

HET BETOOG Elk extra bord leidt tot een reactievertraging van de automobilist

Psychologie van het verkeersbord

door **Harald Merckelbach**

Als Maastricht straks geen culturele hoofdstad van Europa wordt, kunnen we altijd nog meedingen in een andere competitie: die van de Europese stad met de meeste verkeersborden. Maastricht zal daar hoog eindigen. In hun aanbevelingsbrief voor deze wedstrijd zouden de stadspolitici foto's van lokale kruispunten kunnen opnemen.

Mijn favoriete voorbeeld is het kruispunt dat je tegenkomt als je van Scharn naar Bemelen gaat. Het is een alledaags kruispuntje. Maar er staan wel over een lengte van nog geen 11 meter 5 verkeersborden, 6 borden die een richting aanduiden en 5 informatieborden over fietsroutes.

De ambtenaar die dit soort borden langs de weg plant, moet geloven dat weggebruikers de bedoeling ervan oppikken. Als dat klopt, dan zou een automobilist bij mijn voorbeeld als volgt moeten denken: "Hè, dit is een waterwingebied en als ik een incident zie, kan ik bellen met 043-xxxxxxx. Maar hè, de 30-kilometerzone is afgelopen. En jeetje: er komt nu een 60-kilometerzone aan. Het verkeer voor andere richtingen moet overigens naar links, over 5 kilometer is er een camping, dit is fietsknooppunt 16c en deze straat heet de Oude Molenweg." Zo ongeveer.

Maar denken weggebruikers op deze ma-

nier? Nee. Want een verkeersbord kan pas op je inwerken als je het eerst ook echt hebt gezien. Stel dat je het kruispunt in mijn voorbeeld met 40 kilometer per uur nadert. Dan leg je 11 meter per seconde af. In die seconde moeten 16 borden op je kunnen inwerken. Voor elk bord heb je dus ongeveer 60 milliseconde. Dat is niet veel. De ambtenaar die over de lokale bewegwijzering gaat, zou kunnen tegenwerpen: „Maar niet alle borden zijn relevant voor de automobilist die 40 kilometer per uur rijdt.” Dat lijkt een slim argument, maar is het niet. Om te bepalen of iets relevant is, moet je er toch eerst eens goed naar kijken.

De Amsterdamse hoogleraar Jan Theeuwes liet zien dat elk extra bord dat je aan een verkeerssituatie toevoegt, leidt tot een reactievertraging van 30 procent. Dat is weer wel veel, zeker als je in de auto zit en plotseling moet remmen. Theeuwes toonde nog iets aan: als automobilisten met één in het oog springend bord worden geconfronteerd, dan zien ze alle andere borden over het hoofd. Noodgedwongen. Het mentale apparaat van de automobilist moet nu eenmaal prioriteiten stellen.

Zo gaat het ook op mijn favoriete kruispunt. De automobilist meent dat het een overzichtelijk geheel is, ziet het 60-kilometerbord en drukt het gaspedaal in. Als je er eens goed voor gaat zitten, kun je op dat kruispuntje



op die van baanvak veranderen en de voetgangers die van alle kanten willen oversteken en je hebt een verkeersknooppunt waarbij mijn Maastrichtse voorbeeld afsteekt als een woonerf in Madurodam. Toch staan er op dat punt van de Via del Corso geen verkeersborden.

Wel zag ik de Romeinse politie tijdens het spitsuur een opvallende manoeuvre uithalen. Pal op de T-splitsing werd een grote politiebuis geplaatst, waardoor het geheel nog overzichtelijker werd. Maar er waren geen ongelukken. Zelfs geen bijna-ongelukken.

Het Italiaanse voorbeeld stelt Hans Monderman (1945-2008), de bedenker van de moderne rotonde, in het gelijk. Deze ingenieur had een grote belangstelling voor de psychologie. Hij placht te zeggen dat verkeersborden erop

heel wat bijna-ongelukken zien. Deze zomer was ik in Rome. Op de T-splitsing van de Via del Corso heb ik een tijd staan kijken. Er zijn tientallen scooters en auto's die van links komen. Er is druk verkeer dat van rechts komt. Tel er nog de bussen bij

duiden dat de wegenbouwer slecht bezig is geweest. Blijkbaar zit zijn weg zo miserabel in elkaar dat verkeersdeelnemers via borden moet worden uitgelegd wat de bedoeling is. Dat is omslachtig en daarom gevaarlijk. Want eerst moeten weggebruikers de borden begrijpen en dan moeten ze er ook nog eens naar gaan handelen. Het is beter, zei Monderman, om een weg zo te bouwen dat hij het gewenste gedrag afdwingt. Wil je dat automobilisten rustig rijden? Zet dan geen bord neer, maar maak de situatie dermate onoverzichtelijk – zoals de politiebuis op de Via del Corso deed – dat automobilisten vanzelf gas terugnemen. Monderman vond, kortom, dat een weg zelfverklarend moet zijn.

Dat idee kan op sympathie rekenen van verkeerspsychologen. Een goede weg, stellen zij, is een weg waarbij weggebruikers op elkaar letten en met elkaar in onderhandeling gaan over voorrang, oversteken en inhalen.

En dus? Weg met die verkeersborden in Maastricht. Weg ook met de straatmarkerings. Laat auto's diagonaal parkeren in de straat. Span waslijnen dwars over de straat. Maak er een grote janboel van, zoals op de Via del Corso. En die tunnel straks: geef er nou geen naam aan, want dan heb je weer borden nodig.

Harald Merckelbach is hoogleraar psychologie aan de Universiteit van Maastricht.