

Op de bank bij de verkeerspsycholoog

Waarom veranderen de meest zachtvaardige mensen ineens in agressieve vuilbekken zodra ze achter het stuur gaan zitten? En hoe hou je notoire hardrijders met een muzikje in het gareel? Het is tijd dat de Nederlandse automobilist even op de bank gaat liggen bij 's lands bekendste verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen.

Tekst: Bavo Galama

Al eeuwenlang wordt het verkeer in ons land georganiseerd door ingenieurs. Hun rationele en logische aanpak van zaken levert echter niet altijd de verwachte resultaten op. Vooral omdat het gedrag van verkeersdeelnemers anders uitpakt dan gedacht. Dat specifieke gedragsaspect is nu juist het werkgebied van verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen.

"Je kunt de auto's en de infrastructuur zo veilig maken als je wilt, maar uiteindelijk valt of staat alles bij menselijk gedrag", vertelt Gerard. "De mens handelt in veel gevallen helemaal niet rationeel. De autofabrikant die een nog veiliger auto op de markt brengt, denkt dat de auto een grote bijdrage levert aan de verkeersveiligheid. Dat is helaas maar ten dele waar, want hier treedt wat ik noem de 'Wet van Behoud van Veiligheid' in werking. Hoe veiliger de auto, des te onveilig het weggedrag. Mensen permitteren zich veel meer als ze het gevoel hebben dat ze 100 procent veilig zijn. Maar zet diezelfde automobilist in een oude Kever of een kwetsbare Lelijke Eend en zijn weggedrag zal onmiddellijk verbeteren. Hij zal veel alerter zijn, anticiperen en risico's uit de weg gaan."

DE VERKEERSHUFTER IN ONS

Ik vraag Gerard waarom ook bij mij woede en agressie naar boven komen als iemand op de

snelweg boven op mijn achterbumper gaat zitten. Als zo iemand het dan ook nog waagt om met zijn grootlicht te gaan knippen, stijgt mijn adrenalineniveau helemaal tot code rood. Vervolgens vullen ongezonde en gewelddadige fantasieën mijn anders zo vreedzame hoofd. Gerard Tertoolen: "Deze agressie die je voelt heeft te maken met ordinare territoriumdrift. De auto behoort tot het domein van *personal space*. Jij bent 'in control' achter het stuur. Probeer iemand anders zijn wil aan jou op te leggen, dan wordt dat als bedreigend en provocerend ervaren."

Ik wil weten wat volgens Gerard de reden is van de toenemende agressie in het verkeer. Waarom krijg je in deze tijd meteen een middelvinger als je iemand er met een claxon signaal op attendeert dat het stoplicht al 10 seconden op groen staat? Waarom gaan steeds meer automobilisten met elkaar op de vuist?

"Daarvoor is een aantal factoren aan te wijzen. Eén daarvan is dat het vele malen drukker is geworden op de weg. Zet veel muizen in een kleine kooi en er breken al snel gevechten uit. Dat is bij mensen precies zo. Maar de toenemende agressie heeft ook te maken met de huidige tijdsgeest. Het individualisme is enorm toegenomen. We venten ons ego uit op de verschillende social media. Onze successen worden breed uitgemeten, maar ons eigen en andermans falen worden niet meer geaccepteerd."

"Zet een automobilist in een kwetsbare Lelijke Eend en zijn weggedrag zal onmiddellijk verbeteren."



pakkans kleiner is dan het voordeel dat hij kan bereiken. In het verkeer spelen de drie soorten brein allemaal een rol en soms in combinatie. De vechtrespons van het reptielenbrein gaat vaak samen met de emotie uit het zoogdierenbrein. Dat maakt voorspellen van gedrag complex, maar zeker niet onmogelijk."

VEILIGHEIDSCAMPAGNES

Gerard Tertoolen wordt vaak voor de journalisten-camera's gehaald als de overheid weer eens een nieuwe verkeerscampagne lanceert. Zijn oordeel over de spotjes is lang niet altijd gunstig. Ook hier lijkt er soms sprake van gebrek aan kennis van de menselijke psyche. "Onze hersenen kunnen niks met het woord 'niet.' Als ik nu tegen jou zeg dat je niet aan een roze olifant mag denken, dan denk jij onmiddellijk aan een roze olifant. Dus de campagne 'Onderweg ben ik offline' heeft juist een tegenovergestelde werking. Het woord offline activeert onze hersenen juist om aan onze telefoon te denken en om die vervolgens even te checken. De actie 'Word geen slaaprijder... ZZZzzz' is van hetzelfde laken een pak. De vrachtwagenchauffeur die te lang achter het stuur zit, krijgt precies het laatste zetje om in slaap te vallen. Je kunt veel beter zeggen: 'Stop! Het is nu tijd om te rusten.' Dan focussen de hersenen zich op de eventueel noodzake-

lijke rusttijd en niet op de verlangde slaap."

Gerard is evenmin enthousiast over de recente tv-spotjes die het met een mobielte filmen van ongelukken tegen moeten gaan.

"Ik zou hier eerder laten zien dat je negatieve reacties kunt verwachten als je opnames van ongelukken post op social media. Mensen die dat doen, zijn toch vooral uit op likes en positieve reacties; op een bevestiging van hun ego. Als ze grote kans lopen op negatieve reacties, is het zo afgelopen."

Als je gedragsverandering wilt bereiken, werkt belonen over het algemeen veel beter dan straffen. Hier is het zoogdierenbrein weer aan het werk. "Denk aan Holle Bolle Gijs op de Efteling. Mijn eigen kinderen sparen in dat pretpark de hele dag plastic afval om Gijs maar 'dankjewel' te horen zeggen. Kijk naar die borden langs de weg die een smiley tonen als je je aan de maximale snelheid houdt. Het lijkt kinderachtig, maar het werkt."

Het doet mij denken aan een Scandinavisch experiment. In Zweden noteerde een flitspaal de kentekens van alle passerende auto's. De boetes die werden opgelegd aan de snelheids-overtreders, werden in een pot verzameld en verdeeld onder de mensen die zich wel aan de snelheid hadden gehouden. Gerard Tertoolen: "Ja, dat is de Speedcam Lottery. Het is een mooi voorbeeld van positieve en effectieve beloning van gedragsverandering. Je kunt ook met bepaalde ribbels in het asfalt ervoor zorgen dat een muziekje hoorbaar wordt als je de gewenste snelheid rijdt. Ga je te hard, dan klinkt het vals. Een moderne Holle Bolle Gijs voor automobilisten."

teerd. Deze prestatiedwang en faalangsten dragen natuurlijk bij aan de opbouw van stress. Een van de uitingsvormen van dit soort stress is hufteerigheid en sociaal gedrag. Mensen zijn totaal op zichzelf gericht. Dat er momenten zijn dat je gewoon even op een ander moet wachten, wordt steeds minder gepikt. Het verkeer is een afspiegeling van de maatschappij."

VAN REPTIELENBREIN TOT NEOCORTEX

Toch zijn niet alle ongewenste gedragingen van verkeersdeelnemers te wijten aan tijdsgebonden cultuurverschijnselen. Gerard Tertoolen legt uit dat de evolutie ons heeft opgescheept met drie soorten breinen die naast elkaar functioneren. Aan het begin van onze verschijning op deze planeet beschikten we alleen over wat Gerard het reptielenbrein noemt. "Dat bevindt zich in de hersenstam en is verantwoordelijk voor onze vecht-vlucht-bewiesreflex. Bij plotseling gevaar of een bedreiging, treedt deze reflex autonoom in werking. Schakelt deze reflex bijvoorbeeld de vechtrespons in nadat je bent afgesneden door een medeweggebruiker, dan manifesteert zich dat in de wraakzuchtige neiging om diegene een lesje te leren. Je gaat schelden, inhalen of nog erger, die persoon zelf weer afsnijden. Je grotmensbrein wordt geacht deze neiging

niet in daden om te zetten, maar een mens kan hier niet op afroep laten verdwijnen."

Dezelfde reflex leidt soms ook tot een heel ander resultaat, namelijk vluchtgedrag. "In de jungle kan dat een heel effectieve overlevingsstrategie zijn. In het verkeer kan deze respons verantwoordelijk zijn voor het in shocktoestand doorrijden na een ongeval. Vandaar dat de wetgever iedereen 12 uur de tijd geeft om zichzelf alsnog aan te geven."

"Bevriezen of verstarren van angst is de derde mogelijkheid", vervolgt Gerard. "Handig in de jungle, want de hongerige leeuw kan je niet meer vinden omdat je niet meer beweegt. Maar in het verkeer is het geen handige strategie. Toch overkomt het veel automobilisten. Een auto breekt onverwacht uit en met grote oogen laten sommige mensen het noodlot over zich heen komen zonder ook maar één vinger uit te steken."

"Tijdens een latere fase van de evolutie hebben we het zogenaamde zoogdierenbrein erbij gekregen. Hier huizen onze emoties en

ons sociale gevoel en ook die bepalen voor een deel ons gedrag in het hedendaagse verkeer. Als mensen boos of gefrustreerd in de auto stappen, dan zullen ze zich ook bovenmatig agressief laten gelden in het verkeer. Het zoogdierenbrein is tevens verantwoordelijk voor kuddedrag. Als iedereen op een stuk snelweg 20 km/h te hard rijdt, ga je dat zelf ook doen. Niemand wil degene zijn die de boel ophoudt. Dit zoogdierenbrein is, in tegenstelling tot het reptielenbrein, wel degelijk te beïnvloeden. Het is gevoelig voor straffen en beloning en daarmee kan gewenst weggedrag worden gestimuleerd. Tenminste, als je het goed doet, maar daar kom ik zo op terug."

Tenslotte ontwikkelde zich, boven op het reptielenbrein en het zoogdierenbrein, de neocortex. Dat gedeelte van ons brein kan oorzaken en gevolg overzien. "Het heeft het vermogen om langetermijngevolgen in te schatten en gecalculerde afwegingen te maken", aldus Gerard. "In het verkeer is dit breinonderdeel actief als iemand door rood rijdt, omdat de

"Als je gedragsverandering wilt bereiken, werkt belonen veel beter dan straffen."

Gerard Tertoolen, verkeerspsycholoog



"Rijdt iedereen op een stuk snelweg 20 km/uur te hard, dan ga je dat zelf ook doen."