

OPZIJ, OPZIJ, OPZIJ

Het wordt steeds drukker op de Nederlandse fiets- en wandelpaden. Dat is natuurlijk een goed teken, maar het leidt soms ook tot spanning en frustratie. Hebben we een korter lontje of ligt het ergens anders aan? Verkeerspsycholoog **Gerard Tertoolen** over de nieuwe werkelijkheid op het fietspad.

Wat houdt het werk van een verkeerspsycholoog precies in?

Wat ik het meest interessant vind, is dat in het verkeer verschillende kanten van de menselijke psyche naar voren komen.

We gedragen ons onderweg enerzijds rationeel, anderzijds manifesteren zich primitieve driften als eer en dominantie. Onze hersenen bestaan uit drie “lagen”, die wisselend de boventoon voeren. Ons reptielenbrein is gericht op overleven en zorgt ervoor dat we impulsief reageren op bedreigende situaties. Dat is iets wat je heel sterk in het verkeer terugziet. Vervolgens is er ons zoogdierenbrein, dat gevoelig is voor het principe van belonen en straffen. Dat betekent dat gedrag wordt bepaald door zowel extrinsieke als intrinsieke

factoren. Extrinsieke – zoals de dreiging van een boete – kunnen leidend zijn voor ons gedrag. Intrinsieke motieven komen van binnenuit, zoals gezondheidsmotieven. Deze twee vormen van motivatie gaan overigens hand in hand. De neo-cortex ten slotte is het beschaafde en ontwikkelde deel van ons brein. Daarin ontstaan rationele argumenten, die maken dat we rekening houden met oorzaak en gevolg van onze keuzes. Ook langetermijn-beslissingen worden hier genomen.

Is er sprake van een verruwing in ons verkeersgedrag?

‘Volgens mij zijn we intoleranter dan pakweg tien jaar geleden. Daar zijn natuurlijk oorzaken voor aan te wijzen, zoals bevolkingsgroei en een navenant grotere druk op de infrastructuur. Hoe meer mensen deelnemen aan het verkeer, hoe vaker je bij verplaatsingen in de weg wordt gezeten. En als gevolg daarvan zijn we minder normatief: we houden ons wat minder aan de regels en de wetgever gedooft dat. Als ongewenst gedrag echter collectief wordt afgekeurd, dan houd je je er meestal wel aan en voel je je zelfs gemachtigd anderen daarop aan te spreken. Vooral als het vrienden zijn die je op de vingers tikken, laat je ongewenst gedrag voortaan wel uit je hoofd; dat werkt veel beter dan een brave overheids campagne.’

Wielrenners lijken tegenwoordig iets meer onder vuur te liggen. Hoe komt dat?

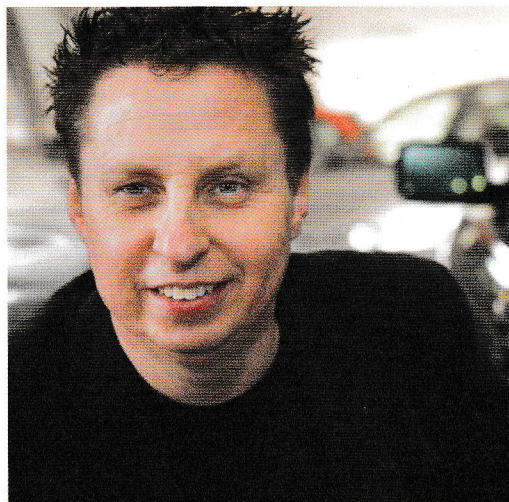
‘Het is heel menselijk om de schuld voor een wantoestand buiten jezelf te leggen. Een ander heeft het gedaan, niet jij.



Zo geven automobilisten graag vrachtwagenchauffeurs de schuld van files. En de mensen die op social media het hardst klagen over wielrenners, zijn zelf meestal geen snelle fietsers. Waar velen zich bewust of onbewust aan storen, is het feit dat wielrenners zichzelf als groep onderscheiden. Ze zijn uniform gekleed, dragen helmen, zonnebrillen, zijn vaak atletisch van gestalte en bewegen zich voort met hoge snelheden. Weggebruikers als fietsers, hardlopers en wandelaars kunnen geïmponeerd raken als zo’n overmacht passeert of tegemoetkomt. Natuurlijk zitten er asocialen tussen. Sommigen zouden best rustiger mogen rijden waar de verkeerssituatie dat vraagt, maar volgens mij gedraagt de meerderheid van de wielrenners zich correct. Wat ook niet helpt in de beeldvorming is dat wielrenners commando’s roepen. Die boodschappen zijn bedoeld voor intern gebruik en qua inhoud vaak neutraal – “paaltje!” – , toch kan dat geroep van die mannen bedreigend overkomen.’

Hoe kan dat beter?

‘In de communicatie met andere weggebruikers zijn lichaamstaal en *tone of voice* erg belangrijk. Als de een schreeuwt



Gerard Tertoolen (59) is naast verkeerspsycholoog ook een actieve recreant. Van huis uit deed hij aan wielrennen, maar na een ernstige aanrijding tijdens een trainingsrit stapte hij over naar recreatief fietsen en (berg)wandelen. Tertoolen studeerde sociale psychologie, organisatiepsychologie en klinische psychologie in Utrecht. Hij schreef een proefschrift over de relatie tussen brein en mobiliteit, en hield daar een levenslange passie voor dit onderwerp aan over.



of belt, voelt de ander zich beperkt in zijn vrijheid. Met twee vinnige belletjes achter elkaar zegt iemand eigenlijk: *ga opzij, en wel nu!* Ik wandel weleens in gedachten verzonken door de vrije natuur. Van zo'n harde, dwingende bel kan ik dan echt schrikken. Met een zacht klinkende bel bereik je hetzelfde resultaat en je activeert er het reptielenbrein van de ander niet mee. En als iemand niet meteen reageert op je signaal, rem dan gewoon af en maak even contact. Kijk de ander in de ogen, communiceer. Als je iemand van achteren nadert, bel dan alleen als de weg smal is, of als de ander slingert. Wanneer er voldoende ruimte is, hoef je niet te bellen. En maak er een

Het is heel menselijk om de schuld buiten jezelf te leggen

gewoonte van om even te bedanken als een medeweggebruiker jou de ruimte geeft. We vergeten vaak hoe waardevol zo'n klein gebaar kan zijn.'

Wat is de oplossing?

'Gedrag beïnvloeden met psychologische instrumenten is mogelijk, maar om te beginnen moet er gewoon meer ruimte komen op het fietspad. De huidige fietspaden zijn aangelegd in de vorige eeuw, maar de wereld is veranderd. Fietsen is niet alleen populair geworden, er zijn ook veel meer soorten fietsers dan vroeger. De snelheidsverschillen liggen dankzij de introductie van de e-bike hoger. Het is ook maar de vraag of alle e-bikers voldoende zijn toegerust om daarmee om te gaan. Onderzoek toont aan dat mensen zich slecht laten informeren bij aankoop van een e-bike. Ze oefenen bijvoorbeeld niet eerst in een rustige omgeving, zodat ze hun rijwiel goed leren kennen. Vooral voor kwetsbare ouderen is dat heel belangrijk; zij zijn oververtegenwoordigd in de statistieken over fietsongevallen. Wat je ook ziet is dat scholieren gebruikmaken van een e-bike, terwijl die nog prima in staat zijn om zonder hulpmotor te trappen.'

Moet er een cultuuromslag plaatsvinden?

'Als psycholoog richt ik me tot werkgevers en overkoepelende organisaties. Vroeger was rijden in een "dikke bak" het ideaal voor veel werknemers. Maar ook met een mooie fiets kun je nu goede sier maken. Het is toffer, hipper en moderner. Gezondheid, duurzaamheid en milieuvriendelijkheid zijn anno 2020 belangrijkere motieven dan pakweg tien jaar geleden. Op dit moment ben ik intensief bezig met het stimuleren van fietsen. Daarvoor gebruiken we beïnvloedingsmethoden als *gamification* - denk aan een app die fietskilometers die gemaakt worden in het woon-werkverkeer, bij elkaar optelt. Op je telefoon verschijnt om de zoveel tijd een pop-up met de mededeling waar je had kunnen zijn als je dwars door Europa had gefietst. Dat appelleert aan gevoelens van vrijheid en avontuur, en de reacties van gebruikers zijn erg enthousiast. Het is voor een psycholoog heerlijk om te zien hoe die cultuuromslag plaatsvindt. Vroeger kreeg je dienstkilometers met de auto uitgekeerd bij je salaris. We moeten toe naar een situatie dat fietskilometers worden omgezet in klinkende munt. Dat is een extrinsieke prikkel die intrinsieke motivatie blijvend beïnvloedt.'