Remmen voor Nijntje

Verkeerswetenschappers gebruiken steeds vaker kennis uit de psychologie om ons verkeersgedrag te beïnvloeden. 5 van hun trucs – en hoe ze werken.

tekst: dennis rijnvis // illustratie: studio vonq

Zo worden we gestuurd

1) DE INVLOED VAN BOMEN

Bomen of struiken in de berm kunnen het rijgedrag van automobilisten beïnvloeden. Als ze worden geplant in trechtervorm, dus zó dat het groen steeds dichter bij de bestrating staat, lijkt het alsof de weg smaller wordt. Daardoor minderen automobilisten vaart. Eenzelfde effect ontstaat als bomen telkens een stukje dichter bij elkaar worden neergezet. Doordat de bomen almaar sneller langsschieten, krijgen bestuurders het idee dat ze steeds harder rijden. Dus nemen ze gas terug.

In het Britse graafschap Norfolk werden bij wijze van proef bomen en struiken in trechtervorm voor kruispunten geplaatst. Bestuurders reden er gemiddeld drie kilometer per uur langzamer. In Nederland wordt nog geen gebruikgemaakt van de 'bomen-illusie'. Verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen waarschuwt dat de truc slechts voor één rijrichting werkt. 'Als mensen tegen de trechtervorm in rijden, hebben ze het gevoel dat de weg breder wordt en geven ze misschien juist extra gas.'

2) PLEIN ZONDER BORDEN

Laat verkeersdeelnemers zelf uitzoeken wie voorrang heeft. Dat is het idee achter *shared spaces*, verkeerspleinen waarvan alle zebrapaden, fietspaden, verkeersborden en stoplichten zijn weggehaald. 'Het veroorzaakt een verrassingseffect en dat maakt mensen alerter. Uit studies blijkt dat mensen beter gaan opletten wanneer ze opeens geen borden of stoplichten meer zien,' zegt de verkeerspsycholoog.

Het oudste en bekendste Nederlandse voorbeeld van een *shared space* is het Laweiplein in de gemeente Drachten. Tot 2003 waren er jaarlijks gemiddeld acht verkeersongelukken, sinds alle borden en fiets- en wandelpaden zijn weggehaald nog maar twee. Ook achter het Amsterdamse Centraal Station is een *shared space* ingericht: op de kruising van een druk fietspad en de aanlegplaats van de pont over het IJ.

3) NIJNTJE REMT ONS AF

In de buurt van scholen staan steeds meer snelheidsborden met Nijntjefiguren. 'Gewone borden komen over als een opgeheven vingertje,' zegt Tertoolen. 'Ze worden vaak genegeerd. Het idee achter de Nijntje-borden is dat mensen de tekeningen onbewust associëren met de aanwezigheid van kinderen. Daardoor gaan ze langzamer rijden zonder erbij na te denken.' Uit een eerste studie van verkeersonderzoeksbureau SWOV blijkt dat automobilisten inderdaad relatief lage voorkeurssnelheden noemen als ze foto's van wegen met Dick Bruna-borden zien. Het moet nog worden onderzocht of ze in de praktijk ook langzamer gaan rijden.

4) BELEDIGENDE TEKSTEN

Verkeersovertreders schofferen, dat is volgens onderzoekers van de Chinese Xiamen-universiteit een verrassend effectieve manier om gevaarlijke verkeerssituaties te voorkomen. Ze probeerden een beruchte weg in Peking veiliger te maken. Ruim 70 procent van de voetgangers die de weg moesten oversteken rende tussen het autoverkeer door, terwijl er even verderop een voetgangersbrug was aangelegd. Bordjes met pijlen en beleefde teksten hielpen niet. De onderzoekers plaatsten daarom een bord met de tekst: 'Alleen lelijke mensen steken hier over.' De stroom voetgangers op de weg werd 10 procent kleiner.

Volgens de Chinese wetenschappers zijn mensen door de vele waarschuwingsborden in het verkeer ongevoelig geworden voor beleefde teksten. De meesten houden er echter niet van om publiekelijk voor schut te worden gezet en steken daardoor niet over bij een beledigend bord. Tertoolen vindt het Chinese experiment interessant. 'Maar of het ethisch verantwoord is?'

5) EEN DRUKKNOP DIE AFTELT

Hoelang nog voordat het stoplicht op groen gaat? Steeds meer stoplichten voor voetgangers en fietsers geven antwoord door de seconden af te tellen in cijfers of met lampjes. Uit onderzoek blijkt namelijk dat mensen wachten vooral vervelend vinden wanneer de wachttijd onbekend is. 'Als je weet wanneer het stoplicht op groen zal springen ben je eerder geneigd je geduld te bewaren,' aldus Tertoolen. Sommige studies in de Verenigde Staten en België wijzen uit dat er bij aftellende drukknoppen 20 tot 40 procent minder voetgangers door rood loopt, maar het effect is niet overal zo sterk. Bovendien, zo waarschuwt de verkeerspsycholoog, moet het aftellen wel in een gelijkmatig tempo gebeuren. 'Als de teller op het laatst vertraagt, voelen mensen zich in de maling genomen en steken ze alsnog over door rood.' //