

De toekomst van de h



De ANWB publiceerde afgelopen september de uitslag van het Nationaal Kampioen Verkeersexamen. Van de 13.500 respondenten kregen er 10.537 de boodschap dat ze gezakt zijn. Oftewel: 78 procent van de deelnemers maakte te veel fouten. Met name de nieuwe verkeersregels bleken lastig te zijn, maar ook alledaagse regels en borden zouden voor veel respondenten onbekend of onduidelijk zijn. Zo was een vraag over een regulier inhaalverbod te lastig voor 46 procent van de deelnemers. De resultaten roepen allerlei vragen op. Moeten automobilisten verplicht op herexamen? Hoe kunnen we hun kennis verbeteren zodat ze de verkeersregels en –borden kennen? Leonard Verhoef draait in zijn onderzoek naar de grammatica van verkeersborden de vraag om: wat nu als we de verkeersborden aanpassen aan de automobilisten? Een reactie uit de psychologische hoek.

[tekst] LEONARD VERHOEF

Voor Nederlandse automobilisten zijn de hedendaagse verkeersborden lastig te begrijpen. Dat komt omdat er op de borden fouten staan wat betreft grammaticale regels. Uit het onderzoek naar de grammatica van verkeersborden komt bijvoorbeeld naar voren dat het Oostenrijkse spookrijdbord van Figuur 1, dat kandidaat is voor het Europese spookrijdbord, door 5 procent van de proefpersonen wordt begrepen. Omdat het Nederlandse bord – zie Figuur 2 – wel een correcte grammatica heeft, begrijpt 88 procent dat er een richtingsprobleem is.



Figuur 1



Figuur 2

Verkeersonveilige situaties

Aan de hand van grammaticale regels construeert het geheugen de betekenis van een bord. Zo bedenkt een automobilist elke keer weer wat

Duidige verkeersborden

een bord kan betekenen. Wanneer het bord grammaticale regels niet opvolgt, construeert het geheugen zelf een betekenis. Deze kan anders zijn dan bedoeld en verkeersonveilige situaties opleveren.

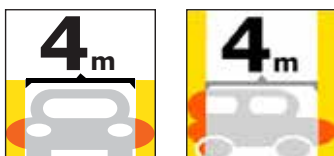
Op verschillende Nederlandse verkeersborden worden basale grammaticale regels niet opgevolgd. Op sommige borden worden geen afbeeldingen voor zelfstandige naamwoorden getoond en op andere borden wordt niet duidelijk aangegeven wat niet mag (ontkenning). Ook kan het kleurgebruik op verkeersborden verwarrend zijn. Hierdoor is een aantal Nederlandse verkeersborden moeilijk te begrijpen en te onthouden. Borden zonder grammaticale fouten begrijpen lezers beter. Ter illustratie:

• Zelfstandige naamwoorden

Op de borden van Figuur 3 wordt het betreffende zelfstandig naamwoord – auto – niet getoond. De voorkant of de zijkant van de auto wordt niet afgebeeld, waardoor het niet duidelijk is of het bord nu de lengte of de breedte van het voertuig betreft. Dit kan worden opgelost door het betreffende zelfstandig naamwoord als afbeelding toe te voegen, zoals in Figuur 4. Het begrip bij automobilisten gaat dan omhoog: van 43 procent voor de bekende borden naar 70 procent voor grammaticaal correcte – maar nooit eerder geziene – borden.



Figuur 3



Figuur 4

• Ontkenning

Het bord van Figuur 5 laat enkel zien dat de automobilist linksaf kan, maar maakt niet duidelijk

wat in dit geval niet de bedoeling is. De automobilist krijgt geen waarschuwing over wat hij of zij niet moet doen in de betreffende situatie. Een kleine aanpassing – zie Figuur 6 – zou de begrijpelijkheid met 17 procent verhogen. De kleur rood wordt hierbij gebruikt, voor iets wat niet mag.



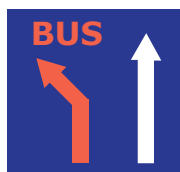
Figuur 5



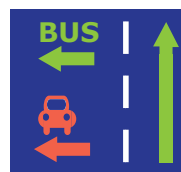
Figuur 6

• Kleurgebruik

Op het bord van Figuur 7 wordt de kleur rood gebruikt voor iets wat wél mag: de bus mag in deze situatie namelijk linksaf slaan. De kleur rood heeft dus verschillende betekenissen, namelijk 'mag wel' en 'mag niet'. Normaliter staat de kleur groen voor iets wel mag, niet de kleur rood. Op het experimentele bord – Figuur 8 – wordt daarom groen gebruikt; correcte grammatica leidt immers tot een juiste interpretatie.



Figuur 7



Figuur 8

Zelfrijdende auto

Maar hebben de grammaticaal correcte verkeersborden wel toekomst? Binnenkort rijden auto's toch zelf en zijn er geen bordjes meer nodig? De automobilist moet echter de baas blijven. De bestuurder moet weten wat de auto doet en waarom deze dat doet, want hij of zij moet kunnen overrulen. Met de zelfrijdende auto zal de automobilist zijn of haar routine in de auto kwijt raken. Hierdoor moeten de verkeersborden juist begrijpelijker zijn dan ooit.

vib

Leonard Verhoef is psycholoog en verenigt menselijke kennis met praktijkervaring. Recentelijk heeft hij onderzoek gedaan naar de grammatica van borden voor wegverkeer, waterverkeer en vluchtroutes. Hierbij vergelijkt hij reguliere verkeersborden met experimentele borden. 45 proefpersonen – van wie 69 procent met rijbewijs – vertelden wat zij dachten dat de verkeersborden betekenden. Er waren 108 borden, elke proefpersoon kreeg er hiervan ongeveer 50 voorgelegd. In totaal gaven de proefpersonen 2017 verklaringen over de betekenis van de borden.

Wat vindt u, moeten de verkeersborden in Nederland worden aangepast? Bieden de experimentele borden een uitkomst? Praat mee in de LinkedIn Group van Verkeer in Beeld - www.verkeerinbeeld.nl/linkedin - en houd de dialogo in stand!