook dan is de beleving niet adequaat. Er is dan sprake van schijnveiligheid, je voelt je veiliger dan je werkelijk bent. Het zijn brokkenmakers die er niet door komen. Je hebt ten onrechte het gevoel dat je de kans op ongevallen in de vingers hebt... Het kan zelfs -ten onrechte!- als verveling voelen waardoor verkeersdeelnemers fouten of overtredingen gaan maken doordat ze onvoldoende alert zijn. Omdat deze schijnveiligheid gerelateerd is aan objectieve onveiligheid is dit het ernstigste probleem voor verkeersveiligheid. Een voorbeeld zijn jongeren met zelfoverschatting, maar ook wanneer verkeersdeelnemers onder invloed van drugs of alcohol deelnemen aan het verkeer.
- Omgekeerd, als een situatie objectief veilig maar subjectief onveilig is, dan is de beleving niet adequaat. Je voelt je je ten onrechte onveilig. Dat is een dissatisfier en dat levert vooral angst onzeker gedrag of zelfs vermijdingsgedrag op. Voorbeelden hiervan zijn schoolomgevingen of ouderen die onzeker worden in het verkeer.
- Als objectieve en subjectieve veiligheid goed zijn, dan is de beleving adequaat. Er sprake van een satisfier, je voelt je veilig en je bent dat ook. Mensen gaan een route of plek waarderen. Verkeersdeelnemers ervaren dat ze in control zijn of ervaren zelfs een flow. Bij dit laatste punt past de kanttekening dat beleving niet statisch is, maar varieert- en daar gaat de discussiepaper nader op in.

Zo bezien is risico (kans en gevolg) en expositie een beter handvat biedt om de beleving van objectieve veiligheid te kwantificeren dan feitelijke ongevallen en slachtoffers.

## Discussiepaper

Het discussiepunt richt zich op het ontwikkelen van vakkennis. De vraag is hoe adequate beleving van objectieve verkeersveiligheid een plaats kan krijgen bij wegategorisering Fiets. Denk bijvoorbeeld aan beleving van uiteenlopende:

- risicogedragingen: gerelateerd aan verblijven, ontsluiten en verbinden voor vervoerswijzen
- risicogroepen: vervoerswijzen en doelgroepen
- risicolocaties: plekken op een route
- tijdstippen op de dag en bepaalde omgevingstypen

Door concrete voorbeelden van adequate beleving van verkeersveiligheid te bediscussiëren, is verdere aanscherping van de wegategorisering Fiets mogelijk. Discussie kan ook leiden tot uitbreiding van wegategorisering Fiets naar situaties buiten de bebouwde kom.