AGRESSIE IN HET VERKEER

Een verkenning

R-91-84

Drs. R. Roszbach

Leidschendam, 1991

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

INHOUD

1. Inleiding

2. Vraagstelling

3. Enige onderscheidingen en determinanten

4. Ontwikkelingen in de tijd

5. Een taxonomie van agressief gedrag in het verkeer

6. Consequenties

7. Samenvatting en conclusies

Literatuur

"Wie is er nou agressief?"

Hans Sleeuwenhoek in het
NCRV-tv-programma 'Rondom tien'

1. INLEIDING

Met enige regelmaat berichten de media over agressief gedrag in het verkeer, en met name de uitwassen hierin. Onlangs is ook in de Tweede Kamer aandacht aan dit verschijnsel besteed en heeft deze haar zorg hierover uitgesproken.
Dit is weer voor Rijkswaterstaat aanleiding geweest hierover de SWOV een consult te vragen dat antwoord zou moeten geven op de volgende vragen:

- Wat is er bekend over agressie in het verkeer, met name:
  - welke soorten/vormen zijn er te onderscheiden,
  - wat is de omvang van de verschillende soorten/vormen,
  - wat zijn de consequenties voor de verkeersonveiligheid (objectief of subjectief).

- Welke stappen dienen gezet te worden om tot een effectieve aanpak (proces en inhoud) van dit verschijnsel te komen, voor zover mogelijk vastgelegd in een voorlopige strategie.

Met als uitgangspunt dat de literatuur niet toereikend is om hierop ondubbelzinnige antwoorden te verschaffen is in dit consult vooral een verkenning van de gestelde vragen, met op sommige punten tentatieve antwoorden, neergelegd.

2. VRAAGSTELLING

De in de Inleiding gestelde vragen zijn niet zonder historische achtergrond. Al sinds tenminste enige decennia lijkt het onderwerp 'agressie en verkeer' een grote aantrekkingskracht op de media (en het publiek) uit te oefenen. Meestal is de strekking daarvan zowel suggestief als moraliserend. Het gaat om iets dat ongewenst is en waarvan vaststaat dat het in toenemende mate een probleem is.
Er zijn verbindingen te leggen met een kwestie die nog vaker aan de orde wordt gesteld: de mentaliteit van de verkeersdeelnemer. Als deze ter sprake komt betekent dat doorgaans dat het met die mentaliteit slecht gesteld is en dat, als deze beter zou zijn, het ook met de verkeersveiligheid een stuk beter gesteld zou zijn.

Deze publieke aandacht staat in schril contrast met de professionele aandacht die hieraan wordt besteed.
Over agressie in het verkeer is niet veel literatuur voorhanden, en wat er is, is niet altijd van kwaliteit of marginaal binnen het vakgebied. Het heeft er dus alle schijn van dat deze vraag in professionele kring niet echt serieus wordt genomen. Op zich behoeft hier ook weer niet al te veel betekenis aan worden gehecht. Het zal niet de eerste keer zijn dat zich binnen een professie een 'blinde vlek' ontwikkelt ten opzichte van een bepaald probleem.
Ook is denkbaar dat geen adequate vertaling is gevonden voor een vraag die in de media vanzelfsprekend niet op wetenschappelijke wijze wordt geformuleerd.

In elk geval kan geconstateerd worden dat er tenminste een discrepantie bestaat tussen maatschappelijke aandacht en professionele aandacht voor het probleem van agressie in het verkeer.

Deze discrepantie wordt hier als betrekkelijk neutraal uitgangspunt voor verdere analyse genomen. In zekere zin wordt deze analyse hiermee een onderzoek naar zowel maatschappelijke als professionele vooroordelen.
Hiertoe zal getracht worden de algemene en daarmee onnauwkeurige vraag naar agressie in het verkeer te herformuleren op zodanige manieren dat deze vatbaar wordt voor formele analyse en wetenschappelijk onderzoek.
Hiervan zou dan weer enige sturing uit kunnen gaan op de hantering van deze problematiek. Een sturing waarvan overigens op voorhand niet vaststaat in welke richting deze zou kunnen gaan.

3. ENIGE ONDERSCHEIDINGEN EN DETERMINANTEN

3.1. Bedoelde ongevallen

De meeste definities van agressie omvatten in één of andere vorm een intentie om anderen schade toe te brengen. De allereerste vorm die tot verkeersonveiligheid leidende agressie in het verkeer aan zou kunnen nemen is daarmee die, waarbij verkeersongevallen als zodanig waren bedoeld. Hiermee is het ongeval geen ongeval in eigenlijke zin meer, maar een geweldsdelict met het voertuig als wapen.
Hoewel hier geen sprake is van ongevallen, vallen zulke gebeurtenissen wel onder de formele definitie van een ongeval, zoals de VOR-ongevallenregistratie deze hanteert. Een toedrachtcategorie van deze aard kent de VOR echter niet. Zulk een oorzaak zou gevonden moeten worden via verzamelcategorieën als "overige toedrachten".

De VOR kent wel twee toedrachtcategorieën waarbij de agressieve component nadrukkelijk aanwezig is en mogelijkerwijs de intentie om het ongeval te veroorzaken. Dit betreft de toedrachten 20 en 87: snelheid vermeerderen bij inhalen, en, gooien of steken naar.

In 1990 werden deze toedrachten 25 maal toegekend op een totaal van 96.138 bij letselongevallen betrokken objecten. Dit is niet veel.
Hoewel het op zich wat gemakkelijk is om op basis van zulke summiere gegevens een dergelijke conclusie te trekken, lijkt het er toch zeer sterk op dat het niet gaat over vormen van agressie waarbij de bedoelde schade in het ongeval zelf is gelegen.

Mutatis mutandis gaat het dan om vormen van agressie, waarbij deze agressie zich op iets anders richt, maar wel onbedoelde aanleiding kan zijn tot het ontstaan van ongevallen.

3.2. Verkeersgedrag en gedrag in het verkeer

Bij een verdere exploratie lijkt het nuttig allereerst een onderscheid te maken tussen agressief verkeersgedrag en agressief gedrag in het verkeer. Deze tweede kan in feite nog weer opgesplitst worden in agressief gedrag in verkeerssituaties en agressief gedrag naar aanleiding van verkeerssituaties.

De eerste categorie gaat over verkeersgedrag waaraan op enigerlei wijze iets agressiefs wordt verbonden. Verkeersgedrag betekent hier dan: dat gedrag dat ook vertoond wordt bij de normale uitvoering van verkeerstaken. Agressief gedrag in, of naar aanleiding van verkeerssituaties daarentegen is gedrag dat geen deel uitmaakt van het uitvoeren van verkeerstaken.

Het onderscheid wordt geïllustreerd door de voorgaande twee ongevalstoedrachten (snelheid vermeerderen en gooien naar object), waarbij de een verkeersgedrag omvat en de ander (niet verkeers-)gedrag in verkeerssituaties.

3.3. Communicatie

Agressief gedrag ontstaat en speelt zich af in een situatie van communicatie of wisselwerking, in dit geval tussen verkeersdeelnemers. Over agressief gedrag in isolement kan wel gesproken worden. Hier lijkt dit als categorie echter minder relevant.

Dit betekent dat er een in de verkeerssituatie gelegen aanleiding moet zijn om agressief gedrag te vertonen. Er zijn weliswaar ook aanleidingen buiten de verkeerssituatie of in de persoon zelve gelegen die de bereidheid om agressief gedrag te vertonen kunnen verhogen. Afgezien van de pathologische toestand waarin permanent agressief gedrag wordt vertoond is het dan echter nog steeds zo dat sommige situaties eerder dan andere agressief gedrag bewerkstelligen. De individuele frequentie komt wat hoger te liggen.
Vooralsnog echter wordt er hier vanuit gegaan dat het vertonen van agressief gedrag zich niet beperkt tot zogenoemde agressieve personen. Individuele verschillen worden pas interessant als de individuele overeenkomsten in beeld zijn gebracht, overeenkomsten waarop deze verschillen als het ware een modulatie vormen.

3.4. Waarneming van gedrag als agressief

Er moet dus een aanleiding zijn. Een van de allereerste, die in zijn cirkelvormigheid ook een zekere elegantie bezit, is dat gedrag als agressief wordt waargenomen. Dit houdt een bedreiging in, die vervolgens weer een agressieve reactie kan bewerkstelligen. Als zulk een wederkerigheid van

reacties zich voortzet kan gemakkelijk een spiraal van agressiviteit ontstaan.
Dit is niet zo maar 'spielerei'. Op afstand en in een voertuig verscholen is van de verkeersdeelnemer vaak niet veel waar te nemen. Fijne nuances, zoals deze zich in het meer directe persoonlijke contact voordoen, ontbreken. Er is dus volop gelegenheid om het verkeersgedrag dat mensen vertonen te misinterpreteren.
Wat voor verkeersdeelnemers geldt, kan op een wat ander niveau ook gelden voor journalisten en politici. Verderop in dit betoog zal blijken dat tenminste een deel van het probleem van agressie in het verkeer daaruit bestaat, dat aan verkeersgedrag de eigenschap van agressiviteit wordt toegekend.

3.5. Aantasting en bedreiging van belangen

Een bedreiging, welke term hiervoor losjes werd gehanteerd, moet gezien worden relatief ten opzichte van een persoonlijk belang. Belang is hierbij een centraal begrip. Dit speelt een rol in de definitie van wat agressief gedrag is, zoals bijvoorbeeld in die theoretische behandelingen die agressie en altruïsme op één dimensie tegenover elkaar plaatsen (Krebs & Miller, 1985). Het speelt ook een rol bij het ontstaan van agressie, zoals bijvoorbeeld via de bekende frustratie-agressiehypothese of meer algemeen in de conceptualisering van het emotioneel ontstaansproces (Frijda, 1988).

Frijda (1988) beschrijft het emotionele proces als een evaluatie van een situatie (op een belang), die leidt tot een verhoogde actiebereidheid waarna hieruit voortvloeiende acties met stuurvoorrang, zoals hij dat noemt, worden uitgevoerd. Deze stuurvoorrang (control precedence) houdt in dat ander gedrag dat op dat moment wordt uitgevoerd onderbroken kan worden.

Een dergelijke stuurvoorrang is in het verkeer natuurlijk in zichzelf onveilig. Die stuurvoorrang gaat immers uit naar iets anders dan de verrichting van verkeerstaken. Daar was de verkeersdeelnemer al mee bezig. Die verkeerstaak heeft daar dus in principe onder te lijden.

Voor de veiligheid is dus ook van belang of het agressieve gedrag al dan niet een emotionele grondslag heeft.

(Noot: Getracht is om hier niet al te zeer op problemen van definitie in te gaan. Dit leidt vaak tot onvruchtbare discussies. Wel kan op dit punt geconstateerd worden dat het begrip agressie hier zo gehanteerd wordt dat het in een bepaalde klasse van definities valt. De kenmerken hiervan zijn enerzijds dat naast een schadelijk effect ook een intentie om dit te veroorzaken nodig is, anderzijds dat agressie wel gepaard kan gaan, maar niet gepaard behoeft te gaan met emotie of affect.)

Welke belangen zijn het, die in het verkeer kunnen worden aangetast of bedreigd?
Naast alle persoonlijke eigenaardigheden, nuances en variaties die een rol kunnen spelen kent de verkeerssituatie vooral twee dominante belangen. Het eerste belang is dat van de verplaatsing. Men gaat op weg om binnen een zekere tijdspanne ook een bestemming te bereiken.
Tussentijds moet daarbij geen schade aan lijf of goed ontstaan: het tweede belang.
Hiermee is overigens niet gezegd dat in het verkeer geen andere belangen of motieven een rol zouden spelen. Hiermee is gesteld dat dit de dominante belangen zijn die door anderen zouden kunnen worden aangetast.

3.6 Belang en norm

De beoordeling van deze belangen is echter niet strikt persoonlijk. Om deze belangen voor verkeersdeelnemers ten opzichte van elkaar te waarborgen is een norm- en regelstelsel ontworpen. Iemand die voorrang neemt in een situatie waarin hij dat heeft, zal niet zo gemakkelijk van agressief gedrag worden beticht. Iemand die voorrang afdwingt in een situatie waarin hij dat niet heeft, wat gemakkelijker. In beide gevallen prevaleert het verplaatsingsbelang van de één boven dat van de ander. Het persoonlijk conflict kan dus vaak vertaald worden in een normconclict. Belang is relatief ten opzichte van de norm. Bij universele acceptatie van een normstelsel dat uitputtend het gedrag van verkeersdeelnemers ten opzichte van elkaar regelt ontstaan geen normconflicten, geen daarvan afgeleide belangenconflicten en vervolgens geen daar weer van afgeleide agressie.

Hiermee verandert het perspectief. Door agressie naar normconflict te herleiden wordt de aandacht gericht op het normstelsel. Dit normstelsel leent zich voor nadere analyse, met als startpunt het formele stelsel

(WVW, RVV). Bij een formulering als hierboven wordt een aantal problemen evident.

Zeker voor een dynamische situatie als die in het verkeer zijn er zaken die wel, en zaken die niet formeel geregeld kunnen worden.

Binnen wat formeel is geregeld kan nog een onderscheid worden gemaakt tussen wat ondubbelzinnig is geregeld en hetgeen voor meer interpretaties vatbaar is.

Het formele stelsel kan dus slechts een zeer beperkt deel van het onderling verkeersgedrag werkelijk regelen.
Ook binnen dat deel zijn dan echter de problemen nog niet opgelost. Nu komen individuele verschillen aan bod in de vorm van een variërende bereidheid om normafwijkend gedrag te vertonen. Die normafwijking kan vervolgens weer met belang in verband worden gebracht.
Waar belangen vanuit een bepaalde positie parallel lopen, kunnen ook weer verschillende groepsbelangen ontstaan.

Het politieke gevecht tussen auto- en anti-autolobby om de openbare ruimte heeft in deze zin een pendant in termen van conflicten (met bijbehorende agressie) in verkeerssituaties op de openbare weg. Of, misschien ligt hier de causaliteit in omgekeerde richting en hebben conflicten op de openbare weg zich tot politieke tegenstelling verheven.

3.7. Formele en informele regels

Wat niet formeel geregeld kan worden, wordt informeel geregeld. Een belangrijk deel van het verkeersgedrag is onderworpen aan zulke informele regels (Noordzij e.a., 1985). Zulke regels kunnen bijna niet anders dan in het verkeer zelf (met schade, schande, en af en toe wat agressie) worden geleerd.
Ook dan nog, echter, zal een informeel stelsel interpretatievrijheid overlaten, wellicht nog meer dan een formeel stelsel. Interpretatieverschillen blijven dus een rol spelen als bron van conflict. Daarnaast wordt het nog gemakkelijker om vanuit persoonlijk of groepsbelang van zulk een informeel stelsel af te wijken.

4. ONTWIKKELINGEN IN DE TIJD

4.1. Culturele verandering

Neemt de agressie in het verkeer toe?
Hierbij moet allereerst een onderscheid worden gemaakt tussen de agressieve, emotionele reactie als zodanig en de manier waarop daar uitdrukking aan wordt gegeven. Deze laatste is aan culturele verandering onderhevig. Zulke culturele veranderingen manifesteren zich vanzelfsprekend ook in het verkeer. Het inmiddels bekende middelvingergebaar is hier een onschuldig voorbeeld van: dit heeft het afgelopen decennium een aanmerkelijke carrière doorlopen. Ook met ernstiger vormen van agressief gedrag kan dit echter het geval zijn.

Wanneer men zich vanuit zulke veranderingen speciaal tot de verkeersdeelnemer zou wenden, zou men probleem en oplossing dus in de verkeerde richting zoeken. Dat wil zeggen, men zou iets als verkeersprobleem definiëren en een aan het verkeer gebonden oplossing zoeken, terwijl er feitelijk iets aan de hand is dat daarbuiten ligt, en het nog de vraag is of de belangrijkste manifestaties daarvan zich ook daadwerkelijk in het verkeer voordoen. Zulks zou zich bijvoorbeeld voor kunnen doen met de bereidheid om kwaadheid om te zetten in fysiek geweld. Zoiets zou dan beoordeeld moeten worden tegen de achtergrond van de ontwikkeling van geweldsdelicten in andere dan verkeerssituaties.

4.2. Socialisering in het verkeer

Vanuit het hier geconstrueerde normconflict-agressiemodel, los van de vraag hoe aan die agressie uitdrukking wordt gegeven, zou men tot een omgekeerde conclusie moeten komen: agressief gedrag is een afnemend verschijnsel.
Het geleidelijke proces van massa-motorisering brengt ook een proces van socialisering met zich mee: een toenemende conformering aan regels en normen (Evans, 1990). Retrospectief is dit niet zo gemakkelijk meer te onderzoeken, natuurlijk. Ten aanzien van sommige normen, zoals bij rijden onder invloed, is dit echter bekend. Daarnaast zijn veel normen, zoals ook de algemene snelheidslimiet of de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom, eerst later ingesteld. In formele zin is conformering natuurlijk eerst mogelijk als de norm er is.

Als cross-culturele factoren daar niet doorheenliepen, zou men wel een vergelijking kunnen maken met landen die in vroegere stadia van motorisering verkeren. Het is daarbij overigens betrekkelijk voorspelbaar hoe een vergelijking op conformering dan uit zou vallen.

Het hier genoemde proces van socialisering is een zowel belangwekkend als relevant verschijnsel. Onderzoek vanuit deze invalshoek is echter (ook) schaars. Vragen naar de verkeersmentaliteit en agressie laten zich hier ook binnen plaatsen. Alleen niet als iets dat gepaard gaat met een vermanende vinger naar de individuele verkeersdeelnemer, maar als iets dat in verband staat met het formeel en informeel, huidig en toekomstig normstelsel binnen een verkeers'maatschappij'.

4.3. Agressie als socialiseringsmechanisme

Het perspectief verandert hiermee verder. Van zulke socialiseringsprocessen in het verkeer, en de mechanismen die hierbij een rol spelen, weten wij weinig. Sturing is vooralsnog dus al helemaal niet aan de orde. Hiervoor zou tenminste iets van dat proces moeten worden begrepen. Wellicht is helpen op onderdelen de eerste ambitie die men hier zou kunnen hebben.

Eén van de mechanismen die bij die socialisering een rol spelen zou kunnen liggen op het gebied van wat, als agressie aangeduid, een negatieve bijklank heeft. Dit agressieve gedrag verhindert, corrigeert of bestraft ongewenst gedrag van andere verkeersdeelnemers. Daarmee wordt dit gedrag in een bepaalde richting gestuurd, op dezelfde wijze als dit in opvoedingssituaties gebeurt of met politietoezicht wordt gepoogd te doen.
Een voorbeeld van hoe dit kan werken: helaas niet gebaseerd op onderzoek, maar de niet al te jeugdige lezers kunnen dit toetsen aan hun eigen persoonlijke ervaringen.

Eind 1973 ontstond onder invloed van de zgn. oliecrisis een grote pressie op niet harder rijden dan 100 km/uur. Deze nam allerlei vormen aan. In het verkeer leidde dit tot een aanmerkelijke conformering aan deze 'limiet' en pogingen andere weggebruikers van de noodzaak hiervan te overtuigen (stickers e.d.). Dit overtuigen nam echter ook weer zeer actieve vormen aan, zoals bijvoorbeeld via links 100 km/uur rijden afdwingen van conformering door anderen, licht- en geluidssignalen etc. Veel van die zaken die men

kan vatten onder de noemer agressief gedrag. De kracht van een dergelijk sociaal mechanisme 'van onderop' is groot; aanmerkelijk groter dan van pogingen dit van bovenaf te sturen. (In beschouwingen achteraf wordt nog wel eens vergeten dat de begin 1974 ingestelde snelheidslimiet op dat moment een bevestiging was van de bestaande toestand.) Voor de verkeersveiligheid werkte dit mechanisme in elk geval niet slecht: eind 1973 markeert de start van een zeer aanzienlijke daling van het aantal verkeersdoden.

5. EEN TAXONOMIE VAN AGRESSIEF GEDRAG IN HET VERKEER

Vanuit het voorgaande is te komen tot een soort rubricering of taxonomie van agressief gedrag en de aanleidingen daartoe.

Binnen het normconflictmodel is sprake van (waargenomen) normoverschrijding. Deze normoverschrijding kan als zodanig bedoeld zijn, maar kan ook onbedoeld tot stand komen. Het maakt in die zin verschil of bijvoorbeeld een fietser door een afslaande automobilist wordt "gesneden" omdat deze fietser niet is gezien, of omdat gevonden wordt dat deze wel even vaart kan minderen. In het laatste geval is dit gedrag dan tevens als agressief bedoeld, in de zin dat een (lichte) schade wordt toegebracht aan het verplaatsingsbelang van de ander, en de dreiging bestaat van een veel grotere schade als die ander zich niet aan die normoverschrijding aanpast.
Daartussenin is dan nog een categorie denkbaar, waarbij de normoverschrijding wel als zodanig was bedoeld, maar het gedrag als niet-agressief, in de zin dat geen intentie tot schade aanwezig was. Zo behoeft een automobilist die zich met een snelheid aanzienlijk boven de limiet voortbeweegt en dit signaleert aan zijn voorligger niet noodzakelijkerwijs ook agressieve bedoelingen te hebben.
Deze normoverschrijdende gedragingen zullen doorgaans geen emotionele grondslag hebben.

Deze normoverschrijdingen vormen vervolgens de ingang voor een agressieve reactie, die veel eerder een emotionele basis zal hebben. Dit zal o.a. afhangen van de mate waarin een bedreiging wordt waargenomen, en de mate waarin het normoverschrijdend gedrag wordt waargenomen als agressief. Bij dit laatste moet bedacht worden dat het dan in feite gaat om het interpreteren van het gedrag van de ander in termen van diens intenties. Dat zal niet altijd eenvoudig zijn. Alle genoemde categorieën van normoverschrijdend gedrag komen dus in principe in aanmerking om als agressief te worden waargenomen.

Een dergelijk normconflictmodel staat in principe nog los van de sociale wenselijkheid van de normen die overschreden worden. Voor de beoordeling van agressie in het verkeer als maatschappelijk probleem kan dit echter niet meer los daarvan worden gezien.

Daarom is in het voorgaande hoofdstuk nogal wat aandacht besteed aan de doorgaans niet zo in het oog springende positieve, socialiserende effekten die van agressieve reacties in het verkeer kunnen uitgaan. Niet altijd echter zullen het sociaal wenselijke normen zijn die overschreden worden, en waarop agressief wordt gereageerd. Met die sociale wenselijkheid als achtergrond kunnen agressieve reacties dus nog onderverdeeld worden in produktief en contra-produktief.

Een en ander in schema gebracht:

- Normoverschrijdend gedrag (niet-emotioneel)
  - niet-intentioneel
  - intentioneel
  - agressief

- Agressieve reacties (emotioneel)
  - produktief
  - contra-produktief

Voor praktische doeleinden en de volledigheid kan dit dan nog aangevuld worden met:

- excessieve agressie
- gratuite agressie

Excessieve agressie: De middelen staan niet meer in verhouding tot de doelen. Aan de uiteindelijke gebeurtenissen kan een proces van escalatie vooraf zijn gegaan. Dit zijn vanzelfsprekend de gebeurtenissen die in de media aandacht trekken en waarop (voor)oordelen zijn gebaseerd. Zulke excessen moeten echter als 'normaal' beschouwd worden in de zin dat elke verdeling haar extremen kent. Kindermishandeling is ook geen aanleiding om het strafprincipe uit educatieve situaties te verbannen.
Gratuite agressie: Hiermee wordt hier agressief gedrag bedoeld dat zijn oorsprong niet in de verkeerssituatie vindt, maar wel aldaar kan worden vertoond. De verkeerssituatie schept slechts de gelegenheid (zie ook bijv. Fris, 1972). Zulke agressie is natuurlijk niet gratuit in eigenlijke zin. De verkeersdeelnemer die aan het ontvangende eind zit zal het echter niet anders dan als zodanig kunnen ervaren.

6. CONSEQUENTIES

6.1. Algemeen

Wat voor consequenties kunnen hier nu aan worden verbonden?
Om deze vraag te beantwoorden moet allereerst een onderscheid gemaakt worden tussen de twee invalshoeken die doorgaans gelden als agressie in het verkeer in de openbaarheid aan de orde is.

De eerste is die van de criminele excessen, waarbij geweldpleging, wapens, soms ook vuurwapens in het geding zijn. Vanuit verkeers- en verkeersveiligheidsgezichtspunt gaat het hierbij om incidenten. Maatschappelijk zouden deze kunnen samenhangen met veranderende tendensen om agressie tot uiting te brengen. Of dit al-dan-niet het geval is, is een vraag die in elk geval binnen een ander en veel breder kader dan dat van het verkeer valt en dus ook binnen zo'n ander kader beantwoord zou moeten worden. Binnen de hier verrichte analyse zijn geen argumenten gevonden om dit probleem aan enig meer structureel verkeersprobleem te koppelen.

De tweede invalshoek plaatst agressief gedrag in het verkeer, kort geformuleerd, in het kader van 'de mentaliteit' van de verkeersdeelnemer.
In de hier verrichte analyse is deze mentaliteit vertaald naar normstelsels en de oorsprong van agressief gedrag naar normafwijking en normconflict.
Deze summiere analyse leidt tot (tentatieve) conclusies en relativeringen die op een aantal punten aanmerkelijk afwijken van opvattingen die in de publieke opinie gemeengoed lijken te zijn:

- Allereerst moet een deel van 'het' probleem van agressie in het verkeer niet zozeer in termen van agressiviteit worden gezien, als wel in termen van waarneming van dat gedrag als agressief. Het belangrijkste kenmerk van dat gedrag is veeleer dat het normoverschrijdend is. Het kan dan ook beter als zodanig beschouwd, en desgewenst bestreden worden.

- Het tweede punt is verbonden met de negatieve bijklank van het woord agressie, wat onuitgesproken leidt tot de gedachte dat dit altijd iets zou zijn dat bestreden moet worden. Van sommige vormen van agressief gedrag in het verkeer kan een positieve, socialiserende werking uitgaan in de zin

dat dit bedoeld is andere verkeersdeelnemers ertoe te brengen het sociaal gewenste gedrag te vertonen.

• Het derde, en wellicht meest afwijkende, punt is dat er eigenlijk geen reden is om aan te nemen dat agressie in het verkeer een toenemend verschijnsel is. Veeleer is er alle reden om aan te nemen dat dit in een zich ontwikkelende verkeers'maatschappij' een afnemend verschijnsel is.

Een voorlopige strategie van aanpak zou hier dus rekening mee moeten houden. Daarbij geldt ook nog dat agressief gedrag, voor zover dit een emotionele basis heeft, sowieso niet iets is dat zich erg gemakkelijk rechtstreeks laat beïnvloeden. Alles wijst hierbij dan in eerste instantie op een terughoudende opstelling, waarbij niet getracht wordt rechtstreeks iets aan agressieve uitingen te doen maar de aandacht wordt gericht op de oorsprong daarvan en de aanleidingen daartoe.

Deze aanleidingen bevinden zich in de sfeer van de normstelsels, normconflicten en normoverschrijdingen.
Tegelijkertijd beschikt de overheid al over geformuleerde taken en doelstellingen op ditzelfde gebied. Het gaat dan in abstracto om het gelijkrichten van deze zaken. In konkreto kan men daarbij denken aan bijvoorbeeld:

• Het ontwerp van een helder regelstelsel dat normconflicten als gevolg van interpretatieverschillen terugdringt. De intenties vanwaaruit het nieuwe RVV is ingevoerd lopen hier ook feitelijk mee parallel. Waar het nieuwe RVV inmiddels een feit is zou het dan voor de nabije toekomst om de vormgeving van het zgn. flankerend beleid gaan. Een beetje problematisch hierbij is nog wel dat er toch wel enig verschil is tussen de ambities waarmee de herziening van het RVV werd ingezet en het resultaat dat dit uiteindelijk heeft opgeleverd. Het is dus de vraag of de overheid daarmee iets wezenlijks aan de verkeersdeelnemer heeft aan te bieden. Als dit niet het geval is, of liever, als de verkeersdeelnemer zou vinden dat dit niet het geval is, zouden beter andere gelegenheden kunnen worden gezocht om op dit terrein iets te ondernemen. Evaluatie-onderzoek kan op dit punt nader inzicht verschaffen.
• De lokale toepassing van verkeersregels op een zodanige wijze dat geen normconflict wordt geïntroduceerd. De relatie tussen formele en informele

regels is hierbij ook van belang. Het is bijvoorbeeld de vraag of het verstandig is een weg die als voorrangsweg wordt waargenomen opzettelijk niet als zodanig te formaliseren, omdat hier snelheidsremmende effecten op de 'hoofd'weg vanuit zouden kunnen gaan. Sommige verkeerssituaties lokken als het ware conflict, en daarmee potentiële agressie, uit.

- De directe bestrijding van bepaalde vormen van normoverschrijdend gedrag. Omdat het mobiliteitsbelang prominent aanwezig is zal het vaak gaan om voorrangs-, snelheids- of daarvan afgeleide overtredingen. De 'parallel' zou daarbij dan gevonden moeten worden in die overtredingen die zeer bedreigend worden gevonden (en dat natuurlijk ook feitelijk kunnen zijn). Te denken is hierbij bijvoorbeeld aan met hoge snelheid 'op de bumper' van de voorligger rijden of het geen voorrang verlenen aan doorgaande fietsers en voetgangers door afslaand snelverkeer.

6.2. Onderzoek

Veel van wat hier gesteld is heeft natuurlijk een hypothetisch karakter. Voor de voorlopige beleidsstrategie zoals deze is gesuggereerd is dit in zoverre niet van belang dat daar ook zelfstandige doelstellingen, los van het verschijnsel agressie in het verkeer, aan gekoppeld zijn. De effectiviteit van zulk een beleid kan dus in elk geval ook aan die zelfstandige doelstellingen worden getoetst.

Niet alles is echter speculatief. Voor een belangrijk deel gaat het hier ook om conceptualisering, zodanig dat het onderwerp uit de sfeer van de suggestieve en moraliserende uitspraken wordt getrokken en zakelijker wordt benaderd. Deze zakelijker benadering kan dan leiden tot uitspraken die toetsbaar zijn.
Met een dergelijke conceptualisering is in dit consult natuurlijk nog slechts een begin gemaakt.

Overigens is wel enige evidentie te vinden voor de gedachte dat de "feiten" op dit gebied niet stroken met de communis opinio. Rothengatter (pers. comm.) concludeert bijvoorbeeld op basis van observatiestudies van gedrag in het verkeer dat agressie uitzondering is en altruïsme regel. Dit altruïsme ligt daarbij op het punt van het vrijwillig afstand doen van het recht op voorrang.

Nader onderzoek in deze lijkt niet onvruchtbaar, maar zal gebaat zijn bij nadere begripsmatige uitwerking en strakkere definitie van 'waar wij het over hebben' als het gaat om agressie in het verkeer. Volgens de hier geschetste benadering zal het dan ook niet gaan om onderzoek dat zich exclusief richt op agressie in het verkeer en de eventuele invloed daarvan op de verkeersonveiligheid, maar om iets dat ingebed is in onderzoek naar:
- de interactie- en communicatieprocessen in het verkeer;
- de aard en de structuur van door verkeersdeelnemers gehanteerde (formele en informele) normstelsels en de wijze waarop deze zich in de tijd ontwikkelen.

Hierbij is bijvoorbeeld te denken aan onderzoek in het verlengde van wat Noordzij e.a. (1985) hebben verricht vanuit de 'rechts voorrang voor fietsers'-problematiek. Daarbij ging het o.a. om de wijze waarop automobilisten en fietsers voorrangsituaties feitelijk afwikkelden, de formele regels waarvan werd afgeweken, de informele regels die daarvoor in de plaats werden gesteld e.d. Vragen naar de mate waarin agressieve acties en reacties plaatsvinden en de wijze waarop daar uitdrukking aan wordt gegeven kunnen gemakkelijk in zulk onderzoek worden opgenomen. Als zodanig richt zulk onderzoek zich dan echter breder op interactieprocessen.
In die zin ook, kan het voorgenomen zgn. "integrale onderzoek naar de relatie tussen ongevallen en verkeersgedrag", waarbinnen langdurig verkeerssituaties worden geobserveerd, informatie op dit onderwerp opleveren. In dit speciale geval zouden dan voor de geobserveerde typen situaties ook kwantitatieve schattingen kunnen worden gemaakt en relaties met ongevallen gelegd.

Zulk observatie-onderzoek kan weer gecombineerd worden met ondervragingen van verkeersdeelnemers.

7. SAMENVATTING EN CONCLUSIES

In dit consult is het probleem 'agressie in het verkeer' begripsmatig verkend. Uitgangspunt voor deze verkenning was het grote verschil in aandacht dat dit probleem publiekelijk en in onderzoekerskring geniet. Tenminste een deel van dit verschil moet verklaard worden uit de vaste premissen en moraliserende strekking die aan de publieke aandacht zijn gekoppeld, terwijl in het midden blijft wat onder die agressie zou moeten worden verstaan. Getracht is hier enige verzakelijking in aan te brengen.

Dit heeft geleid tot een model waarin de oorsprong van agressief gedrag naar normconflict tussen verkeersdeelnemers wordt getraceerd. Agressieve reacties en aanleidingen hiertoe zijn in dit model gekoppeld. De waardering van het agressieve gedrag is in verband gebracht met enerzijds de sociale wenselijkheid van de norm waarover conflict ontstaat, anderzijds de sociale aanvaardbaarheid van de manier waarop aan de agressieve reactie uitdrukking wordt gegeven.

Behalve toespitsingen levert dit ook enige relativeringen van de problematiek op. De belangrijkste daarvan zijn:

- Een deel van het probleem van agressie in het verkeer is daarin gelegen dat gedrag als agressief wordt waargenomen. Vanuit verkeers- en verkeersveiligheidsoptiek is veeleer van belang dat het normoverschrijdend gedrag is.
- Niet alle agressief gedrag in het verkeer kan zonder meer als ongewenst worden beschouwd. Sociaal aanvaardbare agressieve reacties op sociaal ongewenste normoverschrijdingen kunnen een positieve bijdrage leveren aan veranderingen in verkeergedrag.
- Er is meer reden om aan te nemen dat agressie in het verkeer een afnemend verschijnsel is, dan dat er reden is om aan te nemen dat dit een toenemend verschijnsel is.

Op een aantal punten zijn kwalitatieve verbanden met verkeersonveiligheid gelegd:

- het normoverschrijdend gedrag dat aanleiding is tot agressie kan als zodanig onveilig zijn;
- de bedreiging die hier vanuit gaat is een vorm van 'subjectieve' onveiligheid;

- emotionele agressieve reacties op zulk een bedreiging kunnen ook weer onveilig zijn;
- waar agressief gedrag sociaal gewenst gedrag bevordert kan hiermee ook de veiligheid worden bevorderd.

Een voorlopige strategie van aanpak wordt aanbevolen die zich niet rechtstreeks richt op agressieve gedragingen als zodanig, maar op de aanleidingen daartoe. De bijdragen die de overheid daaraan kan leveren liggen op het gebied van het ontwerp, de toepassing en de handhaving van verkeersregels, alsmede hieraan gekoppelde activiteiten op het gebied van voorlichting en educatie.

Agressieve excessen in het verkeer worden hierbij niet als structureel verkeersprobleem gezien. Eventuele actie hierop hoort daarmee thuis in een ander kader dan dat van verkeer en verkeersveiligheid.

Nader onderzoek op dit gebied wordt aanbevolen dat ingebed is in onderzoek naar communicatieprocessen in het verkeer en de normstelsels die verkeerdeelnemers hanteren.

LITERATUUR

Evans, L. (1990). Une tentative de classement des principaux déterminants de la sécurité routière. In: Benjamin, T. (ed.). Driving behaviour in a social context. Proceedings of the International Symposium organised by La Prevention Routière, 16-18 May 1989. Paradigma, Caen.

Frijda, N.F. (1988). De emoties: een overzicht van onderzoek en theorie. Bert Bakker, Amsterdam.

Fris, T. (1972). Gelegenheidsagressie. Proefschrift Universiteit van Amsterdam. Boom, Meppel.

Krebs, D.L. & Miller, D.T. (1985). Altruism and agression. In: Lindzey, G. & Aronson, E. (eds.). Handbook of Social Psychology, Vol. II . Random House, New York.

Noordzij, P.C.; Loor, H.M. de; Rothengatter, J.A. & Kuiken, M.J. (1985). Voorrangsgedrag en verkeersveiligheid. Werkgroep Veiligheid R-85/1. Rijksuniversiteit Leiden.

Rothengatter, J.A. Agressie in het verkeer. Tekst van een voordracht via persoonlijke communicatie.