

### Landschapsbewust ontwerpen en verkeersveiligheid

Mijn gesprek met Gerard start ik met de vraag wat de betekenis van landschapsbewust ontwerpen kan zijn voor de verkeersveiligheid. Gerard: “Ik ben niet zo thuis in de landschappelijke maatregelen die je bij de herinrichting van de wegen hebt toegepast. Maar de dalende trend in het aantal verkeersongevallen op de wegen die op een landschapsbewuste manier zijn ingericht, is opvallend. Ik ken niet direct de waarde van het onderzoek dat je hebt gedaan, maar deze uitkomst is opmerkelijk. Zeker gezien de verslechterde mentaliteit van de weggebruikers over pakweg de afgelopen 15 jaar. Die verslechterde mentaliteit zorgt voor onveilige situaties door automobilisten die nog snel even een fietser inhalen terwijl er ook een tegenligger aankomt. Dergelijk gedrag is niet alleen onveilig, maar leidt ook tot boosheid. Dat is in het verkeer een gevaarlijke emotie.”

Ik vraag Gerard of het dan juist niet noodzakelijk is dat we een aangename omgeving creëren waarin een automobilist zich, mogelijk onbewust, wat prettiger voelt en daardoor rustiger gaat rijden? “Dat hangt van het type mens af. De ene mens is gevoelig voor de beleving in de ruimte waar die verkeert, de andere mens is zich er niet bewust van. Die heeft haast en dan telt alleen de tijd en niet de omgeving.”



Ik stel dat het dan gaat om interne factoren bij die mensen. Onze methodiek richt zich op externe factoren om daarmee de beleving en de gemoedstoestand van de weggebruiker te beïnvloeden. “Als psycholoog wil ik juist de aandacht vestigen op de intrinsieke factoren. Alles wat buiten gebeurt, wordt waargenomen en haal je van buiten naar binnen. Binnen krijgt het pas betekenis. In principe heeft de externe wereld geen betekenis, die geven we er zelf aan. Daarom vind ik het intrinsieke deel zo belangrijk. Daarmee sluit ik de externe factoren niet uit. De weg en zijn omgeving zijn wel degelijk van invloed op het gedrag van de weggebruiker. Bijvoorbeeld de beleving van veel ruimte leidt tot hogere rij snelheden van de gemotoriseerd verkeer. Bij de beoordeling van wegen maak ik veel gebruik van het zogenaamde Human Factor Model. Dat ziet er als volgt uit: waarnemen in combinatie met onze verwachtingen + begrijpen + kunnen + willen = doen. Dit zijn intrinsieke factoren, maar daarmee bepaal je eigenlijk het handelen van mensen in de fysieke

ruimte. Ons referentiekader bepaalt onze verwachtingen. Bij de wegen die op een nieuwe wijze zijn ingericht, zoals de lichte rijstroken met een zwarte as-strook op de Lekdijk, is er nog geen referentiekader zoals er met rode fietsstroken wel is. Dat betekent dat mensen er nu nog een voorzichtig gedrag vertonen. Je noemt dat 'nudging', iets doen met de omgeving wat niet aan de verwachting voldoet. Vaak heeft dat een tijdelijk effect. Als iets nieuws, zoals een nieuwe wegindeling, veel wordt toegepast, gaat het onderdeel uitmaken van ons referentiekader. En worden we minder voorzichtig."

### Bewust of onbewust gedrag?

Wordt een dergelijk tijdelijk effect niet veroorzaakt doordat mensen worden aangesproken op het bewuste gedeelte van hun brein. Is het niet veel slimmer om het menselijk brein aan te spreken op het onbewuste gedeelte? "In principe werkt het onbewuste beter. Maar het probleem is dat het onbewuste, bewust gemaakt wordt. Dat kan dan tot gevolg hebben dat er sprake is van een tijdelijk effect. Zoals in het buitengebied van Lelystad bij het toepassen van landschapsbewuste maatregelen op een bijzondere plek. Een erfaansluiting is zo'n bijzondere plek. Automobilisten rijden dan langzamer bij een erfafsluiting. Maar zijn ze daar voorbij, dan rijden ze op lange rechtstanden weer harder. Alleen het plaatsen van een bord met een snelheidsbeperking is helaas niet voldoende. We weten dat mensen na een snelheidsbeperking of snelheid remmende maatregel compensatiegedrag vertonen en juist weer harder gaan rijden.

Er is dus meer voor nodig, een andere wegindeling zoals op de Lekdijk. Zo'n indeling komt mogelijk de veiligheid van fietsers ten goede. Bij alle maatregelen die we met elkaar bedenken, inclusief kunst langs de weg, moeten we ons iedere keer afvragen of de maatregel niet afleidt van de rijtaak. Afleiding is een van de belangrijkste oorzaken van ongevallen. Wat werkt is het effect van versmalling. Verbreding daarentegen heeft het omgekeerde effect. Telkens gaat het over de vraag: 'Geeft de omgeving een beleving die bij langzaam rijden past?' Ook een haag in een binnenbocht kan effect hebben. Dat is weliswaar tegen de verwachting in, maar op het moment dat je dingen ingewikkelder maakt, moeten mensen meer nadenken. Als je alles voor ze regelt en inzichtelijk maakt, gaan ze op de automatische piloot rijden. Op het moment dat er een haag in je zichtveld staat, rem je af. Landschapsbewust ontwerpen lost niet alles op. Maar je kunt wel de omgeving zodanig inrichten dat de weggebruiker bewust of onbewust wordt beïnvloed,

zodat hij zijn snelheid aanpast. Er is een voorbeeld uit Scandinavië waar men een kruispunt als een soort dorpserv heeft ingericht inclusief het bijpassende wegmeubilair. Dat levert een andere sfeer op. Zo krijgt de omgeving een inrichting die bij langzamer rijden past. In dit geval een dorpskarakter.”

#### Dilemma's bij Landschapsbewust ontwerpen

“Toch roept een landschapsbewuste inrichting bij mij enkele dilemma's op. Van een automobilist wordt in een bebouwde omgeving waarin mensen aanwezig zijn een aangepast gedrag verwacht. Na het verlaten van deze snelheid beperkende ruimte komt de automobilist in een aangename omgeving met als mogelijk gevolg dat hij sneller gaat rijden dan wenselijk is. Landschapsbewust ontwerpen gaat uit van de veronderstelling dat een prettige omgeving er voor zorgt dat mensen langzamer gaan rijden, maar daar ben ik nog niet zo van overtuigd. De automobilist leidt aan een grote mate van zelfoverschatting. In dat rustige buitengebied kan hij juist harder gaan rijden, want er zijn geen overstekende kinderen; dat past niet in zijn verwachtingspatroon. Het gevoel van urgentie om langzaam te rijden is er niet zoals in een bebouwde omgeving.

Een soortgelijk dilemma ervaar ik met bomen langs een weg. Als er bomen langs een weg staan, wordt er rustiger gereden dan in situaties zonder bomen. De kans op een ongeval bij de aanwezigheid van bomen wordt echter groter. Vaak hebben we met bestaande situaties te maken waarin er al bomen van oudsher aanwezig zijn. In nieuwe situaties plaatsen wegbeheerders vanwege hun verantwoordelijkheid voor de verkeersveiligheid niet zo snel bomen dicht langs de weg. Mogelijk biedt landschapsbewust ontwerpen ons de instrumenten om deze dilemma's op te lossen.”

Telkens gaat het over de vraag:

**“Geeft de omgeving een beleving die bij langzaam rijden past?”**