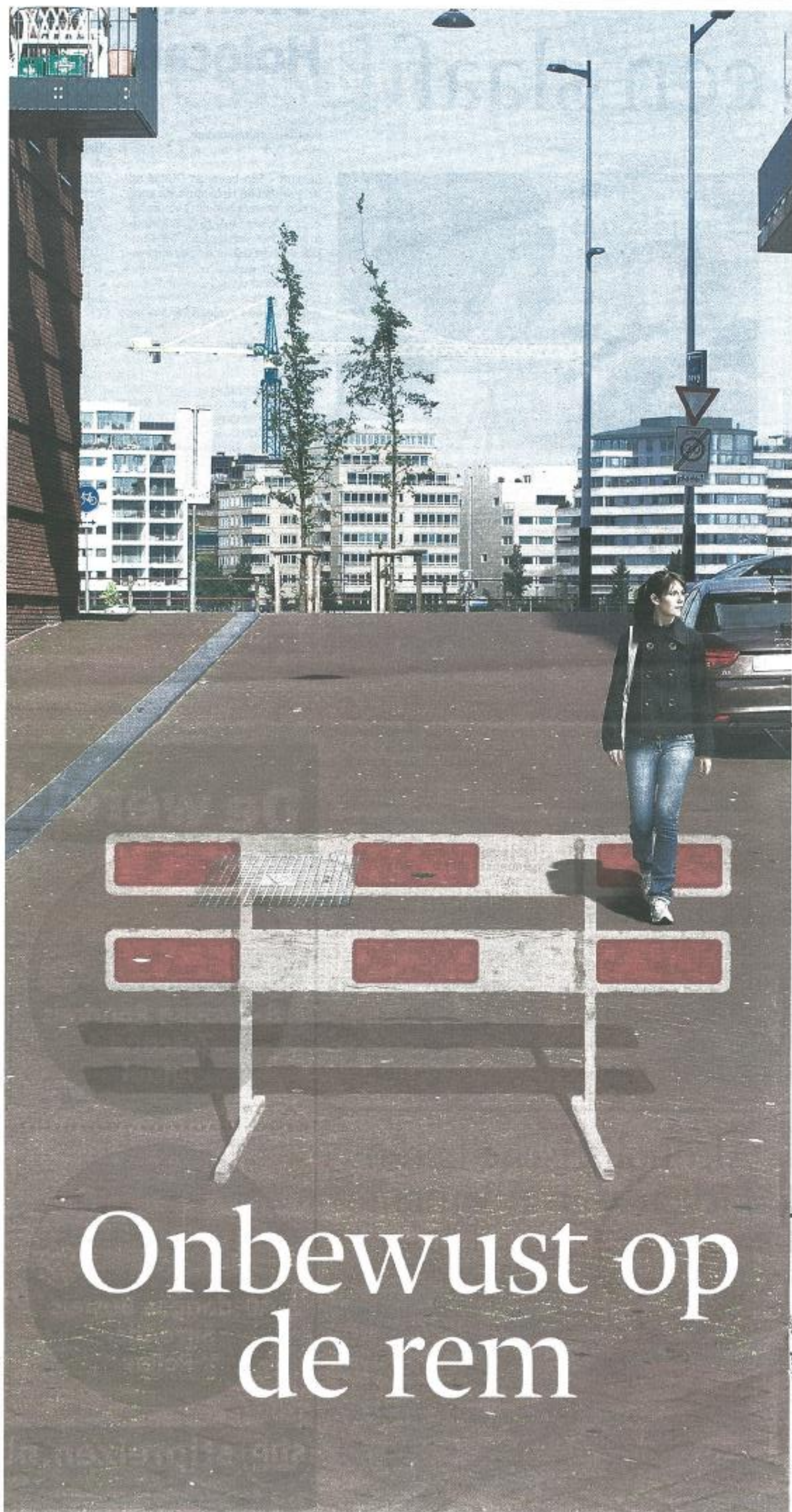


■ De 'wegversperring' op de foto kan worden gemaakt met behulp van deze werktekening.



Onbewust op
de rem

Verkeersborden zijn uit. Met slimme trucs laat je de weggebruiker (onbewust) beter doen wat jij wilt.

door Paul Bots
beeld Mark Reijntjens en Ruud Willems

Vroeger. Ja, vroeger was het leven van een verkeerskundige nog redelijk eenvoudig. Gebeurden er veel ongelukken op een kruispunt? Dan zette je er een stoplicht neer. Of, iets moderner, je maakte er een minirotonde van. Probleem opgelost, door naar het volgende project.

Maar de tijden zijn veranderd. De wereld is veel meer op de mens gericht en wegbeheerders doen daaraan graag mee. Je moet een automobilist niet dwingen veilig te rijden, je moet hem het gevoel geven dat hij zelf het heft in handen heeft. Zonder dat hij het beseft, leid je hem als wegbeheerder stiekem toch in juiste banen.

Dat kan heel subtiel. Door hekjes, bankjes of paaltjes in een straat vrolijke kleuren te geven, bijvoorbeeld. Het geeft een automobilist het gevoel dat hij in een kinderrijke omgeving zit. Onbewust trapt hij het gaspedaal minder ver in, blijkt uit onderzoeken.

Nog zo'n voorbeeld: op een weg met veel bomen kun je de automobilist in verwarring brengen door de afstand tussen de bomen te laten variëren. Zet je de bomen vlak voor de bebouwde kom dicht bij elkaar, dan heeft de automobilist het gevoel dat hij harder rijdt. Gevolg: hij neemt gas terug. Precies wat je als verkeerskundige wilt op die plek. Hetzelfde effect krijg je als je de bomen dicht bij het asfalt zet, of als je in plaats van bomen paaltjes plaatst.

De voorbeelden komen uit het boekwerk *Mobiliteit en gedrag* dat het CROW onlangs op de markt bracht voor verkeerskundigen. CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie die oplossingen bedenkt voor vraagstukken over infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer in Nederland. De subtitel van het boek is niet toevallig gekozen: *Begrijpen en beïnvloeden*. Het is voor het eerst dat het belangrijkste verkeersadviesorgaan van de overheid de kennis over dit onderwerp bundelt en koppelt aan een bijbehorende cursus. Daarin leren cursisten (vooral verkeerskundigen van gemeenten) hoe ze verkeersdeelnemers onbewust kunnen beïnvloeden, maar ook over het gebruik van campagnes, educatie en (tekst-)borden.

Gedragsbeïnvloeding past in de tijdgeest, vertelt Marleen Hovens, de CROW-projectmanager die het boek samenstelde. „Er is de laatste tijd veel meer aandacht voor dan voor harde maatregelen. Dat komt aan de ene kant doordat we wel zo'n beetje zijn uitgebouwd met de infrastructuur in Nederland. Maar het heeft ook met geld te maken. De algemene gedachte is dat gedragsmaatregelen goedkoper zijn. Daarnaast is er sowieso een maatschappelijke trend. Mensen zijn meer met de geest bezig. Dat zie je ook terug bij wegbeheerders.”

Die wegbeheerder kan dus slim gebruikmaken van het feit dat een weggebruiker denkt heel rationeel te zijn, maar dat in de praktijk niet is. Door een kindertekening

mee te sturen bij snelheidsbekeuringen, bijvoorbeeld. Het roept in het onderbewuste associaties op met de mogelijke gevolgen van hard rijden: je zou verdorie een kind onder de auto krijgen.

Gedragsbeïnvloeding komt echter heel nauw. De wijsheid over de niet-rationele mens werkt immers net zo hard in het nadeel van de wegbeheerders. Je kunt op een snelweg bordjes neerzetten met een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur. Maar een automobilist herkent het wegbeeld. Hij ziet een snelweg en weet dat je daar doorgaans minstens 100 mag rijden. Het bordje met 80 dringt zodoende niet tot hem door. Jazeker, het uitdelen van flinke boetes vergroot het bewustzijn. Maar beter kun je de weg zelf aanpakken. Versmallen, anders maken dan andere snelwegen. Niet voor niets wordt boven de Nederlandse snelwegen waar 80 kilometer per uur gereden mag worden, tegen alle gewoonten in, op matrixborden de maximumsnelheid getoond.

Verkeerskundigen zijn het erover eens dat je aan de weg moet zien, of eigenlijk bijna moet 'voelen', hoe hard je mag rijden. Borden zouden daarbij vrijwel overbodig moeten zijn. Je moet mensen vooral niet in verwarring brengen, stelt verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen in het CROW-boek.

„Vijf stroken vrij asfalt en toch maar 100 kilometer per uur mogen rijden, geeft problemen. Mensen de ruimte geven om verantwoord wat stoom af te blazen – waar het kan en verantwoord is – kan enorm helpen om hen 'mee' te krijgen.” Wat ook helpt: uitleggen. U mag hier maar 80 rijden vanwege de gezondheidsrisico's van omwonenden. Het kweekt begrip.

Marleen Hovens is zelf verkeerskundige bij het CROW. Toen haar drie jaar geleden werd gevraagd een publicatie te maken over gedragsbeïnvloeding, dacht ze nog heel naïef over dit onderwerp, erkent ze achteraf. „Ik wilde voorbeelden verzamelen en vervolgens een soort boek met oplossingen maken. Zo van: heb je dit probleem, dan is dit de kant-en-klare oplossing. Maar zo werkt het niet. Gedragsbeïnvloeding is heel complex. Elke situatie heeft haar eigen kenmerken. Wat hier slaagt, kan ergens anders mislukken. Er gebeurt momenteel heel veel op dit vlak. Er wordt van alles geprobeerd, maar eigenlijk moeten we ook concluderen dat we nog helemaal niet zo veel weten.” Wat ze er zelf het meest van heeft geleerd? Hovens: „Anders naar de weggebruiker kijken. Problemen oplossen door ze eerst heel goed te analyseren. Wordt er veel door gereden? Kijk dan wie er het rode licht negeert. Zijn dat jongeren of ouderen? Mamen of vrouwen? Probeer te achterhalen waarom ze het doen en zoek dan een oplossing. Door de verkeerslichten aan te passen of door mensen te waarschuwen. Niet door een beschuldigend vingertje op te steken, maar door met een smiley te zeggen dat het fijn is als je wacht op groen. Dat werkt beter. Kleine details maken soms het verschil.”



3D-tekening op de weg remt af

Een tekening op de weg die automobilisten laat afremmen. In Woudenberg werd een hinkelpad op de weg getekend, in Doorwerth zijn kindertekeningen in de bestrating gelegd. Allemaal bedoeld om andere weggebruikers erop te wijzen dat er zo maar een kind over kan steken. Zeker in het begin heeft het effect, merkte het bureau Goudappel Coffeng dat de proef deed. Grote conclusies kunnen nog niet worden getrokken. Dat een tekening effect kan hebben, is ook gebleken in Vancouver. In de Canadese stad werd een 3D-tekening van een spe-

lend kind op het wegdek gemaakt. Automobilisten schrokken en maakten een noodstop of trokken hard aan het stuur. Ook voor andere verkeersdeelnemers kan een simpele afbeelding grote effecten hebben, blijkt uit een proef die niet in de CROW-publicatie is opgenomen. Bij een fietsenstalling in het Engelse Newcastle werden posters opgehangen met sturende ogen en een waarschuwing. De ogen moeten mensen het gevoel geven dat ze in de gaten worden gehouden. Het aantal fietsendiefstallen nam met bijna twee derde af.



Eenvoudige boodschap werkt beter

Teksten maken is een vak. Dat geldt ook voor wegbeheerders die voorbijgangers iets duidelijk willen maken. De boodschap moet kort maar krachtig zijn. Dus simpelweg 'Glad!' in plaats van 'pas uw snelheid aan i.v.m. glad wegdek'. Het lijkt logisch, maar toch gaat het lang niet altijd goed. Zo informeert Rijkswaterstaat voor files met teksten als 'Tot Utrecht via A28 15 min + 12, via A1/A27 20 min + 15'.

Een misser, stelt het CROW-boek. Iemand die met 130 kilometer per uur onder deze tekst door raast, heeft geen zin en tijd om rekensommen te maken. Een kort 'tot Utrecht via A28 acht minuten sneller', werkt beter. Dan nog moet de afrit duidelijk staan aangegeven en moet de automobilist de tijd hebben de juiste richting te kiezen. Is dat niet het geval, dan zal hij gewoon rechtdoor rijden en lijdzaam aansluiten in de file.



Loterij met de flitscamera

Plezier beleven aan een flitscamera. Het kan, zo bewees een experiment in Stockholm. Een flitspaal hield daar de kentekens bij van alle voorbijrijdende auto's. Wie te hard reed, kreeg een boete. Een deel van de opbrengst ging in een grote pot en werd vervolgens verloot onder de mensen die zich wél aan de snelheid hadden gehouden. Het idee voor de *Speed Camera Lottery* komt van Kevin Richardson uit San Francisco. Hij

won met zijn plan een prijsvraag van Volkswagen Zweden. Het idee werd uitgevoerd in Stockholm en het resultaat mag er zijn. De gemiddelde snelheid op het stuk waar de loterij werd gehouden, ging tijdens de proef met 7 kilometer per uur omlaag. Langzaam rijden werd leuk, en *fin* laat mensen gemakkelijker hun gedrag veranderen. Ook heren der in Nederland wordt serieus nagedacht over een flitsloterij, weten deskundigen.



Word geen slaaprijder? Vermoeiend!

Jarenlang is de tekst in Nederland gebruikt: 'Word geen slaaprijder'. Een waarschuwing aan automobilisten om bij vermoeidheid even rust te nemen. Voor je het weet, kukel je in slaap en eindig je tegen de vangrail. Door de boodschap op tekstborden boven de snelweg te projecteren, creëerde de overheid echter juist het tegenovergestelde effect, denken gedragsdeskundigen. De tekst is kort en krachtig, maar bij een slaperig iemand roept de kreet associaties op met vermoeidheid, slapen en rusten. Associaties die onbewust juist tot extra vermoeidheid kunnen leiden. Zo bezien

had de boodschap beter op parkeerplaatsen neergezet kunnen worden. Datzelfde geldt voor de campagne tegen het gebruik van sociale media achter het stuur. 'Social media doe je op een P' is de boodschap die boven en langs de weg te zien is. Volgens deskundigen is het gevolg van die boodschap dat automobilisten weer aan de telefoon denken, zich afvragen of dat mailtje al binnen is en sneller gaan kijken. Volgens het ministerie is het effect van de actie gemeten en zegt 26 procent op een parkeerplaats te stoppen om te appen. Dat was 21 procent.