

Nut en noodzaak van verkeersborden

Verkeersborden en –tekens zijn vooral bedoeld om verkeersdeelnemers te informeren over hoe zij geacht worden zich te gedragen en om verkeersdeelnemers te waarschuwen voor mogelijke gevaren. Een steeds weer terugkomende vraag is of er soms niet een overdaad aan borden is, waardoor de bestuurder door de bomen het bos niet meer ziet. Een vervolgvraag is dan in welke mate de veiligheid in het geding komt als borden deels of zelfs helemaal zouden verdwijnen. De SWOV wil deze vraag beantwoorden van het oogpunt van de invloed op het verkeersgedrag en de onveiligheid en niet vanuit een juridisch perspectief dat zich bezighoudt met de schuldvraag en de aansprakelijkheid bij ongevallen.

Onderzoek

Er is tot op heden opvallend weinig onderzoek verricht naar ongevallen die het gevolg zijn van een teveel aan verkeersborden dan wel van het ontbreken van verkeersborden. Wel blijkt uit onderzoek dat een automobilist slechts 10 tot 20% van de verkeersborden die hij passeert, spontaan opmerkt. Dat wekt de indruk dat verkeersborden maar weinig kunnen bijdragen aan de veiligheid op de weg. Inderdaad lijken ervaren bestuurders bij voorkeur af te gaan op natuurlijke aanwijzingen op en om de weg, zonder daarbij veel behoefte te hebben aan borden. Toch zijn aanwijzingen noodzakelijk voor de verkeersveiligheid - dat geldt althans voor belangrijke verkeersregels zoals snelheidslimiet, open- of gesloten-verklaring, rijrichting, plaats op de weg en voorrang. Deze regels zijn dermate cruciaal voor het voorkomen van gevaarlijke situaties dat er alles aan gedaan moet worden om de betreffende boodschap over te brengen aan alle weggebruikers (ervaren en onervaren) en onder alle omstandigheden (goed en slecht zicht). Deze informatie zal steeds expliciet gegeven moeten worden op plaatsen en tijdstippen dat de weggebruiker de informatie daadwerkelijk nodig heeft. Deze informatie is meer nodig naarmate omgevingsfactoren niet als vanzelf tot het gewenste veilige gedrag leiden. Op dit moment zijn verkeersborden en markeringen hierbij belangrijke hulpmiddelen. Niet goed is in te zien dat het zonder meer laten verdwijnen van deze hulpmiddelen de verkeersveiligheid ten goede zal komen.

Verschillende omgevingsfactoren blijken van grote invloed op het snel (kunnen) waarnemen van verkeersborden. Het gaat daarbij om de hoeveelheid verkeer, het aantal verkeerstekens per weglengte, storende beelden op de achtergrond en andere aanwijzingen uit de omgeving die de boodschap van het bord steunen of tegenspreken.

Om storende invloeden tegen te gaan zijn enkele algemene aanbevelingen te geven over de uitvoering en plaatsing van borden en over de inrichting van de omgeving (denk bijvoorbeeld aan reclameboodschappen) overdag en 's nachts. Voor nieuwe regels is echter meer onderzoek nodig.

Om de bijdrage van borden aan de verkeersveiligheid te verbeteren kan gedacht worden aan:

- onderscheid aanbrengen tussen belangrijke en minder belangrijke borden; onderzoek moet uitwijzen hoe dat onderscheid aan te brengen en hoe het weghalen van minder belangrijke borden gecompenseerd zou dienen te worden met andere informatie voor de weggebruiker;
- nader onderzoek naar de vormgeving van verkeersborden vanuit het oogpunt van opvallendheid, herkenbaarheid en begrijpelijkheid;
- overwegen om het mogelijk te maken borden met snelheidslimiet overal aan het begin van weg(gedeelte) of gebied, aan te brengen met zo nodig herhalingen;

- in het algemeen een sterke ondersteuning van de boodschap van een verkeersbord geven door andere, meer natuurlijke aanwijzingen en zo de boodschap van borden geloofwaardiger te maken;
- het uitvoeren van onderzoek gericht op de effectiviteit van het vervangen van een deel van de borden door verkeerstekens met een tijdsafhankelijke boodschap.

Standpunt

Indien in een bepaalde wegsituatie te veel borden staan geplaatst, vallen de borden die echt moeten worden gezien minder goed op. Een sanering van die situaties en dus van overbodige borden is dan wenselijk. Ook zou meer onderscheid in opvallendheid van borden kunnen worden gemaakt tussen belangrijke en minder belangrijke borden. Het is dan wel nodig eerst echt uit te zoeken in welke mate er in Nederland sprake is van een overdaad aan borden en bij hoeveel en bij welk type ongevallen dit bijdraagt aan het ontstaan van een ongeval. Eveneens is het nuttig uit te zoeken of het mogelijk is verkeersborden te verwijderen en onder welke omstandigheden. Gedegen onderzoek zal moeten uitwijzen hoe dergelijke veranderingen op een veilige manier zouden kunnen plaatsvinden. De SWOV raadt af dergelijke veranderingen zonder nader onderzoek uit te voeren omdat de kans niet denkbeeldig is dat het weghalen van belangrijke verkeersborden zal leiden tot meer verkeersongevallen en verkeersslachtoffers.

Bijlage afkomstig van: <http://www.crow.nl/verkeerstekens/>

Verkeersborden

1. Algemene uitgangspunten

Het RVV 1990 gaat er vanuit dat de weggebruiker tot op zekere hoogte zelf in staat is te bepalen welk gedrag veilig is. De wegbeheerder heeft echter ook een eigen verantwoordelijkheid omtrent het wegontwerp en de toepassing van verkeerstekens. Desalniettemin is het wenselijk dat wegbeheerders streven naar een uniforme toepassing, plaatsing en uitvoering van verkeerstekens. Het betreft één van de pijlers van het concept 'Duurzaam Veilig Verkeer', namelijk: voorspelbaar verkeersgedrag.

Voorspelbaar verkeersgedrag wil zeggen dat routekeuze en manoeuvres voor alle verkeersdeelnemers overal en altijd begrijpelijk en eenvoudig zijn. Dit is te verwezenlijken door rekening te houden met:

Herkenbaarheid van verkeerssituaties.

Bereidheid van verkeersdeelnemers om het gewenste gedrag ook feitelijk te vertonen.

Eenvoud in de inrichting van de verkeerssituaties.

Verkeersdeelnemers zijn eerder bereid het gewenste gedrag feitelijk te vertonen als de regels helder, uitvoerbaar en daardoor ook acceptabel zijn. Het RVV 1990 omvat een aantal essentiële gedrageregels. Het plaatsen van verkeerstekens langs, op of boven onze wegen houdt een op de situatie toegespitste verdichting van gedrageregels in. Wanneer die dichtheid te groot is, gaat dit ten koste van de begrijpbaarheid, het voorspelbaar verkeersgedrag en daarmee ook de verkeersveiligheid. Bij het toepassen en plaatsen van verkeersborden is het dus belangrijk dat gestreefd wordt naar terughoudendheid en uniformiteit.

Wegbeheerders hebben wel eens de neiging om verkeersproblemen op te lossen door middel van het plaatsen van verkeersborden. Dit heeft op veel plaatsen geleid tot een 'bordenwoud'. Niet alleen verliezen verkeerstekens dan aan overtuigingskracht, maar ook is de informatie via de verkeersborden zo groot, dat zij in veel gevallen niet meer wordt opgepakt. Het is dan veel beter om de infrastructuur aan te passen, waardoor het gewenste verkeersgedrag feitelijk wordt bereikt. Met name in verblijfsgebieden kunnen verkeersborden dan (volledig) achterwege worden gelaten.

Artikel 9 (hoofdstuk II, par. 2, UVS BABW)

Meer dan twee borden worden buiten de bebouwde kom niet naast of boven elkaar geplaatst. Borden worden gecombineerd in de volgorde van bijlage 1 van het RVV 1990, dat wil zeggen dat een bord geplaatst wordt onder een verderop in die bijlage genoemd bord.

Toelichting

Binnen de bebouwde kom is het plaatsen van meer dan twee borden in de onmiddellijke nabijheid van elkaar toegestaan. Dit wordt echter afgeraden om te voorkomen dat de weggebruiker te veel informatie tegelijkertijd moet verwerken. Het combineren van borden is niet toegestaan als de betekenissen van de borden in strijd zijn met elkaar.