

Zelfsturend of op de automatische piloot?

Eigen verantwoordelijkheid in de auto en in pensioen

Elke vergelijking gaat wel ergens mank, maar de overeenkomsten zijn niettemin treffend, tussen autorijden en keuzes maken voor je pensioen. Verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen vertelt wat er allemaal in ons hoofd en hart gebeurt als we het asfalt op gaan. Ook daar is het lastig om mensen iets goed uit te leggen en ze tot het gewenste gedrag te bewegen.



niet te veel verkeersborden langs de weg, zoals met de maximumsnelheid op de snelweg. Er is een grens aan je mentale capaciteit, je kunt maar een bepaalde hoeveelheid informatie verwerken.' Je kunt mensen ook meer vrijheid en verantwoordelijkheid geven door de verkeersborden weg te halen. 'Daar zijn wel experimenten mee gedaan, onder meer in Drachten, en in zekere zin werkt het. Zeker als er sprake is van een overseroering van regels, werkt zelfregulering. Maar tegelijkertijd is het bijvoorbeeld zo dat ouderen minder goed met die vrijheid kunnen omgaan, en zulke plekken gaan mijden omdat ze die te gevaarlijk vinden.'

In een oogopslag

Kiezen veronderstelt een bepaalde deskundigheid, plus natuurlijk de bereidheid om die ook te gebruiken. Maar hoe deskundig moet je zijn? Ook hier ligt de vergelijking voor de hand. Miljoenen mensen mogen de weg op. Autorijden, iedereen kan het. 'Maar welbeschouwd ben je met iets heel complex en bijzonder bezig: je neemt op hoge snelheid in een fractie van een seconde een hele serie beslissingen. Daarom is eenvoudig regel één in het verkeer, er is geen tijd om eerst een uitleg te lezen voor je een beslissing neemt. Alles moet gericht zijn op de primaire



processen. Daarom hebben we een dashboard met allerlei eenvoudige lichtjes en geluidssignalen om je te waarschuwen.'

Zelfsturende auto

Maar moet je wel nadenken eigenlijk? Minister Schultz van Haagen vindt bijvoorbeeld dat het tijdperk van de zelfrijdende auto is aangebroken. De vergelijking met een default-oplossing voor het pensioen ligt opnieuw voor de hand. Gerard Tertoolen: 'Op dat gebied zijn er verschillende kampen, die hevige met elkaar discussiëren. Aan de ene kant is er de fascinatie met techniek, dat vinden we prachtig. Aan de andere kant heb je de auto als psychologische uitlaatklep. Zelf rijden, gas geven, remmen, sturen geeft veel mensen een kick. Het is ook onaangenaam als je geen controle meer hebt, als je letterlijk het stuur uit handen geeft. Ik denk persoonlijk dat we de grenzen aan het bereiken zijn. Als je een paar keer volautomatisch naar je bestemming bent gereden, of volautomatisch in de file hebt gestaan, dan is de lol er wel af. Het is een ontzettend inefficiënte manier om het openbaar vervoer opnieuw uit te vinden. Bovendien krijg je heel moeilijke verantwoordelijkheidsvraagstukken. Stel dat je met je zelfsturende auto, ondanks al die knappe systemen, een kind aanrijdt. Kun je dan de auto als schuldige aanwijzen? Ik zie het voorlopig niet van komen.'

'Mensen hebben liever meteen een klein voordeel, dan een groter voordeel op termijn.'

Waar ligt Nijmegen?

Een ander treffend voorbeeld van techniek die je zorgen verlicht is natuurlijk het navigatiesysteem. Zelf gebruik ik het alleen voor het laatste stukje, als ik ergens naartoe ga waar ik nog niet eerder geweest ben. Maar ik ken ook mensen die hun TomTom aanzetten voor het wekelijkse bezoekje aan opa en oma. En dan nog worden ze onrustig als de navigatie een keer hapert. Zo'n kastje stompt wel af, de geografische kennis begint af te nemen. Aan de andere kant: wie ben ik om te zeggen dat iedereen moet weten waar Nijmegen

'Als mensen het moeilijk vinden om een keuze te maken, dan kiezen ze voor zekerheid. Twijfel? Dan maar de default. Te veel keuzes aanbieden helpt zeker niet.'

lig? Toch is dat aspect van goed opletten en zelf nadenken erg belangrijk. Neem kinderen die naar school fietsen. Of juist niet, want te vaak worden ze met de auto gebracht. Kinderen die elke dag worden gebracht kennen de regels minder goed en worden daardoor kwetsbaarder in het verkeer. Daarom blijft moeder ze brengen en halen en kom je in een vicieuze cirkel terecht.'

Snel voordeel, slim straffen

Nog een complicatie uit de verkeerswereld die de pensioenwereld bekend zal voorkomen: 'Mensen hebben liever meteen een klein voordeel, dan een groter voordeel op termijn. Daar hebben we mee te maken als we mensen uit de auto willen krijgen. Je biedt een financieel voordeel aan mensen die de spits willen mijden en bijvoorbeeld voor het openbaar vervoer kiezen. Maar dat voordeel merk je pas aan het eind van de maand. Terwijl je met de auto een onmiddellijke beloning hebt: je gaat op stap in je eigen auto, op het moment dat je wilt, en in die auto heb je meteen privacy.' Tegenover snel voordeel staat snel nadeel, in de vorm van straffen. 'Straf willen we vermijden. Maar het heeft alleen effect als de pakkans groot is en als je de automobilist pakt op wat hij echt belangrijk vindt. Dat eerste is het geval bij trajectcontrole, dan ben je honderd procent zeker de Sjaak als je te hard rijdt. En het tweede gaat op voor het punten-rijbewijs: te veel overtredingen en je mag gewoon niet meer rijden. Dat is pas echt erg. Die twee elementen zou je kunnen combineren.' Kortom: ons gedrag in de auto vertoont verrassend veel overeenkomsten met hoe we met ons pensioen omgaan. Gerard Tertoolen: 'We leven in beide gevallen vooral in het hier en nu en schatten risico's laag in. En als we geïnformeerd worden over het hoe en wat, dan moet dat kort en krachtig anders luisteren we niet. Denk er maar eens over na als u morgen in uw auto stapt. U bent niet alleen op weg naar uw bestemming, maar ook naar uw pensioen. Rijd dus voorzichtig!' ●●●●