

HOE ERVAREN DE BEWONERS VAN EINDHOVEN EN RIJSWIJK DE VERKEERSVEILIGHEID
NA DE HERINRICHTING ?

Artikel Verkeerskunde 37 (1986) 3 : 108 t/m 110 + 120

R-86-8

Drs. J.H. Kraay

Leidschendam, 1986

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

HOE ERVAREN DE BEWONERS VAN EINDHOVEN EN RIJSWIJK DE VERKEERSVEILIGHEID
NA DE HERINRICHTING ?

Introductie

In het kader van het Demonstratieproject Herindeling en herinrichting van stedelijke gebieden heeft de Onderzoekgroep Verkeersveiligheid enquêtes onder de bewoners laten uitvoeren. In het vooronderzoek is een enquête uitgevoerd door DHV Raadgevend Ingenieursbureau waarvan de resultaten zijn weergegeven in Kraay & Remerie (1980). Binnen het na-onderzoek is een enquête uitgevoerd door het Instituut voor Toegepaste Sociologie ITS. De resultaten van deze enquête zijn te vinden in Kraay (1984).

Inleiding

Gezien de beperkingen van het verkeersongevallenonderzoek zijn aanvullende gegevens verzameld over het verkeersgedrag en de beleving van het verkeer en de verkeersonveiligheid. De redenen waarom deze aanvullende gegevens zijn verzameld zijn tweërlei, namelijk:

- het beter inzicht geven over hoe de genomen maatregelen inwerken op de bewoners: wat vinden de bewoners er nu van en hoe gedragen ze zich volgens hun zeggen;
- het eventueel kunnen opsporen van oorzaken van het ontstaan van verkeersongevallen.

De wijze waarop aan bovenstaande redenen gestalte is gegeven, is enerzijds een evaluatie van de werkelijke verkeersveiligheidseffecten door middel van gedragsstudies. Anderzijds heeft er een evaluatie plaatsgevonden van overeenkomsten en verschillen tussen de werkelijke verkeersveiligheidseffecten en -gevoelens, opvattingen, oordelen, enz. hierover van de bewoners van de optiegebieden. Hiertoe is deze enquête uitgevoerd. Een voordeel van een enquête is dat er meer gedetailleerde opsplitsingen kunnen worden gemaakt dan in ongevallenonderzoek. In dit geval zijn de gegevens opgesplitst naar gemeente, optiegebieden, verkeer- en verblijfsgebieden, specifieke locaties en type verkeersdeelnemer.

De evaluatie van de genomen maatregelen in de enquête is gericht op de volgende onderwerpen:

1. Algemene kennis over de maatregelen.
2. Beleving van de verkeersonveiligheid in de eigen woonomgeving in algemene zin.
3. Ervaringen met ongevallen van volwassenen en kinderen.
4. Ervaringen met bijna-ongevallen van volwassenen en kinderen.
5. Het gevaarlijk vinden van locaties in de eigen wijk door zowel volwassenen als kinderen.
6. Het buiten spelen van kinderen.
7. De verkeersveiligheid van bepaalde kruispunten in de verkeersruimten.
8. Speciale onderwerpen zoals het sluiptverkeer, het parkeren, het rijgedrag van automobilisten.

Er wordt soms verondersteld dat er oorzakelijke verbanden zouden bestaan tussen opinies, meningen enz. die verkeersdeelnemers hebben, hun beleving van de verkeersveiligheid, hun beweerd gedrag, het daaruit voortvloeiend verkeersgedrag en het plaatsvinden van verkeersongevallen. Deze onderliggende verbanden zijn tot op heden nauwelijks onderzocht.

Binnen het vooronderzoek zijn wel enkele relaties onderzocht waarover het volgende is op te merken.

- Er blijkt geen verband te zijn tussen het kunnen aanwijzen van gevaarlijke locaties en de betrokkenheid van de kinderen bij een ongeval in de eigen woonwijk (Kraay & Wegman, 1980b, blz. 34).
- De relatie tussen subjectieve onveiligheid en ongevallen is onderzocht, waarbij als indicatoren voor de subjectieve onveiligheid zijn gehanteerd de mate van begeleiding van jonge voetgangers, het mogen buiten spelen van kinderen, het al dan niet mogen oversteken van kinderen en een veiligheidswaardering van ouders voor bepaalde weggedeelten. Uit de resultaten van de analyse wordt geconcludeerd dat de bewoners weinig of geen inzicht hebben in het gebeuren van ongevallen in hun eigen straat of buurt (Kraay & Wegman, 1980b, blz. 38-39).

Het voorgaande houdt in dat aanvullende gegevens op het niveau van beleving nog niet in direct verband kunnen worden gebracht met de verkeersveiligheid.

Wel is het zo dat deze gegevens in hun onderlinge relaties meer inzicht kunnen verschaffen in wat genoemd wordt een procesevaluatie. Met andere woorden, er kan in enige mate worden vastgelegd wat de maatregelen op belevings- en gedragsniveau teweegbrengen bij de bewoners.

De centrale overheid is ook geïnteresseerd in de beleving van de verkeersveiligheid als zodanig als gevolg van de genomen maatregelen. Vragen over algemene gevoelens, opinies, meningen, enz. zijn met behulp van een huisenquête wel te achterhalen. De geldigheid van de uitkomsten die op deze wijze zijn verkregen staat echter nog steeds ter discussie.

Resultaten van de enquête

Door de invoering van de maatregelen blijkt dat met name de verkeersgebieden en de optie 2-gebieden (behalve voor voetgangers in Eindhoven) relatief veiliger zijn geworden voor voetgangers, fietsers en automobilisten. Daarnaast is gebleken dat de verkeersgebieden en in iets mindere mate de optie 3-gebieden door meer bewoners als (tamelijk) onveilig worden ervaren dan dat dit het geval is in de optie 1-gebieden en optie 2-gebieden.

Meer dan de helft van de ondervraagden in de verblijfsgebieden en 80% in de verkeersgebieden vindt hun buurt voor kinderen (tamelijk) onveilig.

Welke maatregelen hebben nu bijdragen tot een verbetering van de verkeersveiligheid, daar waar men vindt dat die is verbeterd ?

De bewoners van Eindhoven schrijven de verbetering vooral toe aan de verkeersdrempels, alsmede in optie 1-gebieden ook nog aan het éénrichtingsverkeer en in optie 3-gebieden aan de lagere snelheid.

In Rijswijk is het vooral de lagere snelheid van het verkeer, met name in de woonerfgebieden. In optie 1-gebieden en optie 2-gebieden lijkt het instellen van éénrichtingsverkeer erg geslaagd, terwijl in het optie 3-gebied het terugdringen van het sluipverkeer de veiligheid duidelijk heeft bevorderd. In de verkeersgebieden in zowel Eindhoven en Rijswijk is de verkeersveiligheid vooral toegenomen (voor met name kinderen, bejaarden en voetgangers) door de verkeerslichten, voetgangerstunnel en betere overstekmogelijkheden. Fietsers en bromfietzers profiteren veel van de aparte en betere fietsstroken.

Opvallend is dat voor een groot deel de verslechtering van de verkeers-

veiligheid aan dezelfde maatregelen wordt toegeschreven als waaraan anderen een verbetering toeschrijven.

Ten aanzien van de negatieve beleving die is geconstateerd nadat de herinrichtingsmaatregelen zijn genomen, kunnen de volgende kanttekeningen worden geplaatst:

1. Deze negatieve beleving wordt niet geconstateerd bij de verblijfsleefbaarheid, maar wel bij de verkeersleefbaarheid; zie hiertoe Neeskens & Kropman (1984).
2. Aanbevelingen over de herinrichtingsmaatregelen die uitsluitend zijn gebaseerd op deze enquête zijn moeilijk op te stellen, omdat de onderzochte gebieden nogal sterk verschillen naar sociaal-economisch niveau, naar opleiding en naar autobezit.
3. Tussen het voor- en na-onderzoek ligt een tijdperiode van vijf jaren; het is zeker denkbaar dat de bewoners zich de laatste jaren meer bewust zijn geworden van wat deze maatregelen teweegbrengen, terwijl dit bewustzijn vóór de herinrichting niet zo sterk aanwezig was; tevens is er de laatste tijd ook meer gepubliceerd over effecten van herinrichtingsmaatregelen zodat samen met eigen ervaring een zeker leerproces heeft plaatsgevonden waardoor men ook kritischer is geworden.
4. De inspraak is in de optiegebieden verschillend geweest en eveneens geldt dit ook voor de waardering van de voorgenomen en uitgevoerde herinrichtingsmaatregelen.

Naast bovenvermelde zaken kunnen voor de antwoorden van de bewoners van het woonerf te Rijswijk nog de volgende opmerkingen worden gemaakt:

A. Het betreft hier slechts een steekproef van één woonerf, waardoor harde conclusies niet te trekken zijn; het optie 3-gebied te Eindhoven is een combinatie van alle typen maatregelen geworden.

B. De woonerfmaatregel veronderstelt dat er met name door kinderen meer gebruik wordt gemaakt van de openbare ruimte, hetgeen door onderzoek wordt gestaafd; meer gebruik van die openbare ruimte kan ook meer conflictgedrag tussen kinderen en het overige verkeer tot gevolg hebben, hetgeen door de ouders als negatief kan worden ervaren.

Het betrokken zijn geweest bij verkeersongevallen levert het volgende beeld op. In de voorperiode had 7% van de ondervraagden volgens hun zegen een verkeersongeval gehad in de vijf jaar voorafgaande aan de herin-

richting. Nadat de herinrichtingsmaatregelen waren getroffen zei 3% van de ondervraagden betrokken te zijn geweest bij verkeersongevallen in slechts één jaar tijd. Deze antwoorden duiden dus niet direct op een positief resultaat.

Voor de kinderen in de leeftijd van 3 t/m 15 jaar is deze situatie anders. Na de herinrichting is, volgens de ouders, 3% van hun kinderen bij ongevallen betrokken tegen 12% in de voorperiode.

In Eindhoven zouden de verkeersongevallen met name plaatsvinden op het traject Leenderweg en de Roostenlaan. Met betrekking tot de kinderen waren dit het St. Gerardusplein, de Heezerweg en de Leenderweg.

In Rijswijk noemen de ondervraagden de trajecten Haagweg en de Geestbrugweg. Voor de kinderen zijn dit de Acacialaan en de Leeuwendaallaan.

Na de herinrichting vindt nog steeds een hoog percentage van de ondervraagden dat er gevaarlijke locaties in hun eigen woonbuurt zijn, namelijk 54% tegen 61% in de voorperiode.

In optie 1 in Rijswijk weten meer ondervraagden gevaarlijke locaties te noemen dan in de andere optiegebieden. Als redenen hiervoor worden zowel in de voor- als de naperiode het tamelijk drukke verkeer en onoverzichtelijke kruispunten genoemd. De herinrichtingsmaatregelen hebben wel de oversteekmogelijkheden verbeterd. Als wenselijke maatregelen worden dan ook nog steeds genoemd het verbeteren van onoverzichtelijke situaties en vervolgens het nemen van snelheidbeperkende maatregelen.

In Eindhoven zijn deze gevaarlijke locaties met name het St. Gerardusplein, de Leenderweg, de kruispunten Heezerweg-Akebiaweg en Heezerweg-Korianderstraat, alsmede de Korianderstraat zelf. Deze, voornamelijk in de verkeersgebieden gelegen, locaties worden vooral gevaarlijk gevonden voor voetgangers.

In Rijswijk worden, in tegenstelling tot in Eindhoven, meer minder drukke verkeersaders genoemd. De kruispunten Lindelaan-Kerklaan en Kerklaan-W. Churchilllaan worden het meest genoemd. Ook hier worden deze locaties vooral voor voetgangers gevaarlijk gevonden.

Bij het noemen van gevaarlijke locaties voor kinderen vindt na de herinrichting zelfs 70% van de ondervraagden dat deze er zijn, tegen 56% in de voorperiode.

De redenen die hiervoor worden gegeven zijn het drukke verkeer en het te

hard rijden van het verkeer. Als maatregelen worden dan ook genoemd het invoeren van snelheidsbeperkingen en het verbeteren van onoverzichtelijke situaties.

In Eindhoven zijn de drie meest genoemde gevaarlijke locaties voor kinderen: de Leenderweg, het St. Gerardusplein en de Roostenlaan.

In Rijswijk zijn de vier meest genoemde gevaarlijke locaties voor kinderen: de Lindelaan en de kruispunten Lindelaan-Kerklaan, J.Israëlslaan-W.Churchilllaan en de Populierenlaan-W.Churchilllaan.

Ten aanzien van het mogen buiten spelen van kinderen blijkt dat de herinrichtingsmaatregelen geen invloed hebben op de antwoorden van de ondervraagden, daar de voor- en nasituatie geen grote verschillen te zien geven.

Wel blijken er na de herinrichting beduidend meer locaties te zijn waar kinderen in de leeftijd van 3 t/m 6 jaar niet mogen komen omdat het er te gevaarlijk is, namelijk 81% tegen 68% in de voorperiode.

Naast locaties in de verkeersgebieden worden in Eindhoven twee locaties in optie 2-gebieden genoemd, het St. Gerardusplein en de Roostenlaan. In Rijswijk wordt verder genoemd de Rembrandtkade in optie 1-gebied.

Tevens blijkt nog dat ouders hun jonge kinderen naar school brengen vooral omdat ze vinden dat de schoolroute niet voldoende veilig is.

Uit de enquête uit het vooronderzoek bleek reeds dat de bewoners van de verblijfsgebieden (woonbuurten) de omliggende verkeersruimte rekenen tot de eigen woonbuurt (Kraay & Remerie, 1980). Bij de onderzoekopzet voor het na-onderzoek is hiermee rekening gehouden door aan deze overgangen tussen verblijfs- en verkeersgebieden meer aandacht te besteden.

Aan de bewoners van een aantal optiegebieden is een aantal vragen gesteld over deze kruispunten in de eigen woonbuurt. Deze kruispunten liggen aan de randen van de optiegebieden.

Als gevolg van de herinrichtingsmaatregelen zijn de ondervraagden als voetganger niet echt ontevreden: 60% vindt de kruispunten veilig. Vergeleken met de voorsituatie vindt slechts 40% dat ze als voetganger deze kruispunten veiliger kunnen oversteken.

Als fietser vinden de ondervraagden de verkeerssituatie minder veilig dan als voetganger, namelijk 46%. Veiliger dan voorheen vindt maar 31% van de ondervraagden de verkeerssituatie.

Bij de bromfietzers ontstaat een onduidelijk beeld, omdat zo weinig van de ondervraagden als bromfietser aan het verkeer deelnemen. Als automobilist vindt minder dan de helft (42%) de kruispunten veilig; slechts een kwart zegt dat de verkeerssituatie veiliger is dan voordat de maatregelen getroffen waren.

Het lijkt verwonderlijk dat veel van de ondervraagden zeggen dat ze niet weten welke maatregelen er in hun woonbuurt zijn genomen. Deze hoge percentages (tot 60%) zijn opvallend gezien de vele publiciteit die er is gevoerd en de inspraakronden die zijn gehouden. Van de andere kant kan het ook zo zijn dat de vraagstelling niet duidelijk genoeg was omdat de bedoelde kruispunten op de grens lagen van verblijfsruimte en verkeersgebieden.

Het is ook nog opmerkelijk te noemen dat de ondervraagden in Rijswijk in optie 1- en optie 3-gebied niet zo goed op de hoogte blijken te zijn van de gerealiseerde maatregelen als de ondervraagden in Eindhoven.

Van optie 1-gebied Rijswijk is te vermelden dat een deel van de maatregelen reeds gerealiseerd was vóórdat het demonstratieproject een aanvang nam. Hierdoor is het onderscheid tussen de voor- en nastudie voor de bewoners wellicht wat moeilijker te maken.

Verder is het natuurlijk ook zo dat er meer en minder opvallende maatregelen zijn. Zo zal het instellen van éénrichtingsverkeer duidelijker zijn dan kleine veranderingen aan de weg in de zin van bijvoorbeeld uitbuingen van het fietspad.

Nogmaals wordt er hier op gewezen dat de percentages "weet niet" in deze enquête opvallend hoog zijn. In hoeverre de irritatie van de bewoners (denk aan de vele acties ondernomen tegen de herinrichtingsplannen) hierbij een rol heeft gespeeld, is niet duidelijk.

Uit de antwoorden van de ondervraagden valt op te maken dat vermeende problemen rond de verkeersveiligheid zich toch voor het merendeel afspeelen in de zogenaamde verkeersruimten, de verkeersaders. Slechts een zeer beperkt aantal locaties in de verblijfgebieden verdient nadere aandacht. Uit deze enquête valt niet op te maken dat de herindelings- en de herinrichting het verkeer anders hebben verdeeld over het onderzoeksgebied, de drukte en de snelheid van het gemotoriseerde verkeer duidelijk hebben be-

ïnvloed en de dreiging van het gemotoriseerde verkeer hebben verminderd. Teneinde na te gaan in hoeverre de maatregelen aan de direct gestelde doelen hebben beantwoord, zal dit per optiemaatregel worden aangegeven.

De maatregelen in optie 1-gebied hebben tot doel het niet-bestemmingsverkeer te weren.

In Eindhoven zegt 41% van de ondervraagden dat er in de voorperiode sluijperkeer aanwezig was. Na de herinrichting zegt 59% dat het sluijperkeer (ten dele) is verdwenen; 38% vindt dat er nog steeds sluijperkeer aanwezig is.

In Rijswijk zegt 60% van de ondervraagden dat er in de voorperiode sluijperkeer aanwezig was. Na de herinrichting zegt 76% dat het sluijperkeer (ten dele) is verdwenen; 22% vindt dat er nog steeds sluijperkeer aanwezig is.

Met andere woorden de ondervraagden vinden dat deze maatregelen in Rijswijk meer succes hebben gehad dan in Eindhoven. Het probleem van het sluijperkeer is dus nog niet opgelost.

De maatregelen in optie 2-gebied hebben tot doel het weren van niet-bestemmingsverkeer en het omlaag brengen van de snelheid van het nog aanwezige verkeer.

In Eindhoven zegt 30% dat er sluijperkeer aanwezig was; 47% vindt dat dit sluijperkeer er nog steeds is, terwijl 51% zegt dat het (ten dele) verdwenen is. Aangaande het snelheidsgedrag van de automobilisten vindt 47% dat er in hun buurt door velen harder dan 30 km per uur wordt gereden.

In Rijswijk zegt 59% dat er sluijperkeer aanwezig was; 13% vindt dat dit sluijperkeer er nog steeds is, terwijl 82% zegt dat het (ten dele) is verdwenen. Aangaande het snelheidsgedrag van de automobilist vindt 50% dat er in hun buurt door velen harder dan 30 km per uur wordt gereden.

Ook hier zijn volgens de ondervraagden de door hun gesignaleerde problemen maar zeer gedeeltelijk opgelost. De maatregelen hebben in Rijswijk een iets gunstiger effect dan in Eindhoven.

De maatregelen in optie 3-gebied hebben tot doel het weren van het niet-bestemmingsverkeer, het beperken van de snelheid van het nog aanwezig verkeer, alsmede het aantrekkelijk vormgeven van de inrichting.

In Eindhoven zegt 37% dat er sluijperkeer aanwezig was; 84% vindt dat dit sluijperkeer nu (ten dele) is verdwenen. Aangaande het snelheidsgedrag

van automobilisten vindt 43% dat er in hun buurt door velen harder dan 30 km per uur wordt gereden. Van de ondervraagden vond in de voorperiode 67% dat in de eigen buurt prettig kon worden gewandeld, na de herinrichting vindt nog maar 50% het prettig om in de buurt te wandelen.

In Rijswijk zegt 90% dat er sluijverkeer aanwezig was; 92% vindt dat dit sluijverkeer nu (ten dele) is verdwenen. Aangaande het snelheidsgedrag van de automobilist vindt 37% dat er in hun buurt door velen harder dan 30 km per uur wordt gereden. In de voorperiode vond 87% dat in de eigen buurt prettig kon worden gewandeld, na de herinrichting vindt ook hier nog maar 54% dat het prettig is om in hun buurt te wandelen.

In navolging van het ITS dat een onderscheid maakt in verblijfsleefbaarheid en verkeersleefbaarheid, kan hier worden opgemerkt dat de verkeersleefbaarheid niet positief is. Dit in tegenstelling tot de verblijfsleefbaarheid die wel positief te noemen is (Neeskens, 1984).

Deze maatregelen kunnen dus minder geslaagd worden genoemd dan de optie 2-maatregelen, vooral omdat de verkeersleefbaarheid er niet positief uitkomt (met name ook de beleving van de verkeersveiligheid).

Tot slot is nog bekeken in hoeverre de herinrichtingsmaatregelen volgens de ondervraagden de verkeersveiligheid hebben beïnvloed. Hiertoe zijn antwoorden op de belangrijkste vragen over de verkeersveiligheid in Tabel 1 bij elkaar gezet en is door minnen en plussen het effect per optie aangegeven. Voor deze subjectieve wijze van concluderen is gekozen omdat er in de antwoorden van de ondervraagden weinig systematiek is te onderkennen. Uit het schematisch overzicht van specifieke verkeersveiligheidsvragen blijkt dat de voor optie 2-gebieden getroffen maatregelen voor de bewoners relatief geslaagde maatregelen zijn.

Opmerkelijk is het negatieve beeld van het enige woonerf in het demonstratieproject. Temeer daar het een ruim gedimensioneerd woonerf is; het opleidingsniveau is in dit woongebied zeer hoog en de inspraak heeft hier nogal wat problemen gekend.

Bij het analyseren van de onderzoekresultaten uit de belevingsenquête blijkt dat op gelijksoortige vragen over de verkeersveiligheid per optie bekeken weinig systematiek in de antwoorden is terug te vinden.

De vraag dringt zich hierbij op in hoeverre de meetinstrumenten voldoende ontwikkeld zijn om erachter te komen wat men nu precies wil weten. Ander-

zijds kan het zo zijn dat de bewoners zelf een tamelijk vaag en nevelachtig idee hebben over wat subjectieve verkeersonveiligheid wordt genoemd. Ook al probeert men dit probleem te omzeilen door geoperationaliseerde vragen te stellen als: "zijn er in uw buurt gevaarlijke locaties", dan nog is een gevaarlijke locatie voor de één niet hetzelfde als een gevaarlijke locatie voor de ander.

Gegeven bovenstaande opmerking is het ook moeilijk te onderzoeken in welke mate subjectieve factoren het gedrag van de verkeersdeelnemers beïnvloeden.

Onderzoek op dit gebied is dringend gewenst, omdat anders de waarde van de antwoorden op dit soort vragen moeilijk kan worden beoordeeld in een procesevaluatie. Oorzaken voor de onveiligheid van het verkeer zijn met enquêtes op deze wijze niet te achterhalen.

LITERATUUR

Kraay, J.H. & Remerie, F. (1980). Beleving van de verkeersonveiligheid in de herindelingsgebieden van Eindhoven en Rijswijk; Resultaten van een enquête in het kader van het Demonstratieproject Herindeling en herinrichting van stedelijke gebieden (in de gemeenten Eindhoven en Rijswijk). R-80-38. SWOV, 1980.

Kraay, J.H. & Wegman, F.C.M. (1980). Vooronderzoek Demonstratieproject Herindeling en herinrichting van stedelijke gebieden (in de gemeenten Eindhoven en Rijswijk); Verslag van de Onderzoekgroep Verkeersveiligheid. R-80-42. SWOV, 1980.

Kraay, J.H. (1984). Beleving van de verkeersonveiligheid voor en na de invoering van verkeersmaatregelen; Resultaten van een enquête in het kader van het Demonstratieproject Herindeling en herinrichting van stedelijke gebieden (in de gemeenten Eindhoven en Rijswijk). R-84-27. SWOV, 1984.

Neeskens, J.A.J. & Kropman, J.A. (1984). Bewonersonderzoek Beleving openbare ruimte. Instituut voor Toegepaste Sociologie ITS, Nijmegen, 1984.

	Eindhoven optie			Rijswijk optie		
	1	2	3	1	2	3
kinderen	-	+	0	0	0	-
kinderen spelen	-	0	-	0	0	-
kinderen fietsen	+	+	+	+	+	+
kinderen op gevaar- lijke locaties	--	-	--	--	0	-
volwassenen op gevaar- lijke kruispunten	+	-	0	--	0	0
bejaarden	0	+	0	+	+	-
voetganger	+	0	0	0	+	-
fietser	+	+	0	0	+	+
bromfietser	+	+	0	0	0	0
automobilist	+	+	+	0	+	0
Totaal	+2	+4	-1	-2	+5	-3

Tabel 1. Veranderingen in de opvattingen over de verkeersveiligheid als gevolg van de herinrichtingsmaatregelen.