

Agressief verkeersgedrag en 'ritsen'

*Bijdrage ter gelegenheid van de start van campagne 'Goed ritsen voorkomt agressie op de weg',
Den Haag, 13 mei 1998*

Documentbeschrijving

Rapportnummer: D-98-5
Titel: Agressief verkeersgedrag en 'ritsen'
Ondertitel: Bijdrage ter gelegenheid van de start van campagne 'Goed ritsen voorkomt agressie op de weg', Den Haag, 13 mei 1998

Auteur(s): Fred Wegman
Projectnummer SWOV: 75.821
Opdrachtgever: Het onderzoek waarvan dit rapport verslag doet, werd uitgevoerd in het kader van de jaarlijkse doelsubsidie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de SWOV.

Trefwoord(en): Aggressiveness (psychol), behaviour, merging traffic, accident prevention, Netherlands.

Projectinhoud: Om automobilisten beter te laten ritsen heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat in samenwerking met de ANWB, Veilig Verkeer Nederland, het Korps Landelijke Politiediensten en het CROW het initiatief genomen voor de campagne 'Goed ritsen voorkomt agressie op de weg'. In deze bijdrage ter gelegenheid van de start van deze campagne wordt geprobeerd aan te geven wat agressief gedrag in het verkeer precies is, welke factoren zoal tot dergelijk gedrag kunnen leiden, en welke lessen daaruit getrokken kunnen worden voor de condities waaronder men weggebruikers laat ritsen.

Aantal pagina's: 10 blz.
Prijs: f 12,50
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1998

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Telefoon 070-3209323
Telefax 070-3201261

Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	4
2.	<i>Agressief gedrag</i>	6
3.	<i>Agressief gedrag en verkeersveiligheid</i>	8
4.	<i>Agressief gedrag en ritsen</i>	9
	<i>Literatuur</i>	10

1. Inleiding

Agressief gedrag in het verkeer is doorgaans een dankbaar gespreks- onderwerp. Iedereen weet wel een voorval te noemen waarbij agressief gedrag aan de orde was, en uiteraard betreft dat dan gedrag van anderen. Iemand die langs de file rijdt, iemand die kleeft of snijdt. Het is niet voor niets dat een televisieprogramma als *Blik op de weg* hoge kijkcijfers en waarderingscijfers haalt. Het is het feest der herkenning; het getoonde gedrag is gemakkelijk te veroordelen.

Ook in de nieuwsmidia krijgen excessen op het gebied van verkeersagressie ruime aandacht. Daarbij worden al gauw parallellen gelegd met agressie buiten het verkeer, zoals bijvoorbeeld voetbalrellen of geweld tegen conducteurs op de trein. Het onderwerp agressie "staat op de maatschappelijke agenda," zoals dat heet.

De ANWB heeft enige jaren geleden een enquête gehouden waaruit onder meer naar voren kwam dat ruim 60% van de ondervraagden vond dat de verkeersmentaliteit in Nederland de laatste vijf jaar verslechterd is. Een interessant (maar niet onverwacht) gegeven was, dat het aantal mensen dat meldde agressieve daden in het verkeer ondervonden te hebben, aanmerkelijk groter was dan het aantal mensen dat te kennen gaf zelf agressief te zijn opgetreden. Een mooi voorbeeld van sociaal wenselijke antwoorden - of van een selectieve steekproef.

De vraag is, wat we precies moeten verstaan onder agressief verkeersgedrag. 'Agressie' omvat een breed spectrum van normoverschrijdende gedragingen - waarbij de opvattingen over wat wel en wat niet 'normoverschrijdend' genoemd moet worden, kunnen verschillen.

Aan de ene kant van het spectrum bevinden zich gedragingen die menigeen als 'agressief' of 'asociaal' bestempelt, zoals: snijden, kort volgen, claxonneren of wijzen, lichtsignalen geven, geen voorrang verlenen, gevaarlijk invoegen of niet laten invoegen.

Aan de andere kant van het spectrum op de agressiviteitsschaal staan excessieve en gewelddadige gebeurtenissen, waarover zo nu en dan in de pers gerapporteerd wordt. Bij zulke gebeurtenissen is sprake van hinder of frustratie, die een boze agressieve teweegbrengt, soms gevolgd door een boze agressieve tegenreactie. Het knipselarchief van de SWOV bevat over een periode van ruim twee jaar ongeveer 25 van dergelijke voorvallen. Het gaat dan om aanhoudingen door agenten, tegenhouden bij afzettingen, en bij elf voorvallen was er sprake van slecht weggedrag. In deze gevallen kunnen we spreken van excessen, waarvoor geldt dat preventie waarschijnlijk heel moeilijk is.

Interessant is dat de dagbladartikelen vaak melding maken van de *wapens* die bij het gewelddadige voorval zijn gebruikt. Zo blijkt bij enkele incidenten het voertuig als wapen te zijn gebruikt. In de lijst van gebruikte wapens komen verder voor: een pistool of geweer, de tanden, een mes, een ploertendoder, een honkbalknuppel en een slabak. Bij veertien van deze gebeurtenissen vielen vier doden, acht zwaar gewonden en zes licht gewonden.

Als we dit aantal van veertien doden in het perspectief plaats van de 3.000 dodelijke verkeersslachtoffers die in de betreffende periode in Nederland te betreuren waren, dan spreken we dus over 1,3 promille. Dit versterkt de indruk dat we te maken hebben met incidentele excessen. Dat neemt niet

weg dat deze excessen mogelijk de publieke opinie mobiliseren, en voor een deel de input vormen voor aandacht van het probleem van agressief verkeersgedrag. Maar de directe relevantie van deze gebeurtenissen voor de verkeersveiligheid en voor het verkeersgedrag van alledag is waarschijnlijk gering.

De breedte van het hierboven geschetste spectrum en de tamelijk losse manier waarop in de volksmond met het begrip 'agressief gedrag' wordt omgegaan, leidt tot begripsverwarring en wellicht misverstanden. In het hiernavolgende wordt een poging ondernomen om te komen tot een definitie. Het betoog is in belangrijke mate gebaseerd op een publikatie van de SWOV, getiteld *Agressief gedrag in het verkeer* (Levelt, 1997).

2. Agressief gedrag

Wat is agressief gedrag? Bij deze vraag dienen zich twee benaderingswijzen aan waartussen om te beginnen gekozen moet worden: (1) wat vinden mensen agressief; en (2) wat is objectief als agressief te kenmerken. Vanuit wetenschappelijk oogpunt ligt het voor de hand te pleiten voor de objectiverende benadering: agressief gedrag moet geobserveerd kunnen worden.

Agressie op de weg zou dan gedefinieerd kunnen worden als *elke vorm van gedrag van een weggebruiker die bedoeld is om een andere weggebruiker fysiek of psychisch te schaden*.

Een dergelijke definitie betekent dat gedrag niet van fysieke aard hoeft te zijn; het kan ook symbolisch zijn. Dreiging met schade bijvoorbeeld, valt binnen deze definitie. Verder hoeft het veroorzaken van fysiek of psychologische schade niet het voornaamste doel van het gedrag te zijn, hoewel de intentie hiertoe wel degelijk aanwezig moet zijn. Het voornaamste motief voor het gedrag kan zijn: overwicht of superioriteit tonen, of sneller op de plaats van bestemming zijn. Het feitelijk teweegbrengen van schade bij een andere weggebruiker komt dan pas op de tweede plaats.

Drie elementen zijn te allen tijde aan de orde: agressief gedrag is interactief, intentioneel en observeerbaar.

In de literatuur over agressie wordt onderscheid gemaakt tussen *instrumentele en affectieve agressie*. Bij *instrumentele agressie* gaat het om het nastreven van eigen gewin, waarbij schade aan anderen onvermijdelijk is, maar geen primair doel. Deze vorm van agressie komt niet voort uit boosheid; er is sprake van haantjesgedrag, van voordringen. Men calculeert het eigen voordeel groter dan het mogelijke nadeel van een ander, en men weet drommels goed dat dit gedrag anderen benadeelt. Het gaat er niet om de ander te benadelen, maar het is wel het resultaat.

Een voorbeeld hiervan is het verschijnsel dat zich regelmatig voordoet bij het ritsen: rijdend op de linkerrijstrook rijdt men, met een hogere snelheid dan de voertuigen op de andere rijstrook, zo ver mogelijk door om, vlak voor de strook eindigt, deze te verlaten, waarbij men probeert in de andere strook in te voegen.

Bij *affectieve of emotionele agressie* is gedrag aan de orde waarbij het voornaamste doel is anderen schade te berokkenen. Het individu ervaart een negatief affect (in de regel ergernis), men hecht daar een zeker belang aan en wil een ander persoon (in de regel de waargenomen oorzaak van de ergernis) schade toebrengen. Het volgende is hier dus aan de hand: men neemt waar, men ervaart en men is gekwetst - en wel door iemand, van wie men meent dat deze dat met opzet doet. Men wil dit als kwetsend ervaren handelen voorkomen dan wel afstraffen.

Boosheid leidt niet onvermijdelijk tot agressief gedrag, maar boosheid kan wel versterkt worden en vervolgens tot agressief gedrag leiden. Mogelijke voorwaarden voor een dergelijke versterking van boosheid zijn:

- de daad die het negatieve affect oproept is *onverwacht*;
- het *belang* dat geschaad wordt is groot (hoe groter het belang, des te erger de boosheid);
- men denkt dat er *opzet* in het spel is (hoe meer men hiervan overtuigd is, des te groter de boosheid);

- men denkt dat de ander *zwakker* is (hoe zwakker men de ander inschat, hoe eerder men boos is);
- men meent dat de boosheid *effect* heeft in de zin dat daarmee de oorzaak voor de boosheid wordt weggenomen dan wel genoegdoening verkregen kan worden;
- men verwacht *steun* voor de eigen boosheid;
- men wordt *minder geremd* dan onder normale omstandigheden, bijvoorbeeld door drankgebruik.

3. Agressief gedrag en verkeersveiligheid

Agressief gedrag leidt niet zonder meer en onmiddellijk tot meer ongevallen, maar over de relatie tussen beide verschijnselen is uit onderzoek wel wat bekend. Allereerst staat vast dat degenen die bewuste verkeersovertredingen maken, die intentioneel schadelijk zijn voor andere weggebruikers en dus agressief te noemen zijn, vaker in ongevallen betrokken raken. Ook staat vast dat risicovol gedrag in het verkeer (a) samenhangt met andere vormen van risicovol gedrag - roken, drinken, drugs, agressie op school - en (b) ook samenhangt met ongevallen in andere situaties. Een risicovolle levensstijl kan verantwoordelijk zijn voor deze samenhang. Ten slotte kan worden gemeld dat boosheid en irritatie op de weg leidt tot een vernauwde blik, tot sneller rijden en tot meer fouten. Hiervan mag een negatieve invloed worden verondersteld op de verkeersveiligheid.

Helaas beschikken we niet over onderzoeksresultaten waaruit blijkt in welke mate deze irritatie en boosheid voorkomen en onder welke omstandigheden, hoe ernstig men zich opwindt en wat de uitstraling ervan is. Zolang we hierover geen gegevens hebben, valt er geen uitspraak te doen over de bijdrage die deze agressie levert aan de huidige omvang van de verkeers- onveiligheid.

Wel zouden we, zij het tentatief, kunnen stellen dat instrumentele agressie (waarbij schade aan anderen onvermijdelijk is, maar geen primair doel) weliswaar per geval minder ernstige gevolgen heeft dan affectieve agressie (waarbij het voornaamste doel is anderen schade te berokkenen), maar dat voor de verkeersonveiligheid vooral telt dat instrumentele agressie aanzienlijk frequenter voorkomt. Met andere woorden: zou instrumentele agressie voorkomen kunnen worden, dan zou dat waarschijnlijk meer invloed hebben op het verkeersgedrag en de onveiligheid dan het voorkomen van affectieve agressie.

In aansluiting hierop zouden we, eveneens tentatief, kunnen stellen dat instrumentele agressie ook gemakkelijker te voorkomen is dan affectieve agressie.

Ten aanzien van de preventie van de negatieve gevolgen van agressief gedrag zou het aan te bevelen zijn om uit te gaan van de gedachte van *geattribueerde agressie*. Uitgangspunt is dan dat veel mensen zich opwinden over gedrag van anderen dat ze als agressief gedrag ervaren, maar dat niet per se agressief bedoeld hoeft te zijn. Er zijn dan twee wegen te bewandelen:

1. Het beïnvloeden van de attributies, dat wil zeggen: mensen andere ideeën bijbrengen over de betekenis van het gedrag van anderen, het bevorderen van het inlevingsvermogen en perspectief nemen. Ook kan mensen geleerd worden op een verstandige manier met ergernissen om te gaan.
2. Het voorkomen van gedragingen die door anderen als agressief worden ervaren. Hiervoor bestaan gebruikelijke methoden van gedrags- beïnvloeding, zowel door adequate vormgeving van de infrastructuur en de daarbij passende wet- en regelgeving als door toezicht en voorlichting.

Bij de keuze van de in te zetten middelen staan beïnvloedingsmogelijkheden en effectiviteit aan de ene kant en efficiëntie aan de andere kant centraal.

4. Agressief gedrag en ritsen

Wat leert ons dit alles nu als het gaat om ritsen? Allereerst is de weggebruiker erbij gebaat dat de omstandigheden zodanig zijn of gemaakt worden dat men *absolute duidelijkheid* heeft over wat er van hem of haar verwacht wordt en bovendien wat het gedrag van de andere weggebruikers zal zijn. Dit zijn overigens twee principes die wij ook tot uitgangspunt hebben gekozen bij de in de verkeersveiligheidswereld ontwikkelde visie van een duurzaam-veilig wegverkeer.

Vanuit de gedachte van duidelijkheid zouden bij het nieuwe ritsen twee elementen centraal moeten staan:

- In de eerste plaats dient ervoor gezorgd te worden dat de twee rijstromen, die moeten ritsen, gedurende enige tijd precies *dezelfde snelheid* kiezen. Als dit werkelijkheid wordt verdwijnt de tijdwinst bij de een, en de irritatie bij de ander.
- In de tweede plaats dient absoluut duidelijk te zijn *waar er geritst* moet worden, zeker als dat op een andere plaats moet gebeuren dan nu gebruikelijk is.

Kortom: aan de ritsers, zowel zij die van rijstrook veranderen als zij die dat niet doen, moet volstrekt helder gemaakt worden welk verkeersgedrag verwacht mag worden. Als dit werkelijkheid wordt, verdwijnen agressieve gedragingen als snijden, er tussen drukken of niet er tussen laten en de irritatie die daarmee in de huidige situatie verbonden is.

Zou het voldoen aan deze uitgangspunten ertoe leiden dat weggebruikers zekerder worden in hun rijgedrag en minder snel verrast worden door onverwachte gedragingen van anderen, zich bij deze situatie wel bevinden en er een positief gevoel aan overhouden jegens de wegbeheerder die zich de moeite getroost aandacht te besteden aan de dagelijkse ergernissen bij de weggebruiker, dan zal de irritatie afnemen en vermoedelijk ook het agressief gedrag. Dat zou goed moeten zijn voor het ritsen en dus, zo mag men veronderstellen, tot kortere files aanleiding moeten geven (tenzij de ritsers het nu eigenlijk al heel goed doen).

De SWOV is dan ook benieuwd naar de resultaten van de campagne 'Goed ritsen voorkomt agressie op de weg', die op enkele locaties gehouden zal gaan worden. De elementen van deze proef sluiten aan bij wat in het voorafgaande is betoogd. Als deze proef een succes wordt, beveelt de SWOV aan om ook ritslocaties in te richten op plaatsen waar incidenteel geritst moet worden, bijvoorbeeld bij werk in uitvoering. Wellicht mogen daarvan nog meer positieve effecten verwacht worden dan van het ritsen-nieuwe-stijl bij de permanente ritslocaties.

De SWOV hoopt dat in de evaluatie van deze proef niet alleen feitelijk gedrag wordt gemeten, maar dat er tevens de mogelijkheid zal zijn om te bezien of onze theoretische kennis over agressief gedrag gevoed kan worden met onderzoekskennis die in de praktijk verzameld wordt. Dat lijkt een interessant resultaat te kunnen zijn van deze campagne.

Literatuur

Levelt, P.B.M. (1997) *Agressief gedrag in het verkeer; Opvattingen, stand van zaken en aanbevelingen*. R-97-45. SWOV, Leidschendam.