

SPV-webinar,
13 december 2022



Subjectieve verkeersveiligheid

kennis
netwerk
spv Strategisch Plan
Verkeersveiligheid

Vier vragen uit de 'Factsheet Subjectieve verkeersveiligheid'

- Wat is het onderscheid tussen subjectief en objectief?
- Wat is het verband tussen subjectief en objectief?
- Hoe meet je subjectieve verkeersveiligheid?
- Hoe kun je deze informatie gebruiken?

1. Wat is het onderscheid?

Subjectieve verkeersveiligheid

Persoonlijke beleving, waarneming of perceptie van verkeersveiligheid

- Algemeen of specifiek (locatie, vervoersmiddel, tijd)
 - Voorbeeld: in het donker op de fiets in afgelegen gebied
- Cognitief (verstandelijk) en emotioneel (angst, zorgen)
- Over zichzelf of anderen (kinderen, partner, fietsers/automobilisten)

Objectieve verkeersveiligheid

Waarneembare en meetbare data

- Traditioneel: mate van objectieve onveiligheid
- Nu ook: 'Safety Performance Indicators' (SPI's) of risico-indicatoren

Verkeersveiligheidsdomein	Risico-indicatoren
1. Veilige wegen	1a. Veilige wegen (algemeen) Aandeel gemotoriseerd verkeer over wegen die als 'voldoende veilig' worden gekwalificeerd (waarbij 'voldoende veilig' afhankelijk is van het gebruikte meetinstrument). 1b. Veilige fietsinfrastructuur Aandeel fietsers over wegen/fietsvoorzieningen die als 'voldoende veilig' worden gekwalificeerd (waarbij 'voldoende veilig' afhankelijk is van het gebruikte meetinstrument).
2. Veilige snelheid	Aandeel gemotoriseerd verkeer dat (per wegtype) niet harder rijdt dan de veilige snelheid en de snelheidslimiet.
3. Veilige voertuigen	Aandeel nieuwe voertuigen met de hoogste (Euro) NCAP-score (NCAP = New Car Assessment Programme, een internationale veiligheidsstandaard voor auto's).
4. Veilige verkeersdeelnemers	4a. Nuchtere bestuurders Aandeel bestuurders van een voertuig niet onder invloed van alcohol of drugs. 4b. Gebruik van beveiligingsmiddelen Aandeel (bestel)automobilisten dat een gordel draagt (zowel voor- als achterin); aandeel gebruik van goedgekeurde helm en kinderzitjes. 4c. Lichtvoering bij verminderde zichtbaarheid Aandeel voertuigen (naar type) dat licht voert (per zichtconditie). 4d. Aandacht bij het verkeer • Aandeel bestuurders of berijders van voertuigen dat geen telefoon gebruikt tijdens het rijden. • Aandeel bestuurders of berijders van voertuigen dat aangeeft in het afgelopen jaar tijdens geen enkele rit in slaap dreigde te vallen.
5. Hoogwaardige traumazorg	Aandeel verkeersslachtoffers dat binnen 10 of 15 minuten professionele medische zorg krijgt.

2. Wat is het verband?

Stelling: Maatregelen om de objectieve verkeersveiligheid te verbeteren, hebben ook een positief effect op subjectieve verkeersveiligheid?

2. Wat is het verband?

- Zwak verband
 - situaties die verkeersdeelnemers 'gevaarlijk' vinden vaak niet waar het gevaar ook het grootst is
 - Mensen (leken én experts!) niet goed in inschatten risico
 - Inschatting gekleurd door ervaringen, omgeving, omstandigheden
- Toch samenhang, want subjectieve verkeersveiligheid van invloed op:
 - denken (mening, acceptatie maatregelen)
 - doen (verkeersgedrag en mobiliteitskeuzes)

2. Wat is het verband?

Objectief → Subjectief

- Maatregelen (zoals meer politietoezicht of herinrichting van een kruispunt) kunnen negatief effect hebben op subjectieve verkeersveiligheid
- Meer aandacht > meer zorgen
- Onderbreking routine kan zorgen voor onrust

Subjectief → Objectief

- Gedragsadaptatie: meer subjectieve veiligheid kan leiden tot minder alertheid en/of meer risicovol gedrag
- Shared Space: meer subjectieve onveiligheid kan leiden tot meer alertheid en minder risicovol gedrag
- **Maar let op: meer subjectieve verkeersonveiligheid kan ook leiden tot verdrongen mobiliteit***

** verkeersdeelnemers (vaak kwetsbaar) die een bepaalde vervoerswijze of verkeerslocatie vermijden*

↳ Kan leiden tot vertekeningen in objectieve maten: relatief minder ongevallen niet vanwege lager risico maar vanwege afname mobiliteit

3. Hoe meet je subjectieve verkeersveiligheid?

Reactief

- Initiatief bij burger
 - Meldings-software (apps, website)
 - contact met gemeente of politie

Proactief

- Initiatief bij gemeente
 - Onderzoek
 - Burgerparticipatie

Beiden voor- en nadelen

		Reactief meten	Proactief meten
Gegevens	Verzameling	+ Kan veel informatie opleveren zonder veel actieve inspanning of hoge kosten – Meer meldingen zorgen voor meer werk, aangezien er vaak terugkoppeling vanuit de gemeente nodig is. Dit maakt de werkdruk hoog.	+ Meer controle in de vorm waarop de informatie binnen komt. Verschillende methodes kunnen verschillende gegevens opleveren. – Dataverzameling is relatief duur – Ontwikkeling van de juiste vraagstelling vraagt ruime ervaring met (enquête)onderzoek.
	Interpretatie	– Niet elke melding zal dezelfde vorm en informatie bevatten, helemaal als sprake is van verschillende kanalen waarop klachten binnenkomen. Om deze informatie te kunnen interpreteren, moeten de gegevens uniform en vergelijkbaar worden gemaakt. Dat is tijdrovend en ingewikkeld. Bovendien zit hier een mogelijk dubbele vorm van subjectiviteit in. Niet alleen van de melding die binnenkomt, maar ook van de wijze waarop een ambtenaar deze melding interpreteert. – Gevoelig voor vertekeningen (bijvoorbeeld veelklagers), tenzij je gecategoriseerd of gewogen werkt.	+ Resultaten zijn onderling meer vergelijkbaar. + Regelmatig uit te voeren, waardoor er een beter beeld ontstaat van de subjectieve verkeersveiligheid in het verloop van tijd. – Gevoelig voor verandering in de vorm. Wanneer er veranderingen zijn in de meetmethode, kan dit veel effect hebben op de uitkomsten. Hierdoor zullen deze niet meer goed met elkaar te vergelijken zijn. – Standardiseren van antwoorden kan leiden tot premature conclusies met betrekking tot oorzaken van de ervaren onveiligheid, waardoor relevante factoren over het hoofd worden gezien

4. Hoe kun je subjectieve verkeersveiligheid gebruiken?

- Geen eenduidige samenhang tussen subjectieve en objectieve verkeersveiligheid
- Dus: subjectieve verkeersveiligheid ≠ risico-indicator
- Wat dan? → Beslisschema

Is het objectief onveilig?	Is het subjectief onveilig?	Mogelijke toepassing van subjectieve verkeersveiligheid	Maatregel nemen?	
			Gericht op objectieve verkeersveiligheid (infra-structureel, handhaving, educatie, etc.)	Gericht op subjectieve verkeersveiligheid (burger-participatie, buurtacties)
Nee	Nee	N.v.t.	Nee	Nee
Nee	Ja	Subjectieve verkeersveiligheid: mogelijk een teken dat er toch iets scheelt aan de objectieve veiligheid; nader onderzoek nodig.	Nee, tenzij nader onderzoek uitwijst dat er sprake is van objectieve verkeersonveiligheid (zie onder).	Nee, tenzij de gemeente van subjectieve verkeersveiligheid een doel op zich maakt (NB Pas op voor mogelijke ongewenste effecten op objectieve veiligheid!)
Ja	Nee	Subjectieve verkeersveiligheid eventueel gebruiken voor prioriteringsdoeleinden.	Ja	Als gemeente van subjectieve verkeersveiligheid een doel op zich maakt (NB Pas op voor mogelijke ongewenste effecten!)
Ja	Ja			

Bedankt voor uw aandacht!

Volg ons op LinkedIn

linkedin.com/company/kennisnetwerk-spv

Abonneer u op onze nieuwsbrief

kennisnetwerkspv.nl

Neem contact op

info@kennisnetwerkspv.nl

Telefoon 085 4899 250

**Tamara Hoekstra MSc**
Tamara Hoekstra, MSc, doet onderzoek naar interactie tussen kwetsbare en minder kwetsbare weggebruikers, het beïnvloeden van verkeersgedrag met educatie en voorlichting en subjectieve verkeersonveiligheid.

Tamara Hoekstra, MSc, doet onderzoek naar interactie tussen kwetsbare en minder kwetsbare weggebruikers, het beïnvloeden van verkeersgedrag met educatie en voorlichting en subjectieve verkeersonveiligheid. Daarnaast maakt zij als psycholoog deel uit van het SWOV-team dat middels risico-inventarisaties advies uitbrengt aan de RDW bij praktijkproeven met (deels) zelfrijdende voertuigen op de openbare weg, zoals shuttles en vrachtauto-pelotons. Ook is Tamara betrokken bij verschillende andere projecten, zoals het EU-project LEVITATE over de toekomstige impact van Cooperative, Connected and Automated Mobility (CCAM) en Kennisnetwerk SPV.

Tamara Hoekstra behaalde in 2007 haar master Social and Organisational Psychology aan de Universiteit Leiden.



Publicaties

- > Advisering over praktijkproeven met zelfrijdende voertuigen
- > De effectiviteit van maatregelen gericht op veelplegers in het verkeer
- > Do road user roles serve as social identities? Differences between self-described cyclists and car drivers
- > Improving the effectiveness of road safety campaigns: current and new practices

Expertise

 Vervoerswijzen	 Fiets
 Personenauto	 Mens, gedrag & verkeer
 Educatie	

Contact

Afdeling: Gedrag in het verkeer
Tel. nr.: 070 3137 333
E-mail: tamara.hoekstra@swov.nl



Tamara Hoekstra
tamara.hoekstra@swov.nl