

WAAROM RIJDT U EIGENLIJK TE HARD?

Verkeerspsycholoog Wildervanck: "Verkeersgedrag is afspiegeling van de maatschappij"

Rijden mannen beter dan vrouwen? Hoe komt het dat jongeren zich niet aan de verkeersregels houden? Waarom steekt de gemoedelijke huisvader ineens zijn middelvinger op? En waarom rijden we eigenlijk te hard? Verkeer is net als voetbal: we hebben er allemaal wel een mening over. Maar sommigen hebben er daadwerkelijk voor doorgeleerd. "Wie je bent, wat je meemaakt en hoe het is gesteld in de maatschappij, het komt er allemaal makkelijker uit in het verkeer", aldus verkeerspsycholoog Cees Wildervanck.



"Verkeer is de situatie waar mens en techniek elkaar het intensiefst ontmoeten. Fascinerend!" Vanuit zijn kantoor in het rustige Groningen adviseert drs. Cees Wildervanck sinds 2001 diverse overheden en instanties over de boeiende relatie

tussen mens en verkeer. Daarvoor werkte hij onder andere voor het ministerie van Verkeer & Waterstaat en het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Groningen. Ook staat hij regelmatig voor de klas, bijvoorbeeld bij de Politieacademie.

"De politie is de leukste beroepsgroep om mee te werken. Bij geen andere groep vind je zoveel motivatie én humor", aldus de verkeerspsycholoog. Hij ergert zich wezenloos aan het 'schaamteloos roepen door de commercie om meer asfalt': "Veel nieuwe wegen worden aangelegd. Maar luchtvervuiling plús het feit dat het daar na hooguit twee jaar wéér vol staat, worden zorgvuldig genegeerd." Daarnaast moet de landelijke overheid volgens hem investeren in meer deskundigheid: "Je verandert gewoontegedrag pas als er een heel ingrijpende en direct merkbare verandering

optreedt, bijvoorbeeld een verhuizing. In een nieuwbouwwijk moet eerst de bus rijden en daarna de verhuishwagen. Pas dan mag je verwachten dat nieuwe bewoners erover denken een andere manier van verplaatsen te kiezen dan de auto", vindt hij.

Vrijheid

Cees Wildervanck is één van de topdeskundigen in Nederland als het gaat om verkeerspsychologie. Hij weet dus ook waarom we 'altijd' met de auto gaan: "Niet altijd, maar wel vaker dan nodig. De auto staat voor de deur, is dus beschikbaar en makkelijk", aldus de psycholoog. Ook als we naar de brievenbus om de hoek moeten? "Kiezen voor de auto is gewoontegedrag", zegt Wildervanck. "Je krijgt ons er bijna niet meer uit. Zelfs een verdubbeling van de benzineprijs zou hooguit tien procent van de mensen uit de auto jagen. De auto brengt je bovendien van deur tot deur en is soms zelfs goedkoper dan het openbaar vervoer. Maar de emotionele voordelen van de auto wegen nog zwaarder. Je hebt optimale vrijheid, kunt gaan en staan waar je wilt. En je hebt privacy in de auto; het is vaak de enige plek waar je op de dag écht alleen kunt zijn. Het moment voor jezelf tussen werk en thuis. Daarom vinden ook heel veel mensen het niet zo erg om in de file te staan."

Te hard

Een soort rustmoment dus, dat klinkt aannemelijk. Maar het staat in schril contrast met de vraag waarom we dan zo graag te hard rijden. "De verklaring van 40% van de hardrijders is dat zij zich aanpassen aan de rest van het verkeer", aldus Wildervanck. "Maar ze vergeten: iemand begon ermee, slechts één persoon. Waarom zou de rest zich aan die ene hardrijder moeten aanpassen?" Tijdwinst door harder rijden is vooral gevoelsmatig: "Je wint er op een afstand van 20 kilometer slechts een paar minuten mee, en nog minder bij files en stoplichten. Maar mensen denken dat ze veel sneller zullen zijn. Ja, zelfs als je met je hoogzwangere vrouw naar het ziekenhuis racet. De tijdwinst is minimaal, maar je denkt: ik heb in elk geval mijn best gedaan."

Te hard rijden omdat mensen echt willen 'scheuren' geldt maar voor een kleine groep: "Ik noem dat de derdehands-GTI-boemboembrigade. Vooral jongeren. Zij gebruiken de auto als middel voor zelfexpressie." Toch is er nog één andere belangrijke reden waarom mensen te hard rijden, zegt Wildervanck: "De geestelijke activatie. Op een moderne en vrije 80-kilometerweg voel je je bij die maximum snelheid oncomfortabel. Het is eigenlijk te makkelijk, je bent onderbelast. Je wordt te weinig geprikkeld en presteert daardoor suboptimaal."



Met dit psychologisch gegeven zou meer rekening moeten worden gehouden bij de snelheidsbepaling en inrichting van wegen.”

Agressie

Een heet hangijzer is agressie in het verkeer. Waarom zijn we zo snel ontbrand zodra we achter het stuur zitten? Wildervanck: “Twee duidelijke redenen. In de eerste plaats maak je op een dag van alles mee. Ellende op je werk, ruzie met je vrouw, dingen die je verlangt maar die je niet krijgt. Dat leidt tot frustratie en die zoekt een uitweg in agressie. In het verkeer zit je alleen in de auto. Je bent min of meer anoniem, voelt je niet gecontroleerd en je stelt daardoor ook minder eisen aan jezelf. Dat begint met neuspeuteren bij het stoplicht. Aan het andere eind van de schaal zit iemand van de weg drukken. Dit is emotionele agressie. Alles komt er makkelijker uit in het verkeer. Als je echt kwaad bent, loop dan liever eerst een blokje om voordat je in de auto stapt. Die onvrede heeft vaak niets met het verkeer te maken. De tweede reden is zogenoemde instrumentele agressie: bewust je eigen voordeel halen ten koste van anderen. Bijvoorbeeld de vrachtwagen die doordrukt of de Mercedes die je afsnijdt. En zelfs de voetganger die door rood loopt. Realiseer je in elk geval dat de agressie van die ander niet persoonlijk is. Die mensen kennen jou niet, jij kent hen niet. Realiseer je dat het slechts een voorval is, niet persoonlijk tegen jou. Slik een keer en rijd gewoon verder, daar kom je een stuk verder mee.”

Vooroordelen

Jongeren maken veel meer ongelukken en mannen rijden veel beter dan vrouwen. Dat zijn natuurlijk regelrechte vooroordelen? “Nou, dat valt nog te bezien. Jongens van 18 tot 24 jaar maken zes keer zoveel ongelukken als oudere verkeersdeelnemers en meisjes in die leeftijdscategorie drie keer zoveel. Je kunt dat letterlijk wijten aan hun jeugdigheid, maar op een andere manier dan men denkt. Het hersengedeelte dat je in staat stelt om risico's te herkennen en af te wegen, is namelijk pas op je 25e volgroeid. Daarnaast hebben jongeren nu eenmaal minder ervaring in het verkeer.” Ook het verschil tussen mannelijke en vrouwelijke automobilisten is niet echt een fabeltje, zo verklaart Wildervanck: “Mannen zijn beter in waarneming en kunnen situaties sneller overzien dan vrouwen. Daarnaast hebben zij meer gevoel voor techniek en beheersen ze het voertuig beter. Dat zijn feiten. Die voordelen worden echter weer teniet gedaan omdat mannen meer risico's nemen en ook vaker onder invloed rijden. Vrouwen vertonen dat risicozoekend gedrag minder en houden zich beter aan de verkeersregels. Daardoor is de ongevalsbetrokkenheid voor mannen en vrouwen praktisch gelijk, hoewel het soort ongevallen varieert. Er is dus een duidelijk verschil. Maar je kunt niet zeggen dat mannen beter rijden dan vrouwen of omgekeerd.”



Gedragsverandering

Politie en overheid proberen er alles aan te doen om mensen veiliger aan het verkeer te laten deelnemen. Maar wat is volgens Wildervanck de beste manier om die gedragsverandering te bereiken? Bloederige plaatjes? “Welnee, dat heeft juist een averechts effect. Mensen willen niet zien dat dit ook hen kan overkomen en sluiten zich ervoor af. Maar je moet wél de gevolgen laten zien van onverantwoord verkeersgedrag. En daar moet je heel duidelijk in zijn. Vergeet niet dat te hard rijden, agressie en bijvoorbeeld rijden onder invloed erg hardnekkig gedrag zijn. Gedragsverandering vergt dan dus een geweldige inspanning. Het is heel wat anders dan het kopen van een ander merk waspoeder. Je kunt niet zomaar gewone reclametechnieken loslaten op beïnvloeding van verkeersgedrag. De helft van de verkeersdeelnemers gedraagt zich prima. Veertig procent gaat af en toe in de fout. Slechts tien procent zijn de notoire verkeersovertreders. Die moet je de gevolgen van hun gedrag laten zien. Bijvoorbeeld het prijzige cursusgeld dat je zelf moet betalen als je dronken in de auto bent gepakt. Of de financiële ellende als de verzekering niet uitkeert omdat jij je niet aan de regels hield. En bied mensen een duidelijk alternatief voor hun ongewenste gedrag, zoals bijvoorbeeld de Bob-campagne doet.”

Nadenken

“De overheid denkt nog teveel dat een leuk reclamespotje het gedrag van mensen verandert. Dat komt echt door een gebrek aan deskundigheid. Daarnaast is het aanbieden van een anti-slipcursus gewoon vragen om problemen. Mensen voelen zich na zo'n cursus veiliger en nemen daardoor meer risico's. De waarheid is dat ze de lessen ineens vergeten zijn als ze werkelijk over de kop dreigen te slaan. Sterker nog: recent onderzoek heeft uitgewezen dat automobilisten die een antislipcursus hebben gevolgd, daarna twaalf procent méér ongevallen op gladde wegen hebben. Voor vrachtwagenchauffeurs en ambulancebestuurders is dit zelfs respectievelijk 22 en 45 procent! Ook de vele nieuwe snuffjes in moderne auto's geven mensen een verkeerd gevoel van veiligheid. Misschien blijven ze zelf eerder ongedeerd, maar ik vrees voor de veiligheid van andere, zwakke verkeersdeelnemers.”

Volgens Wildervanck is het tij wel aan het keren: “Er komen gelukkig ook cursussen die je laten zien hoeveel de remweg toeneemt naarmate je sneller rijdt. Tijdens die cursus leer je niet om een noodstop te maken, maar word je er bijvoorbeeld door eigen ervaring mee geconfronteerd hoeveel de remweg toeneemt bij een hogere snelheid. Dat is de manier waarop je het moet doen. En wat jongeren betreft is het ook een kwestie van elkaar overtuigen van wat gevaarlijk en onacceptabel is. Jongeren onderling dus. Bijvoorbeeld in groepsgesprekken of samen een praktijkrit maken. Door 'de meester' laten ze zich niet meer overtuigen.”