

vorming

Waarom slimme mensen domme dingen doen.



Kluppels Ludo

Psychologie van het verkeersgedrag

juli 2015

BIVV-IBSR



Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Leeswijzer	4
[1] Slimme mensen doen soms domme dingen.....	5
Soorten fouten	6
Onbedoelde gevaarlijke handelingen of fouten.....	6
Intentionele handelingen: overtredingen en fouten	7
De link tussen fouten en ongevallen.....	8
Een meer systeemgerichte kijk op verkeersveiligheid.....	9
[2] Kenmerken van verkeersgedrag	11
Welk 'soort' gedrag is autorijden?	11
Leerdoelen bij de rijopleiding.....	13
[3] Procesanalyse van het rijgedrag	15
Integrated driver model (Fiona Fylan)	15
The task-capability interface model (Ray Fuller).....	16
[4] Ons brein is beperkt.....	20
Visuele 'limieten'	20
Useful Field of View (UFOV).	21
"Unattentional Blindness"	22
Camouflage	22
Grenzen van onze aandacht.....	23
Multitasking.....	23
Automatismen op cognitief niveau?	24
[5] Ik koester een aantal illusies.....	25
[6] Ik doe geen domme dingen!	27

[7] En morgen wordt alles anders...	30
Veranderen van gewoontegedrag.	31
Verhoogde aandacht.	32
Concretisering van de intenties.	34
Ondersteuning van relevante anderen	35
Werken met reminders	35
Een gewoonte veranderen is vooral verschrikkelijk ongemakkelijk.	37

Voorwoord

Toen ik in 1996 startte met de ontwikkeling van de driver improvement cursussen in België, was ik verwonderd over het feit dat vele verkeersovertreders al heel wat kennis hadden van de mogelijke risico's van hun gedrag. Desondanks bleven ze hardnekkig dezelfde fouten maken en vonden ze het niet alleen moeilijk maar zelfs tegennatuurlijk om hun rijgedrag te veranderen in overeenstemming met de verkeersregels en de soms ingewikkelde situatie.

Doorheen de vele lange discussie met verschillende groepen overtredders (voor snelheid, rijden onder invloed, rijden zonder verzekering, agressieve bestuurders, enz.) werden een aantal onderliggende processen geleidelijkaan duidelijk. Naast motivatie, houding, persoonlijkheidstrekken en verslavingsgedrag, zijn er tal van andere, minder extreme factoren in het spel bij het begaan van overtredingen. Eigenlijk kunnen we stellen dat de meeste van deze factoren beïnvloeden ieders gedrag en kunnen op die manier leiden tot onaangepast rijgedrag. We zijn dan ook allen potentiële overtredders of veroorzakers van ongevallen. Een zoektocht doorheen de verkeerspsychologische literatuur, maar eveneens in het bredere veld van de sociale psychologie, bracht me ook meer wetenschappelijke evidentie voor deze fenomenen.

In dit document tracht ik om deze ervaring in een breder kader te plaatsen om zo een eenvoudige introductie tot de verkeerspsychologie te kunnen presenteren. Het is geenszins enkel bedoeld voor trainers van driver improvement cursussen. Ook rij-instructeurs en leerkrachten geïnteresseerd in verkeerseducatie kunnen hiermee een bredere achtergrond krijgen. Hiervoor werd de taal in deze brochure redelijk eenvoudig en toegankelijk gehouden. Wetenschappers zullen waarschijnlijk onvoldoende hun gading vinden in deze bundel. Zij kunnen via de beperkte verwijzingen naar wetenschappelijke literatuur hun gading vinden.

Dit werk was niet mogelijk zonder de verrijkende samenwerking met alle DI-vormingswerkers van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid en de input van Rob van Beekum (CBR-Nederland). Veel dank gaat uit naar hen voor het delen van hun kennis en ideeën. Tenslotte wil ik ook alle deelnemers aan de DI-cursussen bedanken omdat ze bereid waren om op een open manier hun ervaringen, gevoelens en emoties met ons te delen. Zonder hun eerlijke en open houding was het niet mogelijk om dit introductie-artikel te schrijven op een niet louter theoretische wijze.

22 juli 2015

Leeswijzer

We maken allen fouten, zeker bij het rijden. Gelukkig leiden niet al deze foutjes tot gevaarlijke situaties en ongevallen. Soms worden deze fouten zelfs niet opgemerkt door de andere weggebruikers. En zelfs als ze zouden merken dat er iets niet goed gaat, het zal geen invloed op hen hebben. Aan de andere kant merken we soms dat mensen erg geïrriteerd en boos kunnen worden over stomme fouten. In het eerste hoofdstuk beschrijven we de verschillende soorten fouten en geven we aan of er al of niet een link is tussen overtredingen (als één vorm van fouten) en verkeersongevallen.

Hoofdstuk 2 en 3 geeft ons meer inzicht in de kenmerken van verkeersgedrag. Verschillende vormen van menselijk gedrag komen hier samen: eenvoudige motorische automatismen gaan gepaard met hogere cognitieve vaardigheden en processen. Meer theoretische modellen geven een overzicht van de meest belangrijke psychologische aspecten die een rol spelen bij het ontstaan van verkeersgedrag.

De twee volgende hoofdstukken (4 en 5) richten zich op de menselijke beperkingen. Hoofdstuk 4 focust op functies zoals waarneming en aandacht en demonstreren een aantal fenomenen die de realiteit herscheppen tot een eigen realiteit. In hoofdstuk 5 worden een aantal concepten vanuit de sociale psychologie toegelicht. We ontdekken dat we vaak onszelf bedotten en hoe we denken over anderen en over situaties.

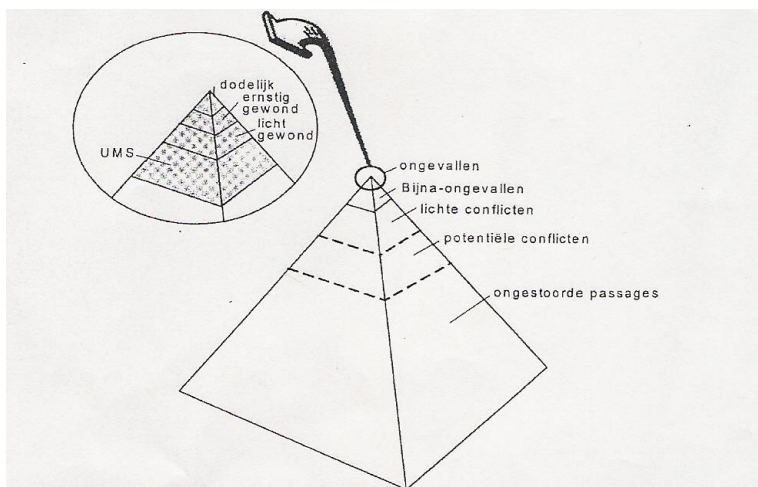
Hoofdstuk 6 en 7 concentreren zich rond gedragsverandering. Na enkele jaren wordt ons rijgedrag immers een soort van vaste gewoonte. Wanneer we door ons gedrag geconfronteerd worden met gevaarlijke of onplezierige situaties, lijkt het aangewezen om die gewoontes te veranderen. Maar dit is moeilijker dan het lijkt. We hebben immers een veelheid van redenen om onze vaste gewoonte te behouden. Hoofdstuk 6 geeft ons meer inzicht in deze weerstand tot verandering. Het volgende hoofdstuk geeft dan weer enkele ideeën om verandering in gang te zetten.

Nogmaals, dit is geen wetenschappelijk essays, het is bedoeld voor mensen die dagelijks in de praktijk staan. Degenen die meer achtergrond willen lezen, kunnen dan ook beroep doen op de aangehaalde artikels en boeken.

[1] Slimme mensen doen soms domme dingen

Met 'domme' dingen wordt in eerste instantie gedacht aan ongevallen. Verkeersongevallen zijn uiteraard de meest gênante neveneffecten van het verkeersgebeuren. Elke dag sterven er mensen in het verkeer, en in Europa blijft verkeer nog altijd de belangrijkste doodsoorzaak bij jonge mensen.

In vergelijking echter met de toenemende verkeersdrukte, de grote hoeveelheid wagens en verplaatsingen, blijven verkeersongevallen meer een uitzondering dan een regel. Dit is zeker zo wanneer we dit vanuit een individueel standpunt bekijken. De kans om in België gewond te geraken in een verkeersongeval is ongeveer 5.1 op 1 miljard km¹. Indien we dit omrekenen voor één enkele bestuurder, die in België gemiddeld een 15.000 km met de wagen rijdt, betekent dit dat hij gewond geraakt in ene verkeersongeval om de 160 jaar. Dit is natuurlijk quasi onmogelijk. Ongevallen met louter materiële schade zijn natuurlijk frequenter. De Belgische verzekeringsmaatschappijen geven aan dat ongeveer 6.55% van alle verzekerde voertuigen een schadeclaim hebben ingediend in 2012². Voor de individuele bestuurder betekent dit hij om de 6 jaar kan betrokken geraken in een ongeval met louter materiële schade.



De piramide van Hydén³ (1987) geeft ons een meer realistisch beeld van het aandeel van ongevallen in het verkeer.

Daarom is het belangrijk om bij de analyse van rijgedrag ook de bijna ongevallen en de conflicten mee te nemen.

Al deze conflictmogelijkheden zijn in

¹ Focant, N. (2013) Statistische analyse van de in 2012 geregistreerde verkeersongevallen met doden of gewonden. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid

² XXX (2014), 'Evolutie van de schadefrequentie 2004-2013 in de BA-motorrijtuig verzekering.'
www.assuralia.be

³ Geciteerd in Horst, R. van der & Martens M., 'Human factors en verkeersveiligheid: de mens als maat der dingen' in Tijdschrift Vervoerswetenschap 44^e jaargang juni 2008.

feite potentiële ongevallen en daardoor vormen ze een belangrijke bron voor verdere analyse, willen we het rijgedrag van iemand verbeteren.

Ongevalsanalyses tonen aan dat het gedrag van de weggebruiker zelf een belangrijke rol speelt in het ontstaan van een ongeval. In onderzoek toonde Ben Immers⁴ (2008) aan dat de staat van de voertuigen in 5 tot 10%, de weginfrastructuur in 10 à 30% en het menselijke gedrag in 75 tot 95% een rol speelt. Zelfs met de implementatie van allerlei ondersteunende technologieën in de wagen, blijft de bestuurder een cruciale rol te spelen. Tot dat de volautomatische wagen binnen een volledige interactieve verkeersomgeving kan rijden, moeten we ons blijven focussen op de vraag hoe we het rijgedrag van de mens kunnen verbeteren en de vele menselijke fouten kunnen voorkomen.

Soorten fouten

Verkeersonveiligheid ontstaat doordat in de uitvoering van de verkeerstaak fouten ontstaan of regels overtreden worden waardoor er een onverwachte of gevaarlijke situatie gecreëerd wordt. Volgens Reason's theorie⁵ (1990) moet er onderscheid gemaakt worden tussen verschillende soorten fouten: enerzijds de onbedoelde handelingen en anderzijds de intentionele fouten.

Onbedoelde gevaarlijke handelingen of fouten

Automatismen kunnen gemakkelijk leiden tot foute handelingen doordat er weinig of onvoldoende bewuste controle en terugkoppeling gebeurt. We reageren zonder dat we alle elementen overdenken. Automatisch past ons handelen zich aan, maar dit gebeurt niet altijd optimaal. Zo komen we tot kleine fouten.

- SLIPS zijn vooral vergissingen door gebrek aan voldoende aandacht. Taken worden onjuist uitgevoerd of in een verkeerde volgorde. Voorbeelden zijn: ruitenwissers opzetten ipv de richtingsaanwijzer, een wagen proberen te passeren, terwijl die al zijn richtingsaanwijzer aanhad om naar links af te slaan, wegwijzer verkeerd interpreteren en de verkeerde afrit nemen op een rond punt.
- LAPSES zijn fouten die samenhangen met ons geheugen: bij het uitvoeren van de taak missen we een tussenstap. Bijvoorbeeld: we verlaten de auto en laten de sleutel in het slot zitten, we rijden in de verkeerde versnelling, we hebben geen idee meer waar we juist zijn gepasseerd,

⁴ Ben Immers 'Het verbeteren van de verkeersveiligheid via infrastructuur en voertuiggebonden maatregelen', BIVC Colloquium, 16 oktober 2008, KUL-TNO, Leuven, www.benelux.be

⁵ Reason, J. 'Human error' Cambridge, University Press 1990

Beide soort fouten omschrijft men in de literatuur ook wel als 'skill based' en leiden niet zo vaak tot ongevallen omdat ze snel tot een opvallend ongewenst resultaat leiden (een bijna-ongeval) en dus snel ontdekt en gecorrigeerd kunnen worden.

Intentionele handelingen: overtredingen en fouten

Het gaat hier niet over automatismen die onvoldoende gestuurd worden, maar om intentionele handelingen: men heeft gekozen voor deze handeling. Mensen weten dus duidelijk wat ze doen, maar ze maken een foutieve beslissing.

Een belangrijk onderscheid moet gemaakt worden tussen handeling waarbij men bewust is van het mogelijke risico of van het verbod en handelingen die eerder te maken hebben met verkeerde inschatting of ontbrekende kennis. Zo maakt Raeson hierbij nog een onderscheid tussen 'fouten' en 'overtredingen'.

- MISTAKES (fouten) worden omschreven als bewuste handelingen die
 - door gebrek aan inzicht ('knowledge based') gemaakt worden. Voorbeelden zijn: de snelheid van een aankomend voertuig onderschatten bij het inhalen, foutief remmen op een glad wegdek, ...
 - of door onvoldoende regelkennis ('rule based') tot stand komen. Voorbeelden zijn: voorrang-van-rechts regel verkeerd toepassen, foutieve interpretatie van een verkeersbord, ...
- VIOLATIONS (overtredingen zijn handelingen die men stelt desondanks dat de wetenschap dat ze verboden zijn en/of een zeker risico inhouden. Deze fouten kunnen eerder uitzonderlijk genoemd worden (zoals bijvoorbeeld voorbijsteken langs rechts omdat men erg gehaast is). Vaak echter zijn ze onderdeel van een zekere gewoonte (zoals bijvoorbeeld bij snelheid en rijden onder invloed). In uitzonderlijke gevallen hebben ze zelfs een kwaadaardige intentie (bijvoorbeeld het bewust blokkeren van andere voertuigen).

De belangrijkste redenen volgens Reason voor overtredingen zijn (1) gemakzucht, (2) behoefte aan spanning en sensatie, (3) doelbelemmering, (4) fouten in het verkeerssysteem. In het laatste geval heeft men eerder te doen met uitzonderlijke overtredingen omdat de plaatselijke verkeerssituatie en de specifieke regel niet logisch met elkaar te verbinden zijn (limiet= 30 km/u, maar de weg is breed, er is geen bebouwde kom en evenmin zwakke weggebruikers, ...). M.i. is het echter noodzakelijk om bij doelbelemmering een onderscheid te maken tussen de beredeneerde en de meer emotionele drijfveer om tot de overtreding te komen. Ook Scheers en Vlaminc⁶ (BIVV,

⁶ Scheers, M. & Vlaminc, F. 'Afdwingen van verkeersregels: begin of eindpunt van de normvervaging?' BIVV 2009

2009) benadrukken dit aspect. Indien de overtreding sterk gebaseerd is op emotie (kwaadheid, angst, ...) is het risico aanzienlijk groter doordat de emotionele toestand ook de risico-erkenning en tegelijkertijd de aandacht zal doen afnemen.

De link tussen fouten en ongevallen.

In hoeverre bepaalde categorieën van fouten daadwerkelijk bijdragen tot ernstige ongevallen is niet zo eenvoudig te omschrijven. In principe kan elke fout uitmonden in een ongeval. Bij de 'skill-based' fouten (lapses en slips) kan men zich meestal snel herstellen o.a. omdat men niet de intentie heeft om het fout te doen. Men is zich bewust van het negatieve effect en men staat open voor feedback vanuit de situatie. Mistakes en Violations zijn niet direct gevoelig voor de feedback die men krijgt. In die situaties negeren mensen immers vaak de zaken die niet passen in hun idee.

In 'Door met duurzaam veilig'⁷ (SWOV, 2005) stellen Wegman en Aarts dat het quasi onmogelijk is om te achterhalen welke soort van fouten een ongeval hebben veroorzaakt. Bovendien spelen bij een ongeval altijd meerdere factoren een rol. Wel komt globaal het beeld naar voor dat bewuste overtredingen (violations) als oorzaak van ongevallen niet te veronachtzamen zijn. In het algemeen onderscheid men in de Westerse samenlevingen zes hoofdoorzaken van ernstige verkeersongevallen⁸.

Snelheid is één van de belangrijkste oorzaken omdat het verschillende factoren omvat. Snelheid verkort de tijd nodig om een ongeval te voorkomen, verhoogt de kans op een ongeval en het verhoogt de impact bij een ongeval. Volgens de Britse politie⁹ wordt bijna 1 op 4 (24%) van de dodelijke ongevallen veroorzaakt door een onaangepaste snelheid. Dit betekent dat in de UK in 2010, 241 mensen gedood werden door een te snelle bestuurder.

Rijden onder invloed is eveneens een belangrijk factor. NHTSA stelt dat in 2004 ongeveer 17.000 mensen de dood vonden in een ongeval waarbij minstens één bestuurder gedronken had. In 2012, waren er in België¹⁰ ongeveer 5000 letselongevallen met een dronken bestuurder. Betreffende het rijden onder invloed van illegale drugs zijn er geen duidelijke cijfers.

⁷ Wegman, F & Aarts, L., (eds) 'Door met duurzaam veilig. Nationale verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020'. Leidschendam, SWOV 2005

⁸ <http://www.sixwise.com/newsletters/05/07/20/the-6-most-common-causes-of-automobile-crashes.htm>

⁹ <http://assets.dft.gov.uk/statistics/releases/road-accidents-and-safety-annual-report-2010/rrcgb2010-04.pdf>

¹⁰ Focant, N. (2013), *ibid*

Een derde belangrijke oorzaak wordt gevormd door ***afleiding en vermoeidheid***. Bartl¹¹ noemt dit de 'silent killer'. Naar schatting zijn 1 op 3 van de ongevallen mede veroorzaakt door afleiding. Afleiding heeft echter veel verschillende aspecten: gebruik van smartphones, afgeleid worden door gebeurtenissen buiten het verkeer, vermoeidheid, kinderen of passagiers in de wagen, enzovoort.

Mensen passen zich soms onvoldoende aan aan de ***weersomstandigheden***. Is men te zelfzeker over zijn eigen controlemogelijkheden, of heeft men onvoldoende door welk het verhoogde risico is op ene natwegdek?

Tenslotte is ook een ***agressieve rijstijl*** vaak een oorzaak van ongevallen. Bumperkleven, voortdurend wisselen van rijvak, snel optrekken en frequent inhalen, vooral in combinatie met hoge snelheid en/of het gebruik van drugs, zijn erg risicovolle gedragingen die kunnen leiden tot ongevallen.

Probleem is echter dat we dit verband statistisch kunnen vaststellen bij grote groepen deelnemers, maar dat dit verband niet altijd zichtbaar is bij de individuele weggebruiker. Gebers en Peck (2003)¹² tonen zeer duidelijk aan dat men geen individuele voorspelling kan maken op basis van hun inbreukendossier. Zädel (2001)¹³ kwam tot de zelfde conclusie en stelde dat de samenhang tussen het begaan van overtredingen en de betrokkenheid bij ongevallen wel degelijk aanwezig is, doch statistisch erg klein.

Een meer systeemgerichte kijk op verkeersveiligheid.

Menselijke fouten kunnen op twee manieren bekeken worden: op een persoonlijk, individuele wijze of op een meer systeemgerichte wijze. In bovenstaande paragrafen bekeken we fouten vanuit een meer persoonlijk perspectief. De kernvraag was hier: welke foutieve handeling stelt de bestuurder en welke impact heeft die op de verkeersveiligheid? Vandaaruit komt men al snel tot allerlei educatieve acties, handhavingsmaatregelen en morele adviezen.

In een systeemgerichte benadering worden menselijke fouten eerder gezien als het gevolg van een falend systeem. De vraag die hier in eerste instantie gesteld wordt, is de vraag naar mogelijkheden om die menselijke fouten te voorkomen en/of hun mogelijke consequenties op te vangen.

¹¹ Bartl, G., (2015), "How to deal in the future with accident cause number one: inattention", Presentation on the CIECA-congress May 2015 in Berlin. http://www.ciecacongress2015.eu/dok_view?oid=527596

¹² Gebers, M.A. & Peck, R.C. (2003), "Using traffic conviction correlates to identify high accident-risk drivers" in Accident Analysis and Prevention, Vol.35, p.903-912

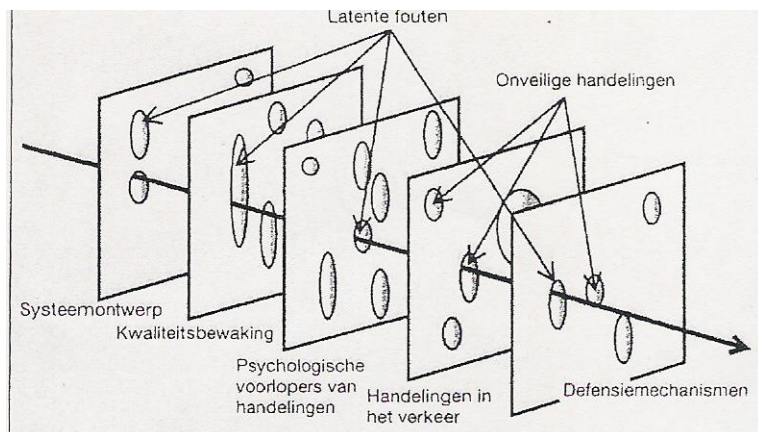
¹³ Zädal, D.M., (2001), "Non-compliance and accidents" Working Paper 3, Work package 2 of the ESCAPE-project, VTI, Finland

Deze systeemgerichte aanpak wordt al langere tijd gebruikt binnen het kader van de preventie van werkongevallen. Wegman en Aarts¹⁴ hebben een versie ontwikkeld voor het verkeer. Een goed

werkend verkeerssysteem is opgebouwd uit verschillende 'lagen'.

Vooreerst is er het globale ontwerp en de keuze die daarin gemaakt worden (gemengd/gescheiden verkeersstromen, functie van de weg, ...).

Kwaliteitsbewaking duidt



meer op het onderhoud van de infrastructuur, maar ook op de vergevingsgezindheid van wegen (men kan door infrastructurele aanpassing mogelijke fouten van weggebruikers ten minste gedeeltelijk oplossen). Daarnaast onderscheiden we ook verschillende lagen binnen het specifieke gedrag van de weggebruiker. Psychologische voorlopers kunnen bijvoorbeeld gewoonten en kenmerken zijn van de weggebruiker die niet speciaal verbonden zijn met het verkeer, maar die wel een invloed kunnen hebben in bepaalde situaties. Deze lagen worden vaak als 'latente fouten' geduid omdat ze een mogelijke basis vormen voor mogelijke incidenten. Ook het aangeleerde copinggedrag wordt deels als een latente fout geduid aangezien het een min of meer vaste reactie is op situaties en daardoor mogelijke verkeerde keuzes inhoudt.

De concrete onveilige handeling wordt uiteraard vaak gelinkt met het ongeval maar het is duidelijk dat er meer zaken een rol spelen. Pas als verschillende fouten in de diverse lagen samen voorkomen, of elkaar versterken dat een ongeval zal plaatsgrijpen.

Hoewel men binnen de preventie van verkeersongevallen moet vertrekken vanuit deze brede aanpak, concentreren we ons in dit artikel op het meer individuele niveau, namelijk dat van het menselijke gedrag.

¹⁴ aangehaald in Horst & Martens (2008).

[2] Kenmerken van verkeersgedrag

Welk 'soort' gedrag is autorijden?

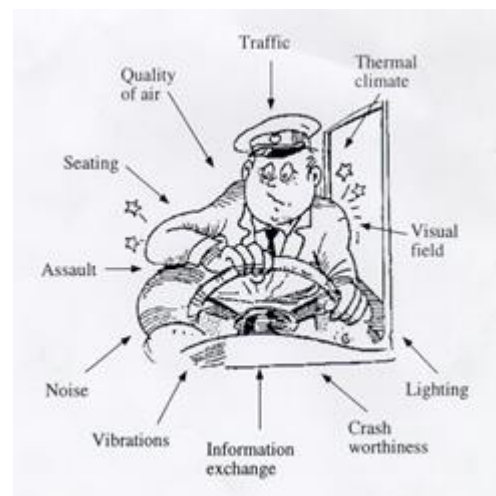
Tijdens het rijden met een voertuig komen er enorm veel prikkels op ons af en zijn er heel wat handelingen die gesteld moeten worden.

In eerste instantie zijn er natuurlijk de meer technische handelingen die maken dat we het voertuig min of meer onder controle hebben en het kunnen sturen in de juiste richting. Schakelen, een bocht nemen, op het voorziene rijvak blijven,... allemaal vaardigheden die na een zekere leerperiode vlotjes en automatisch verlopen.

Het controleren van het voertuig vindt echter plaats in een ingewikkelde interactie met zowel allerlei kenmerken van de situatie (wegbeeld, signalisatie, weersomstandigheden, drukte, ...) als met het gedrag van andere weggebruikers. Deze interactie wordt gekaderd volgens een aantal voorgeschreven regels en wetten. Niet alleen is het niet altijd duidelijk of de andere weggebruiker deze regel al of niet naleeft, maar ook het is niet altijd duidelijk welke regel effectief van toepassing is. Bijvoorbeeld met betrekking tot voorrangsregels is er enige verwarring of onjuiste toepassing mogelijk.

Niet alleen het verkeer zal ons gedrag sturen maar ook allerlei zaken die binnen het voertuig plaats vinden en die op zich niets te maken hebben met het besturen van het voertuig. Passagiers kunnen aandacht opeisen (spelende kinderen op de achterbank), allerlei communicatiemiddelen kunnen 'belangrijke' boodschappen in ons bewustzijn gooien, ...

En ten slotte is er je eigen brein dat ervoor zorgt dat je niet als een robot reageert op prikkels en met het juiste protocol zorgt voor een gestandaardiseerd gedrag. Je hebt immers bepaalde overtuigingen en inzichten waardoor je situaties gaat 'begrijpen' op jouw individuele wijze. Tijdelijke emoties en gedachten kunnen ervoor zorgen dat je je op andere zaken focust. Voortdurend spelen verschillende intenties en waarden mee in de uiteindelijke gedragskeuze. Kortom een heleboel interfererende, maar juist heel menselijke 'trekjes' die het rijgedrag in één of andere richting zullen sturen.



Zo gesteld lijkt rijden wel een onmogelijke opgave – te complex voor één persoon. En inderdaad vaak wordt rijden onderschat en niet aanzien als arbeid; maar eerder iets dat je 'nog gauw even doet' zonder al te veel moeite. En meestal voelt het zo ook aan: het gaat vanzelf, het lijkt zo natuurlijk; tenzij we in zeer moeilijke of onverwachte situaties terecht komen. Ons brein zorgt er immers voor dat een groot deel van de

bovengeschetste gedragingen automatisch gaan verlopen. Vooral motorische bewegingen worden na voldoende training vastgelegd in neurale circuits. Hierbij spelen de kleine hersenen een belangrijke rol. Hoe complexer de handeling, hoe complexer het neuronale circuit (men verwijst dan naar het procedureel geheugen). Hoe meer geautomatiseerd, hoe minder we de handeling bewust initiëren. Hoewel men zich achteraf wel bewust is dat men deze handeling moest uitvoeren, is bij de uitvoering geen aandacht nodig. Ze worden als 'vanzelf' uitgevoerd. Bewuste aandacht bij deze handelingen, heeft immers vaak een negatief effect: minder vlot, minder efficiënt, meer aarzelen.

Een aantal handelingen lijken op eenzelfde automatische manier te gebeuren, maar zijn wel nog onderhevig aan een zekere aandacht. We denken hier aan het gebruik van richtingsaanwijzers, gordel, snelheidskeuze, al of niet rijden als men gedronken heeft, ed. Men omschrijft dit eerder als gewoontegedragingen.

Zowel automatisch gedrag als een gewoonte hebben de functie om het leven te vergemakkelijken (minder energie) en de efficiëntie te verhogen. Beeld je maar eens in als je bij elke bocht terug alle aandacht zou moeten geven aan de volgende vragen: wanneer begin ik aan het stuur te draaien? Hoe sterk moet ik het stuur verplaatsen? In hoeverre moet ik afremmen, vaart verminderen of juist meer gas geven? Wanneer draai ik mijn stuur terug in de 'neutrale' positie?

Voor andere aspecten van de rijvaardigheden, zal bewuste aandacht en een cognitieve actie nodig zijn. Het gaat dan vooral over beslissingen nemen tijdens de rit zoals ga ik nog passeren of wacht ik rustig af? Welke route ga ik nu nemen? Hoe zit deze verkeerssituatie in mekaar? Wat gaat die andere weggebruiker doen? Hoewel deze beslissingsprocessen erg snel gebeuren, is hierbij onze aandacht onontbeerlijk en bij gevolg zijn het geen automatismen. Doorheen de ervaring kunnen ze steeds sneller en adequater verlopen, maar bewuste aandacht blijft altijd nodig.

Soort gedrag	Weloverwogen gedrag	Gewoontegedrag	Reflexmatig gedrag
Functie	Bereiken van een doel	Vergroten van efficiëntie	Vervullen van een behoefte
Prikkel	Bewuste ervaring	Terugkerende ervaring	Zintuiglijke waarneming
Reactie	Afwegen voor- en nadelen, alternatieven, keuzemogelijkheden	Standaard	Onafwendbaar gedrag
Hoe veranderen?	Alternatieven aanbieden, bepaalde voordelen/nadelen benadrukken	Sterk alternatief, sterke intentie, dwingend karakter	Deconditioneren, prikkel wegnemen, gevolgen beperken

Hoewel we niet zonder gewoonten en automatismen een normaal leven, en dus ook geen vlot rijgedrag kunnen ten toon spreiden, leiden deze vormen van gedrag gemakkelijk tot fouten en vergissingen. Automatismen en gewoontegedrag zijn repetitieve gedragingen. We willen als maar dezelfde handelingen stellen en houden geen of te weinig rekening met de veranderbaarheid van situaties. Tevens zijn we geneigd om zo weinig mogelijk energie te verspillen en zullen we altijd opteren voor de weg van de minste weerstand.

Leerdoelen bij de rijopleiding

Dit leidt ons tevens tot een andere analyse van de complexiteit van het te stellen verkeersgedrag.

Er zijn heel wat **operationele** handelingen die men moet stellen bij het besturen van een voertuig. Dit operationeel gedrag verloopt grotendeels vanuit automatismen maar afhankelijk van een aantal keuzen die je als bestuurder maakt.

Deze keuzes worden in hoofdzaak bepaald door de verkeerssituatie. Zal men al of niet passeren, voorrang nemen, afremmen, snel optrekken,... Men noemt dit ook wel eens **tactische** handelingen. Men speelt in op het gebeuren, op zijn eigen toestand en stuurt van daaruit het concrete operationele gedrag.

Het geheel van gedragingen is echter het gevolg van een **strategie**. Het waarom en het hoe van de verplaatsing zal bepaalde waarden en gewoonten activeren waardoor de te nemen tactische beslissingen in een bepaalde richting worden gedwongen.

In het Europees project GADGET¹⁵ ("Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology") werd aan deze drie niveaus van handelen nog een 4de toegevoegd, nl. **levensstijl**. Hierdoor ontstond de GDE-matrix (Goals for Driver Education) oorspronkelijk het werk van het team rondom prof. Keskinen. Vorig jaar suggereerde Keskinen¹⁶ nog een vijfde niveau wat verwijst naar de **culturele achtergrond** waarin het rijgedrag zich afspeelt.

Deze vijf verschillende gedragsniveaus interageren sterk met elkaar en zullen elk op hun eigen manier een directe invloed hebben op het uiteindelijke rijgedrag. In de volgende tabel vatten we de vijf niveaus beknopt samen.

¹⁵ Siegrist, S (ed.), (1999) "Driver Training, testing and Licensing: towards a theory-based management of young drivers' injury risk in road traffic" BFU, Berne, Switzerland

¹⁶ Mededeling op de CIECA workshop in Brussel in 2013

1	Voertuigbeheersing <i>Operationeel niveau</i>	Remmen / sturen / g-krachten / manoeuvreren / vooral automatismen / heb ik een realistische kijk op mijn vaardigheden ook mbt risicovolle situaties
2	Verkeerssituatie beheersen <i>Tactisch niveau</i>	Regels kennen en toepassen / selectie van visuele cues / anticipatie gedrag andere weggebruikers / communicatie tijdens het rijden / ontwikkelen van een rijstijl / gewoonten spelen een belangrijke rol/ risico-onderkenning / heb ik voldoende zicht op mijn eigen risico's?
3	Context beheersen <i>Strategisch niveau</i>	Planning vervoersmodi / planning route en tijd / invloed van passagiers in en rond het voertuig / omgaan met druk vanuit omgeving (werk) / motieven voor de verplaatsing / ken ik mijn valkuilen?
4	Levensstijl	Waarden en normen / mate van zelfcontrole / betekenis van het voertuig / risico-acceptatie / sensation seeking / gebruik van roesmiddelen / omgaan met gezag / ken ik mijn waarden en normen en hun mogelijk risico?
5	Culturele achtergrond	Mensvisie / levenswaarden vanuit de cultuur

[3] Procesanalyse van het rijgedrag

In het verkeer zal een bestuurder bewust of onbewust telkens een aantal beslissingen moeten nemen. De meeste eenvoudige analyse van dat beslissingsmoment (van bijvoorbeeld: 'zal ik inhalen of nog even wachten') :



Deze processen zijn echter afhankelijk van een aantal onderliggende factoren zoals attitudes ten aanzien van bepaald gedrag of ten aanzien van andere weggebruikers, de waarden en normen die je op dat moment vooropstelt en hoe je over jezelf en je eigen mogelijkheden denkt.

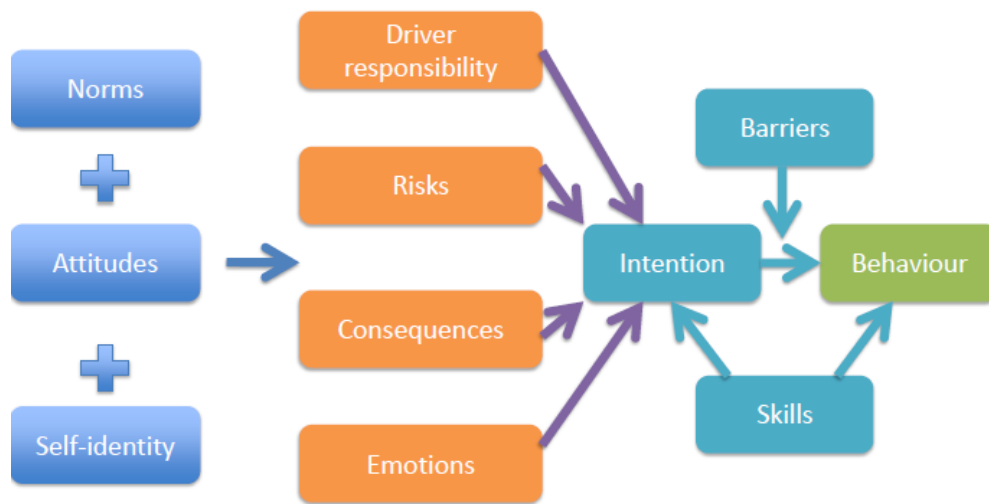
In een situatie waarin je gehaast bent en je een erg belangrijke missie hebt, ga je misschien sneller beslissen om toch maar in te halen – je zult dan extra op de gaspedaal drukken. Als je onzeker bent over je eigen rijvaardigheid, zal je sneller beslissen om toch maar even te wachten. Als je houdt van een beetje spanning ga je juist dergelijke situaties meer opzoeken...

Integrated driver model (Fiona Fylan)

Fylan¹⁷ omschreef een model ter verklaring van rijgedrag waarin ze verschillende modellen uit de gezondheidspsychologie (waaronder het 'Theory of Planned Behavior') trachtte te integreren.

¹⁷ Presentatie op het congres 'Behaviour Change' in Wakefield september 2014, Brain Box

Integrated driver model (Fylan 2011)



Dit model wordt vooral gebruikt om programma's die kunnen leiden tot gedragsverandering te kaderen. Waarop wil men werken en wat zal dat dan beïnvloeden? Zo kunnen we ervan uitgaan dat rijvaardigheids cursussen (skill training) zullen inwerken op de rijhandelingen, maar ook op de intentie. Het is dan ook van belang dat bij dergelijke trainingen de gedragsintentie expliciet aan bod komt. Zo niet riskeert men dat deelnemers zich na een training veel vaardiger en zelfverzekerder voelen en dus meer risico gaan nemen.

Dat de intentie in dit model een centrale plaats krijgt, is aannemelijk doordat het een gedragsveranderingsmodel betreft. Bij gedragsverandering (ook als het om gewoonten gaat) is de intentie een noodzakelijke, zij het verre van een voldoende, factor. Bij analyse van het doorsnee rijgedrag van bestuurders merken we dat de correlatie tussen intentie en concrete rijhandelingen eerder gering is. De situatie heeft een veel grotere impact dan we zouden vermoeden.

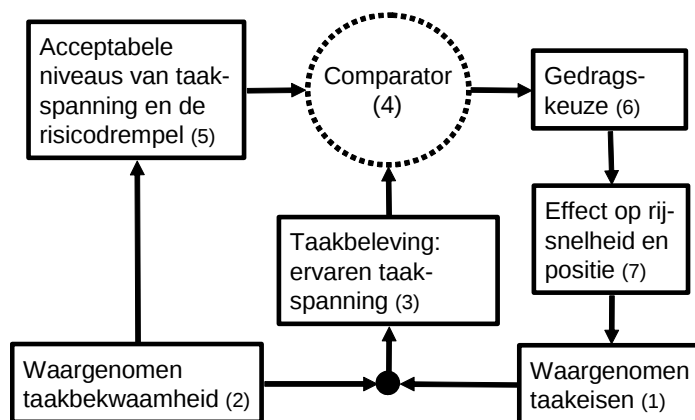
The task-capability interface model (Ray Fuller)

Dit model (TCI) van Ray Fuller beschrijft de dynamische interactie tussen de verschillende determinanten van de taakeisen enerzijds en de vaardigheden en capaciteiten van de bestuurder anderzijds.

Belangrijk uitgangspunt is dat bestuurders hun rijgedrag niet op basis van risicopercepties aansturen, maar eerder de taakbeleving (ervaren taakspanning) proberen te reguleren. Bestuurders zijn gemotiveerd van de rijtaak (box 3) op een zeker voorkeursniveau te houden. De taakbeleving bestaat uit de verhouding tussen de waargenomen taakeisen (box 1) en de waargenomen taakbekwaamheid (box 2) om aan

deze eisen te voldoen. Het komt erop neer dat men streeft naar een optimale verhouding tussen beide. Voor een deel heeft de bestuurder de taakeisen niet in de hand (verkeersomgeving, weersomstandigheden, gedrag van anderen), maar voor een groot deel kan de bestuurder zelf wel degelijk de taakeisen beïnvloeden door op verschillende niveaus (strategisch, tactisch en operationeel) het eigen rijgedrag te reguleren (box 6 en box 7). Dit proces wordt vaak aangeduid als het kalibratieproces¹⁸. Als iemand harder gaat rijden (een operationele gedragskeuze), wordt de rijtaak moeilijker; hoe harder men rijdt, hoe minder tijd er beschikbaar is om informatie te verwerken, te beslissen, deze uit te voeren en eventuele fouten te corrigeren. Een andere manier om de taak te verzwaren is zich tijdens het rijden bezig te houden met afleidende activiteiten zoals telefoneren of een CD verwisselen. Andersom geldt ook dat als de taakeisen groter dreigen te worden dan de taakbekwaamheid toestaat, de bestuurder kan proberen de taak makkelijker te maken (bijvoorbeeld door trager te gaan rijden of het telefoongesprek even stil te zetten). Het reguleren van de rijnsnelheid is wel de belangrijkste en meest directe manier (op operationeel niveau) om de taakeisen aan te passen. Op strategisch niveau zijn het bijvoorbeeld de beslissing om al dan niet te gaan rijden (bij gladheid of mist), de route die de bestuurder kiest of het tijdstip waarop de bestuurder besluit te vertrekken.

Een bestuurder kan dus zijn snelheid aanpassen zodat een voor hem of haar optimale verhouding tussen taakbekwaamheid en taakeisen ontstaat.



Bestuurders verschillen onderling in hun voorkeursniveau (box 5) voor een bepaalde taakspanning. Het hoogste niveau van taakspanning die een bestuurder bereid is te accepteren wordt de 'risicodrempel' van een bestuurder genoemd. Als het niveau boven deze drempel komt dan wordt uitvoering van de taak als onbeheersbaar ervaren. Als het niveau ver onder een voorkeursniveau blijft dan is er sprake van onder-stimulering.

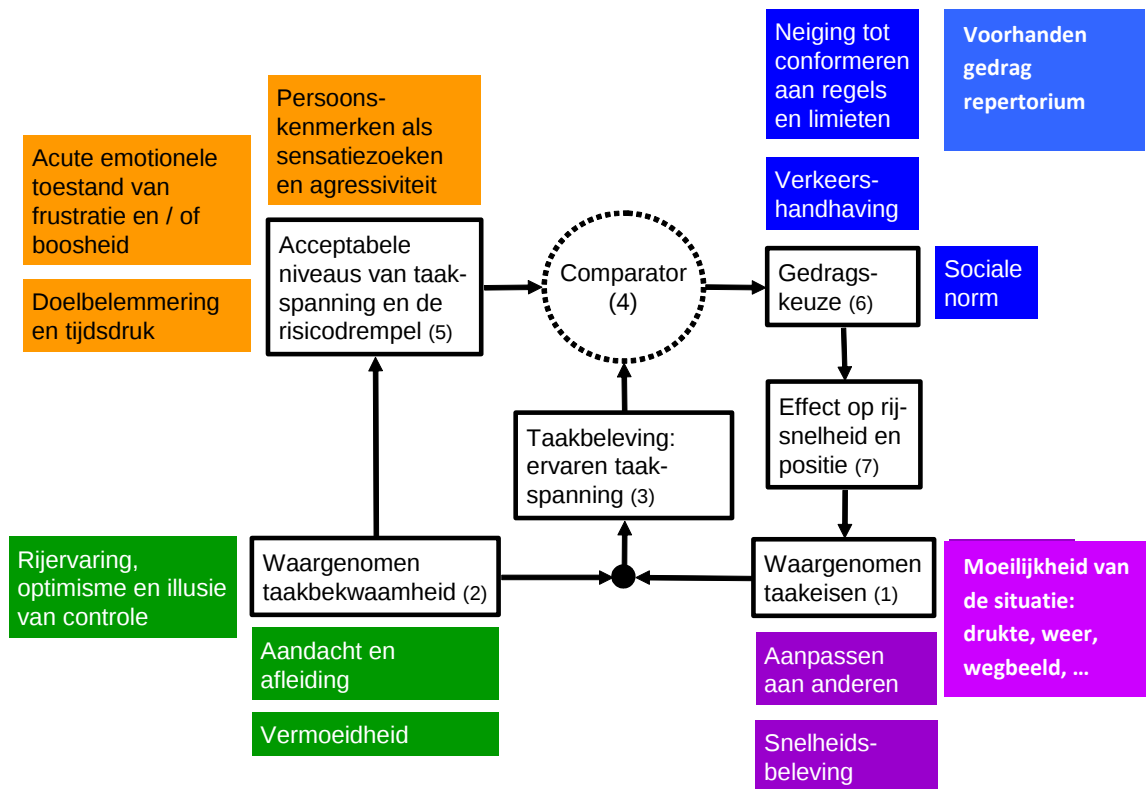
¹⁸ Kuiken, M.J. & Twisk, D.A.M., (2001) "Training van kalibratie bij leerling-automobilisten" Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam, Nederland

Hierin schuilt weer het risico van verveling, afleiding en onderpresteren. Meestal zullen bestuurders hun snelheid zodanig kiezen dat de taakspanning (box 3) past binnen een range van taakspanningsniveaus (box 5) waar zij de voorkeur aan geven of die zij nog als acceptabel ervaren, en die hun risicodrempel niet overschrijdt. Dit vereist een voortdurende vergelijking (box 4) van ervaren taakspanning (box 3) en de range van taakspanningen die men bereid is te accepteren (box 5).

Bestuurders zullen niet altijd competentie en taakeisen zodanig op elkaar afstemmen dat ze optimale controle hebben. Als ze haast hebben, erg vermoeid zijn, in een rotbui of onder invloed zijn, kan men bereid zijn om 'water bij de wijn' te doen. Externe, taakirrelevante motieven beïnvloeden de bereidheid van de bestuurder om voor een zwaardere taakbelasting te kiezen, om meer risico's te nemen of zich niet aan de spelregels te houden. Als resultaat kan hun rijgedrag minder goed aangepast zijn aan de omstandigheden.

In dit proces van evenwicht zoeken, zijn verschillende determinanten van invloed. In de volgende figuur worden de determinanten weergegeven en wordt aangegeven aan welk hoofdproces we de desbetreffende determinant hebben 'opgehangen'. Vaak zullen we merken dat bepaalde concrete determinanten aan verschillende processen kunnen worden opgehangen. De indeling die we hier geven is dan ook eerder een arbitraire toewijzing.

Enkele elementen werden door ons toegevoegd.



[4] Ons brein is beperkt

Het menselijke brein bestaat uit miljarden zenuwcellen en elke cel staat in verbinding met honderden andere cellen. Door deze snelle verbindingen stellen onze hersenen ons in staat om niet alleen erg complexe handelingen te stellen en ingewikkelde problemen op te lossen, maar ook om telkens nieuwe dingen te leren en ons aan te passen aan de veranderende context.

Hoewel men vroeger dacht dat de hersenen tot volledige ontwikkeling gekomen waren na de kindertijd, heeft men ondertussen vastgesteld dat dit geenszins het geval is. Hersenen zijn pas op het 25^{ste} levensjaar volgroeid. Vooral de frontale kwabben en meer bepaalde prefrontale cortex zou pas volledig tot rijping komen tussen het 21^{ste} en het 25^{ste} levensjaar.¹⁹ Deze cortex regelt een groot aantal complexe executieve functies, zoals o.a. impulscontrole, inhibitie van gedrag, ontwikkeling van gedragsstrategieën en – planning, gevoeligheid voor feedback. Deze tragere rijping wordt aanzien als één van de oorzaken van het groot aantal ongevallen bij jonge, hoofdzakelijk mannelijke bestuurders²⁰.

Maar zelfs met een volgroeid en goed functionerend brein, botsen we op een aantal beperkingen. Als mens zijn we beperkt, zowel in onze waarneming als in een aantal cognitieve processen. De beperkingen die een belangrijke link hebben met verkeersgedrag situeren zich voornamelijk bij de visuele functies en de aandacht.

Visuele 'limieten'

Visuele waarneming is een heel belangrijk functie in het verkeer. Tevens is het een fysieke conditie die men bijna overal test in het kader van het verwerven en behouden van een rijbewijs. Meestal bekijkt men enkel de gezichtsscherpte. Maar in het verkeer heeft men heel wat meer nodig dan zichtscherpte alleen. De visuele waarneming is op zich een complex proces waarbij naast gezichtsscherpte ook dieptezicht, herkenning, voorspelling en aandacht een grote rol spelen. Het is niet zo dat alles wat op het netvlies van ons oog terecht komt, ook effectief wordt waargenomen. Er is steeds een moment van interpretatie, (h)erkenning, en aandacht.

¹⁹ Dupont, E. "Risico's voor jonge bestuurders in het verkeer. Literatuuronderzoek." Brussel, BIVV-KCC 2012.

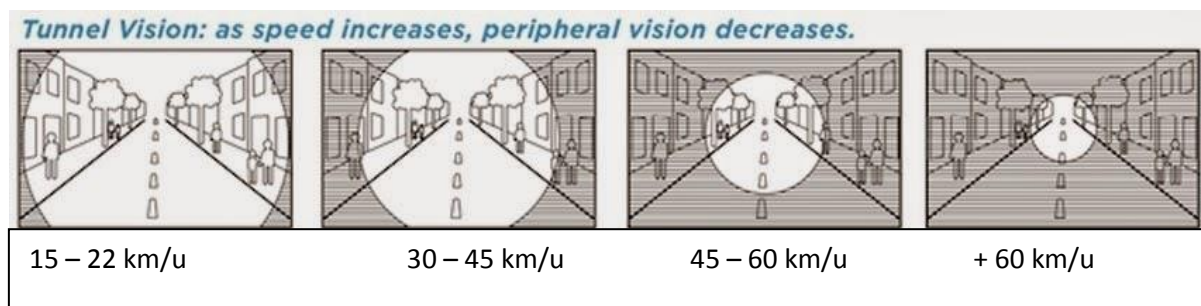
²⁰ Vlakveld, W.P.dr., "hersenenontwikkeling en ongevalsrisico van jonge bestuurders: een literatuurstudie" SWOV, Den Haag, 2014

Useful Field of View (UFOV).

Je bent rustig aan het rijden in een straat en plots rolt er een bal van de stoep op de rijbaan. Hoogstwaarschijnlijk volgt er een kind. Kun je nog op tijd stoppen?

Voor een deel hangt het antwoord op deze vraag af van de breedte van je actief gezichtsveld. In de literatuur wordt dit het Useful Field of View²¹ genoemd (UFOV). Hiermee wordt bedoeld het gebied waarin we belangrijke informatie kunnen detecteren en verwerken zonder ons hoofd of onze ogen te bewegen. Als we stilstaan bestrijken onze ogen ongeveer 180°. Dat betekent dat indien er iets beweegt naast ons, we dit onmiddellijk hebben waargenomen, ook al hebben we niet alle details ervan bewust waargenomen.

Op het moment dat we ons in beweging zetten, wordt onze blik meer en meer gefocust op het midden van ons gezichtsveld. Hoe sneller we ons voortbewegen, hoe beperkter deze focus wordt. We kijken ook meer in de verte. Dit betekent dat het perifere gezichtsveld minder aandacht krijgt. Hierdoor missen we een aantal belangrijke aspecten. Bijvoorbeeld verkeersborden, flitspalen of politieauto's worden niet altijd opgemerkt. De figuur op de volgende bladzijde geeft ons een simulatie van dit 'bewuste' gezichtsveld.



From: <http://www.copenhagenize.com/2015/01/is-copenhagen-finally-up-to-speed-on.html>

Snelheid maakt ook dat perifere informatie vluchtiger wordt. Zelfs al hebben we ze opgemerkt, er is vaak onvoldoende tijd om de details te 'grijpen'. Vandaar dat infopanelen op autosnelwegen best werken met enkel symbolen, korte teksten en grote lettertypes.

Niet alleen de snelheid waarmee we ons voortbewegen heeft een invloed op de breedte van het UFOV, maar ook andere zaken zoals de complexiteit van de situatie, bepaalde medische aandoeningen, leeftijd en training.



²¹ Lunsman, M. (e.a.); (2008); "What predicts Changes in Useful Field of View Test Performance?" in Psychology and Aging, 2008.

“Unattentional Blindness”.

Een ander fenomeen waardoor we bepaalde zaken die toch in het gezichtsveld vallen niet waarnemen, is wat Arien Mack en Irvin Rock²² eind jaren '80 al uitvoerig beschreven, m.n. de “unattentional Blindness”. Het wordt gedefinieerd als... *the event in which an individual fails to recognize an unexpected stimulus that is in plain sight.*

Cruciaal is het woord ‘unexpected’. Het gaat er immers om dat zaken die men niet verwacht te zullen zien omdat we er niet op focussen, of omdat ze niet passen in ons idee over de situatie, we ook niet zullen waarnemen. Dit fenomeen komt terug in verschillende situaties:

- We focussen ons op één aspect en zaken die er niets mee te maken hebben dringen niet door in onze aandacht (gorilla die doorheen een ploeg basketballers loopt, wordt niet opgemerkt doordat de toeschouwer zich focust op het aantal passen dat de spelers aan elkaar geven).
- Veranderingen in de situatie worden niet vastgesteld – we gaan er immers vanuit dat alles hetzelfde blijft (decor of kleding die verandert bij de goochelaar of in een film – <https://www.youtube.com/watch?v=b7LuvAM6XLg>)
- Zelfs als de persoon plots verandert in een gesprek waarbij de persoon zelf niet van ‘belang’ is (toerist die de weg vraagt, baliebediende die verandert,...)

Binnen het verkeer is dit fenomeen vooral bekend onder de noemer van ‘looked-but-failed-to-see-accidents’²³.

Camouflage

Verschillende parameters en kenmerken van objecten maken dat we ze kunnen waarnemen, zoals o.a. textuur, helderheidsveranderingen, kleur, achtergrond,... Zo ervaart iedereen dat bij duisternis niet alle objecten zullen worden waargenomen. Vandaar dat het belang van bijvoorbeeld fietsverlichting niet genoeg kan onderstreept worden. Maar ook bij helder daglicht kunnen de contrasten tussen twee objecten zo klein worden dat we ze niet kunnen onderscheiden in de korte tijdsperiode die er in een verkeerssituatie voorhanden



²² Mack, A. & Rock, I. “inattentional Blindness. An overview” <http://psyche.cs.monash.edu.au/v5/psyche-5-03-mack.html>

²³ Langham, M. (e.a.) “Analysis of ‘looked but failed to see’ accidents involving parked police vehicles” in Ergonomics, 2002, Vol 45, n°3, p167-p185

is. Ook dan zijn tweewielers vaak in het nadeel en lijken ze 'verstopt' in de context.

Een interessant onderzoek in deze context komt vanuit de UK over het verhogen van de zichtbaarheid van motoren door middel van het lichtpatroon²⁴. Uit onderzoek bleek dat een V- of Y-lichtpatroon bij motoren zowel 's nachts als overdag sneller opgemerkt worden, maar enkel indien men specifieke aandacht vraagt voor motoren.

Grenzen van onze aandacht

Onze aandacht zal voor een groot deel onze waarneming sturen. Het hierboven beschreven fenomeen van 'unattentional blindness' is hiervan een uitgesproken voorbeeld. Een gericht kijkgedrag vormt een belangrijke basis voor de ontwikkeling van het verkeersinzicht en het snel kunnen nemen van een juiste beslissing. Een goed kijkgedrag houdt o.a. in dat men weet waarop men moet letten, dat men de relevante signalen detecteert en een volledige scanning van het verkeersbeeld behoudt. De ervaring (en eventueel ook de gepaste training) kan dit kijkgedrag beïnvloeden. En eigenlijk is dit een kwestie van aandacht: het sturen (top-down) van het kijkgedrag.

Beginnende bestuurders hebben hier heel wat moeite mee: Hun kijkgedrag is nog teveel gericht op de nabije zone van het voertuig en maakt te weinig gebruik van de perifere informatie. Tevens kijken ze minder vaak in hun spiegels en hebben eerder een starre kijkstrategie. Algemeen bekend is ook dat bij een obstakel ze vooral kijken naar het obstakel en also vaker tegen het obstakel zullen aanbotsen. Dit in tegenstelling tot ervaren bestuurders die eerder naar de 'uitweg' kijken en dus gemakkelijker obstakels zullen vermijden. De handen volgen immers de ogen.

Multitasking

Een voertuig besturen is op zich al een enorme verscheidenheid aan taken, waarvan we gelukkig heel wat, vooral technische, aspecten zodanig hebben geautomatiseerd dat er in onze aandacht voldoende ruimte overblijft voor de essentie: inspelen op de situatie. Wanneer we echter tijdens het rijden ook nog andere taken beginnen uit te voeren die niet rechtevoren met het rijden te maken hebben en veel cognitieve aandacht vragen, wordt de situatie een beetje 'tricky'. Door de veelheid aan cognitieve 'inspanningen' zal één of meerdere aspecten van één van die taken minder goed verlopen. Het meest gekende voorbeeld is het telefoneren tijdens het rijden. Vaak zien we dat bellende bestuurders hun snelheid minderen of minder gelijkmatig houden, een beetje meer gaan 'zwalpen' over de rijstrook, richtingsaanwijzers vergeten of vergeten te schakelen,.... Zij

²⁴ Helman, S., Wear, A., Palmer, M., & Fernandez- Medina, K., „Literature review of interventions to improve the conspicuity of motorcyclists and help avoid „looked but failed to see“ accidents“. Crowthorne, TRL, 20 12

maken ook meer fouten doordat ze verkeersborden of lichten niet meer zien, een uitrit voorbijrijden, geen aandacht meer hebben voor voorrangsregels,....

Hoewel telefoneren aan het stuur het vaakst wordt aangehaald (en het ook relatief gemakkelijk in wetgeving en handhaving kan worden opgenomen), zijn er tal van andere situaties waarin onze aandacht wordt opgeëist door andere zaken. Allerlei sterke gevoelens en gedachten die door ons heen gaan (ruzie met collega, een belangrijke en moeilijke taak die alsmaar door je hoofd gaat, maar ook kinderen op de achterbank,...).

Eenzelfde effect zien we als mensen een vaste gewoonte (zoals snel rijden, zithouding, gebruik van spiegels,...) willen afleren. Hun aandacht zal dan voor een deel worden opgeëist door die intentie om te veranderen en door het bewuster omgaan met het eigen gedrag, waardoor er mogelijk ook terug meer fouten optreden in andere rijtaken. Een aandachtspunt om mee te nemen in de bespreking van handelingsplannen.

Automatismen op cognitief niveau?

Onze aandacht kan niet gericht zijn op alle details. Daarvoor is ook ons geheugen te beperkt om al die gegevens bij te houden. In de psychologie spreekt men vaak over de 'magische 7'. Zeven opeenvolgende losse feiten of details kunnen we meestal wel goed memoriseren en in de aandacht houden. Willen we dit uitbreiden dan moeten we duidelijke verbanden zien of de zaken kunnen indelen in grotere gehelen. Een aantal geheugentrainingen maken daar handig gebruik van.

Voor een verkeerssituatie betekent dit dat we bijna automatisch zaken beginnen te bundelen in betekenisvolle gehelen. Een globaal wegbeeld zal ons gedrag meer sturen dan verschillende verkeersborden op een rij. We gaan vaak uit van een globaal beeld van een groep weggebruikers en zullen de verscheidenheid over het hoofd zien. We gaan er bijvoorbeeld van uit dat als de vrachtwagen aanstalten maakt om te stoppen, de fietsers die er naast rijdt dat ook zal doen.

Ook hier zal ervaring een rol spelen in het onderkennen van de 'juiste' clusters en de juiste afleiding.

[5] Ik koester een aantal illusies

Vanuit de sociale psychologie kennen we heel wat foute cognities die een rol kunnen spelen bij de inschatting van zijn eigen capaciteiten. Baxter²⁵ spreekt in de verkeerscontext over **een fundamentele attributiefout**. Fouten van anderen worden



toegewezen aan persoonskenmerken (agressieve persoon, stommerik, slechte chauffeur,...) terwijl men de eigen fout eerder verklaart in meer tijdelijke en situationele omstandigheden (ik was gehaast, had een slechte dag, niet goed opgelet, ...).

Fervente snelheidsovertreders maken volgens Corbert²⁶ deze fout in extreme mate. Zelfs bij een letselongeval zullen ze altijd de schuld aan anderen geven en nooit bij zichzelf leggen. "Hetgeen er gebeurde was compleet onvermijdelijk".

Bijna elke bestuurder van een voertuig voelt zich een volwaardig chauffeur. Meer nog, velen eigenen zich de titel van verkeersdeskundige toe. Men heeft vaak **het gevoel dat men 'beter' is dan al die andere, of toch dan de meeste, weggebruikers** die maar wat klungelen.

In de sociale psychologie²⁷ wordt dit fenomeen als een algemene tendens voor alle soorten vaardigheden onderkend. Het is een 'normale' manier van zelfbescherming. Voor wat betreft rijvaardigheid krijgt dit fenomeen een extremere vorm. Mogelijke verklaringen hiervoor zijn dat men de 'anderen' moeilijk kan identificeren als reële personen, men evalueert de ander eigenlijk alleen maar op basis van de conflictmomenten, de 'anderen' zijn geen 'medestanders'.

Een ander fenomeen, gedemonstreerd door Frank McKenna²⁸ binnen een verkeerscontext, is de **'illusion of control'**. Het betreft hier de tendens om zichzelf te ervaren als meer controle hebbende over zijn gedrag en de omgeving dan dat men in werkelijkheid heeft. Men voelt zich 'te' veilig in de wagen en men kan meer aan dan de

²⁵ Baxter, J.S. e.a. 'Attributional biases and driver behaviour' in Social Behaviour (1990), 5, p.185-192

²⁶ Corbett, C. & Simon, F. 'Unlawful driving behaviour: A criminological perspective' TRL Contractor Report 301, 1992

²⁷ Dianne Parker 'Road Safety: What has social psychology to offer?' Int. Conf. On Traffic and Transport Psychology, Berne September 2000

²⁸ McKenna, F.P., 'It won't happen to me; unrealistic optimism or illusion of control?' in British Journal of Psychology (1993), 84 p39-50

doorsnee automobilist. Greening en Chandler²⁹ toonden aan dat de meeste bestuurders vinden dat het officiële ongevalsrisico wel geldt voor de 'gemiddelde' weggebruiker, maar niet voor zichzelf. Het risico om zelf in een ongeval betrokken te geraken, ligt veel lager (= '**unrealistic optimism**').

Manstead³⁰ beschrijft het fenomeen van de '**false consensus**' waarbij men sterk overtuigd is dat de eigen gedragingen en ideeën over het verkeer gedeeld worden door de meeste anderen. Snelheidsovertreders geven vaak aan dat 'iedereen' te hard rijdt en mensen die rijden onder invloed denken dat meer dan 50% dronken rijdt. In de VS wordt dit fenomeen ook vaak als uitgangspunt gebruikt bij interventie, zowel bij preventieactie voor jongeren als in rehabilitatie: de 'social norms' benadering (<http://www.socialnorm.org>). Bij deze methode gaat het er niet om te laten zien hoe gevaarlijk iets is en hoe erg de gevolgen zijn, maar gaat het er om de cursisten te doen beseffen dat ze tot een minderheid behoren. De meeste mensen overschrijden de snelheidslimiet bijvoorbeeld niet. Mensen willen niet graag bij een minderheid behoren en wanneer ze beseffen dat zij anders zijn dan de meeste andere chauffeurs, zijn ze geneigd om hun gedrag aan te passen. Er worden fantastische resultaten geclaimd van programma's die zijn gebaseerd op deze methode.

²⁹ Greening, L. & Chandler, G.E., 'Why it can't happen to me: The base rate matters but overestimating skills leads to underestimating risk.' In *Journal of Applied Social Psychology* (1997), 87 p.61-79

³⁰ Manstead, A.S.R e.a. 'Perceived consensus in estimates of the prevalence of driving errors and violations' In *Journal of Applied Social Psychology*, 22, p509-530, 1992

[6] Ik doe geen domme dingen!

Mensen volgen niet altijd de regels of maken fouten. Vaak heeft men allerlei argumenten om deze fouten te 'verdedigen'. Men verklaart ze, men heeft een reden waarom men op die manier gereageerd heeft. In de meeste gevallen handelt het dan over veranderlijke oorzaken. Hierdoor wordt het mogelijk om ook iets te leren van deze fouten. Bij ernstige gevolgen (ongeval, letsel) komen er ook andere mechanismen een rol spelen. Dit zijn verdedigingsmechanismen waardoor het eigen aandeel in de totstandkoming van het incident wordt geminimaliseerd of zelfs ontkend. Men beschermt zichzelf omwille van het te grote schuldgevoel of de te sterke emotie. Normale en logische verklaringen worden daardoor moeilijker.

Daarover is heel wat criminologisch onderzoek gebeurd bij geweldsdelicten. Grondleggers hiervan zijn vooral: Matza & Sykes³¹ met hun 'neutralisatietechnieken'. Zij gaan er van uit dat er bij de meeste daders toch wel sprake is van een zekere morele ontwikkeling. Men heeft een morele code die vorm krijgt in een sterke solidariteit met vrienden en 'collega's', of ten opzichte van bepaalde groepen (bv vrouwen en kinderen). Daders hebben eveneens een impliciete rangorde mbt overtredingen en misdrijven. Toch overtreden zij bepaalde regels van de samenleving. Deze overtredingen moet men voor zichzelf legitimeren. Matza en Sykes noemen dit de 'neutralisaties' die ervoor zorgen dat men toch het gedrag kan stellen zonder zijn zelfbeeld neer te halen. Het zijn cognitieve processen die zowel...

- voor de daad dienen als een soort van vrijgeleide
- tijdens de daad er voor zorgen dat men kan doorgaan ondanks mogelijke ervaren ongemakken of moeilijkheden
- na de daad er voor zorgen dat een mogelijks schuld- of schaamtegevoel wordt geminimaliseerd of verzacht.

Categorieën zijn:

- 1) ontkennen van de eigen verantwoordelijkheid: *"je wordt gedwongen om dicht tegen elkaar te rijden, anders komen ze er tussen en rij je precies achteruit in plaats van vooruit"*
- 2) ontkennen van de schade/risico/gevolgen: *"Snelheid is niet de oorzaak van ongevallen: je bent immers rapper weg"; "het is toch de verzekering die betaalt"*
- 3) Robin-Hood idee (of morele rechtvaardiging): *"ik zorg voor de economie: verbruik, taks, ... ik zorg dat jij werk hebt"*

³¹ Matza, D. & Sykes, G. "Techniques of Neutralization: a theory of delinquency", in American Sociological review, Vol.22, 6, Dec. 1957

- 4) Opeisen van het recht: *"Het was een zware dag, dan is het toch normaal dat je niet op alles kunt letten"*
- 5) Weegschaal-idee: *"ik krijg nooit een goed punt als ik voorrang verleen en dan voor die ene keer dat ik het eens niet deed, wordt ik zo zwaar gestraft..."*
- 6) Opeisen van de aanvaardbaarheid: *"ik reed maar een beetje te snel, er zijn anderen die veel extremer bezig zijn"*
- 7) Opeisen van de normaliteit: *"iedereen doet het", "als iedereen het doet, dan is het toch de wet die verkeerd is."*
- 8) Blaming the victim: *"de fietsers zoeken het zelf", "wat doet een kind van 14 's nachts op straat?"*
- 9) Veroordeling van de beoordelaars; (everybody is picking on me): *"de politie gaat juist staan op die plaatsen waar ze veel mensen kunnen pakken", "ze kennen me en houden me voortdurend in het oog"*
- 10) Superoptimisme: *"mij zal zo iets niet overkomen", "de pakkans is zo klein, dat calculeer ik wel in".*

Naar analogie met Klandermans & Seydel³² kunnen we in deze reeks van neutralisaties een zeker clustering onderkennen. Hierdoor krijgen we al een eerste indicatie van mogelijke actiepunten.

Zo onderscheiden we vier clusters waarbij een zekere (hoofd)overtuiging centraal staat. Deze zien we weerspiegeld in de eerste rij van onderstaande tabel. In de tweede rij worden de verschillende neutralisatietechnieken vernoemd.

De derde rij van de tabel geeft ons een indicatie van de globale aanpak om de neutralisaties te doorbreken. Zo wordt bijvoorbeeld gesteld dat als men zijn gedrag vooral verantwoordt door te stellen dat het overtreden van de regel niet echt een foutief gedrag is, dan heeft het weinig zin om te discussiëren over mogelijke negatieve gevolgen van het gedrag, maar vooral te bevragen waarom er regels en afspraken nodig zijn en dus ook gerespecteerd moeten worden.

Gedrag is geen misdrijf	Het is niet mijn verantwoordelijkheid	Er is geen schade.	Het slachtoffer is de schuld
Robin Hood (3) Het is een recht (4) Het is normaal (7)	'je wordt gedwongen' (1) Weegschaal (5) Toch aanvaardbaar (6)	Superoptimisme (10) Ontkennen gevolgen (2)	Blaming the victim (8) 'picking on me' (9)
Zin en noodzaak van regels in het verkeer	Eigen keuze kunnen maken; verhogen eigen effectiviteit	Opentrekken van alle mogelijke gevolgen, realisme	



³² Klandermans, B. & Seydel, E. "Overtuigen en activeren: publieksbeïnvloeding in theorie en praktijk", Van Gorcum, 2000

Neutralisatietechnieken bij verkeersovertredingen zijn vaak sterk emotioneel gekleurd. Een voertuig besturen is ook een gedrag waarbij heel wat emotie komt kijken. Dat heeft verschillende gronden:

- De soms sterke identificatie tussen bestuurder en auto (voertuig als verlengstuk van het eigen lichaam). Heel wat waarden en persoonskenmerken worden verbonden met het soort voertuig (LADA versus PORCHE). Eveneens is er de koppeling tussen rijstijl en persoonskenmerken.
- Ongeplande of onverwachte gebeurtenissen in het verkeer hebben vaak een sterke impact, zowel fysiek als emotioneel. Deze fysieke en emotionele beleving zet aan tot emotionele beslissingen, eerder dan tot rationele overwegingen. Emotionele beslissingen zullen vaker leiden tot een overtreding omdat het resultaat van een overtreding vaak een goed gevoel geeft (Je hebt toch je best gedaan om op tijd te komen, het gevoel om net iets beter te zijn dan die andere).
- De meeste verplaatsingen zijn geen doel op zich, maar een middel om iets anders te bereiken (op tijd komen, iets leuks beleven,...) en dus hebben gebeurtenissen in het verkeer vaak een effect op ons verdere doel. Je zit hier in een kort termijn denken: de voordelen van de overtreding worden zeer duidelijk en pertinent; de nadelen – tenzij bij een ongeval of bijna-ongeval en natuurlijk bij de staandehouding – zijn niet zichtbaar. Zij worden pas duidelijk op langere termijn of worden opgeslorpt door het grotere abstracte verhaal.
- Het rijden zelf vraagt heel veel activiteit van onszelf. Omdat de verkeerstaak op zich al een grote cognitieve belasting veroorzaakt, hebben we zelden nog 'ruimte' om op alles weloverwogen te reageren en vallen we terug op emotionele antwoorden.

De autoreclame speelt hier grandioos op in: cfr Lexus (veel emotie, weinig emissie), Opel (Wir leben autos), Seat (auto emotion'), ...



[7] En morgen wordt alles anders...

Na confrontatie met de consequenties van hun gedrag, willen sommige mensen er ook iets aan doen. Echter een grote groep van hen die een intentie tot verandering uitspraken, vervallen vrij snel in hun oude gedrag of gooien na een aantal verbeterde pogingen de handdoek in de ring. In Nederland³³, waar er een goede monitoring is van overtreeders (niveau rechtbank), zien we dat de algemene recidivegraad bij verkeersovertreders 23% bedraagt binnen de 2 jaar. Rijden zonder verzekering en/of zonder rijbewijs zijn weliswaar niet de meest voorkomende overtredingen, maar hun recidivegraad is wel de hoogste (nl. 60%). Ongeveer 37% van de rijders onder invloed recidiveren binnen de twee jaar en snelheidsovertreders hebben een recidivepercentage van 26%. In België³⁴ hebben we enkel een cijfer dat aanduidt hoe groot de kans is op recidive van verkeersovertreders over een termijn van 10 jaar: 45%.

Gedrag veranderen is geen gemakkelijke opgave, zeker niet wanneer het gaat om meer automatisch gedrag of gewoonten. Dat doorbreken vraagt meer dan het louter aanbrengen van rationele elementen en of waarschuwingen. Er moet een sterke ingreep gebeuren en de persoon in kwestie moet een duidelijke en sterke intentie ontwikkelen.

Ook in de gezondheidspsychologie wordt men vaak geconfronteerd met hardnekkige gewoonten die een ernstig gezondheidsrisico inhouden, zoals roken, fast food, onbeschermd sex,...

Als model ter verandering van gedrag maakt men veelvuldig gebruik van ofwel de 'Health Belief Model'³⁵ (HBF) ofwel het veranderingsmodel van Prochaska en DiClementa³⁶. In het HBP-model zijn er vijf voorwaarden waardoor een persoon zijn (gezondheids)gedrag duurzaam zal wijzigen:

- Hij moet een sterke motivatie hebben voor (of waarde hechten aan) gezondheid. – voor verkeer zouden we kunnen spreken van veiligheid en conformisme aan regels
- Het mogelijke risico moet als ernstig ervaren worden.

³³ Blom, M., Bregman, I.M. & Wartna, B.S.J. (2011) Geregistreerde verkeerscriminaliteit in kaart. Den Haag, WODC

³⁴ Robert, L., Mine, B. & Maes, E., (2015), "Recidive na een rechterlijke beslissing. De eerste nationale cijfers op basis van het Centraal Strafregister" in *Panopticon*, 36 (3), p 173-189

³⁵ Janz, N.K. & Becker, M.H., 'The health belief' model: a decade later' in *Health Education Quarterly*, 11, p484-501, 1984

³⁶ Prochaska, J.O. & DiClementa, C.C., 'The Transtheoretical Approach: Crossing the traditional Bounds of Therapy', Dow Jones-Irwin, Homewood, 1984

- De persoon zelf moet zich ten opzichte van dit risico ook kwetsbaar voelen.
- De persoon moet geloven dat hij dat risico actief kan vermijden (het heeft niets te maken met toeval of pech hebben)
- De persoon moet zich capabel voelen om de vereiste stappen ter voorkoming van dat gepercipieerde risico te kunnen stellen.

Terugdenkend aan de verschillende illusies en de attributietheorie botsen we hier al op verschillende tegenindicaties. Veiligheid is al zeker niet het belangrijkste aspect in het dagelijkse rijgedrag. Vaak zit het risico ver weg. Men ervaart immers meestal dat overtredend gedrag niet leidt tot een ongeval of zelfs maar een bekeuring. Eigen ongevallen worden vaak geïnterpreteerd als een moment van 'pech' hebben, een toevallig gebeuren.

Veranderen van gedrag gebeurt in stappen. Hiervoor gebruikt men al enige tijd het 'stages of change'-model van Prochaska en DiClemente³⁷. Dit model wordt vaak toegepast binnen de verslavingszorg en met betrekking tot het bevorderen van gezonde gedragsgewoonten.

Veranderen van gewoontegedrag.

Verrassend genoeg is er relatief weinig onderzoek dat systematisch in kaart brengt hoe gewoontegedrag moet doorbroken of omgebogen worden. We weten ondertussen dat als het gaat om gewoontes die als een eenvoudige S(ituatie)-R(espons) verbinding kunnen aanzien worden, dat deze moeilijk echt te controleren zijn met bewuste aandacht en een goede intentie. Zij hebben immers hun oorsprong in de hersenstam en ontsnappen daardoor gemakkelijk aan cognities en aan het bewustzijn³⁸. Zie bijvoorbeeld de Stroop test waarbij men toch altijd geneigd zal zijn om het woord te lezen in plaats van de kleur te benoemen.

Bij complexer gewoontegedrag, zoals o.a. keuze van vervoermiddel, snelheidskeuze, risicobereidheid, rijden onder invloed, zijn er wel meer mogelijkheden om doelgericht in te grijpen op dat gewoontegedrag. Hierbij bespreken we vier mogelijke invalshoeken, m.n.:

- verhoogde aandacht,

³⁷ DiClemente, C. & Hughes, S. 'Stages of change profiles in outpatient alcoholism treatment' in Journal of Substance Abuse 1990 - 2: p. 217

³⁸ Aarts, H. "Gewoontegedrag: de automatische piloot van mens en maatschappij" in Tiemeyer, W.L. (e.a.) "de menselijke beslisser: over de psychologie van keuze en gedrag" Wet. Raad voor het overheidsbeleid 's Gravenhage 2009

- concretisering van intenties,
- de ondersteuning door relevante personen
- het werken met reminders.

Verhoogde aandacht.

Gewoontegedrag heeft in principe nog weinig te maken met een bewuste keuze. Er is geen intentie meer, maar eerder een bepaalde stimulus of situationeel gegeven dat automatisch het gedrag laat ontrollen. Vandaar dat bijvoorbeeld een overheid gemakkelijk teruggrijpt naar het belemmeren van bepaald (verkeers)gedrag om gewoonte te doorbreken.



Minder dwingende aanpak is er op gericht om de mogelijke negatieve consequenties van het gedrag sterk naar voor te brengen. Dit wordt vaak gedaan in algemene campagnes. Men geeft informatie over de mogelijke risico's. Vaak zien we dat dergelijke campagnes eerder weinig effect hebben. Volgens Wändi Bruine de Bruin³⁹ heeft dit te maken met een aantal valkuilen, waarin ook wij als trainers kunnen terecht komen:

- 1) Taalgebruik van de 'expert' is niet het taalgebruik van de gebruiker. Als onderzoeker stelt men vast dat het relatieve risico⁴⁰ van een jonge bestuurder 4.3 is tegenover de gemiddelde autobestuurder. Welke jonge bestuurder begrijpt dit? Sprekender is het aantal jongeren dat ernstig of zwaar gewond geraakt tijdens hun eerste twee jaren rijervaring. En mogelijks spreekt één concreet voorbeeld meer aan dan een percentage?



³⁹ Bruine de Bruin, W., & Bostrom, A. "How to assess what to address in Science Communication" PNAS, 110, p.14062-14068, 2013

⁴⁰ Martenson, H. "@Risk: Analyse van het risico op ernstige en dodelijke verwondingen in het verkeer in functie van de leeftijd en de verplaatsingswijze". BIVV, Brussel, 2014

2) Is wat wij een risico noemen ook voor de doelgroep een risico? Sommige risico's hebben eerder een positieve connotatie bij de doelgroep. Zo wordt een temperatuurstijging in onze contreien eerder positief geassocieerd met vakantie in plaats van met de risico's van de opwarming van de aarde. Risicovol rijgedrag kan bij een bepaalde groep van jongeren en mannen eerder een goed gevoel geven. Denk maar aan uitspraken zoals: 'je moet iets durven in je leven'; 'snel rijden ontspant me',... Slovic⁴¹ stelt tevens dat '*positive feelings about a risk may make it seem safer than it is*'. In het verlengde hiervan moeten we ons ook de vraag stellen of de negatieve consequenties waaraan wij denken, ook de consequenties zijn waaraan de toehoorder de nodige aandacht geeft. Wat kan bijvoorbeeld voor jonge mannelijke automobilisten de doorslag geven om zijn eigen gedrag in vraag te stellen. In eerste instantie denken wij aan het risico op een ongeval. Maar is dat ook zo voor die jonge kerel die graag pronkt met zijn eigen kunnen? Een interessant experiment aan de universiteit van Macquarie in Australië⁴² toonde aan dat jonge mannen gevoeliger zijn door verlies aan respect dan voor de mogelijke impact van letsel en daardoor meer geneigd zijn om hun snelheidsgedrag aan te passen.



3) Bewust worden van het hebben van een keuze is vaak belangrijker dan kennis van mogelijke consequenties. Je kunt inderdaad mensen aantonen dat rijden onder invloed gevaarlijk is en best wordt vermeden en vaak zal de 'overtreder' het er wel mee eens worden, maar hij blijft wel zitten met de overtuiging dat 'hij geen andere keuze heeft'. Hoe geraakt hij anders thuis? Hoe kan hij dan met zijn vrienden nog uitgaan? Moet hij dan gewoon thuisblijven? Mensen expliciet laten nadenken over de verschillende aspecten van de concrete situatie waardoor hun blik in verband met alternatieve gedragskeuzen kan verruimd worden is een essentieel element. De situatie wordt immers vaak veel te eng bekeken. Dit moet echter continu herhaald worden en de persoon in kwestie moet getriggerd worden om deze doelbewuste analyse van de context telkenmale te herhalen. Zo niet, zal het effect van zo'n denkproces slechts erg tijdelijk zijn. Vaak zien we dan ook dat het doorbreken van een routinegedrag een goede aanzet krijgt op het moment dat er een ingrijpende verandering plaatsvindt in het leven of de

⁴¹ Slovic, P., Peters, E. & Finucane, M.L., "Affect, Risk and Decision Making" in Health Psychology, Vol 24, N°4, p S35-S40, 2005

⁴² Plant, B., Irwin, J. & Chekaluk, E. "The threat of losing respect: a comparison of anti-speeding message themes on young male drivers' speeding behaviour" presentatie op het ICTTP congres in Groningen 2012

omgeving van de betrokkene. Een verhuis, een nieuwe job, een periode zonder rijbewijs,... zijn vaak handige aangrijpingspunten om dit 'denk'-proces te starten.

Concretisering van de intenties

Een nieuwe, sterke intentie is uiteraard een goed startpunt, maar is op zich onvoldoende. De intentie moet voldoende geconcretiseerd worden naar specifieke situaties zodat er duidelijke 'regels' en richtlijnen ontstaan. Men noemt dit in de literatuur ook wel 'implementatie-intenties'. Ze hebben de vorm van "*als ik situatie X tegenkom, dan doe ik Y*". Het gaat erom dat mensen plannen wanneer, waar en hoe ze het nieuwe gedrag gaan uitvoeren. In meer cognitieve termen betekenen implementatie-intenties dat ze de associatie tussen het nieuwe gedrag en de toekomstige situaties waarin men dit gedrag wil/moet stellen, versterkt. Tevens wordt door het expliciteren van deze intenties het nieuwe gedrag ook gemakkelijker in het geheugen vastgelegd.

Het concretiseren van doelstellingen legt tevens nadruk op het HOE van het nieuwe gedrag. Zo beseffen veel rijders onder invloed dat het beter zou zijn om niet te drinken als ze met de wagen zijn, maar zien ze niet hoe men drank kan weigeren of hoe men een avond plezierig kan doorbrengen zonder alcohol.

Bruine de Bruin⁴³ onderzocht het falen van preventieve programma's voor het terugdringen van seksueel overdraagbare ziektes in USA en stuitte op de vaststelling dat jongeren wel voldoende kennis hadden over hoe dergelijke ziektes werden overgedragen en wat de juiste beschermingsmiddelen waren, maar dat ze niet wisten hoe ze met hun partner hierover moesten communiceren.

In deze context willen we ook een onderzoek⁴⁴ citeren dat in Nederland plaatsvond en waarbij men op hetzelfde tijdstip diverse preventiewijzen in verschillende situaties toepaste en de groepen na één jaar vergeleek. Dit onderzoek gebeurde echter niet voor verkeer, maar had betrekking op druggebruik.

Men deed in verschillende scholen een actie rond preventie van druggebruik. In elke regio ging men op een andere manier te werk. In de vier condities steeg het aantal jongeren dat drugs 'wel eens geprobeerd had' na één jaar, zelfs met 3.6% als men op geen enkele manier tijdens die voorbije periode de problematiek had besproken. De grootste stijging zagen we in die scholen waarbij men vooral (en uitsluitend) de mogelijke risico's van druggebruik in het vizier bracht. De kleinste stijging (en dus ook

⁴³ Downs, J.S., Murray, P.J., Bruine de Bruin, W., White, J.P., Palmgren, C. & Fischhoff, B. (2004). Interactive Video Behavioral Intervention to Reduce Adolescent Females' STD Risk: A Randomized Controlled Trial. *Social Science & Medicine*, 59, 1561-1572.

⁴⁴ Geciteerd in Ashton, M., "The danger of Warnings" op www.drugsandalcoholfindings.org.uk

met een zeker preventief effect) zagen we in die scholen die vooral discussieerden in de klas over 'waarom men eventueel drugs al of niet zou gebruiken'.

Aard interventie	Druggebruik na 1 jaar
Geen enkele interventie	+ 3.6 %
Angstinductie (vooral wijzen op en aantonen van de risico's)	+ 7.3 %
Louter productinformatie (effecten)	+ 4.6 %
Discussie over waarom druggebruik	+ 2.6 %

Ondersteuning van relevante anderen

Als individu is men onderdeel van verschillende structuren en groepen. Elke groep heeft zijn eigen cultuur en normen. In hoeverre men een groep 'kiest' op basis van zijn eigen overtuigingen, of dat de groep zijn overtuiging 'overdraagt' op het individu, is eigenlijk een 'kip-en-ei-kwestie'.

Als je als bestuurder van een voertuig in een organisatie werkt waar verkeersveiligheid weinig of geen belang heeft, waar er geen aandacht geschonken wordt aan blikshadeongevallen en waar de meeste collega's prat gaan op hun snelheid en de winst die ze daarmee boeken, is het verdomd moeilijk om daarin niet mee te gaan. Nog moeilijker is het dan om je eigen snelheidsgedrag dat 'prima' paste in die cultuur te gaan veranderen.

Als je een oude gewoonte wilt doorbreken, is het enorm belangrijk om in je directe omgeving een bondgenoot te hebben die je ondersteunt en mee sturing geeft. Het succes van de AA steunt hier grotendeels op, maar ook Weightwatchers maakt gebruik van de geborgenheid en de aanmoediging van een nieuwe referentiegroep.

Werken met reminders

Gewoontegedrag wordt getriggerd door specifieke situaties (stimuli) en wordt dan automatisch ten uitvoer gebracht. Ook al heeft men een sterke intentie om het anders te doen, de trigger kan zo sterk aanwezig zijn, en onze bewuste aandacht om het anders te doen is niet altijd ten volle actief, dat men toch als 'vanzelf' tuimelt in de oude gewoonte. Hoe sterker de gewoonte was ingeslepen, hoe vlotter deze terugval zal plaatsvinden.

Men heeft dan ook andere triggers nodig die onze intenties weer volop in de aandacht brengen en op die manier ondersteunend werken. Bij behandeling van seksueel

delinquenten wordt hiervoor het 'polselastiekje' al eens gebruikt⁴⁵. Deze onopvallende reminder krijgt de signaalfunctie van 'gevaarlijke situatie of gedachte'.

Ook van dit principe kan gebruik gemaakt worden in de context van verkeer. Een spreuk op het dashboard, een signaal als men een bepaalde snelheid overschrijdt (is bij moderne auto's gemakkelijk in te stellen), een aangepaste CD dat automatisch start bij het rijden,...

Het is uiteraard de persoon zelf die moet uitmaken of dit systeem voor hem/haar mogelijk is en wat dan de meest voor de hand liggende oplossing is.

Aarts⁴⁶ noemt dit in zijn artikel 'de verandering in de prioriteit in onbewuste doelen'. Hij deed onderzoek hierover in het kader van het lijnen.



Dit aspect wordt eveneens toegepast in meer algemene situaties om het gedrag van passanten te sturen. Waarschuwendes snelheidscontroles (geeft snelheid aan zonder dat men verbaliseert), of bijkomende aanwijsborden ('spelende kinderen') worden frequent gebruikt in ons land. Twee meer wetenschappelijk onderbouwde technieken die gebruik maken van het idee van 'reminder', zijn 'priming' en 'prompting'.

Priming Dit is het aanbrengen van bijkomende signalen op een meer onbewust niveau. Men biedt een signaal aan dat een connotatie geeft met hetgeen men wil, maar niet rechteerks verwijst naar dat gedrag. Voorbeelden zijn het gebruik van geuren in winkels, gebruik van muziek in metrostations. In het verkeer heeft men tot hiertoe weinig blijvend succes met dergelijke probeersel. Toch zien we dat men, vooral in Nederland, (Goudappel organisatie⁴⁷) daar al gebruik van maakt: tekeningen van een hinkelpad aan de zijkant van de weg om de associatie te maken met kinderen en dus met trager rijden; het tekenen van kindervoetjes op plaatsen waar geen



⁴⁵ <http://study.com/academy/lesson/aversion-therapy-definition-examples-quiz.html>

⁴⁶ Papies, E.K., Stroebe, W. & Aarts, H., "Understanding dieting: a social cognitive analysis of hedonic processes in Self-regulation" in European Review of Social Psychology, Vol 19, jan. 2009, Utrecht

⁴⁷ <http://www.goudappel.nl/voorbeelden/veiligheidsaanpak-scholen/>

auto's mogen parkeren. Uit de eerste resultaten lijkt het erop dat dergelijke zaken gemakkelijker effect scoren bij voetgangers dan bij automobilisten en dat de invloed ervan toch erg plaatselijk en tijdelijk is. Het mogelijke wegebbende verrassingseffect is mogelijks de verklaring.

Een veel gebruikt principe is het geven van extra stimulans aan een bepaalde verandering. In de psychologie noemt men dit **'prompting'**. Voorbeelden hiervan zijn de tekeningen van een voetganger op het zebrapad, het extra kleur geven aan een oversteekplaats voor fietsers of aan de parkeerplaats voor een voertuig van een mindervalide. Ook minder 'klassieke' stimuli worden uitgetoetst en lijken enig succes te hebben:

- extra slogans, het aanbrengen van bijkomende, onofficiële borden met eenzelfde boodschap, ...
- een kindertekening bij een proces verbaal voegen (politie Antwerpen)
- extra boodschap bij oversteekplaatsen (In Amsterdam leverde dit 17% minder roodlicht-overtredingen op)



Een gewoonte veranderen is vooral verschrikkelijk ongemakkelijk.

De 'oude' gewoonte werd juist ontwikkeld om dat dit gedrag de meest geschikte en passende antwoord was op een specifieke situatie. Doordat zo'n gewoonte hoofdzakelijk vanzelf en automatisch verloopt, kost het ons weinig of geen energie en aandacht. Het wordt beleefd als de meest 'natuurlijke' reactiewijze.

Zo'n gewoonte veranderen gaat niet vanzelf en draagt eigenlijk in zich twee verschillende veranderingen: 1) het tegengaan van de normale wijze van afhandelen (gewoontegedrag afleren) en 2) een nieuw gedrag opbouwen.

- 1) Oud gedrag tegengaan. Men heeft heel wat concentratie nodig om de 'normale' manier van zich te gedragen te blokkeren. Wat als spontaan en normaal wordt ervaren, moet worden onderbroken zodat er ruimte is voor een nieuw, ander gedrag. Dit is wat de meeste mensen omschrijven als 'wilskracht'. Zeker bij de start van een veranderingsproces geeft dit veel weerstand en vraagt het een enorme overtuiging. Zonder voldoende ondersteuning, een zekerheid dat er uiteindelijk iets 'beters' zal komen, en misschien al een tussentijdse 'beloning'

(o.a. onder de vorm van complimenten en aanmoedigingen) is deze inhibitie moeilijk vol te houden.

- 2) Aanleren van nieuw gedrag. Een nieuwe manier van reageren zal stap voor stap moeten aangeleerd worden. Elk leerproces draagt in zichzelf de mogelijkheid to falen. Ook dit moet mee opgepikt worden. Hoe kan men omgaan met deze 'tegenslagen'? Het nieuwe gedrag heeft ook niet direct een automatisch, natuurlijk karakter. Het gaat allemaal wat moeilijker, langzamer, minder flexibel. DeCaro⁴⁸ (e.a.) noemt dit het 'choking under pressure' fenomeen. Vooral bij het autorijden waarbij automatismen een enorme hulp zijn, kan dit al eens leiden tot een vermindering van de vlotheid, de zelfzekerheid en dus ook het veiligheidsgevoel.

⁴⁸ Decaro, M.S., Thomas, R.D., Albert, N.B. & Beilock, S.L., "Choking Under Pressure: multiple Routes to Skill Failure" in Journal of Experimental Psychology, Vol 140 No 3, p390-406, 2011

BIVV Belgisch Instituut voor
de Verkeersveiligheid

