

# Agressief gedrag in het verkeer

*Opvattingen, stand van zaken en aanbevelingen*

R-97-45

Dr. P.B.M. Levelt

Leidschendam, 1997

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

## Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-97-45  
Titel: Agressief gedrag in het verkeer  
Ondertitel: Opvattingen, stand van zaken en aanbevelingen  
Auteur(s): Dr. P.B.M. Levelt  
Onderzoeksmanager: Drs. P.C. Noordzij  
Projectnummer SWOV: 56.221  
Projectcode opdrachtgever: HVVL 97.610  
Opdrachtgever: De inhoud van dit rapport berust op gegevens die zijn verkregen in het kader van een project, dat is uitgevoerd in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat.

Trefwoord(en): Aggressiveness (psychol), prevention, behaviour, traffic, attitude (psychol).

Projectinhoud: Dit rapport beschrijft de Nederlandse activiteiten op het gebied van verkeersagressie. Het begrip 'verkeersagressie' wordt scherper gedefinieerd op basis van het Nederlandse onderzoek terzake, internationaal onderzoek en de resultaten van een 'expertmeeting' over agressie in het verkeer, gehouden in augustus 1997. Ook wordt een inschatting gemaakt van de relevantie van het begrip 'verkeersagressie' voor de verkeersveiligheid. Ten slotte worden mogelijke ingangen voor preventie van verkeersagressie geformuleerd.

Aantal pagina's: 96 p. + 51 p.  
Prijs: f 45,-  
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1997

## Samenvatting

Dit rapport doet verslag van een onderzoek naar agressie in het verkeer. Om te beginnen worden de Nederlandse activiteiten op het gebied van verkeersagressie beschreven.

Vervolgens wordt het begrip 'verkeersagressie' scherper gedefinieerd. Daarbij wordt gebruik gemaakt van het Nederlandse onderzoek terzake, van internationaal onderzoek en ook van de resultaten van een 'expertmeeting' over agressie in het verkeer, gehouden op 12 augustus 1997.

Voorts wordt getracht een inschatting te maken van de relevantie van het begrip 'verkeersagressie' voor de verkeersveiligheid.

Ten slotte worden mogelijke ingangen voor preventie van verkeersagressie geformuleerd.

### *Resultaten*

Een simpele analyse van kranteberichten laat zien dat excessief agressieve daden relatief weinig voorkomen. Dit wordt ook bevestigd door omvangrijker Amerikaans onderzoek. De media-belangstelling bepaalt waarschijnlijk mede de maatschappelijke verontrusting over het fenomeen.

Verkeersonderzoek en sociaal-psychologische literatuur onderscheiden twee soorten agressie: (1) affectieve agressie waarbij de intentie is schade aan te richten of daarmee te dreigen, vanuit boosheid wegens vermeend onrecht; (2) instrumentele agressie, waarbij men psychologische of materiële winst tracht te behalen en daarbij schade aan anderen incalculeert. Boosheid ligt hieraan niet ten grondslag.

Over de omvang van affectieve agressie is niets bekend; maar de mogelijke gevolgen worden ernstig ingeschat. Excessen bevinden zich waarschijnlijk op het uiterste van de agressie-schaal. Oorzaken worden gevonden binnen het kader van de emotietheorie: men wordt boos door een benadeling door iemand die dat ook had kunnen voorkomen. Verder spelen stemmingen een rol, en persoonlijkheidskenmerken. Preventie kan zich richten op het voorkomen van opzettelijk schadelijke gedragingen en op het leren hanteren van boosheid.

De omvang van instrumentele agressie wordt aanzienlijk geacht. Veel bewuste overtredingen hebben de intentie anderen te schaden, of calculeren gevaar voor anderen in. Ook de gevolgen voor de verkeersveiligheid lijken aanzienlijk. Oorzaken worden gevonden in persoonlijkheidskenmerken en attitudes, en in situationele factoren. Ook hier kunnen stemmingen van invloed zijn. De preventie overlapt met de preventie van een aantal verkeers-overtredingen, zoals snelheidsovertredingen en rijden onder invloed. De attitudetheorie biedt handvatten voor een aanpak.

Deskundigen achten een ander fenomeen thans relevanter: mensen ergeren zich aan agressief gedrag van anderen. Het gaat hier om geattribueerde agressie, die lang niet altijd objectief-agressieve daden betreft. Dezelfde oorzaken spelen een rol als bij affectieve agressie, alleen ligt hier meer de nadruk op de subjectieve ervaring van intentionele schade door een ander, en ligt de nadruk bij preventieve acties ook op het wijzigen van deze attributies en het bevorderen van inleving.

In verschillende landen ontwikkelt men rangordeningen van gedragingen die als agressief worden opgevat. De rangorde die weergeeft wat men agressief vindt, is niet geheel dezelfde als die welke weergeeft waarover men zich opwindt, of waarop men zelf agressief reageert.

### *Aanbevelingen*

Vastgesteld wordt dat er goede theoretische kaders zijn voor het bestuderen van verkeersagressie, maar dat er enkele hiaten zitten in de kennis van de omvang en motieven van de diverse vormen van agressie, en op de relevantie voor de verkeersveiligheid.

Voorgesteld wordt een 'agressiethermometer' te ontwikkelen, te beginnen met geattribueerde agressie. Deze kan de kennisleemtes opvullen, een antwoord geven op de maatschappelijke vraag of agressie toeneemt, en dienen ter evaluatie van preventieve acties.

## Summary

### **Aggressive behaviour in traffic**

This report gives an account of the findings of a study into aggression in traffic. It begins with a description of activities in The Netherlands in the field of traffic aggression. The report then goes on to more precisely define the term 'traffic aggression', using the relevant Dutch research material, international research material and the conclusions of an expert meeting on aggression in traffic, held on 12 August 1997. Further, an attempt is made to estimate the relevance of the traffic aggression phenomenon to road safety. Finally, possible approaches to prevention of traffic aggression are formulated.

### *Results*

A simple analysis of newspaper reports shows that excessively aggressive acts ('road rage') are relatively uncommon. This is also confirmed by the more extensive American research. The degree of social disquiet about the phenomenon is probably partly determined by media coverage.

Traffic surveys and socio-psychological literature distinguish two types of aggression: (1) affective aggression, whereby there is an intent to cause damage or whereby a threat to cause damage is made, prompted by a feeling of anger at perceived injustice; (2) instrumental aggression, whereby the aggressor attempts to gain psychological or material advantage and thus reckons on causing harm to others. Anger is not at the root of this.

Nothing is known about the extent of affective aggression, but its potential consequences are considered to be serious. Excesses can probably be placed at the extremes of the aggression scale. Causes are to be found within the sphere of emotion-theory: the aggressor becomes angry because of disadvantage to which he has been put by someone who is also seen to be able to prevent such disadvantage. Further, moods play a role as do personality traits. Prevention could be geared towards the prevention of intentionally harmful actions and behaviour, and the aggressor's learning how to control anger.

Instrumental aggression is thought to be widespread. Many conscious violations are committed with the intent of harming others or to deliberately place others in danger. The consequences for road safety also appear considerable. Causes are to be found in personality traits and attitudes, and in situational factors. Moods can also be a factor here. Prevention overlaps with the prevention of a number of traffic violations, such as speeding offences and driving under the influence of alcohol. Attitude theory provides handholds for an appropriate approach.

Experts currently consider another factor to be even more relevant: people are irritated by the aggressive behaviour of others. This concerns attributed aggression which by no means always involves objective-aggressive acts. The same factors that apply in the case of affective aggression apply here. However, the emphasis here lies more on the subjective perception of intentional damage by another. Therefore the emphasis in preventative action lies on changing these attributions and the promotion of an ability to see others' point of view.

In various countries, ranking tables of acts which are seen to be aggressive have been developed. Here, the degree to which an act is seen to be aggressive does not correspond exactly to the degree to which it is experienced as annoying, nor to the degree to which one reacts aggressively oneself.

### *Recommendations*

It has been established that good theoretical frameworks exist for studied aggression in traffic but that some gaps exist in knowledge concerning the extent of, and motives for, the various forms of aggression and concerning the relevance for road safety.

It is proposed that an 'aggression thermometer' be developed, to begin with attributed aggression. This will then fill the gaps in existing knowledge, answer the social question of whether aggression is increasing and will serve to evaluate preventative measures.

# Inhoud

<i>Voorwoord</i>	9
1. <i>Inleiding</i>	10
2. <i>De Nederlandse situatie</i>	12
2.1. Een illustratief voorval	12
2.2. Invullingen van het begrip 'agressief verkeersgedrag'	12
2.2.1. Dagbladpers-publicaties	13
2.2.2.1. Voorlichting en educatie: de ANWB	16
2.2.2.2. Communicatie: Infralab	17
2.2.2.3. Toezicht en voorlichting in de Kop van Overijssel	18
2.2.3. Wetenschappelijke publicaties	18
2.2.3.1. Asmussen & Griep	18
2.2.3.2. Hauber	19
2.2.3.3. Roszbach	21
2.2.3.4. Rothengatter	23
2.2.3.5. Slotegraaf 1	24
2.2.3.6. Slotegraaf 2	27
2.2.3.7. ANWB	28
2.2.3.8. Junger	29
2.3. Samenvattende discussie	30
2.3.1. Soorten gedrag	30
2.3.2. Definitie agressie	31
2.3.3. Oorzaken agressie	33
2.3.4. Omvang en relevantie voor verkeersveiligheid	34
2.3.5. Preventie	37
3. <i>Agressie-onderzoek elders</i>	39
3.1. Onderzoek naar verkeersagressie	39
3.1.1. Agressief genoemd gedrag	39
3.1.2. Attitudes, overtredingen en ongevallen	44
3.1.3. Asociale motivatie, overtredingen en ongevallen	45
3.2. Boosheid	46
3.2.1. Aspecten van emoties	47
3.2.2. Boosheid	48
3.3. Geïrriteerdheid	50
3.3.1. Stemmingen	50
3.3.2. Stemmingen en verkeer	52
3.3.3. Agressieve persoonlijkheid en verkeer	54
3.4. Antwoord op vragen	56
3.4.1. Definitie agressie	56
3.4.2. Oorzaken agressie	57
3.4.3. Omvang en gevolgen	58
3.4.4. Preventie	58
4. <i>Discussie naar aanleiding van de expertmeeting</i>	60
4.1. Papers	60
4.1.1. Manstead	60
4.1.2. Van der Laan en Junger	61
4.1.3. Rothengatter	62
4.2. Expertmeeting en papers	63

4.2.1.	Definitie	63
4.2.2.	Oorzaken	65
4.2.2.1.	Instrumentele agressie	65
4.2.2.2.	Affectieve agressie	66
4.2.3.	Omvang en relevantie	66
4.2.4.	Preventie	67
4.2.5.	De toekomst	68
4.2.6.	Altruïsme	69
5.	<i>Conclusies en aanbevelingen</i>	71
5.1.	Globale conclusies	71
5.1.1.	Wat we weten en wat niet	71
5.1.2.	Wat onderzoek laat zien en wat niet	73
5.1.3.	Wat er gedaan kan worden en hoe effectief dat is	74
5.2.	Conclusies	75
5.2.1.	Nederlandse activiteiten op het terrein van agressief verkeersgedrag	75
5.2.2.	Begripsafbakening	76
5.2.3.	Inschatting van het probleem	79
5.2.3.1.	Omvang	79
5.2.3.2.	Relevantie voor veiligheid	80
5.3.	Aanbevelingen	81
5.3.1.	Onderzoeksaanbevelingen	81
5.3.2.	Aanbevelingen voor preventie	82
5.3.3.	Aanbevelingen aan de ANWB	84
5.4.	Aanbevelingen voor tweede fase van dit project	84
5.4.1.	Uitgangs overwegingen	84
5.4.2.	Onderzoeksvragen	84
5.4.3.	De agressiethermometer	85
5.4.4.	Voorbeeld	85
5.4.5.	Eerste uitwerking	86
	<i>Literatuur</i>	88
	<i>Bijlage 1 t/m 8</i>	97



## Voorwoord

Veel mensen hebben met raad en daad bijgedragen aan dit rapport. In de eerste plaats mevrouw drs. V.M. de Kleijnen, projectleider bestrijding verkeersagressie bij de ANWB. Vervolgens alle deskundigen die aan de expertmeeting over agressie hebben deelgenomen. Van zes van hen zijn bijdragen in de bijlagen bij dit rapport opgenomen.

Met de heer drs. J.H.A. van Uden van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) is intensief samengewerkt om het project vorm te geven en zo goed mogelijk te verslaan. De heer drs. R. Roszbach is permanent als referent aanwezig geweest.

# 1. Inleiding

In opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer werkt de SWOV aan het project 'Inzicht in agressief en riskant gedrag'. Voor deze activiteit zijn de volgende doelstellingen geformuleerd:

- Aanscherpen van het beeld dat weggebruikers hebben van agressieve en riskante gedragingen.
- Beschrijven en analyseren van de Nederlandse activiteiten ter voorkoming van agressief en riskant gedrag.
- Plaatsen van de opvattingen die ten grondslag liggen aan voornoemde Nederlandse activiteiten en de opvattingen levend bij het publiek, in een relevant theoretisch kader, waarmee oorzaken kunnen worden opgespoord en beïnvloedingswijzen kunnen worden ontwikkeld.
- Suggesties doen voor oplossingen, rekening houdend met bereidheid en inzet van actoren, en op basis van de vaststelling van de omvang van de gedragingen en de relevantie van deze gedragingen voor verkeersveiligheid.

Kort samengevat is de bedoeling van deze activiteit om op basis van opvattingen van weggebruikers en van experts, en met gebruikmaking van een theoretisch kader, te komen tot een goede definiëring van verkeersagressie, tot een beschrijving van oorzaken en motieven, en tot vaststelling van de relevantie die verkeersagressie heeft voor de verkeersveiligheid. Dit alles moet uitmonden in beleidsaanbevelingen.

De eerste fase, waarvan hier verslag wordt gedaan, behelst behalve genoemde begripsbepaling ook de vaststelling van het (al of niet in voldoende mate) bekend zijn van indicaties omtrent motieven voor verkeersagressie, en de relevantie ervan voor de verkeersveiligheid. Een tweede fase zal zich, indien noodzaak gebleken is, richten op verdere uitwerking van deze indicaties omtrent motieven en hun relevantie, en op suggesties voor preventieve acties.

De opbouw van dit rapport weerspiegelt hoe de activiteit in de tijd is uitgevoerd. Eerst is in kaart gebracht hoe agressie in het verkeer in Nederland aan de orde is geweest, in de media, in preventieve actie en in onderzoek (hoofdstuk 2).

Vervolgens wordt hieraan toegevoegd wat men elders in de wereld aan activiteiten en onderzoek ontplooid heeft (hoofdstuk 3).

Dan volgt informatie gebaseerd op uitkomsten van een expertmeeting (hoofdstuk 4).

Elk van deze drie hoofdstukken mondt uit in een discussie van de aangetroffen begripsbepaling van agressief verkeersgedrag, van gesuggereerde oorzaken, van relevantie van het probleem, en van voorstellen voor preventieve actie.

Hoofdstuk 5 ten slotte, vat de bevindingen samen en formuleert aanbevelingen voor verder onderzoek en voor preventie.

Als gevolg van deze chronologische opbouw zijn herhalingen onvermijdelijk; er worden immers steeds nieuwe gegevens gelegd naast eerdere bevindingen.

*De expertmeeting*

Op 12 augustus 1997 is een expertmeeting gehouden over agressie in het verkeer. De bijeenkomst werd georganiseerd door de ANWB, de SWOV en AVV. De ANWB trad op als gastheer. De meeting accentueerde het ANWB-lustrum: vijf jaar activiteiten ter preventie van agressief gedrag.

Doel van de expertmeeting was Nederlandse deskundigen (overheid, ANWB en onderzoekers) op één lijn te krijgen met betrekking tot ideeën over agressie in het verkeer, de oorzaken ervan, de relevantie ervan voor de verkeersveiligheid, en preventie. Ook werd ernaar gestreefd vast te stellen op welke punten meer kennis nodig is.

Input voor deze bijeenkomst was achtereenvolgens: de informatie zoals beschreven in hoofdstuk 2 en 3, de voordrachten van mr. P.A. Nouwen en mr. J.W.G. Floor, en een serie stellingen. Deze bijdragen zijn, samen met de deelnemerslijst, in *Bijlage 2 t/m 5* te vinden.

Vier experts hebben hun ideeën nader in papers uitgewerkt: prof. dr. A.S.R. Manstead (*Bijlage 6*), drs. A.M. van der Laan & dr. M. Junger (*Bijlage 7*), en prof. dr. J. A. Rothengatter (*Bijlage 8*).

## 2. De Nederlandse situatie

### 2.1. Een illustratief voorval

In het voorjaar van 1997 heeft de politie van Maryland (Verenigde Staten) een actieweek gehouden tegen agressief gedrag van automobilisten, met aansluitend een conferentie in Montgomery County (Valentine, 1997). De aanleiding was een voorval een jaar eerder, dat nationaal de aandacht trok. Daarbij vochten twee automobilisten op de weg een duel uit - met drie doden als gevolg. Er staat in Maryland nog een aantal activiteiten op het programma.

Wat kunnen we van deze Amerikaanse situatie leren met betrekking tot publiciteit over agressie op de weg?

In de eerste plaats zijn er soms spectaculaire voorvallen die veel aandacht trekken, en die zelfs tot allerlei maatschappelijke activiteiten kunnen leiden. Dergelijke voorvallen, waarbij gesproken wordt van 'agressie', hebben vaak een ernstige afloop. Om een 'verkeersongeval' in de gangbare zin van het woord gaat het evenwel niet; in het zojuist genoemde geval was sprake van een duel.

Wat volgt is het probleem hoe men omgaat met de verontrusting die bij het publiek ontstaat als gevolg van een dergelijk incident. Om het agressieve gedrag in kwestie te kunnen aanpakken, zal het eerst gedefinieerd moeten worden. In het betreffende geval ging het achtereenvolgens om: hoge snelheid, kort volgen, roodlichtnegatie en snijden. Dat is dus het soort gedrag dat voorkomen moet worden. In Maryland is de politie erop af gestuurd (12.000 aanhoudingen en bonnen in één week), en is een conferentie belegd om diverse aspecten verder uit te diepen.

### 2.2. Invullingen van het begrip 'agressief verkeersgedrag'

Het begrip 'agressief verkeersgedrag' wordt op verschillende manieren ingevuld, afhankelijk van het forum waarin het begrip ter sprake komt. Bovendien vindt er tussen deze forums communicatie plaats. We zien nogal eens de volgende lijn. Een spectaculair of ernstig voorval in het verkeer wordt besproken in de media. Hierop wordt door de politiek of particuliere organisaties gereageerd. Vervolgens is er de roep om actie, en soms ook de vraag naar wetenschappelijke analyse en onderzoek. Dan kunnen preventieve acties en wetenschappelijk onderzoek volgen.

Het ligt voor de hand dat in deze keten van communicatie het begrip 'agressief verkeersgedrag' voortdurend in betekenis schuift. In dit hoofdstuk zal gekeken worden hoe in de volgende drie forums over agressie gedacht wordt.

#### 1. *Perspublicaties*

- Elk jaar wordt in de dagbladpers melding gemaakt van ernstige voorvallen op de weg waarbij van agressie sprake is.

#### 2. *Voorlichting, educatie, communicatie en toezicht*

- De ANWB heeft het onderwerp tot 'topic' gemaakt, daartoe aangespoord door de ledenraad. Sinds vijf jaar wordt energie gestoken in onderzoek (Slotegraaf 1993b), in instructie gericht op het voorkomen van agressie.

De voorlichting en educatie zijn op beperkte wijze geëvalueerd (ANWB, 1995).

- De overheid heeft in het kader van 'Infralab' vanaf 1994 intensief gecommuniceerd met burgers. Hierbij kwam 'agressief verkeersgedrag' regelmatig aan bod. Eén van de producten was een onderzoeksverslag (Rooijers, 1995).
- In het kader van het proefproject 'duurzaam-veilig' in de Kop van Overijssel wordt speciaal toezicht gehouden om agressief gedrag tegen te gaan.

### 3. *Wetenschappelijke publikaties*

- Er verschijnt een reeks publikaties van Hauber (1975, 1977a en b, 1980) (verwijzingen vermeld in Slotegraaf, 1993b).
- Er verschijnen twee SWOV-verhandelingen (Asmussen & Griep, 1974; Roszbach, 1991).
- In een boek over agressie wordt een hoofdstuk gewijd aan agressie in het verkeer, van de hand van Rothengatter (1991).
- Een initiatief van het ROVO leidt tot twee publikaties (Van Heerde, 1991; Slotegraaf, 1993a, niet gepubliceerd).
- Het initiatief van de ANWB leidt tot een onderzoeksverslag (Slotegraaf, 1993b), en een intern ANWB-verslag (ANWB, 1995).
- Junger et al. (1995) onderzoeken de relatie tussen criminaliteit en ongevallen bij jonge weggebruikers, en variabelen die op beide van invloed zijn.

De bedoeling van dit hoofdstuk is tweeledig. In de eerste plaats zal het beeld geschetst worden dat in Nederland bestaat van 'agressief verkeersgedrag', welke oorzaken of aanleidingen worden genoemd, zijn er indicaties van de omvang? Wat acht men belangrijke thema's?

In de tweede plaats zal worden geschetst wat uitgaande van dit beeld aan educatieve activiteiten, en onderzoek ondernomen is.

Achtereenvolgens zullen de drie eerder genoemde terreinen besproken worden (§ 2.2.1 t/m § 2.2.3). Op deze manier zal het beeld geschetst worden van agressief gedrag dat wordt gehanteerd. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een samenvattende discussie (§ 2.3), en met thema's die om nadere uitwerking vragen (§ 2.3.1 t/m § 2.3.5).

In hoofdstuk 3 zal gekeken worden of deze uitwerking mogelijk is op basis van internationale literatuur en algemeen psychologische literatuur.

#### 2.2.1. *Dagbladpers-publikaties*

Ook in Nederland is er afgelopen jaren veel publiciteit geweest rond agressief rijden. De publiciteit heeft echter slechts betrekking op een beperkt aantal gevallen.

In *Bijlage 1* worden de voorvallen uit 1995, 1996 en de eerste vijf maanden van 1997 kort beschreven. De voorvallen zijn geput uit het uitgebreide knipselarchief van de SWOV. Zoveel mogelijk worden locatie, betrokkenen met leeftijd en geslacht, toedracht en gevolgen gemeld. Na agressieve gedragingen volgen nog twee lijstjes over alcohol- en snelheidsvoorvallen om de klasse van agressief verkeersgedrag nog verder te verduidelijken.

### *Kenmerken van de in de pers gemelde voorvallen*

In de onderzochte periode worden negenentwintig voorvallen in de pers beschreven; gemiddeld dus één per maand. Een aantal kenmerken van de voorvallen wordt samengevat in *Tabel 1*.

<i>Geen frustratie-agressie:</i>	4
Gooien op weg	3
Spannen nylon draad	1
<i>Frustratie leidend tot agressie:</i>	25
<i>Eerste frustratie:</i>	
Aanhouding door agent(en)	6
Bij afzetting tegenhouden	2
Objectief slecht weggedrag	4
Subjectief slecht weggedrag	7
Weigering dienstverlening	2
Gooien van pepernoten	1
Onduidelijke ruzie	3
<i>Agressie volgt op agressie:</i>	
Keten	9
Waarschijnlijk keten	3
Eén agressieve daad	14
<i>Wapenen:</i>	
Auto of bromfiets als wapen	12
Slaan/schoppen	7
Pistool/geweer	3
Tanden	2
Mes	1
Ploertendoder	1
Honkbalknuppel	1
Slabak	1

Tabel 1. *Kenmerken van 29 agressieve verkeersongevallen uit 1995, 1996 en de eerste vijf maanden van 1997.*

Bij veertien voorvallen zijn er vier doden te tellen, acht zwaargewonden en zes lichtgewonden. In totaal vallen in de betreffende periode van twee jaar en vijf maanden ongeveer 3.000 doden in het verkeer. De verhouding van de doden bij excessen tot dit aantal doden is 1,3 promille.

In vier gevallen bestaat de episode louter uit een 'niet evident boze' handeling, die tot schade leidt: gooien van spullen vanaf een viaduct op eronder rijdende auto's en het spannen van een nylon draad.

Vijfentwintig voorvallen worden gekenmerkt door een aanleiding die als 'hinder' of 'frustratie' te omschrijven is. Deze aanleiding maakt een boze, agressieve reactie los, soms gevolgd door een volgende boze agressieve tegenreactie.

De eerste frustratie ontstaat in zes gevallen als gevolg van aanhouding door een agent, in twee gevallen als gevolg van wegafzetting door een agent of iemand anders.

In elf voorvallen is in de ervaring van betrokkene(n) sprake van slecht weggedrag. In vier gevallen is waarschijnlijk objectief sprake van slecht weggedrag (voordringen bij parkeerplaats, aanrijding, geen voorrang geven). In de andere gevallen is dat niet duidelijk (niet snel genoeg inhalen en de baan vrijmaken, invoegproblemen, inhaalmanoeuvre).

Tweemaal is sprake van geweigerde dienstverlening: buschauffeur die niet van route wil afwijken, en automobilist die gestrande automobilisten weigert naar huis te brengen.

Eenmaal wordt met pepernoten gegoooid.

Driemaal is er sprake van een onduidelijke ruzie.

Van agressie die tot agressie leidt (keten, of spiraal) is zeker sprake in negen gevallen. Waarschijnlijk in nog drie andere ook.

Het belangrijkste wapen dat gebruikt wordt om de ruzie te beslechten is het voertuig (twaalf keer). Daarna volgt slaan en schoppen (zeven keer) en driemaal wordt een schietwapen gebruikt. Aan de wapenen is ook te zien dat ruim de helft van de agressieve daden zich afspeelt nadat auto's gestopt zijn, en inzittenden zijn uitgestapt. Hier betreft het dus geen agressieve verkeers- onveilige gedragingen. Dit is wel het geval wanneer de auto als wapen wordt ingezet.

Betrokkenen zijn vooral van het mannelijke geslacht. Dit geldt zowel voor de 'aanleiding' (twee of drie vrouwen; 23 mannen), als voor de 'agressor' (drie vrouwen, 27 mannen), alsook voor het 'slachtoffer' (zes vrouwen, 27 mannen).

Het idee dat agressie vaak volgt op een 'opgestoken vingertje', komt in deze publikaties niet boven tafel.

Het is aannemelijk dat er niet veel meer dan één exces met dit karakter per maand plaatsvindt. Elk exces wordt waarschijnlijk gemeld: de pers is geïnteresseerd. Hetzelfde voorval is in verscheidene kranten terug te vinden. Het directe belang voor de verkeersveiligheid is dus niet groot: het gaat om een handvol slachtoffers per maand. Het belang zit hem meer in het beeld dat wordt opgeroepen: 'toenemende agressie'.

In dezelfde tijdsperiode werden elf voorvallen gemeld met nadruk op snelheid. Veelvuldig werd het woord 'snelheidsduivel' gebruikt. Vijf keer gaat het 'sec' om erg hard rijden, driemaal spannend gemaakt door 'notabelen'. Twee keer gaat het om ontkomen aan politie. Tweemaal loopt het uit op dodelijk ongeval.

De vijftien alcohol-voorvallen zijn interessant omdat er een ernstig ongeval het gevolg is (vier keer), omdat er notabelen of politiemensen bij betrokken zijn (zes keer), omdat het promillage erg hoog was (zes keer), of wegens curieuze omstandigheid (expres een terras omver rijden; touringcar-chauffeuse met 38 leerlingen in bus, 185 km/uur rijden), of wegens een combinatie van deze factoren.

Samengevat gaat het bij de voorbeelden van agressief verkeersgedrag die in de dagbladpers aan de orde zijn om agressieve gedragingen voortkomend uit een boze reactie op belemmeringen of frustraties. De agressie is gericht tegen degene die belemmert of hindert. Bij boosheid neemt de 'boze' meestal aan dat de belemmerende 'dader' opzettelijk gehandeld heeft, en de belemmering had kunnen voorkomen. Het agressieve gedrag is in de helft van de voorvallen agressief verkeersgedrag; in de andere helft van de gevallen gaat het om agressief gedrag nadat men is uitgestapt.

Behalve deze ‘voorvallen’ waarbij sprake is van mensen die individueel besproken worden, is er een veel groter aantal publikaties met een algemenere strekking: over ongevallen in het algemeen, over alcohol in het verkeer, over snelheid. Maar het is aannemelijk dat het beeld dat ontstaat uit het beperkte aantal in de krant gemelde agressie-voorvallen de ‘input’ is voor het beeld dat burgers, organisaties en overheden hebben van agressief verkeersgedrag, en voor het belang dat gehecht wordt aan het bestrijden van agressie in het verkeer, zoals in het Amerikaanse voorbeeld. Zoals Roszbach (1991) eerder opmerkte is de directe relevantie van dit soort agressieve voorvallen voor de verkeersveiligheid waarschijnlijk gering.

## 2.2.2. *Voorlichting, educatie, communicatie en toezicht*

### 2.2.2.1. *Voorlichting en educatie: de ANWB*

De ledenraad van de ANWB heeft vijf jaar geleden besloten een campagne te beginnen tegen agressief verkeersgedrag. In samenwerking met het Verkeerskundig Studiecentrum VSC werd een vragenlijstonderzoek gedaan onder lezers en lezeressen van een aantal periodieken van de ANWB (Slotegraaf, 1993b).

De ANWB (1995) concludeerde op basis van de resultaten dat er inderdaad sprake van is dat verkeersdeelnemers in toenemende mate geconfronteerd worden met agressief verkeersgedrag, en heeft een actie georganiseerd met als leuze “*Wat kan ik eraan doen?*”. In 1994 is een voorlichting- en educatietraject gestart, geflankeerd door een beleid beïnvloedende actie naar relevante organisaties.

Doelstelling bij het gedrag beïnvloedende spoor is een probleembewustwording respectievelijk (h)erkenning van en inzicht in het probleem. Bij de beleidsbeïnvloeding gaat het erom het onderwerp op de diverse agenda’s te zetten.

De ANWB-campagne bestaat uit drie projecten: ‘Preventie verkeersslachtoffers’, ‘Ik rij niet agressief’ en ‘Bijblijven in het verkeer’.

Het project ‘Preventie verkeersslachtoffers’ is minder direct op het probleem van agressief verkeersgedrag gericht.

Het project ‘Bijblijven in het verkeer’ wordt vormgegeven door het uitdelen van folders over onder andere agressief verkeersgedrag aan mensen die hun rijbewijs komen afhalen, i.c. in Drenthe.

Bij het project ‘Ik rij niet agressief’ is gaat het om voorlichting en educatie. De voorlichting is gericht op probleemherkenning en geschiedt via zoveel mogelijk media, waaronder ANWB-publikaties. Voor het educatieve onderdeel werden intermediairen opgeleid om bijeenkomsten te leiden waarin bewustwording en inzicht rondom agressief verkeersgedrag, en gedragsverandering worden nagestreefd. De voorlichting en het pilot educatie-onderdeel werden geëvalueerd (ANWB, 1995). De nadruk lag op normoverschrijdend gedrag, de agressieve actie en de reactie daarop. Het educatie-onderdeel heeft 6.000 deelnemers gekend, en is in 1996 afgerond. Aan 1.200 deelnemers van de één uur durende cursus werden enquête-formulieren uitgedeeld. Hierover later meer.

Als een blad waarin voorlichting is opgenomen binnenkomt bij een familie, en deze familie bestaat uit vier lezende personen, dan spreekt men van het bereiken van vier ‘contacten’. De voorlichting behaalde achttien miljoen



contacten. Men neemt aan dat in 10% van deze contacten mensen echt bereikt worden. Dit voorlichtingstraject is in 1997 nog steeds gaande.

Bij het educatie-onderdeel zijn drie leeftijdsgroepen onderscheiden: een groep 18- tot 25-jarigen, een groep 25- tot 50-jarigen en 50-plussers. Omdat men denkt dat nodig is de mentaliteitsvorming op jongere leeftijd te laten beginnen, begint de ANWB thans een educatieve actie, gericht op jongeren in het voortgezet onderwijs in de leeftijd van 14 tot 18 jaar. Dit traject start begin schooljaar 1997-1998 in vier regio's. Er is een videoprogramma plus handleiding geproduceerd.

Uit de beschrijving van het project komt een ander beeld van 'het probleem' naar voren dan uit de eerder genoemde perspublicaties.

Het algemene doel is: het terugdringen van normoverschrijdend gedrag en het bevorderen van vriendelijk gedrag. Het gaat om de subjectieve beleving die de kwaliteit van de mobiliteit kan bepalen.

Dit kan zowel betekenen dat men het belemmerende, frustrerende gedrag wil tegengaan (de aanleiding voor boosheid), als dat men het uit boosheid voortkomende agressieve gedrag wil tegengaan. Het lijkt erop of het belemmerende, frustrerende gedrag hier de naam 'agressief gedrag' krijgt, terwijl de intentie van schade nog niet vastligt.

Het is logisch om aan te nemen dat men het boze, agressieve gedrag zowel kan aanpakken door de aanleiding weg te nemen, als door de reactie erop te voorkomen.

Samengevat zien we hier een uitbreiding van het begrip 'agressief gedrag'. Behalve boze agressie zien we dat hier allerlei normoverschrijdende gedragingen onder 'agressie' geschoven worden. Wel blijft de relatie met boze agressie bestaan: het gaat om gedrag dat aanleiding kan zijn voor boosheid van anderen. Het gaat dus om belemmerend, frustrerend gedrag. Hierbij is een schadelijke bedoeling niet noodzakelijk.

#### 2.2.2.2. *Communicatie: Infralab*

Rijkswaterstaat heeft met het project 'Infralab' een nieuwe manier uitgeprobeerd om met burgers te communiceren over nieuwe manieren om de infrastructuur te verbeteren.

Hierbij is de mening van de gebruiker dus van groot belang. De overheid blijft van begin tot eind in gesprek met deze gebruiker. Het gaat om een gestructureerd gesprek, waarbij belanghebbenden uitgedaagd worden tot actieve participatie en creativiteit. Eerst worden de problemen geformuleerd (de Stem-fase). Vervolgens zoekt men naar creatieve oplossingen. Deze worden vastgelegd (de Agora-fase). Dit leidt tot een actielijst die bijvoorbeeld in een convenant wordt vastgelegd (de Actie-fase).

Een van de experimenten is 'de Grote Stem' genoemd (Van Deemter, 1996). Gebruikers van het hoofdwegennet van de randstad is gevraagd naar de problemen met deze wegen. Als belangrijkste problemen kwamen naar voren verkeersdrukke/congestie en asociaal en agressief rijgedrag, waarbij het eerste probleem het tweede versterkt. De vraag luidde: "Hoe is asociaal en agressief gedrag dat bij verkeersdrukke ontstaat te beperken zonder nieuwe wegen aan te leggen?" Het uiteindelijke resultaat bestond uit twaalf maatregelen.

Een ander experiment is gedaan rond de A12 (Den Haag - Utrecht). In de Stem-fase heeft men getracht de problemen en knelpunten te inventariseren die omwonenden en gebruikers van deze weg ervoeren. Een groot aantal

problemen was gerelateerd aan de infrastructuur (Rooijers, 1995). Een goede tweede was echter het rijgedrag. De meeste aspecten hadden weer te maken met hinderlijke en agressieve gedragingen van weggebruikers. Uit deze Infralab-experimenten valt af te lezen dat zodra een overheid tracht oplossingen te vergaren voor infrastructurele problemen, men direct ook geconfronteerd wordt met ergernissen die de weggebruiker heeft over rijgedrag van medeweggebruikers.

### 2.2.2.3. Toezicht en voorlichting in de Kop van Overijssel

Sinds enige tijd wordt binnen het 'duurzaam-veilig'-proefproject in de Kop van Overijssel (KOVO) aandacht besteed aan toezicht op agressief gedrag. De politie volgt bijvoorbeeld met een camera excessief snel rijdende automobilisten, en confronteert hen daarna met hun gedrag en er volgt een proces verbaal.

Het onderwerp krijgt ook aandacht in cursussen. Onderdeel van het project is de cursus defensief rijden. Deze is onderdeel van de rijopleiding en van nascholing. Men tracht met de cursus agressief verkeersgedrag tegen te gaan.

### 2.2.3. Wetenschappelijke publikaties

#### 2.2.3.1. Asmussen & Griep

In 1974 werd het begrip 'agressief en/of riskant verkeersgedrag' geanalyseerd door Asmussen & Griep (1974). Hun studie stelt de vraag naar verschillen in ongevalsbetrokkenheid tussen bestuurders, en naar de specificatie van eigenschappen van bestuurders, of toestanden waarin ze kunnen verkeren, die relevant zijn voor deze verschillende ongevals-betrokkenheid.

Belangrijke gezichtspunten zijn:

- Blijvende persoonlijkheidskenmerken zijn moeilijk te beïnvloeden. Tijdelijke kenmerken verklaren wel ongevalsbetrokkenheid (rijden onder invloed, rijervaring en leeftijd).
- Er bestaat nauwelijks een relatie tussen verkeersonveiligheid en vormen van geweld in de samenleving. Een consequentie is dat als men vindt dat de agressiviteit in het verkeer toeneemt, dit niet samenhangt met toegenomen agressiviteit in het algemeen.
- Er is niet aangetoond dat agressiviteit (attitude) of het nemen van risico ongevalsbetrokkenheid kan verklaren. De auteurs sluiten overigens niet uit dat dit gebrek aan resultaat door meetproblemen veroorzaakt kan worden.
- De beoordeling van agressiviteit door andere weggebruikers is willekeurig, en hoeft geen relatie met onveiligheid te hebben.
- Het overtreden van regels is niet altijd onveilig, het zich conformeren eraan niet altijd veilig. Slechts van weinig overtredingen is de relatie met onveiligheid bekend (alcohol).
- De beste preventie is te verwachten van veranderingen aan weg- en verkeerseigenschappen.

Deze gezichtspunten blijven van belang bij beoordelen van het verschijnsel agressief en riskant verkeersgedrag. Er zijn inmiddels wel enkele inzichten gegroeid. Om er een tweetal te noemen:

- Er is groeiend inzicht in het belang van minstens één persoonlijkheidskenmerk voor de verkeersveiligheid, namelijk 'sensation seeking'.
- Er is meer inzicht in de relatie tussen overtredingen en onveiligheid. Met name de rol van snelheidsovertredingen is duidelijker geworden.

Verder kan worden opgemerkt dat in deze studie agressiviteit als attitude gezien werd, en als gedrag gericht op het beschadigen van anderen. Ook dient men te bedenken dat de beoordeling van andermans agressiviteit een redelijk willekeurige zaak is, afhankelijk van toevallige normen, van eigen capaciteit enzovoort.

Wat in het genoemde onderzoek nog niet aan de orde is gesteld, is de reactie van weggebruikers op gedrag van anderen dat door hen als agressief of hinderlijk wordt ervaren, reacties die op hun beurt vaak als agressief gedefinieerd worden.

### 2.2.3.2. Hauber

Hauber (1977) geeft een uitgebreid overzicht van het verkeersagressie-onderzoek tot 1977. Hauber deed experimenteel onderzoek naar agressie in het verkeer en onderzocht de volgende hypothesen:

1. Gedrag in verkeerssituaties wordt mede beïnvloed door persoonskenmerken als leeftijd, geslacht en welbevinden in woon-, werk- en thuissituatie. Mannen zullen zich agressiever gedragen dan vrouwen, jongeren agressiever dan ouderen, en mensen met een slecht welbevinden agressiever dan die met een goed welbevinden.
2. Nederlandse automobilisten zijn vaker agressief dan Denen en Zwitsers.
3. Automobilisten gedragen zich in verkeerssituaties agressiever dan in andere situaties.
4. De zelf-gepercipieerde agressie bij automobilisten vormt qua frequentie slechts een gering deel van de in werkelijkheid getoonde agressie.

Bijna 1.000 observaties werden gemaakt van een zebra-oversteeksituatie, waarbij een medewerker aan het onderzoek de zebra betreedt op een moment dat de naderende automobilist nog tijdig kan stoppen. Vastgesteld werd of de automobilist zich agressief gedroeg (doorrijden, agressieve gebaren, toeteren). Een deel van dezelfde automobilisten (N=128) werd later tweemaal hinderlijk opgebeld met "verkeerd verbonden", waarbij ook weer agressieve reacties werden vastgesteld. Ten slotte kregen deze personen een mondeling interview.

In 25,4% van de zebra-voorvallen werden genoemde agressieve reacties geobserveerd.

Er werd een interactie tussen leeftijd (jonger of ouder dan veertig jaar) en sekse gevonden. Jongeren gedragen zich agressiever dan ouderen (31% tegenover 20,7%); vrouwen gedragen zich niet minder agressief dan mannen (24,4% tegenover 27,5%). Jonge mannen gedragen zich niet agressiever dan jonge vrouwen. Jonge vrouwen gedragen zich agressiever dan oudere mannen, maar niet significant.

Mensen met een slecht welbevinden gedragen zich agressiever dan met een goed welbevinden (81% tegenover 18,5%). Hierbij moet worden opgemerkt dat het gaat om 112 ondervraagden waarvan 54% hoog en 58% laag scoorden op welbevinden. Het onderzoeksverslag maakt niet duidelijk waarom bij deze 112 ondervraagden veel meer agressie voorkomt dan bij de totale groep geobserveerden. Er moet worden geconcludeerd dat bij de

selectie van geïnterviewden onevenredig veel automobilisten waren die zich agressief hadden gedragen.

Automobilisten gedragen zich bijna tweemaal frequenter agressief tegenover mannelijke voetgangers dan tegenover vrouwelijke voetgangers.

's Middags treedt vaker agressief gedrag op dan 's ochtends (28,5% tegenover 21%).

Automobilisten van bedrijfswagens vertonen vaker agressie dan van privé wagens (37,6% tegenover 24%).

Samenvattend kan geconcludeerd worden dat de eerste hypothese bevestigd werd.

Voorts werd gevonden dat Zwitsers zich minder agressief gedragen, en Denen nog minder (18,7% respectievelijk 11,9%). Bovendien werd bij Denen geen onderscheid gevonden met betrekking tot de sekse van de voetganger. De vraag of men wel eens agressief rijdt beantwoorden Denen en Nederlanders overigens vrijwel gelijk. Deze bevinding bevestigt de tweede hypothese. Hauber schrijft het verschil in agressie toe aan beter, geleerd, inlevingsvermogen bij de Denen. Voorrang geven aan een voetganger levert hen een beter gevoel.

De telefonisch gehinderden (N= 128) reageerden in 10,9% van de gevallen agressief. Dat is dus in overeenstemming met de derde hypothese: dat men in het verkeer eerder geneigd is tot agressie dan daarbuiten. Twee verklaringen worden geopperd: het verkeer is een opwindender situatie, en het telefoongesprek is iets minder anoniem (anonimiteit vergroot de kans op agressie). Er is een significant verband tussen telefonische en weg-agressie. Een deel van deze telefonisch benaderden en nog enkele anderen werden ook geïnterviewd (N=112). Tijdens het interview werd vastgesteld of zij agressiviteit vertoonden. Bij 12,5% was dit het geval. Er bleek geen verband met agressie op straat en tijdens de telefoongesprekken.

Vraagt men naar agressie op de weg, dan zegt men veel minder agressief te zijn dan is geobserveerd op straat. Van de 112 geïnterviewde personen was 51% agressief op straat. Zelf vond maar 21% zich agressief. Hiermee werd de vierde hypothese bevestigd.

Wat het welbevinden betreft constateert Hauber dat agressie op straat samenhangt met vroeger thuis geslagen zijn, de baas in huis zijn, het afreageren van agressie tegen huisgenoten, geringe opleiding, en het feit dat er in de actuele situatie thuis geslagen wordt. Hauber concludeert dat agressief gedrag een methode van conflictoplossing is die men in het ouderlijk huis heeft aangeleerd, en die men nu thuis hanteert, en ook in het verkeer.

#### *Opmerkingen*

- Deze studie is opmerkelijk omdat agressief gedrag werd geobserveerd in een gestructureerde verkeerssituatie.
- Bovendien wordt hier een indicatie gegeven van de omvang van het probleem. In 25% van de oversteken werd de voetganger agressief bejegend. Helaas is niet de frequentie bekend van het aantal conflicten die hieruit voortkwam. Ze waren er wel. Vóórdat echter op basis van deze studie conclusies getrokken worden over omvang van de agressie in het echte verkeer, moet benadrukt worden dat het weliswaar om observaties in verkeerssituaties gaat, maar dat deze situaties geconstrueerd zijn. Het gaat om uitgelokt gedrag.

- Het onderzoek suggereert ook dat er culturele verschillen kunnen zijn in het reageren op belemmeringen. Verschillen in, geleerd, inlevingsvermogen kunnen leiden tot verschillen in attributies.
- Opvallend is dat hier geen sprake is van (formele) normovertreding. De voetganger deed wat geoorloofd was. Informeel ligt dat natuurlijk anders.

### 2.2.3.3. Roszbach

De studie van Roszbach (1991) tracht antwoord te geven op, althans verkent het terrein van, vragen betrekking hebbend op agressie in het verkeer, met name: welke soorten agressief verkeersgedrag te onderscheiden zijn, wat de omvang is, wat de consequenties zijn voor de verkeersonveiligheid en hoe te komen is tot een effectieve aanpak. De gedachtengang is als volgt:

- Agressie met de intentie om schade toe te brengen, waarbij het voertuig als wapen gebruikt wordt, komt zelden voor. Het kan zijn dat agressie als aanleiding voor onbedoelde schade relevanter is.
- Een onderscheid is nodig in agressief verkeersgedrag, gedrag dat vertoond wordt bij de normale taakuitvoering, en agressief gedrag in het verkeer. Dit laatste kan agressief gedrag in verkeerssituaties zijn, of naar aanleiding van verkeerssituaties, maar zelf geen verkeersgedrag.
- De auteur beperkt agressief gedrag tot situaties waarin van communicatie tussen verkeersdeelnemers sprake is. Er moet dus in de verkeerssituatie een aanleiding zijn. Aanleidingen buiten de verkeerssituatie (verschillen tussen individuen bijvoorbeeld, of verschillen tussen de persoonlijke omstandigheden waarin zij verkeren) kunnen de bereidheid tot agressie verhogen.
- Gedrag van andere verkeersdeelnemers kan als agressief en dus bedreigend ervaren worden en dan weer aanleiding tot agressie zijn.
- Het begrip agressie wordt nader beperkt tot gedrag dat een schadelijk effect heeft, en dat de intentie van dit effect heeft.
- Schadelijk effect impliceert dat belangen worden aangetast. Dat is dus een gevolg van agressie. Maar agressie ontstaat ook na aantasting van belangen. Dit is een centraal thema bij de conceptualisering van het emotioneel ontstaansproces van agressie. Hierbij wordt verwezen naar Frijda (1986). Evaluatie van een situatie als schadelijk voor een belang leidt tot verhoogde actiebereidheid.

Kenmerkend is de 'stuurvoorrang' die emoties eisen. Frijda benadrukt dat actietendensen, die voortkomen uit gevoelens van lust en onlust, en die gericht zijn op het veranderen of handhaven van de situatie, een impuls-achtig karakter hebben. Ze roepen om aandacht en onmiddellijke uitvoering. Andere handelingen en plannen worden onderbroken en er wordt beslag gelegd op alle informatieverwerkingsfaciliteiten. Het is aanmerkelijk dat deze stuurvoorrang in het geval van boosheid in het verkeer veiligheidsconsequenties kan hebben. De rijtaak vraagt aanzienlijke aandacht en voortzetting van geplande en automatische gedragingen.

Terzijde wordt opgemerkt dat agressie niet met emotie gepaard hoeft te gaan.

In het verkeer spelen vooral twee dominante belangen een rol: tijdig een bestemming bereiken, en voorkomen van lijfelijke schade.

- De regeling en waarborging, en daarmee de beoordeling van genoemde belangen, wordt geregeld door een normenstelsel. Het belang is relatief ten opzichte van de norm. Persoonlijk conflict is te vertalen als een normconflict. Uit het normconflict wordt het belangenconflict afgeleid en

daaruit volgt agressie. Normafwijkingen kunnen het gevolg zijn van de bereidheid normafwijkend gedrag te vertonen. Hier wordt geduoid op een mogelijke samenhang tussen verschillende vormen van normoverschrijdend gedrag, gebaseerd op individuele verschillen.

- Het formele normenstelsel kan echter slechts een beperkt deel van het onderling verkeersgedrag regelen. Wat niet formeel geregeld kan worden, wordt informeel geregeld. Deze regels worden met schade en schande geleerd. Er blijven echter conflicten wegens interpretatieverschillen en afwijkingen.
- Om de toename van agressie in het verkeer te kunnen beoordelen, moet rekening gehouden worden met de ontwikkeling van gewelddelicten in andere dan verkeerssituaties.
- De mogelijkheid wordt geopperd dat het geleidelijke proces van massamotorisering ook een proces van socialisering met zich meebrengt: een toenemende conformering aan normen. Dan zou agressief gedrag een afnemend verschijnsel kunnen zijn.
- Geconstateerd wordt dat onderzoeksgegevens op het terrein van socialiseringsprocessen in het verkeer schaars zijn.
- Eén mechanisme zou kunnen zijn dat agressie corrigerend werkt. Verwezen wordt naar het agressieve gedrag dat vertoond werd tijdens de oliecrisis, agressie om te voorkomen dat anderen harder dan de limiet zouden rijden. Dit wordt een sterk sociaal mechanisme geacht.

Deze beschouwing leidt tot een taxonomie van agressief gedrag in het verkeer en de aanleidingen ertoe:

1. Normoverschrijdende gedragingen zonder emotionele grondslag kunnen al of niet bedoeld zijn. Is het gedrag intentioneel, dan kan het al of niet agressief zijn. Is het niet intentioneel, dan kan het niet agressief genoemd worden.
2. Agressieve reacties op normoverschrijdende gedragingen, met emotionele basis, afhankelijk van waargenomen bedreiging en geattribueerde agressie. Alle normoverschrijdende gedragingen kunnen als agressief worden waargenomen.
3. Agressieve gedragingen kunnen productief en contra-productief zijn (als correctiemechanisme).
4. Verder zijn te onderscheiden: excessieve agressie (uiterste van een normale verdeling; mediageniek) en gratuite agressie (vindt oorsprong buiten verkeerssituatie, maar gelegenheid in verkeerssituatie).

Er worden enkele conclusies getrokken:

- Criminele excessen zijn incidenten die niet zinvol aan een verkeersprobleem zijn te koppelen.
- Als agressief waargenomen gedrag is normoverschrijdend. Daar moet de bestrijding plaatsvinden.
- Agressie kan een socialiserende werking hebben.
- 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.

Voor het normoverschrijdend gedrag heeft de overheid heeft al taken en doelen geformuleerd. Van belang is te komen tot een helder *regelstelsel*, een goede lokale toepassing van regels zodat informele en formele regels elkaar niet in de weg zitten, en een bestrijding van overtredingen, met name die overtredingen die als bedreigend ervaren worden.

Onderzoek wordt nodig geacht naar interactie- en communicatieprocessen in het verkeer, en naar de aard en ontwikkeling van door verkeersdeelnemers gehanteerde normstelsels.

#### 2.2.3.4. Rothengatter

Rothengatter (1991) begint met de constatering dat het verkeer voldoende aanleiding biedt voor agressief gedrag. Vervolgens definieert hij agressief gedrag aan de hand van conflicten: agressief gedrag is het gedrag dat een conflict veroorzaakt, of nog ruimer gedefinieerd: gedrag in een (potentieel) conflict dat niet leidt tot de oplossing van het conflict.

Vervolgens laat hij langs enkele situaties de revue passeren waarbij weggebruikers interacteren en er dus mogelijkheden zijn voor conflicten. Hij verwijst naar observaties op ongeregelde kruisingen. Automobilisten geven in 56% van de gevallen voorrang aan andere automobilisten terwijl dat niet hoeft. Aan fietsers geeft 50% voorrang, of ze nu van links of rechts komen. Als fietsers te korte hiaten accepteren, en zo een conflict veroorzaken, ligt dat aan foute inschattingen, niet aan agressiviteit. Observaties van voetgangers op geregelde oversteken laten zien dat, als deze bij groen oversteken, in 1,7% van de gevallen een conflict ontstaat. Als ze bij rood oversteken in 4,9% van de gevallen. Beide conflictpartners vertonen ontwijkgedrag.

De conclusie is dat de meerderheid van de interacties zonder conflicten wordt opgelost, en dat er informele regels worden gebruikt die afwijken van de formele regels.

Agressief gedrag, gedefinieerd als het nalaten van conflict-oplossend gedrag, wordt niet geobserveerd. Agressief gedrag als conflict-veroorzakend gedrag wordt vooral bij fietsers en voetgangers geobserveerd. Maar bij fietsers is dan weer vaak sprake van foute inschattingen.

Er kan echter wel degelijk sprake zijn van agressieve gevoelens, maar het uiten van agressie wordt beperkt door onvoorspelbaarheid of onbeheersbaarheid van de gevolgen. Agressieve expressies, verbaal en non-verbaal, zijn een aantal keer geobserveerd.

Rothengatter verwijst naar meningen van automobilisten ten aanzien van de ernst van overtredingen. Dit zou informatie geven over de gevoelens van weggebruikers. Hij constateert dat mogelijk agressie-inducerende overtredingen minder ernstig worden ingeschat dan overtredingen die een vermeend groot risico met zich meebrengen zonder agressie-opwekkende interacties zoals het rijden onder invloed, zonder rijbewijs of met slechte remmen.

De conclusie is dat agressieve uitingen veel zullen voorkomen, maar agressieve gedragingen niet: de gevaren zijn te groot. Agressie zal zich daar voordoen waar zich een frustrerende of risicovolle situatie voordoet, het ontstaan van het conflict aan de ander wordt toegeschreven en een uiting van agressie geen gevaar oplevert. Als een conflict tot een ongeval leidt zal de emotionele reactie eerder angst of ontreding zijn. Dreiging door anderen interpreteert men als agressief en bepalen gevoelens van onveiligheid, gevoelens die agressief gedrag onderdrukken.

#### *Conclusie*

Agressie wordt gedefinieerd als een observeerbare gebeurtenis: conflict-veroorzakend of conflict-niet-uit-de-weggaand gedrag. De verhandeling benadrukt dat mensen over het algemeen erg altruïstisch zijn, hun rechten niet claimen. En als regels overtreden worden, tracht men een slechte afloop

te ontlopen, ook als de ander de dader is. Boze uitingen zijn er wel, maar deze monden weinig uit in agressieve gedragingen: men is te beducht voor schade aan lijf, leden en spullen.

#### 2.2.3.5. Slotegraaf 1

Slotegraaf (1993b) geeft een kort overzicht van de beperkte verkeers-agressie-literatuur.

Vervolgens wordt in beeld gebracht wat een grote groep weggebruikers onder agressief gedrag verstaat. De groep bestaat uit een niet-representatieve groep van 825 lezers van enkele ANWB-bladen die positief gereageerd hebben op een oproep mee te werken aan een enquête over agressie in het verkeer.

Er is een lijst ontwikkeld van 45 verkeersgedragingen die als min of meer onvriendelijk c.q. agressief beschouwd kunnen worden: 22 gedragingen van automobilisten, zeven van fietsers, zeven van motorrijders, drie van bromfietsers, twee van voetgangers, drie algemeen en één van vrachtwagenbestuurders. Deze lijst werd gescoord op 'niet onvriendelijk: 0' tot 'agressief: 5'. Het meest agressief (> 4) worden genoemd:

- auto die auto, motor, fietser snijdt bij inhalen;
- auto die op vluchtstrook rijdt;
- auto die door rood rijdt;
- motor die fietser snijdt bij inhalen;
- auto die op korte afstand volgt;
- motor die auto snijdt bij inhalen;
- bromfiets op voetpad;
- motor die laat voor voetganger remt;
- auto die laat voor voetganger remt;
- auto die voetganger geen voorrang verleent;
- op het voorhoofd wijzen;
- bromfiets met geluidsoverlast;
- auto die rechts inhaalt;
- auto die lichtsignalen geeft;
- schelden;
- motor met geluidsoverlast.

De vraag naar waarvan men het laatst doelwit was levert een lijst op met bovenaan snijden, gevolgd door kort volgen, schelden/wijzen toeteren, lichtsignalen, geen voorrang, rechts inhalen, hard rijden, afremmen na inhalen, gevaarlijk invoegen en niet laten invoegen.

De vraag naar zelf in praktijk gebracht gedrag levert de volgende lijst op: de waarheid zeggen/schelden/wijzen/toeteren, lichtsignalen geven, hard rijden, kort volgen, rechts inhalen, snijden, door rood rijden, geen voorrang verlenen, links blijven rijden, niet laten invoegen, langzaam rijden.

Vervolgens werd gevraagd naar de aanleiding van andermans gedrag, en het eigen gedrag. Slechts 19,5% weet een reden te melden voor het agressieve gedrag van anderen. Daarentegen weet 62,9% wel een reden voor het eigen agressieve gedrag te melden: links blijven rijden, snijden, langzaam rijden, kort volgen, geen voorrang verlenen, haast, niet uitkijken, onaangepast rijgedrag, hard rijden en treuzelen.



Luidt de vraag waarover men zich het meest opwindt, dan ontstaat de volgende lijst: kort volgen, hard rijden, snijden, door rood rijden, geen richting aangeven en onaangepast rijgedrag.

Opvallend is dat links blijven rijden, langzaam rijden en te hard rijden niet voorkomen bij de top tien van wat men agressief of onvriendelijk vindt. Wel zijn dat gedragingen van anderen waarvan men meldt dat men er zelf agressief op reageert. Opvallend is ook dat hard rijden en geen richting aangeven niet bij de top-tien behoren, maar wel zaken zijn waarover men zich erg opwindt.

Gedragingen die tot de top-tien van onvriendelijk of agressief gedrag behoren, die aanleiding zijn voor eigen agressief gedrag, en waarover men zich het meest opwindt, zijn: snijden en kort volgen.

Ook is gevraagd of men zelf wel eens slachtoffer is geweest van een agressief voorval. De antwoorden zijn als volgt verdeeld:

zelden:	16,6%
soms	40,2%
regelmatig	26,4%
vaak	5,3%
zeer vaak	4%

Verder is gevraagd naar het laatste voorval. Dan blijkt dat de agressor in 88% van de gevallen een man was, bijna altijd een automobilist. Zelf was men in 80% van de gevallen automobilist, in 10,6% fietser, en in 4,1% voetganger.

#### *Omvang*

De vraag is of de studie van Slotegraaf betrekking heeft op een representatieve steekproef en aldus een valide schatting kan leveren van de omvang van het probleem.

De volgende berekeningen zijn erop gericht, op basis van zijn gegevens, de omvang van het probleem te schatten. Er zal blijken dat deze schatting dermate hoog uitpakt dat geconcludeerd moet worden dat de steekproef niet representatief is. Het gaat hier dus om een 'bewijs uit het ongerijmde'.

Van de ondervraagde personen meldde 68,1% een voorval uit de twee maanden waarin men ondervraagd werd. Dit zegt iets over de ervaren omvang van het probleem. Alleen is niet geheel duidelijk wat de omvang is van de groep waaruit deze 68,1% is genomen. Dat lijkt in de buurt van 80% te liggen. Dat betekent dat 54% ( $68,1\% * 80\%$ ) een voorval meldt dat niet veel langer dan een maand geleden plaatsgevonden zal hebben.

De gevolgen blijven beperkt tot emoties, en soms tot blikschade (2,2%), of verwondingen (1,3%).

We trachten nu op basis hiervan enkele schattingen te maken. Daarbij gaan we ervan uit dat de verwondingen alle verwondingen betreffen, dus ook schrammen. En ook: dat de gemelde blikschade een verwonding niet uitsluit. Het gaat dan dus niet alleen om uitsluitend blikschade (UMS).

Aangezien 54% een voorval meldt uit afgelopen twee maanden, dus gemiddeld van één maand geleden, kan gesteld worden dat de helft van alle verkeersdeelnemers elke maand een agressief voorval meldt met in 2,2% van de gevallen ervaren blikschade, en 1,3% van de gevallen ervaren verwondingen. Laten we aannemen dat de blikschade het eigen voertuig betreft waarin of waarop men zelf zat, en dat de verwonding betrekking heeft op de

ondervraagde zelf of eventueel mede in- of opzittenden, maar in beide gevallen slechts één persoon. Bij een agressie-voorval ondergaan gemiddeld 1,5 personen deze agressie. Dit betekent dat elk voorval door gemiddeld 1,5 personen gemeld kan worden, en bij schatting de omval door 1,5 gedeeld moet worden.

Stel verder dat de respondenten een afspiegeling vormen van alle vijftien miljoen weggebruikers, dan kan het aantal agressie-ongevallen met blikschade bij het slachtoffer geschat worden op:  $2,2\% * 12$  (maanden) / 1,5 (personen die hetzelfde voorval kunnen melden) \* 15.000.000 (weggebruikers). Totaal bijna 2,64 miljoen voorvallen met blikschade bij slachtoffers van geweld.

Voor gewonden komen we op basis van de gegevens van Slotegraaf dus tot de volgende schatting:  $1,3\% * 12$  (maanden) / 1,5 (personen die hetzelfde voorval kunnen melden) / 1,5 (personen die het ondergaan) \* 15.000.000 (weggebruikers). Totaal dus 1.560.000 gewonden.

De schattingen van ongevallen met schade, inclusief gewonden, en ongevallen met gewonden bedragen respectievelijk 2 miljoen en 0,5 miljoen per jaar (persoonlijke mededeling L. van Kampen, SWOV, op basis van 'Ongevallen in Nederland', en 'Ophoogkader Verkeersongevallen'). De schattingen worden in *Tabel 2* samengevat.

	Ervaren agressie	Schatting alle ongevallen
Schadegevallen	2,64 miljoen	2 miljoen
Gewonden	1,04 miljoen	0,5 miljoen

Tabel 2. *Geschatte agressie-ongevallen en alle ongevallen*

Opvallend is dat de orde van grootte van de ervaren-agressie-ongevallen en van alle ongevallen dicht bij elkaar komen. Maar het aantal ervaren-agressie-ongevallen is zelfs groter dan alle ongevallen. Het is niet te verwachten dat bij een ervaren ongeval altijd agressie van de tegenpartij aan de orde is.

Bovendien zal agressiviteit vooral samenhangen met actieve ongevallen, ongevallen waarbij de agressor 'schuldig' is (zie West & Hall, 1997). Dat zal ongeveer de helft van de ongevallen zijn.

Voor het op basis van Slotemaker's studie geschatte hoge aantal ervaren-agressie-ongevallen met verwondingen en blikschade moet dus een verklaring gevonden worden. Drie mogelijkheden zijn:

- De schattingen berusten op drijfzand en de steekproef is te klein om landelijke uitspraken te doen.
- Als men in een ongeval met schade of verwonding terecht komt zal men de tegenpartij gemakkelijk agressie toeschrijven.
- Mensen die op het enquêteverzoek zijn ingegaan hebben onlangs een nare ervaring gehad. Dit is een goed motief om aan een enquête mee te doen. Dit lijkt aannemelijk: van de 2,7 miljoen lezers hebben slecht 1.064 mensen een vragenlijst aangevraagd (over agressie). Een sterke motivatie is waarschijnlijk noodzakelijk geweest. De steekproef was allerminst representatief.

### *Conclusies*

- Wat men agressief vindt, verschilt enigszins van datgene waarover men zich opwindt. De top-vier van wat als agressief wordt ervaren is: snijden, over de vluchtstrook rijden, door rood rijden en kort volgen. De top-vier van dingen waarover men zich opwindt luidt: kort volgen, hard rijden, snijden, door rood rijden.  
Welke normovertredingen het gevaarlijkst zijn voor de verkeersveiligheid (wegens gevaar van de handeling, en frequentie van voorkomen) is niet duidelijk. De gevaarlijkste reactie is waarschijnlijk die reactie die de meeste opwinding meebrengt. Het gaat dus om het ervaren ongenoegen (Berkowitz, 1989).
- Waarover men zich opwindt verschilt weer enigszins van aanleidingen voor eigen agressief gedrag. Windt men zich op over kort volgen, hard rijden, snijden en door rood rijden, bij aanleidingen voor eigen agressief gedrag gaat het om de volgende top-vijf: links blijven rijden, snijden, langzaam rijden, kort volgen en geen voorrang verlenen. Deze laatste vijf impliceren allemaal, behalve kort volgen, een directe belemmering: men moet inhouden.
- Waarschijnlijk is het zinvol een onderscheid te maken tussen gedragingen die boosheid opwekken omdat het normovertredingen zijn, en gedragingen die boosheid opwekken omdat men gehinderd wordt. Deze laatste hinderlijke gedragingen komen waarschijnlijk het meest in aanmerking om reactief agressief gedrag op te wekken.
- Waarschijnlijk is het ook zinvol een onderscheid te maken tussen gedragingen waar men wat tegen kan doen door een agressieve reactie, en gedragingen die men daarmee niet kan beïnvloeden. Een agressieve reactie op de eerste is zinvoller dan op de tweede.
- Waarschijnlijk is het zinvol onderscheid te maken naar soort weggebruikers die het gedrag vertoont (automobilist, fietser, voetganger), misschien gerelateerd aan de 'agressiviteit' van het voertuig, en dus de schadelijke consequenties van een botsing. Het laatste voorval betrof slechts in 3% van de gevallen een voetganger of fietser.
- De studie geeft indicaties van de omvang van het probleem die niet betrouwbaar zijn. Waarschijnlijk valt niet veel meer te concluderen dan dat ervaringen met vermeende agressiviteit weggebruikers erg dwars zitten. Een consequentie hiervan is dat bij eventueel dagboekonderzoek agressieve ervaringen boven tafel zullen komen.

#### 2.2.3.6. Slotegraaf 2

Deze studie in opdracht van ROV Overijssel was bedoeld om de mening vast te stellen van het algemeen publiek ten aanzien van veel voorkomende vormen van agressief verkeersgedrag. Zo wilde men komen tot aanbevelingen voor voorlichting en handhaving, en tot concrete richtlijnen voor de politie.

Proefpersonen (584 burgers, aangesproken tijdens een family-beurs en 87 politiemensen) kregen dertien gefilmde voorvallen te zien die men op agressiviteit moest beoordelen, en moest rangordenen. Ook werd de vraag gesteld of men vond dat er iets aan agressief of ongewenst verkeersgedrag moest gedaan worden. Ten slotte werden vragen gesteld over sekse, leeftijd, opleiding, bezit rijbewijs, auto, over bekeuringen, en over de wijze van verkeersdeelname.

De gefilmde voorvallen betroffen snelheid, in een bocht inhalen, links blijven rijden, fietser door rood, ritsen, auto door rood, snel verwisselen van rijstrook, te snel en te veel inhalen op 80 km/uur-weg, rechts inhalen met

zeer hoge snelheid, rechts inhalen, slingerend met drie naast elkaar fietsen, voetganger die tegen auto trapt op zebra. Enkele eerder als agressief ervaren voorvallen komen niet voor, zoals kort volgen, snijden en over de vluchtstrook rijden. Ook niet enkele voorvallen waar men zelf agressief op reageert zoals langzaam rijden en geen voorrang geven. De clips moesten beoordeeld worden op mate van agressiviteit (1-5). Verder werd een lijst met tien gedragingen voorgelegd die gerangordend moesten worden op agressiviteit. Snijden en kort volgen waren hier wel bij.

Bij de clips blijken vier situaties van onverantwoord inhalen het hoogst te scoren. Gedrag van fietsers en voetgangers vindt men minder agressief, en hard rijden scoort ook niet erg hoog. Bij de beschreven gedragingen scoorde snijden het hoogst, daarna geen voorrang geven, door rood rijden en rechts inhalen. 94% van de ondervraagden vindt het belangrijk of zelfs heel belangrijk dat er iets aan agressie op de weg gedaan wordt. Mensen die zelf bekeuringen gekregen hebben onlangs, achtten te hard rijden minder agressief. De meeste bekeuringen betroffen ook te hard rijden. De politie beoordeelt een aantal clips en beschrijvingen anders. Te hard rijden vinden ze minder agressief dan het gewone publiek. Ze beoordelen alle situaties samen gemiddeld iets minder agressief. Bij de beschrijvingen komt te weinig afstand houden er bij hen als agressiever uit.

Bij preventie, waarvoor een groot draagvlak wordt vastgesteld, is het zaak aan verschillende opvattingen over normen aandacht te besteden. Er wordt gepleit voor cursussen defensief rijden.

#### 2.2.3.7. ANWB

Het project van de ANWB (1995), zoals beschreven in § 2.2.2.1, is op twee manieren geëvalueerd: het bereik van de voorlichting is vastgesteld, en de intentieverandering bij cursisten is onderzocht.

Door middel van voorlichting is contact gelegd met achttien miljoen personen (ANWB-media, vrije publiciteit, televisie en radio). Dat wil zeggen dat achttien miljoen keer berichten in diverse media onder ogen zijn gebracht van lezers, kijkers en luisteraars. Men gaat ervan uit dat in 10% hiervan de geadresseerden echt bereikt zijn. Dat wil dus zeggen 1,8 maal. Dit is tweemaal meer dan verwacht. Dit wordt geweten aan de enorme publieke belangstelling voor het onderwerp.

Wat de evaluatie van de educatie betreft: in totaal waren er 6.000 deelnemers aan de één uur durende cursus. Op zestig bijeenkomsten werden 1.200 personen ondervraagd. Ruim de helft heeft een vragenlijst ingevuld vóór de bijeenkomsten; de helft na afloop ervan.

Vooraf is gevraagd naar de verslechterde mentaliteit. Van de ondervraagden vindt 65% dat deze afgelopen vijf jaar verslechterd is. Een vraag naar het percentage ongevallen veroorzaakt door menselijke fouten (vaardigheden, kennis, mentaliteit) levert het volgende op: 90% denkt dat 60% of meer hierdoor wordt veroorzaakt. Ook is gevraagd of men vindt dat het eigen rijgedrag bijdraagt aan verbetering van de verkeersmentaliteit (mening van 31% der ondervraagden), dan wel aan een verslechtering daarvan (mening van 9%) of dat het geen consequentie heeft (mening van 34%).

Er is gevraagd of men enig begrip kan opbrengen voor een aantal gedragingen van anderen. Dat kan 33% voor te hard rijden, 28% voor lichtsignalen als men wil inhalen, 20% voor claxonneren, 17% voor te langzaam

rijden en geen richting aangeven. 12% kan dat voor kort volgen en 9% voor snijden.

Negen procent van de ondervraagden zegt nooit te reageren op agressief gedrag van anderen, 61% soms, 11% altijd.

Na afloop van de bijeenkomst is gevraagd of men een 'persoonlijk actiepunt' heeft gevormd (i.e. iets wat men in het eigen verkeersgedrag wil gaan veranderen). Eenendertig procent beaamt dit en noemt dan zaken als niet meer reageren op agressief gedrag, maar ook: zich meer aan verkeersregels houden. Na afloop is ook gevraagd naar welke gedragingen men voor zichzelf nog verantwoord vindt (vooraf werd dat over andere weggebruikers gevraagd). De cijfers zijn lager, met name het geven van lichtsignalen (van 28% naar 20%) en claxonneren (van 20 naar 15%), te langzaam rijden (van 17% naar 10%).

Ruim driekwart was positief over de cursus: men realiseerde zich vooral dat het persoonlijk nuttig was, en men vond het boeiend.

#### 2.2.3.8. *Junger*

De studie van Junger et al. (1995) onderzoekt de relatie tussen criminaliteit en verkeersongevallen, en stelt de vraag of bekende antecedenten van criminaliteit ook tot meer ongevallen leiden.

Een 'random' steekproef van ruim 2.900 jongeren van 12 tot 24 jaar werd ondervraagd over delinquent en afwijkend gedrag. Steeds werd gevraagd of men bepaald gedrag ooit had begaan. Bij een bevestigend antwoord werd gevraagd naar de frequentie daarvan gedurende het afgelopen jaar.

Dit leverde tien schalen op: een 'ooit'-delinquentschaal, een 'afgelopen jaar'- delinquentschaal, alsmede voor vier soorten gedrag een 'ooit'- en 'afgelopen jaar'-schaal. Deze gedragingen betroffen: (1) eigendoms-misdaden, (2) geweld, (3) vandalisme tegen personen en (4) alcohol&drugs-daden.

Verkeersongevallen werden vastgesteld met betrekking tot 'ooit' en 'afgelopen jaar'. Nadrukkelijk ging het niet om ongevallen waarbij men als passagier was betrokken. Verder werd vastgesteld of men als voetganger, fietser, bromfietser, motorrijder of automobilist een ongeval had gekregen. Van de jongeren had 87,1% afgelopen jaar geen ongeval gekregen; 12,5% had afgelopen jaar één ongeval gekregen en 0,5% twee. Achtenvijftig procent had nooit een ongeval gekregen, 33% had ooit één ongeval gekregen, 7,3% twee ongevallen, 1,1% drie en 0,1% vier.

Verder werd een grote serie achtergrondvariabelen vastgesteld op de terreinen 'band met ouders en vrienden', 'school en toekomstoriëntatie', 'relatie en werk', 'waarden ten opzichte van crimineel gedrag' en 'vrijtijdsbesteding'.

Mensen met een groter aantal delinquente gedragingen, ooit of afgelopen jaar, hebben blijkens het onderzoek een grotere kans op een verkeersongeval. Dit geldt evenwel niet voor de relatie 'alcohol&drugs-delinquentie afgelopen jaar', en slechts in geringe mate voor 'vandalisme afgelopen jaar'. Het geldt ook niet voor 'voetgangers- en auto-ongevallen afgelopen jaar'. Houdt men rekening met leeftijd en sekse, dan ontstaat er een gecompliceerd beeld dat echter als volgt verklaard wordt.

De relatie tussen misdaad en ongevallen wordt sterker in demografische groepen die weinig gelegenheid hebben voor misdaad en ongevallen (expositie), met name meisjes en jonge adolescenten. Als er meer gelegenheid en expositie is, verzwakt de relatie (jongens en oudere adolescenten).

Bij minder gelegenheid en expositie is er meer invloed te verwachten van persoonlijke kenmerken.

De achtergrondvariabelen samen voorspellen delinquent gedrag beter dan ongevallen (multiple correlaties van respectievelijk .51 en .31), maar er is een vergelijkbaar patroon zichtbaar. Er wordt op gewezen dat de zeldzaamheid van ongevallen een hogere multiple-correlatie dan ongeveer .30 niet mogelijk maakt.

De auteurs suggereren dat ongevallen in zekere mate eenzelfde etiologie hebben als crimineel gedrag. Sociale controle en zelfbeheersing zijn preventieve factoren voor beide verschijnselen. Het kan echter ook zijn dat karaktereigenschappen zoals sensation seeking de resultaten verklaart.

#### *Conclusie*

Concluderend kan gesteld worden dat deze studie een verband laat zien tussen delinquentie en ongevallen, en invloed van een serie variabelen op beide. Er zitten echter nog veel addertjes onder het gras. Met name zou het van groot belang zijn als er een echte expositiemaat aanwezig was. Er blijkt bijvoorbeeld dat het hebben van een relatie en werk het sterkste verband hebben met ongevallen. Het kan zijn dat beide relevant zijn voor expositie. Een relatie betekent uitgaan, werk betekent geld, en de mogelijkheid van allerlei vormen van verplaatsing. Werk, zo wordt gezegd, betekent ook meer gelegenheid voor delinquente gedragingen.

De studie bevat in ieder geval aanwijzingen dat agressie en ongevallen iets met elkaar te maken hebben.

### 2.3. Samenvattende discussie

In deze paragraaf zal nogmaals stilgestaan worden bij de definitie van agressie, bij de voorgestelde oorzaken en gesuggereerde omvang, en bij voorgestelde en uitgevoerde preventieve acties. Er zullen thema's genoemd worden die om verdere uitwerking vragen. Hiermee wordt in het volgende hoofdstuk een begin gemaakt.

Maar eerst zal een kader geschetst worden, uitgaande van onderlinge gedragingen in het verkeer, waarbinnen de plaats van agressie bepaald zal moeten worden.

#### 2.3.1. Soorten gedrag

Agressie in het verkeer speelt zich af in een situatie waarin mensen met elkaar omgaan. Het gaat om gedragingen met bedoelingen, die door andere mensen weer op een bepaalde manier worden ervaren, en die bij hen weer reacties oproepen. Het gaat erom welk gedrag men kan vertonen ten opzichte van anderen, welke achterliggende bedoelingen men heeft, en hoe anderen daarop reageren.

1. Gedrag in het verkeer dat in verband staat met andere weggebruikers is gericht op het beheersen van ontmoetingen. Men kan op verschillende manieren met regels omgaan.

a) Men kan regels volgen:

- Men houdt zich aan de regels zodat zo min mogelijk conflicten kunnen ontstaan.
- Men tracht conflicten op te lossen, met regels, zodat de ander dat niet hoeft te doen. Een variant is dat men pas laat ingrijpt, op het laatst voorrang geeft, enzovoort.

- Men houdt zich aan de regels, maar laat het regelen van conflicten aan de ander over. Men is onverschillig over de het feit dat men het de ander moeilijk maakt. Bijvoorbeeld: voorrang nemen zonder erop te letten dat een ander het in de gaten heeft.
- b) Men houdt niet vast aan regels, of handelt tegen regels.
  - Men laat het oplossen van het conflict aan de ander over, hoewel men het volgens regels zelf zou moeten doen.
  - Men lost een conflict op door zich niet aan een regel te houden, bijvoorbeeld geen voorrang nemen.
  - Men overtreedt regels en haalt daarbij zelf voordeel zonder anderen direct te hinderen. Bijvoorbeeld over de vluchtstrook rijden.

Van belang is hierbij om formele en informele regels van elkaar te onderscheiden.

De volgende stap is om van de diverse gedragingen, manieren waarop mensen met regels omgaan, de bedoelingen vast te stellen. Dan kan vastgesteld worden of de gedragingen agressief zijn of niet, afhankelijk van de definitie van agressie die men hanteert.

De daaropvolgende stap is te onderzoeken waarom mensen tot de diverse gedragingen, met name tot agressieve gedragingen, komen. Wat in de situatie (verkeer en omstandigheden), wat in de regels en wat in de persoon zelf (aanleg, stemmingen, onoplettendheid, kennis, vaardigheden).

Ten slotte is de vraag aan de orde naar de relevantie voor de verkeersveiligheid, en naar preventieve mogelijkheden.

2. Vervolgens hebben we te maken met de verkeerspartner, met hoe deze het gedrag, het omgaan met regels, een eventueel conflict, of conflict vermijdende ingreep ervaart, en daarmee weer omgaat.

Is er een conflict, dan zal de eerste reactie oplettendheid, schrik, of verwarring zijn. Daarna volgt de interpretatie of er van opzet sprake is of niet en zal, bij geattribueerde opzet, geïrriteerdheid of boosheid ontstaan. Dit kan leiden tot expressieve reacties en tot agressieve reacties. Men kan ook besluiten dit achterwege te laten. Een normovertreding zonder conflict kan ook irriteren of boos maken.

Hier moet dus worden vastgesteld wat mensen irriteert, en in welke mate. Maar vervolgens is van belang te onderzoeken welke persoonskenmerken mensen eerder tot boosheid of juist beheersing van boosheid brengt. Ook hier weer is de vraag aan de orde van de relevantie voor de verkeersveiligheid, en naar preventieve mogelijkheden.

### 2.3.2. Definitie agressie

Definities van agressief gedrag in het verkeer komen in de publiciteit, in de preventieve acties en in de wetenschappelijke literatuur in- of expliciet aan de orde.

#### *Wetenschappelijke opvatting*

Welke kanttekeningen kunnen we plaatsen bij de onderscheidingen die door Roszbach worden gesuggereerd? Hij onderscheidt in eerste instantie twee vormen van agressie:

1. Normoverschrijdende gedragingen kunnen al of niet bedoeld zijn. Zijn ze bedoeld, dan kunnen ze al of niet agressief zijn. Zijn de gedragingen niet-bedoeld, dan kunnen ze niet agressief genoemd worden. Het betreft hier gedragingen die geen emotionele grondslag hebben.
2. Agressieve reacties op normoverschrijdende gedragingen, met emotionele basis, afhankelijk van waargenomen bedreiging van belangen en waargenomen opzet. Alle normoverschrijdende gedragingen kunnen als agressief worden waargenomen.

In deze indeling is slechts sprake van agressie als er sprake is van een normovertreding die bedoeld schadelijk is voor anderen. Rothengatter ging in eerste instantie niet zover. Hij achtte slechts nodig dat gedrag een conflict veroorzaakt of niet leidt tot de oplossing van het conflict. Hierbij worden ook onbedoelde vergissingen en fouten die tot een conflict leiden agressief genoemd. Ook hoeft opzettelijke schade niet aanwezig te zijn. Hij includeerde dus, anders dan Roszbach, normoverschrijdende gedragingen die niet bedoeld zijn, en ook niet opzettelijke normoverschrijdende gedragingen die geen schadelijke bedoelingen hebben. Later (zie *Bijlage 8*) is hij hierop teruggekomen.

Hauber beperkt zijn experimenteel onderzoek tot reactieve agressie: een door boosheid gedragen gedrag als reactie op een ervaren frustratie. Agressie is hier een 'thuisgeleerde' manier van conflictoplossing.

Kortom: men is het eens over één vorm van agressief gedrag: reactieve agressie. Deze vorm komen we ook tegen met de namen: affectieve, emotionele, of vijandige agressie. De andere vorm wordt instrumentele agressie genoemd. Ook hier is, in de theorie, sprake van intentionele schade, maar dit is een 'instrument' voor het bereiken van een ander doel.

Instrumenteel-agressieve gedragingen in het verkeer bevatten altijd een element van normovertreding. Het kan zowel gaan om formele als informele normen.

Verschil van mening bestaat over de noodzaak van bedoeling, zowel van de normovertreding als van mogelijke schade aan anderen.

Ook zijn normoverschrijding en conflict niet identiek, zelfs bij gelijke intentie. Aan de meeste conflicten ligt een normoverschrijding ten grondslag (formeel, of informeel), maar veel normoverschrijdingen leiden niet tot een conflict, bijvoorbeeld te hard rijden.

Een oplossing zit in het betoog van Roszbach, die normen onderlinge belangen laat regelen. Een conflict wordt ook door strijdige belangen gekenmerkt. Er moet dus alleen een oplossing gevonden voor normovertredingen die weliswaar onderlinge belangen regelen, maar niet direct tot een conflict leiden. De mogelijke oplossing is een geringe aanpassing van de definitie van Rothengatter. Het gaat niet om gedrag dat een conflict veroorzaakt, maar dat mogelijk een conflict kan veroorzaken, of dreigt te veroorzaken, of dat vaak een conflict veroorzaakt.

Roszbach noemt nog een ander aspect van agressie: namelijk de correctieve functie. Dit roept de vraag op of agressie ergens goed voor kan zijn.

Misschien moet 'schade' relatief gezien worden. Men kan schade beogen om ergere schade te voorkomen. Waarschijnlijk is het niet zinvol dan nog van agressie te spreken.

Ook wijst Roszbach nog op agressie in het verkeer door zaken buiten het verkeer veroorzaakt (afreageren?).



### *Lekenopvatting: media en weggebruikers*

Bij de media staat de reactieve agressie voorop: het gaat in media-publicaties altijd om emotionele reacties op frustraties, of reacties op vermeend agressieve gedragingen.

In de lekenopvatting van weggebruikers staat de instrumentele opvatting van agressie voorop. Het gaat altijd om normovertredingen waaraan men zich ergert. Misschien gaat het bij deze lekenopvatting om bedoelde normovertredingen waarbij schade aan anderen bedoeld is of in ieder geval geaccepteerd wordt. Hierbij moet worden opgemerkt dat in onderzoek niet gevraagd is naar bedoelingen van de daders. Het kan dus zijn dat deze lekenopvatting in de buurt komt van de opvatting van de oorspronkelijke opvatting van Rothengatter, waarbij intentie niet aan de orde was. We weten het niet.

Reactieve agressie heeft plaats in het denken over agressie. Bij de als 'agressief' gekwalificeerde gedragingen komen expressieve uitingen voor van boosheid. Bovendien zijn mensen zich bewust van eigen emotionele agressieve gedragingen op normovertredingen van anderen. Het ziet ernaar uit dat het dan niet om willekeurige normovertredingen gaat, maar om normovertredingen waar men direct last van heeft: men moet remmen, of die zeer bedreigend zijn (kort volgen). Het ziet er ook naar uit dat alle normovertredingen boosheid kunnen veroorzaken.

### *Opvattingen tot uiting komend bij preventie*

Roszbachs opvattingen over instrumentele en reactieve agressie komen weer terug als het om preventie gaat. Tracht normovertredingen tegen te gaan: daarmee slaat men twee vliegen in één klap: minder instrumentele agressie en minder daarop reagerende reactieve agressie.

Bij Slotegraaf en de ANWB-acties nemen de normovertredende gedragingen ook een centrale plaats in, maar de nadruk komt meer te liggen op het aspect van attributie: niet de normovertreding is oorzaak van agressie maar hoe men de normovertreding inschat. Dit aspect van emotionele agressie wordt ook door Roszbach beschreven.

### *Conclusie*

We kunnen concluderen dat er van drie soorten agressie sprake is: reactieve agressie, instrumentele agressie, en subjectief ervaren agressie, gedrag dat door anderen als agressief wordt ervaren.

Punten die nadere uitwerking vragen zijn:

- Hanteert men elders in de wereld vergelijkbare opvattingen over agressie in het verkeer?
- Is er een oplossing voor het verschil in opvatting over agressie als normovertreding enerzijds en als gedrag dat tot conflict leidt of dit niet vermijdt anderzijds?
- Is het zinvol 'intentie' in de definitie te houden, intentie van overtreding, en intentie van schade? Is dit ook de lekenopvatting?
- Kan agressie positieve effecten hebben (correcties)?

### 2.3.3. *Oorzaken agressie*

Er worden diverse oorzaken genoemd van agressief verkeersgedrag. Deze kunnen in de persoon liggen of in de verkeerssituatie.

Wat de *persoon* betreft: er kunnen meer blijvende persoonlijkheidskenmerken een rol spelen. *Blijvende persoonskenmerken* zijn attitude

(Asmussen & Griep), geleerde agressiviteit (Hauber), de bereidheid om normafwijkend gedrag te vertonen (Roszbach) en demografische kenmerken (leeftijd en sekse).

*Tijdelijke persoonskenmerken* zijn er in twee soorten: de eerste zijn stemmingen die men in of buiten het verkeer oploopt. Hauber benadrukt het belang van welbevinden. Verder komen we de invloed tegen die verkeerscongestie heeft op stemmingen. De andere soort tijdelijke kenmerken heeft te maken met het ontstaan van emoties: boosheid ontstaat als men denkt in een belang te worden geschaad (binnen zekere tijd een bestemming bereiken, en wel zonder schade aan lijf of goed), en als men deze schade aan een ander toekent die het met opzet toebrengt.

De belangen die in *verkeerssituaties* aan de orde zijn worden door normen geregeld (Roszbach). De verkeerssituatie levert, behalve eerder genoemde irritaties zoals door congestie, ook de mogelijkheid van normovertredingen op die zelf agressief zijn of aanleiding tot agressiviteit kunnen zijn.

De normovertredingen kunnen te maken hebben met een minder helder normenstelsel, met interpretatieverschillen, of met normen die niet aansluiten bij verkeerssituaties.

Een normovertreding kan 'hinder' voor een andere weggebruiker impliceren. Uit de studies naar opvattingen over wat men agressief vindt kan misschien worden afgeleid dat deze ervaren 'hinder' van belang is om boosheid in agressieve expressies en gedragingen te laten uitmonden. Verschillende auteurs wijzen op communicatieprocessen in het verkeer waarbinnen agressie zich afspeelt, en constateren dat we daar weinig van afweten. Hauber wijst op de anonimiteit van verkeersdeelnemers die agressie kan verheviggen.

Punten die nadere uitwerking vragen zijn:

- Kan de moderne emotietheorie het ontstaan en verder afwikkelen van boosheid en agressie nog verhelderen?
- Is er meer bekend over agressiviteit of vijandigheid als persoonlijkheidskenmerk die kan bijdragen aan agressie in het verkeer?
- Is er meer bekend over invloeden op stemmingen van persoonlijkheidskenmerken en omstandigheden binnen en buiten het verkeer, en over de invloed van stemmingen op agressief verkeersgedrag?

#### 2.3.4. *Omvang en relevantie voor verkeersveiligheid*

De relevantie van het probleem wordt bepaald door de omvang en de relatie met verkeersveiligheid. Voor sommigen ook door de mate waarin men er invloed op kan uitoefenen. Als agressie een rol speelt, maar er is toch niets aan te doen, dan is de relevantie minder.

De meeste studies melden iets over de omvang van agressie in het verkeer, op verschillende wijzen.

Men meldt iets over de omvang van verschillende soorten agressie of van aspecten ervan, over mogelijke toename of afname ervan, en éénmaal over de omvang van een tegenpool: altruïstisch gedrag.

Ook komen we enkele opmerkingen tegen over de relatie met verkeersveiligheid.

### *Toename/afname*

De achtergrond van de ANWB-activiteiten kan gevonden worden in de door zijn achterban ervaren verslechterde verkeersmentaliteit. Deze opvatting wordt ook door Slotegraaf bij verkeersdeelnemers gevonden.

In weerwil hiervan speculeert Roszbach over een mogelijke afname. Het geleidelijke proces van massamotorisering kan een proces van socialisering met zich meebrengen, een toenemende conformering aan normen. Eén van de socialiserende mechanismen zou agressie kunnen zijn, opererend als correctie.

### *Omvang agressie*

De omvang van *excessieve* agressie wordt door Roszbach en door de ANWB laag ingeschat. Dit wordt bevestigd door de persanalyse, waarbij één stevig incident per maand wordt geconstateerd, en het aantal dodelijke slachtoffers gerelateerd aan alle verkeersdoden slechts 1,3 promille bedraagt. Roszbach acht dit soort incidenten het uiterste van een verdeling. Dit is mogelijk.

De omvang van *instrumentele* agressie. Als elke normovertreding agressie zou zijn dan is agressief gedrag permanent en overal aan de orde. Beperken we het tot normovertredingen met bedoelde schade aan anderen (Roszbach), dan is de omvang niet duidelijk. Als elk conflict veroorzakend of niet-vermijgend gedrag agressie is (zoals Rothengatter oorspronkelijk stelde), dan is de omvang enorm. Niet-vermijgend gedrag is bij overstekende voetgangers niet geobserveerd, maar conflict-veroorzakend gedrag is aanzienlijk.

We komen indicaties tegen van de omvang van *reactieve* agressie. Hauber constateert een agressieve reactie bij automobilisten in 25% van de gevallen waarbij een voetganger in ieder geval geen formele norm overtreedt, maar waarschijnlijk een informele, door zijn recht te laten gelden op een zebra. We staan echter met lege handen als we dit willen generaliseren naar andere verkeerssituaties waarbij andere normen worden overtreden of conflicten veroorzaakt. Waarschijnlijk zijn hier twee samenhangende aspecten aan de orde die agressie verhogend kunnen werken: onverwachtheid en schrik. Onverwachtheid is misschien ook een factor bij snijden, bij rechts inhalen, geen richting aangeven en geen voorrang verlenen: voorvallen waarbij men zich opwindt of zelf agressief reageert.

Bij reactieve agressie, een emotioneel proces, zijn boze expressies te onderscheiden van agressief gedrag. Hauber constateert beide, maar noemt geen verhouding. Rothengatter speculeert dat agressieve gevoelens waarschijnlijk regelmatig voorkomen, maar hij meldt geen observaties te kennen van agressief gedrag. Hij veronderstelt dat de onbeheersbaarheid en ernst van de gevolgen een rem zijn op agressieve gedragingen. Deze laatste zullen weinig voorkomen.

Bij Slotegraaf (1993b) moest geconcludeerd worden dat de geschatte enorme omvang van het probleem door de selecte steekproef veroorzaakt werd. Ook is het niet duidelijk of het laatste voorval waarvan men slachtoffer was reactieve of instrumentele agressie betrof.

De discussie over toe- of afname van agressie kan misschien nog verrijkt worden door de schuldvraag aan de orde te stellen. Slop (1996) meldt dat tussen 1976 en 1995 het aantal onschuldige slachtoffers niet is afgenomen (ongeveer 22.000). Het aantal schuldige slachtoffers daarentegen is sterk gereduceerd, van 35.000 naar 23.000. Het aandeel schuldigen is afgenomen van 54% naar 45%; het aandeel onschuldigen toegenomen van 34% naar 42%. Gaat men ervan uit dat mensen agressieve daden plegen met de

bedoeling anderen te schaden zonder zelf schade op te lopen, en gaat men ervan uit dat agressie toeneemt, dan is een dergelijke trend te verwachten.

#### *Omvang altruïsme*

Alleen Rothengatter behandelt de tegenpool van agressie: altruïsme.

Hij constateert een enorme omvang hiervan. Mensen maken zeer vaak geen gebruik van heersende normen. In de helft van de gevallen dat een automobilist op een kruising voorrang kan laten gelden op andere automobilisten en fietsers, doet hij/zij het niet.

#### *Relatie met verkeersveiligheid*

De relatie van met verkeersveiligheid komt op drie manieren aan de orde: relatie met conflicten en ongevallen, relatie met gevaarlijk rijgedrag, relatie met socialisering.

#### *Conflicten en ongevallen*

“Af en toe moest de medewerker voor het leven lopen”, zo bleek uit het zebra-experiment waarbij in 25% van de gevallen agressief werd gereageerd op de overstekende voetganger. Hauber constateert overigens dat alle geobserveerde conflicten goed zijn afgelopen.

Asmussen & Griep (1974) en Roszbach (1991) oordelen dat er niet veel bekend is over de relatie tussen agressie en ongevallen. De eersten sluiten niet uit dat dit door een meetprobleem veroorzaakt wordt. De tweede wijst hier ook op: de VOR-omschrijvingen laten weinig zien van door agressie veroorzaakte ongevallen.

Roszbach ziet wel twee categorieën: snelheid vermeerderen bij inhalen en voorwerp gooien en steken. In 1990 vond hij 25 maal deze toedracht op 96.138 letselongevallen. Hij constateert dat het hierbij niet om vormen van agressie gaat waarbij de bedoelde schade in het ongeval zelf is gelegen. Hij is van mening, net als de ANWB, en in overeenstemming met hetgeen uit de persanalyse naar voren komt, dat excessieve agressie weinig voorkomt. De grote aantallen schadeongevallen en gewonden ten gevolge van agressie, zoals Slotegraaf die tegenkomt, moeten te wijten zijn aan het aselechte karakter van de steekproef.

#### *Rijgedrag*

Roszbach behandelt de emotietheorie van Frijda (Frijda, 1988) en wijst op de zogenaamde ‘stuurvoorrang’ die emoties eisen. Hieronder wordt verstaan dat alle aandacht nog alleen op dat ene wordt gericht: de oorzaak van de boosheid, of de boosdoener. De actiebereidheid richt zich daar op. Alle andere activiteiten worden onderbroken. Hier is een mogelijke bron van problematisch verkeersgedrag. Dit geldt natuurlijk ook voor andere emoties dan boosheid.

Kijken we nogmaals naar het rijtje gedragingen dat mensen zeggen zelf te vertonen als agressieve reactie (Slotegraaf 1993b) dan zien we dat de meeste gedragingen expressies zijn van boosheid zoals de waarheid zeggen, schelden, wijzen, claxonneren en lichtsignalen geven. Maar ook treffen we gedragingen aan als hard rijden, kort volgen, rechts inhalen, snijden, door rood rijden, geen voorrang verlenen enzovoort. De omvang is niet bekend, en ook is weinig bekend van de relatie van deze gedragingen met ongevallen. Hard rijden is daarbij een uitzondering.

Asmussen & Griep gingen zover te stellen dat het overtreden van regels niet altijd onveilig en het zich conformeren niet altijd veilig is, en dat slechts van weinig overtredingen de relatie met onveiligheid bekend is: met name van rijden onder invloed. Daar kunnen we nu misschien snelheid aan toevoegen.

### *Socialisering*

Roszbach acht de kans groot dat agressieve reacties socialiserend kunnen werken. Het kan een vorm van correctie zijn. Een eerste commentaar is dat opvoedkundigen het erover eens zijn dat agressie niet corrigerend werkt, integendeel dat agressie tot agressie leidt. Plato laat Socrates zeggen dat hij zijn slaaf niet straft omdat hij (Socrates) boos is. Met andere woorden: boze correcties werken niet. Correcties wel. We hebben ons overigens afgevraagd of gedrag met de intentie om te schaden om erger te voorkomen nog wel agressie genoemd kan worden.

Ook is duidelijk dat agressieve voorbeelden overgenomen worden, met name als die agressie tot succes leidt (Bandura). Hier hebben we dus een dilemma: als de agressie socialiserend werkt, en dus resultaat heeft, is de kans groot dat degene die dit ervaren heeft in het vervolg agressiever zal handelen. De vraag kan echter gesteld worden of er omstandigheden zijn waarbij agressie wel effectief is als correctie.

### *Conclusies*

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat excessen weinig voorkomen maar wel ernstige consequenties hebben.

De onbekendheid van de relatie tussen agressie en gedrag en tussen gedrag en ongevallen is een handicap voor het vaststellen van relaties tussen agressie en ongevallen. Bij een definitie van agressie die elk conflict veroorzaakt ziet door agressie is onbekendheid van de relatie tussen conflicten en ongevallen een handicap.

Van één situatie is vastgesteld dat agressie veel voorkomt (het zebra-experiment), van enkele andere dat juist altruïsme veel voorkomt.

Het zal nodig zijn nauwkeuriger vast te stellen in meer verkeerssituaties welke rol agressie speelt, en hoe vaak het voorkomt.

Punten die nadere uitwerking vragen zijn:

- Zijn er in andere landen aanwijzingen te vinden voor de omvang en de gevolgen voor verkeersveiligheid van agressie en altruïsme in het verkeer?
- Zijn er aanwijzingen voor een verband tussen een agressieve aanleg en gevaarlijk of overtredend gedrag? Zijn er aanwijzingen voor verbanden tussen agressieve handelingen en ongevallen?

### 2.3.5. *Preventie*

De belangrijkste doelen voor preventie zijn: het terugdringen van overtredingen die als agressief beschouwd worden, en die mogelijkwijs agressie opwekken en het beïnvloeden van attributies, waardoor gedrag van anderen niet meer als agressief wordt beschouwd, en dus geen boosheid meer opwekt.

Hauber heeft een ingang, die Rothengatter impliciet hanteert en de ANWB expliciet, namelijk het bevorderen van altruïstisch gedrag. Men kan positief voelen over het voorrang geven aan een medeweggebruiker. Hij pleit zelfs voor een landelijke verplichte cursus gericht op het vermenschelijken van het verkeer. Hij acht ook beloning voor goed gedrag te overwegen. Verder pleit hij ervoor verkeersopvoeding op driejarige leeftijd te laten beginnen, met een belangrijke rol voor ouders.

Hij bepleit voorts een algemenere, niet tot verkeerseducatie beperkte, aanpak waarbij een realistisch agressie-ethiek ontwikkeld wordt.

Ook stelt hij voor agressie uitnodigende situaties uit het verkeer te verwijderen, zowel infrastructureel (waarvan Asmussen & Griep het meeste

verwachten), als door het opheffen van anonimiteit (naam op auto, enzovoort). Eén vorm hiervan is het bevestigen van een klaagnummer op vrachtauto's, een actie die in 1997 door de organisatie Transport en Logistiek Nederland op gang wordt gebracht.

Het KOVO-project 'duurzaam-veilig' richt de aandacht op defensief rijden, mogelijk een alternatief voor agressief gedrag.

Zowel ANWB als Hauber missen een aanpak gericht op adolescenten. De ANWB ontwikkelt op dit moment materiaal om daarin enigszins te voorzien.

Roszbach legt de nadruk op preventie van normovertredend gedrag, iets wat de overheid op een aantal terreinen al nastreeft, maar legt het accent op bedreigend normovertredend gedrag. Hij verwacht een positieve ontwikkeling door de socialisering, maar ook door een duidelijker normstelsel, dat goed aansluit bij verkeerssituaties.

Slotegraaf (1993a) vraagt, bij een te ontwikkelen campagne, aandacht voor situaties waarbij normverschillen tussen verkeersdeelnemers bestaan, met name snijden en kort volgen. Voor jongeren en recidivisten bepleit hij een cursus defensief rijden.

Velen melden een groot draagvlak voor aanpak van agressie bij verkeersdeelnemers als ook bij politie (Slotegraaf, 1993a).

Samengevat zijn de steekwoorden bij preventie: helder normstelsel, in overeenstemming met verkeerssituaties, terugdringen normovertredend gedrag (met name bedreigend gedrag), beïnvloeden attributies, bevorderen altruïstisch verkeersgedrag, en meer aandacht voor jongeren.

Punten die nadere uitwerking vragen zijn:

- Zijn er aanwijzingen in de emotietheorie die nieuwe ingangen kunnen bieden voor preventie?
- Zijn er buitenlandse voorbeelden van preventieve aanpak, met name ook bij jongeren?
- Zijn er voorbeelden van het stimuleren van vriendelijk of altruïstisch gedrag?

### 3. Agressie-onderzoek elders

Via twee ingangen kunnen de in hoofdstuk 2 genoemde punten nader uitgewerkt worden:

#### 1. *Via de verkeerspsychologie*

Binnen dit kader kan onderzocht worden in hoeverre elders in de wereld aanvullingen gevonden kunnen worden met betrekking tot definitie, oorzaken, omvang en preventie van agressie in het verkeer.

#### 2. *Via de emotie- en de agressietheorie*

De emotietheorie kan het proces van emotionele agressie verder verhelderen. Zowel de emotie- als de agressietheorie hebben opvattingen over intentionaliteit. Beide doen uitspraken over individuele verschillen.

De emotietheorie definieert het onderscheid tussen geprikkelde stemming en boosheid. De agressietheorie onderzoekt de invloed van stemmingen op agressie.

Het zal geen verbazing wekken dat de verkeerspsychologie haar onderzoek inkadert in de emotie- en agressietheorie. Daarom is ervoor gekozen in het kort internationaal onderzoek op het gebied van verkeerspsychologie te melden waarna overgegaan wordt naar emotie- en agressietheorie.

#### 3.1. **Onderzoek naar verkeersagressie**

Er is niet veel onderzoek gericht op agressief gedrag in het verkeer. Het weinige onderzoek dat er is, zal eerst behandeld worden. Daar zal blijken dat steeds enkele kandidaten voor agressieve verkeersgedragingen opduiken zoals we die eerder gezien hebben.

Er is ook onderzoek naar dit type verkeersgedragingen zonder dat men expliciet van agressie spreekt. Deze gedragingen, oorzaken en gevolgen, zullen daarna in het kort aan de orde komen.

##### 3.1.1. *Agressief genoemd gedrag*

Zo vaak als er in media en op internet over 'road rage' gesproken wordt, zo weinig onderzoek is ernaar gedaan.

Er is één onderzoek (Joint, 1995) dat de term gebruikt in de titel van de publikatie, maar dan ook in de inleiding stelt dat deze term eigenlijk voor excessen gebruikt wordt, waarbij mensen elkaar fysiek aanvallen ten gevolge van een verkeersdispuut. Daarna gaat men ertoe over mensen te vragen naar voorvallen die ze afgelopen jaar hebben meegemaakt, waarbij het woord road rage niet meer voorkomt. Men komt dan bij enkele van dezelfde categorieën terecht als Slotegraaf (1993b). Er werden 526 automobilisten ondervraagd. Niets wordt gemeld over de representativiteit van de steekproef.

Twee vormen van agressie komen ter sprake: in de eerste plaats kan iemands gedrag, een beoordelingsfout, als agressief worden opgevat. In dit geval is er vaak sprake van misverstand.

In de tweede plaats is er van agressie sprake als gevolg van frustratie. De frustratie moet gezocht worden in aantasting van iemands territorium. Deze aantasting veroorzaakt spanning, en we hebben geleerd dit tot uitdrukking te brengen met defensieve lichaamstaal in plaats van met fysieke agressie. Met deze expressies trachten we ons territorium te herstellen. Praten en schelden kunnen niet altijd de diepte van onze gevoelens overbrengen. Dan kunnen gebaren, toeteren en knipperen met het licht

gebruikt worden. Eén stap verder is 'een lesje leren' door iemand kort te volgen, of erachteraan te jagen. Er kan een keten ontstaan van agressieve manoeuvres, en het gevecht kan zich buiten de auto verder afwikkelen.

*Oorzaken* liggen dus in het territorium-gedrag. Congestie kan spanning opwekken. Conflicten kunnen ontstaan door onduidelijke voorrangssituaties. Ook op het laatste moment invoegen is een bron van irritatie. Verschillen in persoonlijkheid, met name als het gaat om de geneigdheid je kalmte te verliezen, zouden een factor kunnen zijn. Voorts spelen stemmingen een belangrijke rol: een slechte stemming kan tot onveilig rijgedrag leiden, en onveilige bestuurders worden meer door stemmingen beïnvloed. Zij worden ook meer geïrriteerd door wat ze als 'stomme gedragingen' opvatten. Stress en vermoeidheid zijn eveneens bijdragende voorwaarden.

Wat de *omvang* betreft: 62% van de automobilisten vinden dat het verkeersgedrag de afgelopen jaren is verslechterd.

De vraag welke soorten gedrag ze de afgelopen twaalf maanden hebben ondervonden en welke ze hebben vertoond, levert het lijstje op dat in *Tabel 3* is weergegeven. In dezelfde tabel worden de gegevens van Slotegraaf (1993b) vermeld. Daar was de vraag welk onvriendelijk of agressief gedrag men het laatst had ondervonden dan wel had vertoond. Verschillen in vragen leiden ertoe dat bij Joint respondenten meer dan één agressieve daad kunnen noemen. Bij Slotegraaf niet. Om de onderlinge verhoudingen van de daden te kunnen vergelijken, is steeds in een tweede kolom alles omgerekend naar 100%.

Bovendien geeft Slotegraaf alleen de resultaten van de tien meest gegeven antwoorden. Daarom blijft het percentage bij hem onder de 100%. Bij Joint zegt 40% van de ondervraagden dat ze geen van de agressieve daden hebben gepleegd. Joint wijst hier op problemen in verband met de sociale wenselijkheid.

Opvallend is dat de vraagvorm zeer bepalend is voor de antwoorden. Als men niet naar een categorie vraagt, komt deze er ook niet uit. Joint heeft 'snijden' niet in zijn lijst opgenomen, terwijl Slotegraaf dat juist als een belangrijke agressieve categorie tegenkomt. Andere onderzoekers stellen dat doorrijden na een ongeval het meest agressief is. Dat komt in beider lijsten niet voor. Slotegraaf heeft claxonneren opgenomen, Joint niet.

Er zijn globaal twee categorieën te onderscheiden: emotionele expressies, en agressieve gedragingen. Joints respondenten ondervinden relatief twee maal zoveel scheldpartijen en grove gebaren als die van Slotegraaf. Bovendien ook tweemaal zoveel lichtsignalen. Zestig procent van de ervaren agressie in Engeland bestaat uit dit soort expressies tegen 25% bij de ANWB-lezers. Bij zelf vertoond agressief gedrag zien we hetzelfde: in Nederland is 46% expressie, in Engeland 88%.

Er moeten hierbij kanttekeningen worden geplaatst. Drie van de zes categorieën in Joints lijst bestaan uit expressies, tegen twee van de tien in de lijst van Slotegraaf. En eerder is gebleken dat de ANWB-lezers waarschijnlijk zichzelf geselecteerd hebben op recente nare agressieve ervaringen.

De nadruk zal dus minder op expressies liggen.

Wel kan worden geconcludeerd dat men bij eigen gedrag veel meer nadruk legt op expressie dan op agressieve gedragingen.

Over het absolute niveau valt bij Joint niets te zeggen. Men komt in een jaar nogal wat agressie tegen, maar hoe vaak is volstrekt onduidelijk. Ook zegt Joint weinig over de relevantie, de consequenties voor de veiligheid. Het enige is dat 4% zegt dat men na het voorval minder zelfvertrouwen had bij het rijden.



	Ondervonden agressieve daden				Zelf vertoonde agressieve daden			
	Slotegraaf		Joint		Slotegraaf		Joint	
	%	% van alle	%	% van alle	%	% van alle	%	% van alle
snijden	22	22,8			4,2	6,6		
kort volgen	19,9	20,1	62	30	5,4	8,5	6	6,7
schelden, wijzen, claxonneren	15,3	15,9			23,2	36,4		
lichtsignalen	8,8	9,1	59	28,5	6,2	9,7	45	50
geen voorrang verlenen	8,1	8,4			2,6	4,1		
rechts inhalen	6,2	6,4			4,7	7,4		
hard rijden	5,0	5,2			6,2	9,7		
afremmen na inhalen	4,6	4,8						
gevaarlijk invoegen	3,7	3,8						
niet laten invoegen	2,1	2,2			2,6	4,1		
aggressive or rude gestures			48	23,2			22	24,4
door rood rijden					3,8	4,0		
links blijven rijden					2,6	4,1		
langzaam rijden					2,3	3,6		
deliberately obstructed			21	10,1			5	5,6
verbal abuse			16	7,7			12	13,3
physically assaulted			1	0,5				
all	96,5	100	207	100	63,8	100	90	100
samen: schelden, agressieve gebaren, claxonneren*)	15,3	15,9	64	30,9	23,2	36,4	34	37,8
idem inclusief lichtsignalen *)	24,1	25	123	59,4	29,4	46,1	79	87,8

\*) Joint noemt claxonneren niet.

Tabel 3. *Ervaren en vertoonde agressieve behandeling, meest recent (Slotegraaf) en afgelopen jaar (Joint).*

Joint geeft ook preventie-adviezen, en wel twee soorten: hoe voorkom je zelf agressief te worden, en hoe voorkom je slachtoffer van agressie te worden. Wat het eerste betreft luidt het advies: voorkom 'voorlopers' zoals stress en vermoeidheid. Denk niet dat schijnbaar agressieve daden bedoeld zijn. Een geruststellende gedachte is dat als je iemand als een idioot ziet rijden, iedereen dat vindt.

Wat het tweede betreft luidt het advies: reageer er niet op als je wordt lastig gevallen; rijd naar het dichtsbijzijnde politiebureau. Houd je deuren op slot. Houd afstand tot de dader, als hij voor je rijdt zodat je bij stoppen kunt wegrijden. Toeter als iemand je auto probeert in te komen. Provoceer niet door aan te vallen of een wapen te pakken.

Deze studie van Joint is samen met nog twee studies gebundeld in een boekje dat is uitgegeven door de AAA (1997). De eerste studie (Mizell, 1997) doet verslag van een Amerikaanse database van ruim 10.000 agressieve voorvallen met slachtoffers. Deze werden verzameld in een periode van zes jaar en acht maanden.

'Aggressive driving' werd gedefinieerd als een incident waarbij een boze of ongeduldige automobilist of passagier met opzet een andere automobilist, passagier of voetganger verwondt of doodt of dat dreigt te doen, als reactie

op een geschil, ruzie of wrok in het verkeer. Het bewust met de auto vernielen van materiële zaken hoort er ook bij. Niet opgenomen zijn voorvallen waarbij mensen zomaar om zich heen zijn gaan schieten, het gewelddadig kapen van auto's, het gooien van voorwerpen vanaf een viaduct, gewapende roofovervallen, voorvallen door dronken rijden en 'hit-and-run'-aanrijdingen.

Hier zullen de excessen, indien mogelijk, vergeleken worden met de Nederlandse excessen zoals in hoofdstuk 2 beschreven.

In hoofdstuk 2 is beweerd dat waarschijnlijk de meeste agressieve excessen verzameld zijn. Ook de Amerikaanse studie denkt een goed beeld te geven. De excessen zijn verzameld op basis van kranten publicaties, politie en verzekeringsrapporten. Het rapport constateert een toename in zeven jaar van 1.100 naar 1.800 incidenten.

Tabel 4 laat zien dat een vergelijking met alle overleden verkeersslachtoffers een promillage oplevert van 0,8 promille, tegen 1,3 promille in Nederland. Deze getallen komen opvallend dicht bij elkaar, zeker als we zien dat de 0,8 promille gebaseerd is op afgelopen zes jaar en acht maanden, en de 1,3 promille op afgelopen twee jaar en vijf maanden. De toenemende agressie, zoals die in de VS wordt geconstateerd, gecombineerd met het afnemend aantal dodelijke ongevallen, zal de Amerikaanse en Nederlandse cijfers vrijwel gelijk maken.

Kenmerk voorvallen	Verenigde Staten	Nederland
Aantal doden vergeleken met alle verkeersdoden	0,8 promille	1,3 promille
Voertuig als wapen	35 %	41 %
Gebruik vuurwapen	37 %	10 %
Vrouwelijke dader	4 %	10 %

Tabel 4. Amerikaanse en Nederlandse excessen vergeleken.

Bij genoemde redenen komen we weer zaken tegen als snijden, parkeerproblemen, kort volgen, met de lichten knipperen, toeteren enzovoort. Maar ook een te hard spelende radio blijkt reden voor agressief gedrag te kunnen zijn. De redenen zijn overigens niet geanalyseerd in termen van blokkades, dreigingen en dergelijke.

Bij gebruikte wapens zijn vuurwapens in Amerika veel belangrijker (37%) dan in Nederland (10%). Een belangrijke les is dat de beschikbaarheid van agressieve hulpmiddelen de keuze ervan bepaalt. Het gebruik van het voertuig komt bijna even vaak voor. De Amerikaanse studie constateert overigens vaak een gecombineerd gebruik van vuurwapen en voertuig (12%).

In 3% van de incidenten was sprake van huiselijke ruzies die op de weg werden uitgevochten. In vier promille van de incidenten loopt het uit op een racistisch incident. In 1% van de gevallen gaat het om het vernielen van eigendom. In twee promille van de voorvallen werd expres op een groep ingereken. Bij ruim 2% werd op politie ingereken. Hierbij komen per jaar zeven politiemensen om. Slechts 4% van de daders is vrouw, tegen 10% in Nederland.

Johnson (1997) beschrijft de stand van zaken in de Verenigde Staten. Hij meldt dat de definitie van agressief rijden niet duidelijk is. Het gevolg is dat een studie naar agressie (door NHTSA) is blijven steken. In deze verhande-

ling staan enkele cijfers: in de zomer van 1987 begingen automobilisten 137 aanslagen met geweren in Los Angeles County. Hierbij kwamen twee mensen om, zeventien werden gewond, en 83 werden beschoten. Johnson concludeert van de AAA-studie (1997) dat gewelddadige incidenten met 7% per jaar toenamen sinds 1990.

Men acht overigens de agressie in het verkeer verwant aan agressie daarbuiten. Een bron van frustratie is op de weg zelf te vinden: congestie. Een andere bron is het gevoel van machteloosheid in het algemeen. De daders zijn vooral 18- tot 26-jarige mannen, vaak met een strafblad, en een geschiedenis van drugs en alcohol.

Ook verschaft de auto de belofte van wraak zonder consequenties: onoverwinnelijkheid. De isolatie dehumaniseert andere automobilisten, waardoor het gemakkelijker wordt zich agressief tegen hen te gedragen. Drukke bij draaideuren is ook een vorm van congestie, maar oogcontact maakt mensen beleefder.

Agressieve behandeling kan voorkomen worden door uit de buurt van 'ongeregelde' automobilisten te blijven, oogcontact te vermijden en kalm te blijven. Agressie kan voorkomen worden door toezicht en educatie. Het voorbeeld wordt genoemd van de acties in Maryland (zie § 2.1 van dit rapport). Nadat ongevallen in 1995 met 33% waren toegenomen, vergeleken met het jaar ervoor, werd geconcludeerd dat deze toename voor een belangrijk deel veroorzaakt werd door de toename van agressief rijgedrag. Mensen werden opgeroepen agressieve automobilisten telefonisch te melden. Er kwamen 200 telefoontjes per dag binnen. Verder werd toezicht op agressie gericht. In 1996 verminderde het aantal ongevallen met 15%. Dit werd deels toegeschreven aan de anti-agressie-activiteiten. Elders zijn er cursussen voor mensen wier rijbewijs dreigt te worden ingetrokken. De cursus is gebaseerd op 'reality therapy' en 'keuzetheorie'. Men leert voor- en nadelen afwegen van agressieve daden. Na de cursus verminderden de aantallen ongevallen en overtredingen bij de leerlingen met 70%.

Er is een 'driving anger scale' ontwikkeld (Deffenbacher et al., 1994) van situaties die boosmakend zouden zijn. Vijftienhonderd studenten (gemiddelde leeftijd achttien jaar) scoorden 53 potentieel boosmakende verkeerssituaties op boosheid die bij hen zou worden gewekt. Subschalen betreffen vijandige gebaren, onwettig rijgedrag, aanwezigheid politie, langzaam rijden, onhoffelijkheid en wegversperring. Uiteraard levert dit gegevens op over welke soorten situaties men boosmakend vindt, maar de bedoeling was om een schaal te ontwikkelen van het persoonlijkheidskenmerk: boosheid in het verkeer, waarbij men vaker en heftiger boos wordt als men hoger scoort.

De studie van Deffenbacher is gericht op de vraag welke gedragingen mensen bozer maken. Dat is uit het onderzoek niet af te leiden. Wel interessant is dat de aanwezigheid van politie één van de situaties is waarover men zich kan opwinden, en wel: 'politie die stiekem het verkeer observeert', 'passage van een radarinstallatie', 'ingehaald worden door een politiewagen', en 'een politiewagen die in het verkeer dichtbij je rijdt'. De rest van de lijst is minder verschillend van het soort gedragingen dat we al eerder tegengekomen zijn. Het resultaat van de studie is een lange (33) en een korte (14) lijst ter bepaling van boosheid in het verkeer. Relaties met overtredingen en ongevallen zijn niet onderzocht.

### *Conclusie*

Concluderend kan gesteld worden dat organisaties agressief gedrag een belangrijk 'topic' vinden. Aan de orde zijn steeds (a) instrumentele agressie, bestaande uit intentionele normovertredingen met intentionele schade, en (b) reactieve agressie, waarbij invloeden van buiten en binnen het verkeer mensen geneigd maken met boosheid en agressie te reageren op hinder door anderen. Deze hinder kan intentioneel zijn, maar dat hoeft niet. Men onderscheidt mensen die eerder geneigd zijn tot agressieve daden: met name jonge mannen die overigens niet sterk in het leven staan. Bij de reactieve agressie heeft men vooral oog voor de excessen.

Mogelijkheden tot preventie liggen in toezicht en straf, en in het beïnvloeden van attitudes en attributies.

### 3.1.2. *Attitudes, overtredingen en ongevallen*

De Driver Behaviour Research Group van de Universiteit van Manchester doet al tien jaar onderzoek naar ongevallen en de voorafgaande gedragingen: vergissingen, fouten en bewuste overtredingen als uitdrukking van psychologische kenmerken van de bestuurder (Stradling & Parker, 1997).

Een *vergissing* (lapse) is een fout veroorzaakt door geheugenproblemen. Een *fout* (error) is het falen van een actie gepland om een bepaalde consequentie te hebben. Het kan gaan om waarnemingsfouten of foute beoordelingen.

Van een *overtreding* (violation) wordt gesproken bij het bewust afwijken van gedragingen die noodzakelijk geacht worden om een veilige werking te handhaven van een potentieel gevaarlijk systeem. Vergissingen, fouten en bewuste overtredingen worden gemeten met de Manchester Driver Behaviour Questionnaire.

Het zal duidelijk zijn dat vergissingen en fouten ook vaak overtredingen impliceren, en in de Engelse literatuur is ook wel van bewuste en onbewuste overtredingen sprake. Het hier genoemde onderscheid is echter nuttig. Bewuste overtredingen komen dicht bij de definitie van Roszbach: het moet gaan om bewuste normovertredingen wil er sprake zijn van agressiviteit. Rothengatter zou oorspronkelijk conflicten voorkomend uit vergissingen en fouten ook agressief noemen.

Een serie onderzoeken naar de relaties met ongevallen heeft laten zien dat alleen bewuste overtredingen een verband hebben met ongevallen, zowel met actieve als passieve. Met 'verband' wordt bedoeld dat mensen die vaak overtredingen begaan ook vaker ongevallen hebben, zowel voorheen als in de toekomst. Er wordt verondersteld dat ongevallen, bijna-ongevallen en conflicten het meest waarschijnlijk zijn wanneer een fout gemaakt wordt in situaties waarin een overtreding plaatsvindt. Vergissingen en fouten hebben meer met vaardigheden van doen; bewuste overtredingen hangen samen met attitudes.

Bovengenoemde studies kunnen bijdragen aan inzicht in het proces van agressie. In de onderzoeken voorkomende overtredingen zijn:

- te hard rijden;
- door rood rijden;
- dicht volgen;
- rechts inhalen (voor Engelsen links);
- steeds van baan wisselen;
- banen afsnijden om bij de afrit te komen;
- racen met anderen;

- vijandigheid tonen tegenover anderen;
- boosgemaakt iemand achterna zitten;
- rijden onder invloed.

Dit soort bewuste overtredingen is vergelijkbaar met eerder genoemde agressieve gedragingen. Alleen 'snijden' is afwezig, behalve het snijden bij verplaatsing naar de afrit. De onderzoekers trachten persoonlijkheidskenmerken te achterhalen van degenen die dit soort overtredingen begaan, en ze trachten het verband na te gaan met ongevallen. Ze wijzen op het feit dat je houden aan regels leidt tot grotere voorspelbaarheid van het gedrag. De onderzochte persoonlijkheidskenmerken zijn attitudes ten opzichte van het gedrag, de subjectieve norm, de waargenomen beheersing, de persoonlijke norm (geanticipeerde spijt, en morele norm), gewoonte, en persoonlijke identiteit. Het gaat steeds om kenmerken die direct zijn gerelateerd aan het vertoonde gedrag. Leeftijd, sekse en expositie worden als variabelen toegevoegd.

Opvallend is dat bij attitude niet alleen cognitieve overtuigingen worden vastgesteld, maar ook affectieve: hoe voelt men zich tijdens de overtreding? Eén variabele die dicht bij agressiviteit komt, is naar buiten gerichte geprikkeldheid (Lawton et al. in druk, 1997).

### 3.1.3. *Asociale motivatie, overtredingen en ongevallen*

Robert West c.s. doen onderzoek naar de relatie tussen persoonlijkheidskenmerken, rijgedrag, overtredingen en ongevallen. Reeds eerder was gevonden dat asociale motivatie samenhangt met ongevalsbetrokkenheid. Asociale motivatie wordt gemeten met vragen over de waarschijnlijkheid van lichte vergrijpen waarbij men zeker is dat men niet gesnapt wordt (belastingontduiking, ziekmelding terwijl men niet ziek is, enzovoort). De persoonlijkheidskenmerken zijn maar gedeeltelijk direct aan het onderzochte gedrag gerelateerd. Ze betreffen sociale motivatie en rijstijl. Het gaat om de attitude ten opzichte van het begaan van overtredingen, gemeten met de Attitudes to Driving Violations Scale (ADVS), om sociale afwijking, gemeten met de Social Motivation Questionnaire (SMQ), en om rijstijl, gemeten met de Driving Style Questionnaire (DSQ). Elander (et al., 1993) filosofeerden over het persoonlijkheidskenmerk 'asociale motivatie' en daarbij komen ook termen voor als vijandige gevoelens en agressiviteit. Ze verwijzen naar de theorie van Jessor over 'problem behaviour'.

Een recente studie (West & Hall, 1997) onderzoekt de onderlinge relaties, rekening houdend met sekse, leeftijd en expositie. De Driving Style Questionnaire vraagt naar bewuste overtredingen. In deze studie beperkt men zich tot snelheidsovertredingen en tot attitude ten opzichte van snelheidsovertredingen. Men had namelijk eerder gevonden dat in een multiple regressie alleen de snelheidsovertredingen ongevallen predicteerden (West et al. 1992).

Sociale afwijking betreft milde vormen van asociaal gedrag (je ziek melden terwijl je het niet bent, belasting ontduiken) waarbij de vraag steeds is: zou je dit of dat doen als je wist dat je er goed uitkwam?

In deze studie werd een onderscheid gemaakt tussen actieve ongevallen en passieve ongevallen, vergelijkbaar met het eerder genoemde onderscheid schuldongevallen versus niet-schuldongevallen, maar het woord schuld vermijdend. West & Hall vonden dat sociale afwijking alleen actieve

ongevallen prediceerden, maar niet als rekening gehouden werd met attitude ten opzichte van snelheidsovertredingen.

Dan bleef nog slechts verband over met één soort actieve ongevallen: achterop een andere auto rijden. Sociale afwijking oefent zijn invloed vooral indirect uit via attitude ten opzichte van snelheidsovertredingen. Attitude ten opzichte van snelheidsovertredingen waren aan ongevallen gerelateerd, en ook vooral, maar niet uitsluitend aan actieve ongevallen. Deze bijdrage bleef overeind als rekening werd gehouden met sociale afwijking, snelheidsovertredingen en demografische variabelen.

Sociale afwijking en attitude ten opzichte van snelheidsovertredingen waren onafhankelijk gerelateerd aan snelheidsovertredingen. Snelheidsovertredingen zijn in dit onderzoek zowel gerelateerd aan actieve als passieve ongevallen. Dit bevestigt het eerdere gegeven van de Manchester-groep dat overtredingen zowel schuldongevallen als niet-schuldongevallen prediceren.

### *Conclusie*

Concluderend kunnen we stellen dat hier indicaties gevonden worden dat asociale motivatie, waaraan een agressieve instelling misschien verwant is, de voorspelbaarheid impliceert van zowel bewuste overtredingen als attitudes ten opzichte van overtredingen - en bovendien van ongevallen, maar dan vooral via attitudes ten opzichte van overtredingen. Asociale motivatie en attitude ten opzichte van overtredingen impliceren de voorspelbaarheid van overtredingen. Overtredingen impliceren de voorspelbaarheid van zowel actieve als passieve ongevallen, maar attitude ten opzichte van overtredingen vooral van actieve ongevallen.

De relaties met asociale motivatie suggereren dat bewuste overtredingen een element in zich hebben van bewust schade aanrichten aan anderen, althans deze schade op de koop toe nemen. Er zit een asociale of antisociale motivatie achter. Bovendien blijkt het om voor de verkeersveiligheid relevante overtredingen te gaan: er worden verbanden met ongevallen gevonden.

## 3.2. **Boosheid**

Bij reactieve agressie gaat het om boosheid die uitloopt op agressief gedrag. De aandacht voor emoties in het verkeer is recent. Verschillende auteurs hebben gewezen op het belang van affecties voor de snelheidskeuze. Rothengatter (1988) vergeleek de motiverende werking van risico en van plezier, en benadrukt de rol die deze laatste factor speelt. Manstead & Parker (1995) behoren tot de eersten die de verhouding tussen de meer instrumentele overtuigingen en de affectieve evaluaties toepasten op verkeersgedrag.

Zij benadrukken dat de gebruikelijke manier van het opsporen van 'salient beliefs' binnen het kader van de attitudetheorie uitgebreid zal moeten worden. Behalve vragen naar voor- en nadelen van gedrag, zullen vragen gesteld moeten worden naar affectieve evaluaties: wat vind je leuk aan hard rijden, wat vind je vervelend, of haat je aan hard rijden?

De resultaten van de twee methodes overlappen absoluut niet. Bij de tweede aanpak kwamen de gevoelens naar boven die men tijdens het rijden ervaart. Groot is het aantal studies waarbij men parameters meet bij bestuurders onder het rijden, parameters die hoogstwaarschijnlijk samenhangen met emoties, of waarvan bekend is dat ze ook optreden bij emoties. De relatie met emoties, en de analyse in termen van emoties komt zelden ter sprake. Meestal is sprake van werkbelasting als het verbindende thema (De Waard, 1995).

Om reactieve agressie te bestuderen is het nodig boosheid te bestuderen. Roszbach (1991) heeft hiermee, uitgaande van de theorie van Frijda, een begin gemaakt.

In deze paragraaf zullen eerst aspecten van emoties behandeld worden, waarna dieper ingegaan zal worden op boosheid.

### 3.2.1. Aspecten van emoties

Emoties zijn in het kort in de volgende stappen te beschrijven (Frijda 1986; Lazarus, 1991):

- We nemen een *gebeurtenis* waar (buiten ons, of in ons hoofd). We constateren bijvoorbeeld onze snelheid, en zien dat we veel harder rijden dan anderen, en denken dat die anderen dat goed in de gaten hebben, en onder de indruk zijn van mijn snelheid.  
Een andere gebeurtenis is die automobilist vóór ons die expres langzaam rijdt, denken we. Het gaat hierbij om onze interpretatie van de gebeurtenis, niet om wat er gebeurt. Het kan best zijn dat die anderen, die niet zo hard rijden, ons uitermate dom vinden, en slap. Het kan zijn dat de langzaam-rijder panne heeft.  
Onlangs antwoordde een lid van het Korps Landelijke Politie Dienst op het verwijt van mensen dat die motoragenten vaak te hard rijden, dat de betreffende agenten meer mensen in de gaten moesten houden dan alleen het groepje om hen heen. Hier zien we duidelijk dat hij de gebeurtenis 'hard rijdende agenten' anders interpreteert dan weggebruikers.
- Deze gebeurtenis, of consequenties ervan, *beoordelen* we als gunstig of ongunstig voor een *belang* (primaire evaluatie). Ons belang kan bijvoorbeeld eigenwaarde zijn. Het feit dat die anderen van ons onder de indruk zijn kan ons gevoel van eigenwaarde versterken. Dit leidt tot een positieve emotie. Welke emotie dat precies is, hangt af van wat we verder vaststellen: wie is de aanleiding, is het expres of per ongeluk gebeurd, wat kunnen we ermee, kunnen we de zaak probleemgericht aanpakken of emotiegericht (secundaire evaluatie). Het hangt af van wie de oorzaak is van de toegenomen eigenwaarde. Is dat een ander, dan zou 'dankbaarheid' waarschijnlijk zijn. Nu we het zelf zijn, ligt 'trots' voor de hand. Schrikt men van zijn eigen verkeersovertreding dan heeft waarschijnlijk het belang 'lichamelijke integriteit' een rol gespeeld. Men schrikt als men voelt dat deze bedreigd wordt.
- Nu volgt een onweerstaanbare drang om iets te doen: *actiebereidheid*. Men wil een onaangename situatie ontlopen, of er een eind aan maken. De positieve situatie wil men bestendigen. Deze actiebereidheid heeft als belangrijk kenmerk dat ze *stuurvoorrang* heeft. Dat betekent dat zij alle aandacht voor andere dingen, alle denken over andere dingen onderbreekt en alle aandacht richt op dat ene: die gebeurtenis die oorzaak van de emotie is, en op de handelingen die moeten volgen. Zo wil men vooral doorgaan met het racen, en kan daarbij tamelijk blind zijn voor de gevaren en de gevolgen. Boze reacties op de hinder door anderen hebben ook een dergelijk karakter: men is soms bereid zeer gevaarlijke toeren uit te halen om die ander een lesje te leren.
- Intussen gebeurt er van alles op *fysiologisch* terrein: zweten, hartkloppingen, hormonen. Deze reacties kunnen ten dienste staan van de te volgen acties: een voorbereiding bijvoorbeeld op aanvallen of vluchten.
- Ook kunnen er *gedragsveranderingen* volgen, en *expressieve* gedragingen. Het inhalen van een medeweggebruiker met bijkomend trots gevoel smaakt naar meer: men doet er nog een schepje bovenop. Tevens drukt men in gelaat, en ook in bewegingen zijn emotie uit.

Een expressieve reactie op andermans overtreding kan een waar-schuwend gebaar, maar ook een kwaad opgestoken vingertje zijn. We zijn een aantal van dit soort expressies tegengekomen.

- Gedurende het hele proces kan ingegrepen worden, *gereguleerd* worden. De stuurvoorrang gaat niet zover dat het proces niet te onderbreken is, al was het maar door stuurvoorrang eisende nieuwe emoties, bijvoorbeeld door een opdoemend gevaar. Ook heeft men geleerd zich te beheersen, geleerd om sommige emoties niet toe te laten, geleerd om zijn emoties op bepaalde wijze vorm te geven. Men kan de gebeurtenis anders gaan interpreteren. Zijn die anderen wel zo onder de indruk? Ook kan de evaluatie gewijzigd worden: ben ik wel de oorzaak van mijn hoge snelheid, of rijden die anderen extreem langzaam?
- Tijdens het hele proces spelen *gevoelens* een rol. Men voelt de hartkloppingen, maar vooral, en dat is waarschijnlijk essentieel: men ervaart lust of onlust die signaleert dat een belang aan de orde is in de waargenomen gebeurtenis. Dit gevoel stelt de actiebereidheid op scherp. Anderzijds is de gevoelde actietendens medebepalend voor welke emotie men ervaart (Frijda et al. 1989).

Beschrijving van deze stappen is van belang. Enerzijds dragen verschillende stappen bij aan de heftigheid van de emotie (Sonnemans, 1991), en dus aan de consequenties, anderzijds biedt een aantal stappen ingangen voor preventie.

### 3.2.2. *Boosheid*

#### *De structuur van boosheid*

Het hart van boosheid is dat de ander de schuld is (Smith & Lazarus, 1993). Men ervaart een gebeurtenis als significant voor een belang, en wel negatief. En een ander is daar verantwoordelijk voor. Natuurlijk gaat het om de betekenis die aan een gebeurtenis gehecht wordt, om de inschatting. Boosheid volgt op een frustratie die vermeden had kunnen worden en die aan iemand kan worden toegeschreven. Is die iemand echter oppermachtig en heeft hij meer beledigingen in huis, dan ligt vrees meer voor de hand dan boosheid, aldus Frijda (1986). Er is dan sprake van emotioneel gerichte aanpak: men verandert zijn interpretaties en dus de emotie, in plaats van het probleem aan te pakken (Lazarus, 1991).

Ahmed (1992) suggereert dat *verwachting* ook een rol speelt. Agressie is sterker als de aantasting onverwachtter komt. Ook Berkowitz (1989) benadrukt de onverwachtheid als belangrijk element. Dit is een interessant perspectief.

De opvatting dat normovertreding ten grondslag ligt aan een boze reactie moest uitgebreid worden naar formele en informele normen. De voetganger die zich aan de norm houdt en zo voorrang claimt wordt agressief behandeld omdat er misschien een informele norm bestaat die hem het recht ontnemt. Een beschouwing in termen van onverwachtheid is misschien geschikter. Men zal de formele norm kennen en toegeven, maar omdat geen voetganger de norm claimt, is men er niet aan gewend.

Het gedrag van de voetganger is onverwacht, en er zit hinder in het gedrag: men moet afremmen. Het negatieve affect gewekt door de hinder, gecombineerd met de onverwachtheid 'triggert' boosheid. Dit sluit aan bij opvattingen dat alleen onverwachte congestie irritatie oplevert.

Lazarus (1991) legt de nadruk op de aantasting van de ego-identiteit: een belediging. Het gaat niet louter om het frustreren van een doel. De dader



heeft geen respect. Zoals gezegd kunnen ook normen en waarden tot deze identiteit behoren. Met name aantasting van waarden kunnen mensen razend maken (Frijda, 1986) en een vrijplaats bieden voor ongeremde agressiviteit: de agressie is dan namelijk moreel verantwoord.

De *actietendens* wordt gekenmerkt door gerichtheid tegen die ander, en door inwendig koken (Frijda et al., 1989). Dit kan overgaan in secuur ontwikkelde plannen die van lange duur kunnen zijn, en erop gericht zijn de ego-identiteit te herstellen.

Boosheid treedt ook op als de schade niet zozeer onze persoon treft, maar meer de maatschappij (Lazarus, 1991). Dit kan verklaren waarom boosheid optreedt als regels worden overtreden zonder dat we er zelf last van hebben. Een rechtvaardige wereld maakt ook deel uit van onze identiteit.

Bethencourt & Blair (1992) ondernamen een pad-analyse om diverse elementen van het proces in kaart te brengen. Zij benadrukken het belang van *attributies*: agressie wordt versterkt wanneer de hinder met opzet wordt toegebracht, en als de dader het had kunnen voorkomen.

De attributies, voor een belangrijk deel door de frustrerende situatie opgewekt, dragen bij aan boosheid, maar hebben ook een direct pad naar agressie. Boosheid wordt voor een klein deel door de situatie bepaald, voor het grootste deel door de attributies.

Interessant aan het experiment is dat empathie met de dader matigend kan werken op de gewelddadigheid van de reactie.

#### *Boosheid in het verkeer*

Hoewel agressie in het verkeer vaak aan de orde is, en agressie gevolg van boosheid kan zijn, komen 'boosheid' en 'geïrriteerdheid' niet zo vaak ter sprake. Er is naar gevraagd hoe prikkelbaar men zichzelf vindt in het verkeer. Minder ervaren automobilisten achten zich zelf lichtgeraakter dan meer ervaren bestuurders.

In sommige studies is verontwaardiging of wrok bij vrachtwagenchauffeurs tegen verkeersdeelnemers en tegen regels vastgesteld (Kiegeland, 1991; Frieling et al., 1990).

Sadalla (1994) onderzocht de stressbestendigheid van bestuurders en stelde daarvoor onder andere vijandigheid/boosheid als 'trait' vast. Andere studies melden dat dit kenmerk nogal eens voorkomt bij dronken rijders (Farrow, 1989). Bij onderzoek naar dit dronken rijden meet men vaker dit kenmerk (Farrow & Brissing, 1990).

Men veronderstelt dat congestie boosheid en spanningen opwekt (Solomon, 1990). The Road Information Program (1990) concludeert dat chronische blootstelling aan congestie zou leiden tot verhoogde bloeddruk, verlaagde frustratietolerantie en een verslechterende stemming. Men ziet dit als een van de oorzaken van de toenemende agressie.

Lave (1994) tracht te voorspellen onder welke omstandigheden het publiek boos zal worden als 'road pricing' wordt ingevoerd.

Boosheid ten gevolge van snelheid of traagheid van anderen en boosheid leidend tot snelheidsverandering zijn zelden onderzocht, maar aannemelijk. Iedereen kent er voorbeelden van.

De Driver Stress Inventory (Matthews et al., 1996) is erop gericht om de kwetsbaarheid van automobilisten vast te stellen voor stress-reacties gedurende het rijden, zoals frustratie, angst en verveling. In deze vragenlijst wordt ook gevraagd naar reacties op andermans snelheid. De auteurs

onderscheiden vijf stressfactoren: 'thrill-seeking', 'aggression', 'dislike of driving', 'hazard monitoring', 'fatigue proneness'.

Onder de factor 'aggression' komen we een vraag tegen als: "It annoys me to drive behind a slow moving vehicle". Onder 'thrill seeking': "I get a real thrill out of driving fast".

Het belang van deze schaal blijkt uit de verbanden die gevonden worden tussen agressie en zoeken van opwinding enerzijds en ongevallen en bekeuringen anderzijds. Alle factoren behalve geneigdheid tot vermoeidheid hebben significante verbanden met overtredingen, hard rijden, en fouten, zoals zelfgerapporteerd. Zelfgerapporteerde fouten hangen wel samen met de gemeten geneigdheid tot vermoeidheid.

Verschillende onderzoeken werpen de vraag op of mannen en vrouwen verschillen in boosheid: zijn vrouwen minder vaak boos, uiten ze hun boosheid minder? Zijn ze minder vaak boos omdat ze minder vaak in situaties verkeren die tot boosheid aanleiding geven? Spelen aangeboren kenmerken een rol? Van Goozen et al. (1994) signaleren dat er nog geen afdoende antwoorden op deze vragen zijn. Matthews et al. (1996) vinden in ieder geval verschillen tussen mannen en vrouwen op enkele factoren, met name op thrill seeking, het niet houden van auto-rijden, en geneigdheid vermoeid te zijn. Niet dus op agressie.

#### *Boosheid en oogcontact*

Reeds eerder hebben we gezien dat de AAA adviseert geen oogcontact te hebben met een agressief iemand. Anderen raden juist aan de anonimiteit te doorbreken door oogcontact: dan wordt de kans op agressie kleiner. Ellison et al. (1995) onderzochten dit fenomeen experimenteel.

Een medewerker aan het onderzoek gaat met zijn auto voor een groep wachtende automobilisten staan bij een stoplicht, en blijft dan twaalf minuten wachten als het groen wordt. Dit is zestig keer gedaan, dertig keer door een automobilist met een open dak, en dertig keer door iemand in een gesloten auto. Bij de gesloten auto werd eerder getoeterd, langer en frequenter. Blijkbaar stimuleert onpersoonlijkheid (deïndividuatie) agressieve expressies.

### 3.3. Geïrriteerdheid

#### 3.3.1. Stemmingen

##### *De structuur van stemmingen*

Stemmingen zijn gevoelstoestanden, waarbij het object of de aanleiding veel globaler is en betrekking heeft op het hele leven. Het gaat dus niet om een gebeurtenis die wordt waargenomen en geëvalueerd, maar om het hele leven. Bij emoties zijn de aspecten 'affect', 'appraisal' en 'action readiness' objectgericht (Frijda, 1994). Bij stemmingen ontbreekt deze gerichtheid.

Frijda stelt dat stemmingen de drempel verlagen voor de corresponderende emotie. Een geprikkelde stemming laat gemakkelijker boosheid ontstaan. Zijn emoties kort van duur (dat is niet altijd het geval), stemmingen duren langer. Emoties brengen ook vaak een stemming met zich mee.

De vraag is of emoties en stemmingen frequent in het leven aanwezig zijn. Watson & Clark (1994) vermoeden dat het grootste deel van het leven in niet-emotionele toestand wordt doorgebracht. Misschien geldt dit minder voor autorijden. Arnett et al. (1997) stelden vast dat slechts 31% van

autoriteiten in een neutrale stemming werden gereden. Stemmingen zijn erg belangrijk. Ze blijken van invloed te zijn op:

- Aandacht (Sedikides, 1992);
- Informatieverwerking (Byrne & Eysenck, 1995);
- Geheugen (Eich, 1995; Matt et al., 1992);
- (Sociale) beoordelingen (Forgas, 1995; Mayer, 1992);
- Beoordelen en nemen van risico (Maule & Hockey, 1996; Constans & Mathews, 1993);
- 'Persuasive communication' (Abele & Rank, 1993; Bless, 1990; Bohner & Apostolidou, 1994; Petty, 1993; Wegener & Petty, 1995; Sinclair et al., 1994);
- Prosociaal gedrag (George, 1991).

Ook is er veel onderzoek naar hoe stemmingen beïnvloed worden. Enkele voorbeelden:

- Stress (Marco & Suls, 1993; Stone et al. 1995);
- Cycli (Monk et al., 1992):
  - . menstruatie-cyclus (Cockerill et al., 1994);
  - . dag en week (Egloff et al. 1995; Hill & Hill, 1991; Pies, 1992; Wells & Read, 1996);
- Cafeïne en nicotine (Hughes & Boland, 1992);
- Verlichting (Knez, 1995);
- Temperatuur (Anderson & Deneve, 1992, Anderson et al., 1995);
- Kleuren:
  - . van het interieur (Ainsworth et al., 1993);
  - . van papier (Jacobs & Blandino, 1992);
- Muziek (Bouhuys et al. 1995);
- Lichamelijke oefening (Thayer, 1996; Cash et al., 1994; Dua & Hargreaves, 1992; Pierce & Pate, 1994);
- Sekse (Clay et al., 1996);
- Voedsel (Wells & Read, 1996).

Deze selectieve opsomming is bedoeld om aan te geven dat 'stemming' een belangrijk onderwerp aan het worden is in de psychologie, dat allerlei invloeden op stemmingen aan de orde zijn waarvan verwacht kan worden dat ze ook in het verkeer aan de orde zijn, en dat stemmingen invloed hebben op allerlei processen die ook aan de orde zijn in het verkeer.

#### *Positieve en negatieve stemmingen*

Factoranalyse van stemmingen leidt tot twee modellen:

- 'Principale componentenanalyse', waarbij men onafhankelijke factoren wil onderscheiden, komt uit op de factoren 'positieve stemming' en 'negatieve stemming'. Deze twee bestaan los van elkaar en kunnen dus ook tegelijkertijd voorkomen (Watson & Clark, 1997).
- Laat men afhankelijkheid toe, dan onderscheidt men veelal twee andere factoren (Thayer, 1996). De eerste is spanning: lopend van gespannen tot kalm. De tweede is energie, lopend van energiek tot vermoeid. Soms wordt er een derde aan toegevoegd: hedonistische teneur, plezierig of onplezierig (Guardia & Adan, 1997).

#### *Aspecten van geïrriteerdheid*

Anderson et al. (1992, 1995) analyseren aan de hand van hitte-experimenten de manieren waarop acute situatie-variabelen (pijn, hitte, koude, frustratie, aanval, belediging) agressie kunnen opwekken.

In de eerste plaats worden cognities gewekt: vijandige gedachten, vijandige herinneringen en agressieve scripts bepalen de interpretatie van de inkomende informatie. Berkowitz & LePage (1967) hebben reeds aandacht gevraagd voor de werking van agressieve cues op agressie. De kans op agressie neemt toe als men bijvoorbeeld een wapen in de omgeving ziet. Tegelijkertijd kunnen vijandige affecten worden gewekt: vijandige gevoelens. Voorts wordt 'arousal' opgewekt, zowel waargenomen opwinding, als fysiologische. Vervolgens verloopt het proces enigszins zoals ook al in de emotietheorie beschreven is: via primaire en secundaire evaluatie.

### 3.3.2. *Stemmingen en verkeer*

Emoties lijken in het verkeer belangrijk te zijn in verband met de 'stuurvoorrang': alles wordt opzij gezet, en wegens enkele gevaarlijke en enkele gunstige actietendensen. Gevaarlijk: bijvoorbeeld bij boosheid, gunstig: bijvoorbeeld bij manoeuvres in noodsituaties. Stemmingen zijn belangrijk omdat ze werkelijk alle processen kunnen beïnvloeden. Er is echter nog weinig onderzoek gedaan naar de invloed van stemmingen op verkeersgedrag, en dus ook niet op overtredingen. Dit is duidelijk een omissie. Er wordt gesuggereerd dat omstandigheden als hard lawaai, temperatuur en drukte op de weg kunnen bijdragen aan agressie, doordat ze invloed zouden hebben op stemmingen, maar het onderzoek terzake is beperkt (Connell & Joint, 1997).

Arnett et al. (1997) lieten 95 studenten (in de leeftijd van zeventien tot achttien jaar) gedurende tien dagen een logboek bijhouden van hun ritten. Dit leverde ruim 2.300 ritten op. Bij elke rit werd de stemming aangegeven, de passagiers, de tijd van de dag, gordelgebruik, alcoholgebruik, en harder dan de limiet rijden. De stemmingen waarnaar gevraagd en die gemeld werden waren: anger (3%), excited (7%), sad (2%), stressed (12%), happy (20%), tired (25%) en neutraal (31%). Met name de boze stemming had sterke invloed op te hard rijden (meer dan 10 mph te hard). Vrouwen en mannen verschilden niet in de frequentie van boosheid, en ook niet in de relatie tussen boosheid en te hard rijden. Harré et al. (1996) vonden ook geen sekseverschil in gerapporteerde boosheid en gefrustreerdheid tijdens het rijden.

#### *Hitte*

Anderson et al. (1995) speculeren hoe hitte agressief gedrag op de weg kan triggeren. Hitte en congestie wekken aan vijandigheid gerelateerde schemata wegens het ongemak. Arousal wordt gewekt. Je voelt je ellendig. De sportwagen duwt je van achteren op, haalt snel in en snijdt je, bijna een ongeluk veroorzakend. Je ervaart razernij, je interpreteert de daad als intentioneel agressief, en claxonneert. Een goed functionerende airco had de episode anders kunnen laten verlopen. Er zouden geen agressieve schemata gewekt zijn, arousal zou hebben ontbroken. De interpretatie was er een geworden van: 'dwaas'.

Een alternatieve verklaring voor de toename van agressie in het verkeer is dat men bij hitte gewoon meer op straat is. Dat is de verklaring die Field (1992) aanvoert om de relatie tussen hitte en criminaliteit te verklaren. Van der Vliert et al. (1996) vinden dat warmte, en niet hitte of koude, politieke rellen en gewelddadige aanvallen stimuleren in een groot aantal landen. Zij wijten dit aan de cultuur van mannelijkheid.

Vrij et al. (1994) constateerden dat politiemensen bij hitte gespannener waren, een negatievere impressie hadden van de overtreder, en zich agressiever gedroegen.

### *Congestie*

Hennessy & Wiesenthal (1997) vatten het onderzoek naar de invloed van congestie op stress en agressie samen en voegen er een eigen onderzoek aan toe. Congestie leidt tot stress naarmate duur toeneemt en tempo afneemt. Een tussenliggende variabele is de waargenomen beheersbaarheid van de omgeving. Stress is weer gerelateerd aan agressief gedrag, slechte concentratie en ongevallen.

Men kan op verschillende manieren met stress omgaan ('coping'). Geïrriteerdheid, agressie en angst zijn reacties die de stress niet doen afnemen. De auteurs doen onderzoek binnen de theorie van Lazarus, waarbij een onderscheid gemaakt wordt tussen 'problem focussed coping' en 'emotion focussed coping'. Een onderscheid werd ook gemaakt tussen 'trait coping, een gegeneraliseerde wijze van gedrag, en 'state coping', een gedrag aangepast aan de situatie.

Er werd gebruik gemaakt van autotelefoons, om mensen gedurende het rijden te interviewen, omdat aan interviews na de rit duidelijke nadelen van gebrek aan validiteit en betrouwbaarheid verbonden zijn. Men voorspelde dat meer stress zou worden ervaren tijdens congestie dan bij afwezigheid van congestie, en het meest door mensen met een grotere stress-gevoeligheid ('trait').

Proefpersonen waren veertig studenten en medewerkers van een universiteit. Het persoonlijkheidskenmerk 'driver stress' werd gemeten met een Driving Behaviour Inventory, met vragen of men agressief rijdt als men geïrriteerd is, geïrriteerd raakt als men tracht in te halen, maar daarin niet slaagt, geërgerd wordt als men achter anderen aan moet rijden enzovoort.

De situatie-specifieke stress werd gemeten met de State Driver-Stress Inventory, met vragen over goede (ontspannen, prettig, kalm, tevreden) of slechte stemming (nervus, gespannen, ongemakkelijk, bang, verdrietig). Drie vragen werden gesteld over haast en tijdsdruk; één vraag over beheersing van de situatie.

Twee vragenlijsten vroegen respectievelijk naar 'trait' en 'state' wijzen van omgaan met stress, steeds direct of probleem gericht, of indirect of emotiegericht.

Voorbeelden van 'trait-direct' zijn het zoeken naar informatie, de situatie trachten te veranderen enzovoort. 'Trait-indirect' zijn bijvoorbeeld dagdromen, denken over de leuke kant van een situatie, kwaad op jezelf worden.

Voorbeelden van 'state-direct' zijn informatie zoeken (radio), beslissen over een plan om door te rijden of een alternatieve route proberen, het probleem met passagiers bespreken. 'State-indirect' betreft allerlei geïrriteerde reacties, roken, afleiding zoeken van radio of ontspanning-oefeningen enzovoort.

Twee groepen werden onderscheiden: een groep die eerst met rustig verkeer en daarna met congestie had te maken op weg van en naar het werk, en een groep met de omgekeerde ervaring. Men belde de experimentator tweemaal op, op een locatie met congestie, en een rustige verkeerssituatie, op vaste punten van heen of terugweg, en beantwoordde dan de vragenlijst.

De resultaten laten een toenemende stress zien onder congestie, en meer stress voor mensen met aanleg daarvoor. Bovendien een grotere toename voor deze mensen met aanleg. Er bleek geen verschil in het gebruik van

directe of indirecte wijzen van 'coping' bij congestie of daarbuiten, terwijl men bij de algemene vragenlijst wel had aangegeven een voorkeur te hebben voor directe wijzen van coping.

Men gebruikte alle soorten coping gedragingen frequenter bij sterkere congestie.

De gedragingen die men meldt werden onderverdeeld in directe gedragingen (vasthouden aan het plan, luisteren naar radio-informatie, veranderlijke verkeerstekens bestuderen, nieuw plan maken), verstrooiing (muziek luisteren, dagdromen, naar radio-gesprekken luisteren) en agressieve gedragingen (bewust bumper-kleven, schelden naar anderen, toeteren).

Alleen agressieve gedragingen waren veel frequenter onder congestie.

Er werd geen enkel verschil gevonden tussen mannen en vrouwen.

Ook in dit onderzoek bleek dat het vooraf op de hoogte zijn van de congestie de stress vermindert. Verkeersinformatie over de radio en boven de weg zijn nuttig.

#### *Mist en daglicht*

Haigney (1996) onderzocht proefpersonen in een simulator onder vier condities: overdag, 's nachts, bij mist met 120 meter zicht of bij dichte mist met veertig meter zicht. De rit duurde tien minuten, en voor elke rit werd de UMACL (the UWIST mood adjectives checklist) vragenlijst afgenomen.

De lijst meet de eerder genoemde drie aspecten van stemmingen: energie, spanning en hedonistische teneur.

Alleen rijden bij dag had een significant effect op één aspect van stemming: de spanning nam af.

Verder werd gevonden dat mensen met een slechtere stemming vooraf sneller reden dan die met een goede stemming. Ze accelereerden ook sneller. Bovendien accepteerden ze kortere tijden tot een tegenligger als ze aan het inhalen waren bij dichte mist. Mensen met veel energie accelereerden 's nachts sneller.

Ook werd gekeken naar de fouten die men maakte afhankelijk van de aanvangsstemming. Begon men met een slechtere stemming dan maakte men meer botsingen bij dikke mist, en reed men meer naast de weg.

De verklaring wordt vooral gezocht in het fenomeen van stemming-regulering: men tracht van een negatieve stemming af te komen, en bereikt dit door meer risico te nemen. Het experiment toont echter vrijwel geen stemmingsverandering aan gedurende de rit.

### 3.3.3. *Agressieve persoonlijkheid en verkeer*

We hebben net gezien dat mensen die meer tot stress geneigd zijn ook relatief meer stress ervaren bij congestie, en dat congestie leidt tot meer agressieve gedragingen. Niet onderzocht werd of deze tot stress geneigde personen ook agressiever waren.

Het onderliggende persoonlijkheidskenmerk bij agressiviteit is geneigdheid tot boosheid. Het gaat om de geneigdheid gebeurtenissen te waarderen op een manier die correspondeert met boosheid, dat wil zeggen dat onprettige gebeurtenissen gezien worden als door iemand anders tot stand gekomen (Frijda, 1994). Anderzijds is het tevens een geneigdheid te reageren op een manier die boosheid kenmerkt: namelijk agressief.

Men komt ook het begrip 'vijandigheid' tegen. Men meet deze vijandigheid met een lijst met vragen over gedachten, gevoelens en daden die kenmerkend zijn voor de negatief-affectieve toestand van boosheid (White & Hansell, 1996).

Arnett (1996, 1997) onderzocht de bijdragen van 'sensation seeking' en agressiviteit op roekeloos gedrag. Hij keek onder andere naar de betekenis voor vijf soorten gevaarlijk auto rijden: rijden onder invloed van drugs of alcohol, harder rijden dan 80 mph, meer dan 20 mph boven de limiet rijden, racing another car, passing another car in no-passing zone. Agressiviteit werd vastgesteld met een acht-item-scale.

In een eerste studie onderzocht hij 133 17- tot 18-jarigen. Sensation seeking en agressiviteit hingen beide samen met de vijf roekeloze gedragingen op de weg. (correlaties tussen .23 en .37). 'Sensation seeking' en agressiviteit correleerden .31. Jongens scoorden hoger dan meisjes op 'sensation seeking' en agressiviteit. In een ander deel van de studie scoorden adolescenten hoger op beide kenmerken dan volwassenen, en verschilden volwassen mannen en vrouwen alleen op sensation seeking.

In een tweede studie betrok Arnett 346 18- tot 23-jarigen. Jongens meldden meer roekeloos verkeersgedrag op alle vijf onderwerpen dan meisjes. 'Sensation seeking' was weer gerelateerd aan alle vijf roekeloze verkeersgedragingen. Agressiviteit alleen niet aan rijden onder invloed. Er was geen significante correlatie tussen sensation seeking en agressie. Jongens scoorden hoger op 'sensation seeking' dan meisjes, maar ze verschilden waarschijnlijk niet in agressiviteit.

Arnett gebruikt deze resultaten om de ontwikkelingsbasis van riskant gedrag te verklaren. 'Sensation seeking' is sterker gedurende de adolescentie. Verschillen tussen jongens en meisjes in roekeloos gedrag wijst hij toe aan agressie-gerelateerde hormonale veranderingen die tijdens de puberteit plaatsvinden, met name de toename van het testosteron gehalte in het lichaam, en de afname van het serotonine gehalte.

Het is in ieder geval van belang dat roekeloos rijgedrag bij jongere automobilisten zowel samenhangt met 'sensation seeking' als met agressiviteit, twee kenmerken die geen of een gering verband met elkaar hebben. Er is een relatie tussen het persoonlijkheidskenmerk en gevaarlijk verkeersgedrag, en, zoals we in het hoofdstuk over emoties zien, als jongeren in een boze stemming zijn, hebben ze de neiging om te hard te gaan rijden.

Interessant is de constatering van Arnett dat in de Verenigde Staten goede nationale cijfers bekend zijn over roekeloos drinkgedrag, het gebruik van marihuana en roekeloos seksueel gedrag, maar dat er geen vergelijkbare cijfers zijn over roekeloos verkeersgedrag: de belangrijkste doodsoorzaak van 16- tot 24-jarigen.

Hemenway & Solnick (1993) vinden relaties tussen zelfgerapporteerde agressieve uitingen in het verkeer, zoals onnette gebaren en ruzie, en riskant gedrag als te hard rijden en door rood rijden. Ruziemakers rijden te hard, rijden door rood, rijden onder invloed, en hebben veel meer ongevallen dan gemiddeld. Of het hier echt gaat om een persoonlijkheidsvariabele is niet duidelijk.

#### *Driving anger scale*

Zoals eerder ter sprake is gekomen, ontwikkelden Deffenbacher et al. (1994) een boosheidsschaal toegespitst op verkeerssituaties. Zij hopen hiermee een instrument te hebben om te bepalen of interventie nodig is en om het effect van deze interventie vast te stellen.

Interessant is om te zien dat er enkele kleine maar significante verschillen tussen jongens en meisjes worden gevonden op subschalen. Meisjes hebben meer last van obstructies, jongens van de aanwezigheid van politie. Maar over het totaal gezien wordt geen verschil in boosheid gevonden.

### *Alcohol*

Vaak wordt verband gevonden tussen agressie en alcoholgebruik (Werkman & Beer, 1992). Dit heeft dan natuurlijk ook consequenties voor gevaarlijk rijgedrag, namelijk rijden onder invloed (Donovan, 1993; McMillen et al., 1992a en b).

Donovan (1993) vond een relatie tussen enerzijds een factor agressie/vijandigheid (gebaseerd op vragen over fysieke en verbale agressie) en rijden onder invloed.

McMillen vond dat automobilisten die gepakt werden voor rijden onder invloed nadat ze een ongeval hadden gekregen of van de weg waren gehaald, hoger scoorden op een vijandigheidschaal dan andere personen die waren aangehouden wegens rijden onder invloed en automobilisten die nooit gepakt waren (ook al reden ze wel eens onder invloed). Uit dit soort onderzoek wordt niet duidelijk hoe causale verbanden liggen.

White & Hansell (1996) trachten wel causale relaties te onderzoeken, namelijk tussen vijandigheid, agressief gedrag, alcoholgebruik en aan alcohol gebruik gerelateerd agressief gedrag.

Zij vonden dat agressief gedrag en alcoholgebruik een voorspellende factor vormen voor aan alcohol gerelateerd gedrag in een latere fase. Bovendien vormt agressief gedrag een voorspellende factor voor alcoholgebruik in een latere fase. Alcoholgebruik impliceert evenwel niet dat er later agressief gedrag zal optreden. Aan alcohol gerelateerd agressief gedrag wordt bij meisjes beter voorspeld door alcoholgebruik in een eerdere fase, bij jongens door agressief gedrag in een eerdere fase.

Er werd geen effect van vijandigheid gevonden. White & Hansell concludeerden dat de maat van vijandigheid geen goede persoonlijkheidsmaat was, maar eerder symptomen vaststelde. In ieder geval lijkt het van belang om de rol van agressiviteit in het verkeer ook te koppelen aan de rol van alcohol in het verkeer - temeer daar een gedraging die men over het algemeen zeer agressief vindt, te weten 'verdwijnen na een ongeval', ook vaker voorkomt bij automobilisten die te veel gedronken hebben (Solnick & Hemenway, 1994).

## 3.4. **Antwoord op vragen**

In deze paragraaf zullen de vragen die gesteld zijn in § 2.3.2 tot en met § 2.3.5 van hoofdstuk 2, achtereenvolgens behandeld worden.

### 3.4.1. *Definitie agressie*

*- Hanteert men elders in de wereld vergelijkbare opvattingen over agressie in het verkeer?*

In het buitenland hanteert men vergelijkbare opvattingen over agressie in het verkeer. Er zijn instrumenteel-agressieve en reactieve agressieve gedragingen, en mensen ervaren allerlei gedragingen als agressief. Men onderkent ook excessieve agressie, en gebruikt daar het woord 'road rage' voor.

*- Is er een oplossing voor het verschil in opvatting over agressie als norm-overtreding enerzijds en als gedrag dat tot conflict leidt of dit niet vermijdt?*

In het algemeen noemt men agressie daden die opzettelijk zijn, en die opzettelijk schadelijk zijn. Men zal conflicten in het algemeen dus niet



agressief noemen. Conflicten en overtredingen kunnen ook voortkomen uit vergissingen of fouten. Anderzijds wordt 'road rage' ook gebruikt voor overtredingen die door mensen als agressief ervaren worden, maar waarvan niet is vastgesteld dat ze aan de definitie van bedoeld gedrag, en bedoelde schade voldoen. Dus ook in het buitenland treffen we verwarring aan. Men onderkent overigens het definitieprobleem.

- *Is het zinvol om 'intentie' in de definitie te houden, intentie van overtreding, en intentie van schade? Is dit ook de lekenopvatting?*

Het in de definitie houden van opzet en van bedoelde schade is zinvol, omdat het onderscheid met vergissingen, fouten en bewuste overtredingen nuttig is gebleken. Maar ook omdat als agressief ervaren gedragingen door middel van manipulatie van attributie naar een andere categorie overgebracht kunnen worden en daar minder kwaad kunnen.

- *Kan agressie positieve effecten hebben (correcties)?*

Positieve effecten van agressie zijn we niet tegengekomen. Maar wel lijkt het nodig het begrip 'schade' te relativiseren. Gedrag dat intentioneel schade aanricht om ergere schade te voorkomen is nauwelijks als agressief te bestempelen.

#### 3.4.2. Oorzaken agressie

- *Kan de moderne emotie-theorie het ontstaan en verder afwikkelen van boosheid en agressie nog verhelderen?*

Het ontstaan van boosheid heeft in de cognitieve emotie-theorie een primaire en secundaire taxatie als oorzaak. Men interpreteert een gebeurtenis als relevant voor een belang en wel als schadelijk (primaire evaluatie).

Vervolgens wordt vastgesteld wie de oorzaak is, of het voorkomen had kunnen worden, of er iets aan te doen is door middel van emotiegerichte of probleemgerichte aanpak (secundaire evaluatie).

Belangen die genoemd zijn in het tweede hoofdstuk hebben betrekking op verplaatsingsbehoefte en fysieke integriteit. Hieraan kunnen we nu ook toevoegen: territoriumhandhaving en ego-identiteit. Misschien is schade op zichzelf niet voldoende maar moeten we ons persoonlijk beledigd voelen, en bij deze identiteit horen ook normen en waarden. Dit stijgt waarschijnlijk uit boven de verplaatsingsbehoefte en lijfelijke integriteit.

Dan ontstaat een actiebereidheid gericht op het uit de weg ruimen van de oorzaak van boosheid, het herstellen van de ego-identiteit, een drang die stuurvoorrang vraagt. Hierin zit misschien een belangrijk element van mogelijke verstoring van normale verkeerstakingen. De emotietheorie maakt een onderscheid tussen emotionele expressies en andere uit de emotie voortkomende gedragingen. Dit zien we over het algemeen ook bij beschrijvingen van agressieve gedragingen: schelden, claxonneren en gebaren versus achterna zitten, snijden, kort volgen.

Er volgen plannen en acties, maar ook kan op elk moment gereguleerd worden. Realisatie van mogelijke consequenties van gepland gedrag kan het plan veranderen. Beschrijving van boosheid in dit soort stappen biedt de mogelijkheid op veel punten in te grijpen en reactieve agressie te voorkomen.

De opvatting dat onverwachtheid boosheid doet toenemen is ook een nuttige zienswijze. Dit kan misschien verklaren dat niet alleen overtreding van formele normen tot boosheid leidt.

*- Is er meer bekend over agressiviteit of vijandigheid als persoonlijkheidskenmerk dat kan bijdragen aan agressie in het verkeer?*

Enkele malen zijn we vijandigheid of agressiviteit tegengekomen als persoonlijkheidskenmerk, 'trait'. En ook zijn we asociale of antisociale motivatie tegengekomen. Van beide wordt een verband vastgesteld met gevaarlijke gedragingen. Antisociale motivatie houdt tevens verband met ongevallen.

*- Is er meer bekend over invloeden op stemmingen van persoonlijkheidskenmerken en omstandigheden binnen en buiten het verkeer, en over de invloed van stemmingen op agressief verkeersgedrag?*

Er is nog weinig onderzoek gedaan naar de invloed van stemmingen op verkeersgedrag, in tegenstelling tot invloed op een scala van andere gedragingen. Er zijn enkele eerste resultaten. Enerzijds is gebleken dat stressgevoelige personen meer toenemen in stress dan minder stressgevoelige personen. Anderzijds blijkt stress tot agressieve gedragingen te kunnen leiden. Mochten stemmingen in het verkeer van belang zijn, dan wordt het zaak stemmingen in het verkeer te leren manipuleren. De ANWB heeft een cd verspreid om een kalme stemming te wekken. Ook wordt aangeraden zorgen opzij te zetten als men aan het verkeer gaat deelnemen.

#### 3.4.3. *Omvang en gevolgen*

*- Zijn er in andere landen aanwijzingen te vinden voor de omvang en de gevolgen voor verkeersveiligheid van agressie en altruïsme in het verkeer?*

De analyse van publikaties in kranten, en een Amerikaanse database leiden beiden tot een schatting van het aantal doden bij excessief-agressieve incidenten van rond de 1 promille van het totaal aantal verkeersdoden. Verder komen we niet tot schattingen van de omvang en gevolgen van agressief gedrag. Men klaagt over toename van agressief gedrag. Eén studie stelt een toename van 7% per jaar vast van gewelddadige incidenten. Altruïsme is nauwelijks aan de orde.

*- Zijn er aanwijzingen voor het bestaan van een verband tussen een agressieve aanleg en gevaarlijk of overtredend gedrag? Zijn er aanwijzingen voor verbanden tussen agressieve handelingen en ongevallen?*

Er zijn aanwijzingen voor het bestaan van verbanden tussen negatieve attitudes, agressieve aanleg, asociale motivatie, en delinquentie enerzijds en bewuste overtredingen en ongevallen anderzijds. Het blijkt van belang een onderscheid te maken tussen actieve en passieve ongevallen. Bewuste overtredingen zijn vooral verbonden met de eerste.

#### 3.4.4. *Preventie*

*- Zijn er aanwijzingen in de emotietheorie die nieuwe ingangen kunnen bieden voor preventie?*

De emotietheorie kan ongetwijfeld ingangen bieden voor preventie. Enerzijds kan boosheid voorkomen worden, anderzijds kan mensen geleerd worden hoe gedrag tot boosheid bij anderen leidt. Aspecten van primaire en secundaire evaluatie zijn te beïnvloeden. Het gaat hier om attributies. Is wat gebeurt wel zo belangrijk? Wordt een belang geschaad? Is het wel zo belangrijk dat ik ergens op tijd kom? Betekent wat gebeurt een vertraging? Is mijn ego-identiteit in het geding? Gaat het om een algemeen geldende waarde, of heeft iedereen eigen normen. Doet de ander het met opzet? Vergist hij of zij zich niet? Heeft hij of zij de intentie van schade toe-brengen? Had die ander het wel kunnen voorkomen? Is het niet beter mijn schouders op te halen? Is probleemgericht oplossen wel zo verstandig? Leidt dat niet tot veel grotere schade? Is een andere emotie niet beter op zijn plaats: schrik en opluchting dat ik er goed vanaf ben gekomen? Is niet-reageren niet een uitdrukking van een sterke persoonlijkheid? Ook kan men leren zijn stemming te onderkennen waarmee men aan het verkeer deelneemt, en de gevolgen van deze stemming voor daden die door anderen als agressief worden ervaren, en voor eigen agressief gedrag.

*- Zijn er buitenlandse voorbeelden van preventieve aanpak, met name ook bij jongeren?*

Er worden suggesties gedaan voor preventie: toezicht, straf, beïnvloeden van attitudes en attributies. Voorbeelden hiervan zijn niet onderzocht. Alleen wordt gemeld dat in Maryland (VS) de grootscheepse acties tegen agressief gedrag ongevallen deden dalen.

*- Zijn er voorbeelden van het stimuleren van vriendelijk of altruïstisch gedrag?*

Onderzoek naar het stimuleren van vriendelijk en altruïstisch gedrag gerelateerd aan het verkeer zijn we niet tegengekomen. Wel hebben we een onderzoek gezien waarin het aanbrenge van empathie met de dader matigend kan werken op agressie. Een studie van Echterhof (1989) toont aan dat een altruïstisch voorbeeld tot navolging leidt.

## 4. Discussie naar aanleiding van de expertmeeting

Op 12 augustus 1997 is een expertmeeting gehouden over agressie in het verkeer. Twintig deskundigen waren aanwezig (zie *Bijlage 3*). De meeting is georganiseerd door de ANWB, de SWOV en AVV ter gelegenheid van het lustrum: de ANWB was vijf jaar met het anti-agressieproject bezig.

Doel van de meeting was om tot uitwisseling en afstemming van kennis en ideeën voor de toekomst te komen. Er is gediscussieerd aan de hand van een lijst met stellingen (*Bijlage 2*). De experts hebben bepaald welke stellingen het meest relevant waren voor de discussie.

Na afloop van de meeting zijn drie papers geschreven door respectievelijk prof. dr. A.S.R. Manstead, drs. A.M. van der Laan & dr. M. Junger, en door prof. dr. JA Rothengatter. Deze papers zijn bijgevoegd in respectievelijk *Bijlage 6, 7 en 8*. Eveneens in dit rapport opgenomen zijn de inleidende bijdrage tijdens de expertmeeting van de hoofddirecteur van de ANWB, mr. P.A. Nouwen (*Bijlage 4*), en de bijdrage tijdens de meeting van drs. J.W.G. Floor (*Bijlage 5*).

In dit hoofdstuk zullen eerst in het kort de drie papers behandeld worden. Daarna zullen de bijdragen van de expertmeeting besproken worden, waaronder de bijdragen van Nouwen en Floor, waarbij zoveel mogelijk de volgende thema's worden aangehouden: definitie, oorzaken, omvang en relevantie, en preventie.

### 4.1. Papers

Elk van de auteurs is verzocht zijn of haar gedachten speciaal over één onderwerp te laten gaan. Manstead is verzocht speciaal te schrijven over de relatie tussen agressie en onveiligheid. Van der Laan en Junger over de relatie tussen agressie en andere vormen van riskant gedrag, met name bij jongeren. Rothengatter over de mogelijke tegenpool van agressie: altruïstisch, of misschien ook defensief gedrag.

#### 4.1.1. Manstead

Manstead onderscheidt instrumentele en affectieve agressie. De bedoeling om schade aan te richten is bij de eerste vorm van agressie een minder primair doel dan bij de tweede. Wat mensen agressief gedrag vinden is gedrag dat gevaarlijk en/of egoïstisch gevonden wordt. Het gaat om gedrag waarvan men vindt dat het overtredingen zijn van wat men als geaccepteerd, normaal rijgedrag opvat. Dit hoeft niet agressief te zijn. Als dit agressief is zal het vooral instrumenteel-agressief zijn: primair gericht op een ander doel dan schade aan de ander toe te brengen of ermee te dreigen. Manstead stelt dat de overtredingen die als agressief opgevat kunnen worden veelvuldig voorkomen.

De aandacht wordt vervolgens gericht op die oorzaken van *instrumentele agressie* of van gedrag dat als zodanig opgevat wordt die in de persoon liggen en die voor beïnvloeding in aanmerking komen. Het betreft hier, in aansluiting op de attitudetheorie, overtuigingen die mensen hebben. Overtuigingen met betrekking tot de gevolgen van het gedrag, over wat anderen ervan vinden, en met betrekking tot de mate van invloed die men er zelf op kan hebben. Verder speelt de morele norm een rol.

Twee aparte overtuigingen die Manstead noemt zijn de 'illusion of control': men overschat de eigen mogelijkheden vergeleken met die van anderen, en 'false consensus': men acht het voorkomen van een kenmerk (gedrag) bij anderen meer waarschijnlijk als men zelf over dit kenmerk (gedrag) beschikt.

Behalve op deze persoonskenmerken wordt ook gewezen op enkele situatiewkenmerken die mogelijk beïnvloedbaar zijn, met name: congestie, tijdsdruk en anonimiteit.

In het algemeen is *affektieve agressie* minder beïnvloedbaar. Maar Manstead wijst toch op enkele factoren, aansluitend bij de cognitieve emotietheorie. Het negatieve affect ontstaat naarmate iemand anders de oorzaak is en bovendien met opzet handelt. Met name attributieprocessen zijn van belang. Genoemd wordt het 'actor-observer'-fenomeen. Dit is het verschijnsel dat het gedrag dat een ander vertoont wordt opgevat als voortkomend uit interne oorzaken: diens karakter en intentie. Bij ons zelf wordt de oorzaak meer gelegd in externe oorzaken: omstandigheden.

Situationele factoren die negatieve stemmingen ten gevolge hebben, stemmingen die het optreden van boosheid kunnen vergemakkelijken, zijn ook kandidaten voor beïnvloeding. Te denken valt aan congestie, lawaai, hitte, ruzie met passagiers. Sociale afkeuring is ook van belang, maar deze wordt in de anonimiteit van het autorijden weinig ervaren.

Een volgende stap is de constatering dat zelf gerapporteerde overtredingen samenhangen met ongevalsbetrokkenheid, zowel de jaren vóór de meting, als de jaren erna. Manstead veronderstelt dat de relatie tussen niet-agressieve en instrumenteel-agressieve overtredingen enerzijds en ongevallen anderzijds, gelegen is in hoge snelheid. Bij affectief-agressieve overtredingen zou de oorzaak meer in de impact van boosheid op perceptie, beoordeling en gedrag kunnen liggen. Pogingen worden in het werk gesteld drie soorten overtredingen te onderscheiden: niet-agressieve overtredingen, instrumenteel-agressieve en affectief-agressieve.

De paper wordt afgesloten met een lijst aanbevelingen voor interventies.

#### 4.1.2. *Van der Laan en Junger*

Deze auteurs onderzoeken de samenhang tussen soorten agressieve gedragingen, de samenhang met soorten risico-gedragingen, met ongevallen, en zijn op zoek naar het bestaan van een risicovolle levensstijl, met name bij jongeren.

Er wordt stilgestaan bij de definitie van agressief gedrag. Schade berekenen aan anderen en de intentie daartoe behoren tot de definitie, maar zijn op te vatten als dimensies. De schade kan dus variëren in sterkte, evenals de intentie.

Vervolgens komt de vraag aan de orde of agressie in het verkeer samenhangt met agressief gedrag in andere situaties en risicogedrag meer in het algemeen ('cross-situational consistency'). Ook wordt onderzocht wat de samenhang is met ongevalsbetrokkenheid. Risicogedrag in het verkeer hangt samen met alcoholgebruik, roken, agressief gedrag op school. Ook blijken persoonlijkheidskenmerken samen te hangen met riskant gedrag in het verkeer, met name agressiviteit.

Vervolgens wordt geconstateerd dat delinquent gedrag samenhangt met verkeersongevallen. Geconcludeerd wordt dat gevaarlijk verkeersgedrag en

ongevallen samen blijken te hangen met andere riskante gedragingen, met agressie als persoonlijkheidskenmerk, en met delinquent gedrag. In het laatste hoofdstuk wordt de vraag onderzocht of agressief verkeersgedrag en criminaliteit deel kunnen uitmaken van een risicovolle levensstijl. Risicogedrag wordt gedefinieerd als gedrag dat een onredelijke kans heeft op ernstig negatieve consequenties voor het individu of voor anderen wat betreft de gezondheid, het economische, psychische of sociale functioneren. Is het zinvol allerlei risicovolle gedragingen onder één noemer te brengen? Delinquentie, agressie in het algemeen, agressie op school zijn gerelateerd aan diverse vormen van risicogedrag. Verschillende vormen van ongevallen blijken samen te hangen. Het vermoeden wordt uitgesproken dat bij jongeren van een riskante levensstijl gesproken kan worden, en dat dit doorzet in de volwassenheid. Wat preventie betreft moet dus de vraag gesteld worden of preventie op iedereen gericht moet zijn of op specifieke risicogroepen, en of preventie van specifiek gedrag zinvol is, en consequenties zal hebben voor andere riskante gedragingen.

#### 4.1.3. Rothengatter

Gevraagd naar altruïstisch verkeersgedrag moet Rothengatter constateren dat er geen empirisch onderzoek is gedaan, en er dus niet veel valt te zeggen. Wel heeft hij een aantal kanttekeningen, mede naar aanleiding van de expertmeeting.

Bij definiëring van agressief gedrag worden een aantal opmerkingen gemaakt. Het moet gaan om interactie tussen verkeersdeelnemers waarbij er dus een menselijk object van agressie moet zijn. Het is echter onvoldoende om de definitie te beperken tot gedrag dat als agressief wordt ervaren. Agressief gedrag bevat geen onderscheidende kenmerken en is niet observeerbaar. Rothengatter benadrukt de observeerbaarheid om bestudering mogelijk te maken. Hij plaatst een kanttekening bij zijn vroegere eigen definitie: conflictveroorzakend, of niet-conflictoplossend gedrag, omdat daarbij voorbijgegaan wordt aan 'intentie'.

Hoewel intentie niet observeerbaar is, is het soms uit gedrag af te leiden, namelijk als gedrag gebruikt wordt om een reactie af te dwingen (kort volgen om opzij te laten gaan). Zo komt hij tot de definitie: *van agressief gedrag is sprake wanneer een weggebruiker observeerbaar gedrag vertoont dat geen andere aantoonbare functie heeft dan het afdwingen van gedrag van andere weggebruikers dat deze bij afwezigheid van de agressieve gedraging niet vertoond zouden hebben.*

Hij accentueert het onderscheid agressieve uitingen versus agressief gedrag. De eerste zou wel eens de tweede kunnen voorkomen.

Twee attributie-mechanismen kunnen verklaren waarom de roep dat agressie een groot probleem is niet door onderzoek gestaafd wordt. Men is geneigd de oorzaak van riskante situaties aan anderen toe te wijzen. Bovendien leidt angst, onzekerheid en risicoperceptie ertoe het gedrag van een ander als intentioneel, dus agressief, op te vatten.

Ten slotte wordt en pleidooi gehouden voor onderzoek om na te gaan welke factoren bijdragen aan de ervaring van agressie, en om na te gaan in hoeverre agressief gedrag werkelijk voorkomt.

## 4.2. Expertmeeting en papers

### 4.2.1. Definitie

De discussie over definities heeft enkele nieuwe gezichtspunten opgeleverd, en onderscheidingen helderder gemaakt.

#### *Doel definitie*

- Keuzes voor een definitie hebben te maken met de mogelijkheid dat een bepaalde definitie bijdraagt aan de relevantie van het bestudeerde probleem. Er is gesuggereerd dat de definitie zich zou moeten beperken tot dat gedrag dat door weggebruikers als agressief wordt opgevat. Daar zit immers het probleem en de roep om maatregelen.
- Een ander doel is dat de definitie gedrag bestudeerbaar, en dus observeerbaar moet maken. Vandaar een poging om agressief gedrag te definiëren als conflictveroorzakend gedrag, of niet-conflictvermijdend gedrag. Later is getracht 'intentie' van schade observeerbaar te maken. Gedacht kan worden aan kort volgen als dreiging, signaal om iemand snel opzij te laten gaan, versus kort volgen zonder duidelijk doel. Snijden kan gebeuren nadat iemand lang achter iemand heeft aangereden die links bleef rijden, maar ook terwijl geen mogelijk boosmakend antecedent heeft plaatsgevonden, of omdat iemand anders de snijder naar rechts dwingt middels kort volgen of lichten knippen. Alleen in het eerste geval lijkt een intentie van schade of dreiging observeerbaar aanwezig. Misschien is dit onderscheid observeerbaar te maken. We hebben dan intentie observeerbaar gemaakt.  
Overigens vinden veel wetenschappers dat vragenlijst-onderzoek en interviews ook de wetenschap en het preventieve beleid verder kunnen brengen. De eis van observeerbaarheid wordt niet door iedereen overgenomen.
- Een gedraging kan meer of minder agressief zijn. Boosheid en volgende reactieve agressie kunnen meer of minder sterk zijn. Een werkbare operationele definitie is waarschijnlijk gebaat bij een opvatting van kenmerken van agressief gedrag als dimensies. Het gaat om meer of minder, niet om al of niet.
- Het is ook zinvol een definitie aan te laten sluiten bij wat in de psychologie gangbaar is. Dat maakt het mogelijk psychologische theorie toe te passen op agressief verkeersgedrag.
- Een definitie heeft consequenties voor preventie. Invoezen van het concept 'intentie' maakt het mogelijk onderscheid te maken tussen bumper-kleven om op te schieten, of bumper-kleven om iemand opzij te duwen.

#### *Definitie*

Twee belangrijke onderscheidingen komen steeds terug.

De eerste is tussen wat mensen agressief vinden enerzijds, en wat objectief als agressief te kenmerken is anderzijds. *Dit wil niet zeggen dat mensen bij het vaststellen van wat ze agressief vinden van andere begrippen uitgaan dan waar men vanuit gaat als men agressie objectief tracht vast te stellen. Dat zou onderzocht moeten worden. Wat wel duidelijk is is dat bij lekenbeoordeling allerlei invloeden werkzaam zijn die objectiviteit bemoeilijken: foute attributies, perceptuele vooroordelen, persoonlijke belangen etc.*

De experts zijn het er over eens dat gebrek aan objectiviteit het mogelijk maakt dat mensen het probleem van agressie in het verkeer overschatten. De tweede onderscheiding is die tussen instrumentele en affectieve (of emotionele, of reactieve) agressie. Hoewel hier de opmerking over dimensionaliteit op zijn plaats is, wordt bij het eerste meer gedacht aan gedrag waarbij schade aan een ander geen primaire doelstelling is, en waarbij de emotie boosheid afwezig is. Dit in tegenstelling tot de tweede vorm van agressief gedrag.

#### *Instrumentele agressie*

Het lijkt bij instrumentele agressie te gaan om het nastreven van eigen gewin. Daarbij is schade aan anderen onvermijdelijk, maar geen primair doel. Die schade aan anderen kan feitelijke schade zijn aan lijf, goederen, onbelemmerde voortgang, maar ook psychische schade of dreiging met schade. Het kan ook schade zijn aan het sociale systeem. Vergroting van de kans op schade zou ook al voldoende zijn. Een ander aspect is dat de functie van dit gedrag is het afdwingen van gedrag bij andere weggebruikers.

#### *Affectieve agressie*

Hierbij is het primaire doel schade toebrengen aan een ander, nadat men in een belang geschaad of bedreigd is door iemand waarvan men ervaart dat diegene het met opzet gedaan heeft en het heeft kunnen vermijden. Belangen die aan de orde zijn zijn fysieke integriteit, verplaatsing, maar ook waarden als zelfbeeld. *Boosheid ontstaat misschien pas als men het gevoel heeft dat geen rekening met je gehouden wordt.* Over deze vorm van agressie is weinig discussie. Er is sprake van emotie, met enerzijds emotionele uitingen als schelden, gebaren, anderzijds een tendens tot gedrag om de ervaren schade te herstellen, of er wraak voor te nemen.

#### *Ervaren agressie*

Wordt men geconfronteerd met gedrag waarover men zich opwindt, dan is men geneigd over agressief gedrag van die ander te spreken. Het zal vaak gaan om gedrag dat men als gevaarlijk en zelfzuchtig ervaart waarbij het belang van de beoordelaar of zijn sociale context wordt geschaad, en met opzet. *Waarschijnlijk wordt door de beoordelaar veelal geen boosheid verondersteld.* Slechts enkele ergernissen hebben betrekking op duidelijke uitdrukking van boosheid door de andere weggebruiker. Slotegraaf vond dat de meeste mensen geen idee hebben van de motieven van het als agressief ervaren gedrag.

#### *Normen*

Het overtreden van normen wordt gezien als belangrijk element bij agressie en bij ervaren agressie. Het gaat niet altijd om formele normen: informele normen zijn waarschijnlijk ook van belang. Tevens zijn situaties denkbaar waarbij rücksichtslos vasthouden aan normen agressief is of als agressief wordt opgevat. Essentieel lijkt het element van benadeling van de ander. In ieder geval is het van belang binnen overtredingen te zoeken naar agressieve en niet-agressieve, en te zoeken naar overtredingen van formele en informele normen. Verder is opgemerkt dat normen kunnen verschuiven in de loop der tijd, en dat normen gedeeltelijk cultureel bepaald zijn.

#### *Welbevinden*

Er is aandacht gevraagd voor taakprocessen. Agressie is gerelateerd aan affectief welbevinden. Op momenten van agressie ben je bezig verstoord



welbevinden te herstellen. De vraag is wat dit voor de rijtaak betekent. Wat gebeurt er tijdens agressief rijden?

#### 4.2.2. Oorzaken

Het onderzoek naar oorzaken kan meer of minder gestuurd worden door mogelijkheden voor preventie. Stabiele persoonlijkheidskenmerken zijn moeilijker te beïnvloeden dan attitudes, regels, verkeerssituaties enzovoort. Wat persoonskenmerken betreft ontstaat een beeld dat oorzaken van instrumentele agressie gevonden kunnen worden binnen het kader van de attitudetheorie, van affectieve agressie binnen de emotietheorie.

##### 4.2.2.1. Instrumentele agressie

Oorzaken van instrumentele agressie zijn tijdens de expertmeeting nauwelijks aan de orde geweest, maar de papers geven wel aanknopingspunten.

###### *Persoonseigenschappen*

In de eerste plaats worden ‘traits’ verondersteld die mensen tot agressieve oplossingen brengen. Anderzijds zijn er minder blijvende kenmerken die als attitudes opgevat kunnen worden. Er wordt verondersteld dat mensen verschillen in mate van agressiviteit, een persoonlijkheidskenmerk dat aanleiding is voor roekelozer rijden. Gesuggereerd wordt dat mensen van huis uit kunnen leren agressieve oplossingen te gebruiken. Ook is gebleken dat mensen verschillen in de mate waarin ze nieuwe indrukken nodig hebben: ‘sensation seeking’, ook een kenmerk dat met name bijdraagt aan snel rijden. Ten slotte wordt gesproken over een risicovolle levensstijl, kenmerkend voor een groep adolescenten, en zich misschien voortzettend later in het leven.

De attitudetheorie zoekt oorzaken in overtuigingen van mensen, overtuigingen met betrekking tot de consequenties van agressief gedrag, met betrekking tot wat anderen ervan vinden, en met betrekking tot de beheersing die men ervaart over het gedrag. Voorts spelen morele normen een rol. Twee specifieke overtuigingen die van belang zijn de ‘illusion of control’ (je beheerst de situatie beter dan anderen), en ‘false consensus’ (overschatting van het aantal mensen dat ook zo handelt).

Geïrriteerde stemming kan waarschijnlijk ook de instrumentele agressie verhogen.

###### *Situationele kenmerken*

Genoemde kandidaten zijn congestie, krappe agenda, en anonimiteit. Bij congestie gaat het hier om het fenomeen dat men tijdverlies zal trachten in te halen door elders harder te rijden. Hetzelfde geldt voor de krappe agenda: men heeft haast. Anonimiteit belemmert de werking van sociale normen: we zijn minder gevoelig voor signalen van afkeuring en kunnen ons eraan onttrekken.

###### *Regels*

Dat regels een rol kunnen spelen, en met name de verhouding tussen formele en informele, en de relatie van regels tot verkeerssituaties waaronder infrastructuur, is enkele malen aan de orde geweest.

Het is gebleven bij de vraag naar onderzoek naar deze aspecten.

#### 4.2.2.2. *Affectieve agressie*

##### *Persoonskenmerken*

De discussie richt zich op elementen uit de emotietheorie: attributie en coping. Enerzijds beoordeelt men gedrag van een ander als belemmerend, kwetsend, krenkend, bedreigend, en ervaart men dat er opzet in het spel is. Anderzijds reageert men daar agressief op als men geen andere mogelijkheden heeft om er mee om te gaan. Agressie wordt in de hand gewerkt als men zich moeilijk in anderen kan verplaatsen en als men beperkte vaardigheden heeft op emotioneel terrein.

Een agressieversterkend kenmerk is de zogenaamde 'actor-observer'-discrepancie: eigen overtredingen worden aan omstandigheden geweten, die van anderen aan interne omstandigheden als karakter en bedoeling.

Andere bevorderende omstandigheden in de persoon zijn angst, onzekerheid, irritatie en stress, al of niet in de verkeerssituatie ontstaan.

Onverwachtheid van en dreiging zou agressie verhogend werken, maar verwachting misschien ook. Men is geneigd gedrag van de BMW-rijder als hinderlijker te ervaren en is daardoor eerder geneigd tot boosheid en agressie.

Medicijnen en alcohol kunnen een rol spelen bij ontremming van beheersing van emoties.

##### *Situationele kenmerken*

Congestie kan stress en irritatie oproepen die affectieve agressie waarschijnlijker maken. Negatieve stemmingen, veroorzaakt door hitte, lawaai, ruzie met passagiers kunnen gemakkelijker boosheid laten ontstaan.

##### *Ervaren agressie*

Veel van bovengenoemde factoren zullen bijdragen aan de waarneming van hinderlijk, bedreigend of normovertredend gedrag. Discussie noch papers zien oorzaken van ervaren agressie buiten genoemde oorzaken. Een nieuw gezichtspunt is dat als men boos is hinderlijk of overtredend gedrag eerder als intentioneel bedreigend zal zien, en dus als agressief.

#### 4.2.3. *Omvang en relevantie*

In grote lijnen zijn de eerdere opvattingen over omvang en relevantie van agressie bevestigd. Er is bevestigd dat we er weinig van weten. Wel laat Manstead zien dat er enige voortgang zit in bepaling van omvang en relevantie van agressieve gedragingen. Ook hebben de experts benadrukt dat ervaren agressie serieuze aandacht verdient. Meer aandacht wordt gevraagd voor wat er werkelijk gebeurt op de weg. Deelnemers aan anti-agressie-cursussen, waarbij alle aspecten van agressie en reacties daar weer op, aan de orde komen, herkennen het fenomeen en achten de cursus nuttig. Ook dit is een indicatie dat er geen sprake is van louter een media-fenomeen.

##### *Instrumentele agressie*

De expertmeeting heeft weinig nieuwe gezichtspunten opgeleverd ten aanzien van omvang en relevantie van instrumentele agressie. Wel is gewezen op de oudere studies rond 'accident proneness' die misschien iets over frequentie zouden kunnen zeggen. Dit sluit aan bij de suggestie agressief gedrag in het verkeer als onderdeel te zien van een risicovolle levensstijl.

Nieuwe gegevens gemeld in de paper van Manstead laten zien dat pogingen in het werk worden gesteld affectief-agressieve, instrumenteel-agressieve en

andere overtredingen in kaart te brengen en te relateren aan ongevallen. Bij de overtredingen zijn er die waarschijnlijk agressief te noemen zijn, maar waarvan het nog niet geheel duidelijk is of ze instrumenteel of affectief-agressief zijn, zoals bumper-kleven, met lichten knipperen. Er zijn er ook die waarschijnlijk affectief-agressief te noemen zijn: 'angry, give chase' en 'aversion, indicate hostility'.

De vragenlijst kan geen schattingen opleveren van omvang van het probleem, maar relaties met ongevallen zeggen iets over de relevantie. Het blijkt dat fouten in het verkeer (die meestal ook overtredingen zijn) niet aan ongevallen gerelateerd zijn, maar bewuste overtredingen wel. De sterke relatie tussen bewuste overtredingen en andere milde vormen van asociaal gedrag versterken het idee dat veel van deze overtredingen ook schade aan anderen of de maatschappij impliceren, een schade die bewust wordt aangebracht of geriskeerd. Deze studies versterken het idee dat instrumenteel-agressief gedrag een probleem is wat omvang betreft en wat relevantie voor de verkeersveiligheid betreft.

#### *Affectieve agressie*

Laatstgenoemde studie meldt dus ook affectief-agressieve uitingen (schelden, toeteren), en iets als 'boos erachteraan jagen'. Verder wordt verondersteld dat agressie vooral wordt ervaren als men er zelf boos over wordt, en dat we kunnen aannemen dat er veel geattribueerde agressie is. Dit zou erop kunnen duiden dat affectieve agressie een veel voorkomend verschijnsel is. Enkele deskundigen denken dat deze agressie zich beperkt tot uitingen, expressies, en dat dat geen veiligheidsconsequenties heeft, en misschien zelfs een uitlaatklep is waarmee verder agressief gedrag wordt voorkomen.

#### *Ervaren agressie*

Herhaalde malen is het probleem van ervaren agressie gestipuleerd. De in het rapport gemelde resultaten rond de Grote Stem die tijdens de expertmeeting nogmaals werden uiteengezet, de resultaten van de studies van Slotegraaf en Joint, de stroom brieven die bij de ANWB binnenkomen, de persbelangstelling: het duidt erop dat mensen veel agressie ervaren. Ook is men het erover eens dat als ervaren agressie uitloopt in boosheid op de weg gevaren dreigen voor de verkeersveiligheid.

Iedereen is het er tevens over eens dat er, nu het vermoeden bestaat van een relevant probleem voor de verkeersveiligheid, onderzoek nodig is naar de omvang en oorzaken van de ervaren agressie. Ook over de relatie tussen ervaren agressie en werkelijke agressie kunnen slechts vermoedens worden uitgesproken. Als overtredingen zoals te hard rijden, bumper-kleven, door rood licht rijden, rechts inhalen, vijandige gebaren altijd bij andere weggebruikers als agressief worden ervaren, dan is het frequent voorkomen van dit soort overtredingen een aanwijzing van de grote omvang van ervaren agressie.

#### 4.2.4. *Preventie*

De expertmeeting en papers geven richtingen aan voor een aanpak, en soms zelfs zeer concrete voorstellen.

Benadrukt wordt dat preventie van instrumentele en affectieve agressie onderscheiden moet worden. Sommigen vinden het eerste moeilijker dan het tweede, en het eerste meer een taak voor de overheid, het tweede voor de ANWB. Anderzijds werd de opvatting gehoord dat agressie die

instrumenteel is juist daardoor beheersbaar is. Dat geldt niet voor affectieve agressie.

Overigens worden alle genoemde oorzaken, alle stappen in het proces van ontstaan en afwikkeling van agressief gedrag genoemd als mogelijke ingangen voor preventie.

#### *Instrumentele agressie*

Preventie kan zich richten op het tegengaan van bewuste overtredingen door het beïnvloeden van attitudes en normen. Mansteads paper biedt hier een concrete lijst van. Belangrijk middel hierbij is politietoezicht met de mogelijkheid van speciale aandacht voor recidive (afschaffen wet-Mulder; invoeren puntenstelsel; meer differentiatie naar gevaar van overtreding en voorbedachte rade). Om versterkt toezicht aanvaardbaar te maken kan gebruik gemaakt worden van het feit dat het in het verkeer om leven en dood gaat.

Maar ook andere personen, uit familiekring en bedrijf, kunnen een belangrijke rol spelen.

Het wegnemen van frustraties in verkeerssituaties die tot bewuste overtredingen leiden zoals de belemmering van fietsers en voetgangers ten bate van gemotoriseerd verkeer, ophoudt veroorzakende congestie.

Wegwerken van discrepanties tussen formele en informele normen die ertoe leiden dat altijd een regel wordt overtreden. Regels aantrekkelijker maken door beter aan te sluiten bij gewenste regels. Begrip kweken voor elkaars motieven. Slotegraaf constateerde dat 72% niet de motieven kon noemen van andermans gedrag.

Het verminderen van anonimiteit kan ook een ingang zijn.

#### *Affectieve agressie*

De beste bestrijding van affectieve agressie zou kunnen liggen in het voorkomen van instrumentele agressie, omdat vaak dit ten grondslag ligt aan affectieve agressie.

Preventie is mogelijk via het beïnvloeden van attributies: overtredingen zijn vaak niet gericht op het veroorzaken van schade, en niet expres.

Fundamenteler gaat het hier om empathie: het zich kunnen inleven in anderen.

Manstead suggereert dat eigen affectieve agressie tot meer dreiging leidt dan waar men nu juist boos over is bij anderen. Men zou hiervan gebruik kunnen maken middels voorlichting.

Voorkomen van geïrriteerde stemmingen, dus het voorkomen van congestie, hitte, lawaai enzovoort, zal mensen minder snel in boosheid laten belanden.

De mogelijkheid meldingen te verrichten van agressief gedrag zou misschien boze reacties kunnen voorkomen.

#### *Problemen.*

Twee soorten, onderling samenhangende, problemen zijn aan de orde gesteld. Het eerste is dat de samenhang tussen agressief gedrag in het verkeer met andere risicovolle gedragingen de vraag doet rijzen of aanpak alleen van agressief gedrag in het verkeer zinvol is. Bovendien wettigt dit weer de vraag naar een aanpak gericht op iedereen of alleen op een selecte groep.

#### 4.2.5. De toekomst

De meeting leverde in elk onderdeel suggesties voor de toekomst, al was het alleen maar door de regelmatige constatering dat onvoldoende kennis

voorhanden was. Samenvattende conclusies door alle deelnemers aan het eind van de dag waren ook in deze sfeer.

Voorts werden accenten gelegd op aspecten van preventie. Er werd geconstateerd dat voortgang op dit terrein contact in de toekomst noodzakelijk maakt.

#### *Onderzoek*

De motor van het hele project: de geconstateerde maatschappelijke verontrusting over agressie en de toename ervan, vraagt om onderzoek. Het is niet duidelijk hoeveel mensen hoe vaak verontrust worden door welke vormen van (al of niet vermeende) agressie, en of deze verontrusting toeneemt. Ook is niet duidelijk welke vorm (al of niet agressief) deze verontrusting aanneemt.

Ook is niet duidelijk welke vormen van agressie (instrumenteel, of affectief), hoe vaak voorkomen, en waaruit dit gedrag dan bestaat, en wat de oorzaken zijn en de consequenties voor (on)veiligheid.

De constatering van Roszbach dat een stap terug gezet moet worden om verder te komen lijkt gewettigd. Er worden overigens reeds stappen gezet, met name op het gebied van instrumentele agressie, om gedragingen in kaart te brengen, en in verband te brengen met ongevallen.

De hoofd directeur van de ANWB suggereerde het ontwikkelen van een 'agressiethermometer'. Hiervoor werd bijval gevonden. Wel werd de kanttekening geplaatst dat het zoveel mogelijk om observeerbaar gedrag zou moeten gaan.

De rol van stemmingen en emoties, zoals verstoring van het welbevinden, tijdens de verkeerstaak op aspecten van die gecompliceerde taak vraagt om onderzoek.

Een en ander moet ingebed worden in theorievorming.

#### *Preventie*

Gedacht wordt dat onderscheiden vormen van preventie nodig zijn voor instrumentele en affectieve agressie. Bij preventie is het nodig beheersbare aspecten aan te vatten. Onderzoek naar oorzaken zal dit onderscheid moeten aanbrengen. Beïnvloeden van meer blijvende persoonlijkheidskenmerken (agressiviteit) is waarschijnlijk onmogelijk. Beïnvloeding van attitudes en normen lijkt wel tot de mogelijkheid te behoren. Overigens is meer inzicht in de rol van persoonlijkheidskenmerken, en de samenhang met een risicovolle levensstijl wel van belang.

Er wordt veel verwacht van versimpelen van verkeerssituaties gekoppeld aan toezicht en voorlichting.

Het is nodig anonimiteit te verminderen.

Preventie van affectieve agressie kan gericht worden op instructie in perspectief nemen, en op beheersing van emoties.

Er wordt aandacht voor gevraagd aandacht op de jeugd te richten.

Een laatste mogelijkheid is het laten aansluiten van formele regels aan hoe men informeel regelt zoals bij het nieuwe RVV hier en daar is geprobeerd.

#### 4.2.6. *Altruïsme*

Altruïsme is, ondanks een aantal stellingen, niet aan de orde geweest in de expertmeeting, en Rothengatter meldt dat er niets empirisch te melden valt. Er zijn verschillende hypothesen mogelijk om deze afwezigheid te verklaren.

- Media en publieke opinie hebben meer aandacht voor slecht nieuws, en onderzoekers zijn hier ook minder in geïnteresseerd, of ze laten hun onderzoeksinteresse bepalen door de publieke agenda.

- Er is gebrek aan empirisch onderzoek. Dat maakt discussie moeilijk.
- Men heeft geconcludeerd dat het geen zinvolle ingang is voor bestudering van agressie en voor ontwikkelen van preventie.

Een vergelijkbare ontwikkeling zien we op het gerelateerde gebied van straffen en belonen. De aandacht voor straffen in het verkeer is vele malen groter dan die voor belonen, terwijl professionele opvoeders ervan overtuigd zijn dat beloningen effectiever zijn.

Er schijnt in Frankrijk enige tijd een actie gevoerd te zijn waarbij mensen overgehaald werden elkaar aan te spreken op net en aardig verkeersgedrag (Roszbach, persoonlijke mededeling). Resultaten hiervan zijn onbekend.

## 5. Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk zullen conclusies getrokken worden met betrekking tot de beschreven activiteiten. Eerst (§ 5.1) zal zeer globaal worden aangegeven wat we nu weten en wat niet, wat diverse onderzoeken ons duidelijk gemaakt hebben en wat nog niet, en wat nu verder gedaan kan worden en hoe effectief.

Vervolgens (§ 5.2) zullen concretere conclusies getrokken worden. Het begrip 'agressie in het verkeer' zal nader afgebakend worden, en oorzaken zullen in kaart worden gebracht. Deze oorzaken bieden zicht op mogelijkheden voor preventie. De conclusies sluiten af met een beschrijving van wat wel en niet bekend is over omvang van het probleem en relevantie voor de verkeersveiligheid.

Opgemerkt moet worden dat geen voortgang is geboekt op het terrein van alternatieven voor agressief gedrag, zoals altruïstisch gedrag, of defensief gedrag. Toch zal, met name op het gebied van preventie, hieraan kort aandacht geschonken worden

De aanbevelingen betreffen in de eerste plaats onderzoek, op korte en langere termijn. Ook zullen aanbevelingen worden gedaan voor preventie mogelijkheden.

Ten slotte zullen suggesties gedaan worden voor een mogelijke tweede fase van dit project.

### 5.1. Globale conclusies

In deze paragraaf zullen drie vragen centraal staan: de vraag naar wat we nu weten en wat niet (§ 5.1.1); de vraag naar welk onderzoek kennis toegevoegd heeft en welk onderzoek niet (§ 5.1.2); en de vraag wat eventueel gedaan kan worden en hoe effectief dat is (§ 5.1.3).

#### 5.1.1. *Wat we weten en wat niet*

Vast staat dat veel individuele weggebruikers klagen over *toegenomen agressie* in het verkeer. Er is een maatschappelijke vraag ontstaan naar maatregelen om deze agressie tegen te gaan. Experts - onderzoekers en verkeersdeskundigen - vinden dat deze verontrusting serieus genomen moet worden, en wel om twee redenen: de verontrusting tast de kwaliteit van de verkeersdeelname aan, en kan vormen aannemen die zelf de verkeersveiligheid negatief beïnvloedt.

De omvang van de klacht kennen we niet goed. Niet is vastgesteld hoe vaak, per kilometer of per uur, mensen deze agressie ervaren.

Mensen die geconfronteerd worden met gedrag dat ze agressief noemen, kunnen daar op verschillende manieren op reageren. Men kan, in opklimmende mate van heftigheid, zijn of haar schouders ophalen, zich ergeren, uiting geven aan deze ergernis middels expressies als schelden, claxonneren, lichten knipperen en gebaren, en tenslotte kan men overgaan tot correcties, verzet of vergelding. Hoe vaak de verschillende vormen van reacties voorkomen is niet bekend.

Het is nog onvoldoende duidelijk welke gedragingen mensen agressief noemen. Er ontstaan lijsten van gedragingen, met rangorde, in Nederland en daarbuiten. Waarschijnlijk is de rangorde verschillend voor verschillende reacties die mensen kunnen hebben. Sommige gedragingen die als agressief ervaren worden zullen bijvoorbeeld eerder tot geërgerde expressie leiden,

andere meer tot openlijk boos gedrag. Hieraan is nog onvoldoende aandacht besteed. Misschien is het zo dat naarmate een bestuurder gedwongen wordt koers of snelheid meer te veranderen door gedrag van anderen, een heftiger reactie zal volgen.

De theorie die mensen voor ogen staat bij het benoemen van gedrag als agressief is ook niet duidelijk.

De *wetenschappelijke* theorie noemt gedrag agressief als intentioneel schade aangebracht wordt of daarmee bedreigd wordt. Vervolgens worden affectieve agressie en instrumentele agressie onderscheiden. Het eerste is agressie voortkomend uit boosheid. Het aanrichten van schade of ermee dreigen staat daarbij voorop. Het tweede komt niet voort uit boosheid, gericht op andere doelen, maar neemt schade op de koop toe.

De *lekentheorie* die gebruikt wordt om gedrag van medeweggebruikers als agressief te bestempelen, is minder duidelijk. Ergernis waarvan melding wordt gemaakt duidt op geschaad belang, en op een schade die voorkomen had kunnen worden. Dit laatste betekent dat mensen intentie impliceren als ze gedrag van andere weggebruikers als agressief beoordelen. Dus ook hier: intentionele schade als element van de definitie.

Of onderscheid gemaakt wordt tussen affectieve en instrumentele agressie is minder duidelijk. Vast staat dat in de lijstjes die mensen desgevraagd opstellen, gedragingen voorkomen die als affectief-agressief te bestempelen zijn, namelijk die gedragingen die expressies van boosheid zijn (schelden bijvoorbeeld). Maar tot welke categorie de andere gedragingen van hun lijstjes behoren staat niet vast. Vermoed kan worden dat de meeste van die andere gedragingen niet gezien worden als wortelend in boosheid. Ook staat niet vast hoe vaak als agressief geattribueerde gedragingen ook feitelijk agressief zijn. Op basis van sociaal psychologisch onderzoek kan verondersteld worden dat attributies vaak niet kloppen: men schrijft de oorzaak van eigen gedrag immers vaker toe aan omstandigheden, en dat van anderen aan karakter en intentie.

Vast staat dat in de media, als het over verkeersagressie gaat, de nadruk ligt op *excessen* van affectieve agressie: gewelddaden voortkomend uit kwaadheid. Vaststaat ook dat deze excessen relatief weinig voorkomen, en dus niet maatgevend kunnen zijn voor preventieve inspanningen. Hoe vaak diverse vormen van affectieve agressie verder voorkomen is niet duidelijk. Het lijkt waarschijnlijk dat dit soort agressie altijd een reactie is op gedrag van andere weggebruikers dat als agressief wordt ervaren. Wat we van deze reacties weten en niet weten is hierboven beschreven.

Vast staat dat veel *bewuste overtredingen* intentioneel schadelijk zijn voor andere weggebruikers, of schade impliceren, en dus agressief zijn te noemen. Het gaat hier veelal om *instrumentele agressie*. Hoe vaak dit voorkomt, per kilometer of per tijdseenheid is niet duidelijk. Ook is niet duidelijk hoe de verhouding is tussen intentioneel schadelijke overtredingen, en overtredingen zonder dit karakter.

Vast staat dat mensen die meer bewuste overtredingen begaan, in tegenstelling tot fouten en onoplettendheden, vaker in *ongevallen* betrokken raken. Ook staat vast dat risicogedrag in het verkeer, en waarschijnlijk is instrumenteel-agressief gedrag daar een onderdeel van, en betrokkenheid in verkeersongevallen samenhangen met andere vormen van risicogedrag, zoals roken, drinken, drugsgebruik, agressief gedrag op school en delinquentie, en ook samenhangt met ongevallen in andere situaties.



Een risicovolle levensstijl kan verondersteld worden verantwoordelijk te zijn voor deze samenhang.

### 5.1.2. *Wat onderzoek laat zien en wat niet*

In het onderzoek dat aan de orde is geweest zijn diverse aanpakken te onderscheiden. De belangrijkste zijn:

- Vragenlijstonderzoek naar ervaringen met en reacties op eigen en andermans agressieve en riskante verkeersgedragingen, en naar motieven voor dergelijk gedrag.
- Onderzoek waarbij deze gegevens in verband gebracht worden met zelfgerapporteerde ongevallen, overtredingen, persoonskenmerken.
- Observaties in gemanipuleerde verkeerssituatie.
- Verzamelingen van excessief-agressieve gebeurtenissen.
- Theorievorming mede op basis van eerder genoemde gegevens en van sociaal psychologische literatuur (Connell & Joint, 1997).

Vragenlijstonderzoek levert geordende lijsten met door mensen als agressief beschouwde gedragingen, zowel gedrag van anderen (Slotegraaf, 1993a, b; Joint, 1997; Deffenbacher et al., 1994) als van zichzelf (Slotegraaf 1993b). Er blijken grote accentverschillen tussen eigen en andermans agressief gedrag. Men kent ook andermans motieven niet. Vast staat dat de rangorde van gedragingen die agressief gevonden worden verschilt van die waar men zich over opwindt, en van die waarop men zelf overgaat tot expressies van boosheid en agressief gedrag.

Het staat niet vast hoe vaak men diverse ervaringen bij anderen tegenkomt en hoe vaak men het zelf vertoont. Niet duidelijk is ook hoe betrouwbaar en valide de lijsten zijn.

Vragenlijstonderzoek (Lawton et al., 1997) laat ook zien dat er een structuur zit in zelfgerapporteerde overtredingen, waarbij agressieve en niet-agressieve overtredingen te onderscheiden zijn, en binnen agressieve overtredingen instrumentele en affectief-agressieve.

Vragenlijstonderzoek ter evaluatie van een anti-agressie cursus (ANWB, 1995) liet zien dat een flink deel van de deelnemers voornemens maakte om gedrag aan te passen.

Onderzoek naar verbanden van agressief gedrag met ongevallen, persoonskenmerken enzovoort, is niet gedaan met agressief gedrag of als agressief opgevat gedrag. Wel met gedragingen die waarschijnlijk de woede opwekken (Manstead et al. 1992, in *Bijlage 6*), en met riskante gedragingen (zie verwijzingen in de paper van Van der Laan & Junger, *Bijlage 7*).

Vast staat dat de intentie om die eerste categorie gedragingen te vertonen redelijk te voorspellen is op basis van de Theory of Planned Behaviour, met daaraan morele normen (geweten) toegevoegd. Bovendien blijken dit soort zelfgerapporteerde overtredingen samen te hangen met ongevallen, in tegenstelling tot fouten en onachtzaamheden.

Van risicogedrag in het verkeer staat het vast dat het samenhangt met ongevallen, met riskante gedragingen op andere levensterreinen, en met ongevallen ook buiten het verkeer.

Niet zeker is of genoemde overtredingen en riskante gedragingen zelf de oorzaak zijn van onveilige situaties en ongevallen. Van een aantal gedragingen, met name van te hard rijden en van rijden onder invloed, is dat, op basis van ander verkeersonderzoek, wel aan te nemen. Het staat nog niet vast in hoeverre genoemde gedragingen agressief zijn, of als agressief worden opgevat door medeweggebruikers.

Observaties in het verkeer (Hauber, 1977) hebben laten zien dat een voetganger die bij een zebra-pad oversteeft tot agressieve reacties kan leiden bij naderende automobilisten. Het staat niet vast hoe representatief deze uitgelokte oversteeksituatie is van normale oversteeksituaties. Evenmin is duidelijk hoe ernstig de agressieve reacties zijn, en hoe gevaarlijk voor de verkeersveiligheid.

Een uitgebreide (Mizell, 1997) en een vluchtige (§ 2.1 van dit rapport) verzameling van excessen geven een indruk van de aard van deze excessen (het gaat om affectief-agressieve daden), en laten zien dat het om een relatief onbelangrijk verkeersveiligheidsprobleem gaat. Het staat niet vast of hier sprake is van het einde van een verdeling van affectief-agressieve daden.

Sociaal-psychologische theorievorming schept kaders voor het denken over en onderzoek naar verkeersagressie. Alle in deze paragraaf genoemde onderzoeken en ook andere publicaties (Asmussen & Griep, 1974; Roszbach, 1991; Rothengatter, 1981) maken hier meer of minder gebruik van. De definities van agressie worden erdoor bepaald, de relevante factoren die van invloed zijn op agressie en op het attribueren van agressie, en suggesties voor preventie. Het theoretische 'frame' staat dus vast. Accenten liggen op persoonlijkheidstheorie, attitudetheorie en cognitieve emotietheorie. De bruikbaarheid voor toepassing op verkeersagressie en preventie ervan moet grotendeels nog blijken.

### 5.1.3. *Wat er gedaan kan worden en hoe effectief dat is*

Met effectiviteit wordt hier bedoeld: effectiviteit bij de bestrijding van de verkeersonveiligheid.

Ervan uitgaande dat er twee vormen van agressief verkeersgedrag zijn: instrumentele en affectieve, elk met eigen motieven en met factoren die ontstaan bespoedigen en heftigheid versterken, ligt het voor de hand om wegen te bedenken deze motieven en factoren te beïnvloeden.

Echter, de vaststelling dat er een maatschappelijke vraag is naar maatregelen, die gebaseerd is op ergernissen over andermans verkeersgedrag, doet de meeste deskundigen ertoe besluiten dat de weg moet gaan via geattribueerde agressie. Uitgangspunt is het feit dat veel mensen zich opwinden over het gedrag van anderen dat ze als agressief ervaren, maar dat niet hoeft te zijn. Er zijn dan twee wegen te bewandelen:

- Het beïnvloeden van deze attributies. Dit houdt dus in: mensen andere ideeën bijbrengen over de betekenis van gedrag van anderen, en het bevorderen van inlevingsvermogen en perspectief nemen. Ook kan mensen geleerd worden op een verstandige manier met deze ergernissen om te gaan.
- Het voorkomen van gedragingen die door de ander als agressief ervaren worden - gedragingen die zelf voor een deel als objectief agressief te bestempelen zijn. Hiervoor bestaan de gebruikelijke methoden van gedragsbeïnvloeding, maar er wordt één aanpak aan toegevoegd: mensen rekening leren houden met de indruk die hun gedrag op andere weggebruikers maakt.

De effectiviteit wordt bepaald door de beïnvloedingsmogelijkheden, maar ook door de omvang en de gevolgen van de gedragingen waar het hierom gaat. De omvang van geattribueerde agressie lijkt aanzienlijk te zijn; de aard van de aanleiding gevende gedragingen is onduidelijk. Over de consequenties voor de onveiligheid hiervan en van de aanleiding gevende

gedragingen bestaan sterke vermoedens. Beïnvloeding van attributies om opwinding in te perken lijkt haalbaar. Voorkoming van aanleiding gevende gedragingen is vergelijkbaar met voorkoming van elk gevaarlijk gedrag, met dien verstande dat de onderhavige kijk enkele nieuwe ingangen mogelijk maakt.

Samenvattend kan gesteld worden dat nog veel onbekend is, maar dat hier nieuwe wegen voor het bevorderen van de verkeersveiligheid worden geboden, wegen waarvan het een en ander verwacht kan worden.

## 5.2. Conclusies

### 5.2.1. Nederlandse activiteiten op het terrein van agressief verkeersgedrag

#### *Media*

Geweld is een belangrijk thema voor de media. Geweldsvorvallen worden gemeld en leiden regelmatig tot discussies over oorzaken en oplossingen. Discussies over agressiviteit in het verkeer worden ook in de eerste plaats opgehangen aan geweldsvorvallen.

Er is vastgesteld dat gemiddeld elke maand een voorval plaatsvindt in deze categorie van excessen. Hierbij vallen doden. Gerelateerd aan alle verkeersdoden hebben we het over rond de één promille, een aandeel dat strookt met Amerikaanse cijfers. In de Engelstalige pers en literatuur worden deze excessen 'road rage' genoemd, maar heeft men de neiging om alle agressiviteit in het verkeer daaronder te laten vallen waarmee de suggestie gewekt wordt dat we met een zeer belangrijk fenomeen te maken hebben. Hier wordt sterk aan getwijfeld.

Het thema is op de agenda van de ANWB gekomen door verontrusting over de omvang en toename van ergerlijk verkeersgedrag. De aandacht is niet op excessen gericht maar op zeer veel soorten, als agressief ervaren, gedrag en de geërgerde reactie hierop.

Dit is het medialandschap dat agressie in het verkeer draagt en op de agenda houdt, daarbij ondersteund door een maatschappelijke discussie over geweld die regelmatig oplaait op momenten van geweldsvorvallen op straat en rond stadions. Daarnaast, maar ook als onderdeel van deze discussie, is er permanent, decennia lang, belangstelling voor geweld op de televisie, als een van de oorzaken van geweld. De suggestie is gedaan dat de enorme hoeveelheid verkeersgeweld op de televisie een rol speelt bij agressie in het verkeer.

Het belang dat de maatschappij hecht aan dit thema, de sterke vraag naar maatregelen, dwingt ons het fenomeen ook wetenschappelijk onder de knie te krijgen. Anderzijds biedt dit een draagvlak voor onderzoek en preventieve acties.

#### *Wetenschappelijk onderzoek*

Vier soorten onderzoek zijn in Nederland verricht: enkele beschouwende analyses, één experimenteel observatieonderzoek van agressief verkeersgedrag (Hauber, 1977), en enkele onderzoeken naar aard en omvang van agressie, en de relatie met ongevallen, met behulp van vragenlijsten, en enkele evaluaties van voorlichtingsactiviteiten. Het onderzoek geeft aanwijzingen voor begripsbepaling, oorzaken van agressie, omvang en relevantie, en voor mogelijkheden van preventie. Buitenlands onderzoek, psychologische theorievorming, de expertmeeting, en de toegevoegde papers

verduidelijken een en ander aanzienlijk. Conclusies zullen in § 5.1.2 en § 5.1.3 getrokken worden.

#### *Preventie*

De ANWB en het ministerie van Verkeer en Waterstaat ontplooiën activiteiten gericht op het terugdringen van agressie. De ANWB door middel van voorlichting en educatie; het ministerie door het nemen van maatregelen, binnen het kader van Infralab, die door grote groepen in de maatschappij worden gegenereerd als oplossing voor ervaren problemen in het verkeer, problemen die vaak op het terrein van ervaren agressie liggen. De ANWB-activiteiten richten zich vooral op leden via publikaties, en op groepen door middel van cursussen. Bovendien is recent de ontwikkeling gestart richting jongeren van het voortgezet onderwijs. Het gaat steeds om het bewust maken van mensen van hun eigen rol bij het al of niet bedoeld hinderen van anderen, en van hun eigen reacties op ongenoegen door andere weggebruikers gewekt. Het proefproject 'duurzaam-veilig' in de Kop van Overijssel (KOVO) is gestart met toezicht en educatie.

#### 5.2.2. *Begripsafbakening*

##### *Definitie*

Mensen worden in het verkeer geconfronteerd met medeweggebruikers die normen overtreden, hetzij formele regels, hetzij informele.

Deze overtreders kunnen dit bewust of onbewust doen. In het eerste geval spreken we van bewuste overtredingen. In het tweede geval gaat het om fouten of vergissingen.

De overtredingen verschillen in mate van hinderlijkheid, dreiging of schade voor andere weggebruikers. Hierbij kan gedacht worden aan materiële schade aan het voertuig, aan fysieke schade, aan belemmering van voortgang, maar ook aan gebrek aan respect of rekening houden, aan belediging, aantasting van wat sociaal verwacht wordt enzovoort.

Betreft het overtredingen waarbij intentioneel schade wordt aangericht of daarmee bedreigd wordt, of deze schade of dreiging op de koop toe genomen wordt dan spreken we van *agressief verkeersgedrag*.

Als dit agressieve verkeersgedrag voortkomt uit boosheid, waarbij de schade of dreiging een primair doel wordt, dan spreken we van *affectieve agressie*.

De agressie kan tot uiting komen in expressies (toeteren, schelden, gebaren), maar ook in agressief gedrag.

Als agressief verkeersgedrag primair een ander belang dient, niet voortkomt uit boosheid, dan spreken we van *instrumentele agressie*. Het andere belang kan van alles zijn: tijdwinst, rijplezier, indruk maken, enzovoort.

Opgemerkt moet worden dat ook het rücksichtslos toepassen van formele regels agressief kan zijn, en dat het overtreden van regels juist een aanduiding kan zijn van altruïstisch gedrag. In het eerste geval is men dan vaak een informele regel aan het overtreden. In het tweede geval past men misschien een informele regel toe.

Weggebruikers die geconfronteerd worden met normovertredend verkeersgedrag kunnen dit zien als agressief gedrag, met name als ze hier hinder, schade of dreiging van ervaren, aan zichzelf, het voertuig, maar ook aan de maatschappelijke orde, en als ze menen dat de 'dader' dit met opzet doet, of het had kunnen voorkomen. Deze confrontatie kan onvrede wekken en tot agressie leiden, op de manier die we bij affectieve agressie besproken hebben.

Niet duidelijk is of dit benoemen van gedrag van anderen als agressief ook gebeurt zonder dat men zichzelf opwindt.

In ieder geval hebben we hier te maken met reacties op *ervaren agressie*.

In welke mate deze ervaren agressie overeenstemt met objectief vast te stellen affectieve of instrumentele agressie, is niet duidelijk. Niet duidelijk is of mensen deze ervaren agressie zouden indelen bij affectieve of instrumentele agressie. Het laatste lijkt vaker voor te komen.

Enkele experts benadrukken dat het altijd om gedragingen tussen mensen gaat. In een extreem voorbeeld zou te hard rijden op een verlaten snelweg dus niet tot de definitie van agressie kunnen horen. Echter: andere mensen zijn altijd 'aanwezig'. Er is bijvoorbeeld een thuisfront dat je graag levend thuis ziet komen, en er is een maatschappij die zijn maatschappelijke regels graag gehandhaafd ziet, al was het maar omdat zij voor kosten moet opdraaien als er iets mis gaat. Als de snelheidsmaniak deze mogelijke schade incalculeert moeten we, volgens de definitie, van agressief gedrag spreken.

### *Oorzaken*

De oorzaken van het feit dat men iets *als agressie ervaart*, voor zover dit een emotionele, boosmakende ervaring is, zullen overeenkomen met de oorzaken van affectieve agressie. Of er een 'koele' vorm van ervaring is, en mogelijke oorzaken daarvan is onbekend.

Het lijkt erop dat er vier reacties mogelijk zijn bij de beoordeling van andermans gedrag als agressief. De eerste reactie is het benoemen van gedrag als agressief, de tweede is zich erover opwinden, de derde is uiting geven van boosheid door middel van expressies als schelden en gebaren. Ten slotte kan men overgaan tot agressief gedrag.

De vorm van reageren lijkt onder andere af te hangen van de mate van belemmering: moet men eigen gedrag aanpassen, dan zal irritatie groter zijn en men geneigd zijn zich zelf agressief te gedragen. Ook hangt de wijze van regeren af van de *mogelijkheden* daartoe. Een open raam maakt schelden verstaanbaar, bumper-kleven kan worden afgestraft door te remmen.

De oorzaken en belemmeringen van *instrumenteel-agressief gedrag* worden gezien in persoonskenmerken, meer blijvende ('trait') en tijdelijke ('state').

Bij het eerste wordt gedacht aan agressiviteit, soms gekoppeld aan de hormonale huishouding, en dus aan leeftijd, soms gekoppeld aan risicovolle levensstijl, en zich dan misschien voortzettend naar de volwassenheid.

Minder blijvend zijn attitudes ten opzichte van agressieve gedragingen.

Het betreft hier overtuigingen met betrekking tot voor- en nadelen van het gedrag (tijdwinst, welbevinden, enzovoort), met betrekking tot sociale normen, met betrekking tot ervaren beheersing van het gedrag. Sociale normen hebben betrekking op het ervaren oordeel van anderen. Aangenomen wordt dat de anonimiteit van het autorijden deze invloed beperkt. Ervaren beheersing kan zowel agressie verhogen door overschatting (ik loop geen gevaar), als door onderschatting (ik kan niet voorkomen dat ik steeds te hard rijd). Ook morele normen zijn van invloed.

Daarnaast zijn er meer tijdelijke factoren zoals haast en stemming. Beide kunnen buiten of binnen de verkeerssituatie ontstaan.

Dit brengt ons bij situationele factoren. Oponthoud door onverwachte congestie en een drukke agenda kunnen voor de haast verantwoordelijk zijn.

Ook ziet het ernaar uit dat men agressieve oplossingen, bijvoorbeeld erg hard rijden, kiest bij een geïrriteerde stemming. Misschien is dit een manier van stemmingsregulering.

Voorts zijn er onduidelijkheden in normen, met name in de verhouding tussen formele en informele normen, normen die niet aan verkeerssituaties zijn aangepast, en normen die uitlokken tot agressief gedrag omdat ze als zeer nadelig ervaren worden.

Oorzaken van *affectieve agressie* worden voor een belangrijk deel in attributies gezien: de ervaring van belangen-schadend gedrag, dat bovendien met opzet is uitgevoerd. Vaak wordt ook toegevoegd dat het om doorkruising van een verwacht doel moet gaan.

Persoonlijkheidskenmerken als prikkelbaarheid en zelfbeheersing zijn, waarschijnlijk ten onrechte, niet aan de orde geweest. Wel is een verkeers-‘boosheidsschaal’ (zie § 3.1.1) ontwikkeld. Ook wordt gewezen op emotionele intelligentie, geleerde vaardigheden zoals perspectief nemen en verstandig omgaan met de boosheid. Dit soort vaardigheden kan voorkomen dat men foute attributies maakt, namelijk onterecht oorzaken van gedrag van anderen legt in karakter en intentie, en dat men de boosheid omzet in agressieve gedragingen om wraak te nemen of het onrecht te herstellen. Het is mogelijk dat kenmerken van het voertuig van invloed zijn, met name de massa van het voertuig (hoe zwaarder en groter, en hoe dreigender geluid, des te agressiever), en het merk van het voertuig.

Verder zijn er meer tijdelijke kenmerken zoals stemmingen. Aangenomen wordt dat negatieve stemmingen, met name geprikkeldheid en stress, bijdragen aan gemakkelijker ontstaan van boosheid. Alcohol en sommige medicijnen en drugs kunnen ook ontremmen.

Negatieve stemmingen kunnen weer ontstaan door kenmerken van de situatie zoals congestie, met name onverwacht oponthoud, door lawaai, door hitte en kou, en ook door ruzie met passagiers.

#### *Preventie in theorie*

Weinig is bekend over effecten van interventies. De ANWB constateert dat een flinke groep deelnemers van de cursus zich voornemens maakt tot indamming van agressie, of agressie oproepend gedrag.

De gevonden oorzaken van agressie en sommige ervaringen met interventies op ander terrein geven echter een goede mogelijkheid een ‘best guess’ van relevante interventies voor te stellen.

In grote lijnen komen de suggesties voor preventie van instrumentele agressie voort uit ideeën over beïnvloeding van overtuigingen, binnen het kader van de attitude-theorie, voor preventie van affectieve agressie over beïnvloeding van attributies, binnen het kader van de emotietheorie.

De interventies betreffen voorlichting en educatie, toezicht, regelgeving, infrastructuur, voertuigen en elektronica. Van elk volgt in het onderstaande een voorbeeld.

*Voorlichting en educatie* kunnen de negatieve consequenties van instrumenteel-agressief gedrag verduidelijken, en overschatting van eigen kunnen tegengaan. Ook kan men leren perspectief te nemen waardoor men ontdekt dat waargenomen agressief gedrag objectief niet agressief hoeft te zijn. Men kan leren zijn boosheid te reguleren door de zaak af te doen met: “Zo stom ben ik niet”, door zich te beperken tot expressies van boosheid, door inzicht in de gevaren van boosheid.

*Toezicht* kan meer gericht worden op die gedragingen die door mensen als zeer hinderlijk en gevaarlijk beschouwd worden. Te denken valt aan bumper-kleven en snijden.

Informele *regels* die veiligheid bevorderen kunnen gestipuleerd worden, ook als ze niet stroken met formele regels (ritsen bijvoorbeeld). Agressief invoegen en agressief niet toelaten kunnen daardoor worden tegengegaan. Gebleken is dat men na een ritscampagne het ritsen minder vervelend vindt dan men het weven vóór de campagne vond. Blijkbaar is een bron van irritatie verminderd (Research International, 1996, 1997).

De *infrastructuur* kan agressief gedrag verhinderen, bijvoorbeeld het onmogelijk maken van inhalen waardoor instrumenteel-agressief inhalen en affectief-agressief snijden onmogelijk worden.

*Voertuigen* kunnen voorzien worden van airconditioning waardoor hitte geen kans krijgt irritaties te veroorzaken. Voor Nederland is koude waarschijnlijk een groter probleem. Er zijn indicaties dat ook koude tot irritatie kan leiden.

*Elektronica* kunnen bumper-kleven onmogelijk maken, en snelheid beperken.

### 5.2.3. *Inschatting van het probleem*

Omvang van agressiviteit, en de consequenties voor de veiligheid bepalen de omvang van het probleem. Voorts ziet de ANWB agressie in het verkeer als negatief voor de kwaliteit van de mobiliteit. Dit geldt uiteraard vooral voor ervaren agressie, en wel als men zich daar veelvuldig aan ergert.

#### 5.2.3.1. *Omvang*

Door een aantal experts wordt aangenomen dat *ervaren agressie* een aanzienlijke omvang heeft. De ANWB ervaart dat in contact met zijn leden. Nederlands onderzoek suggereert een grote omvang. Engels onderzoek wijst op een aanzienlijke omvang. Ook wordt gesuggereerd dat men een toename ervaart. Toch moet gezegd worden dat niet bekend is hoe vaak men de ervaring heeft dat iemand zich agressief gedraagt in het verkeer, hoe vaak men daar zelf slachtoffer van is en op welke wijze, hoe vaak men daar op welke wijze op reageert.

Veel bewuste overtredingen van formele of informele normen vallen onder de definitie van *instrumenteel-agressief*, of zijn als meer of minder agressief aan te wijzen, omdat men bij deze overtredingen mogelijke schade aan anderen of de samenleving minstens incalculeert. Zo gezien is instrumentele agressie een omvangrijk fenomeen. Als men het etiket agressie vooral attribueert aan instrumenteel-agressieve daden van andere weggebruikers, hebben we hier een indicatie dat deze ervaren agressie aanzienlijk kan zijn. Het is goed een en nader toe te lichten aan de hand van bijvoorbeeld snelheidsongevallen.

Bij een groot deel van alle ongevallen speelt hoge snelheid een rol: hoger dan de formele norm, of hoger dan een informele norm. We noemen dit snelheidsgedrag instrumenteel-agressief als schade of dreigende schade intentioneel minstens op de koop toe wordt genomen. Te hoge snelheid is dus alleen niet agressief als men niet in de gaten heeft dat men te hard rijdt, of als men de schadelijke consequentie niet kent.

Sommigen zullen zeggen: eenzijdige ongevallen ten gevolge van hoge snelheid, een groot deel van alle snelheidsongevallen, kunnen niet agressief genoemd worden omdat er geen direct object van agressie aanwezig is.

De definitie van agressie vraagt hier echter niet om. De dreiging van schade kan ook mogelijke anderen betreffen die nadeel zullen ondervinden van schade aan de dader (familie, vrienden, de maatschappij). Bovendien kan overtreding van regels het maatschappelijk norm systeem schaden, of dit wordt waargenomen of niet. Bij dit alles blijft de eis van intentie voorop staan.

Een laatste tegenwerping is: *heeft het zin* een deel van de snelheidsongevallen agressief te noemen. Wat draagt dat waaraan bij? Hierop kan geantwoord worden dat het begrip agressie analyse van snelheidsgedrag en zijn oorzaken bevordert, en dat er speciale openingen worden geboden voor preventie, openingen die er anders misschien niet zouden zijn.

Bovendien kan een normovertreding waarbij men geen schadelijke intentie heeft, bijvoorbeeld omdat men de schadelijke consequentie niet kent, een agressief karakter krijgen door weggebruikers hierover te informeren. Dit geeft vervolgens een nieuwe ingang voor preventie.

De omvang van *affektieve agressie* is in zijn algemeenheid niet bekend. Het lijkt aannemelijk dat agressieve excessen tot deze categorie horen. Hiervan kan gesteld worden dat de omvang gering is. Voordat boosheid uit de hand loopt en de gevolgen ernstig zijn kan er echter van alles gebeuren van expressieve uitingen van boosheid tot gedragingen die niet ernstig aflopen. Van enkele expressies en gedragingen is iets bekend. Dertien procent van Britse automobilisten zegt regelmatig vijandigheid te tonen, een ander najagen zegt 8% regelmatig te doen (paper Manstead) en 34% zegt dat ze afgelopen jaar gescholden of agressieve gebaren gemaakt hebben (Joint, 1995).

Een indirecte indicatie van toename van agressie, instrumentele of affectieve, kan gevonden worden in de verschuiving van schuldige slachtoffers naar onschuldige slachtoffers. Dit is te verwachten als men tracht anderen schade te berokkenen terwijl men zelf er beter van wordt. Hierbij moet de kanttekening geplaatst worden dat allerlei andere factoren van invloed kunnen zijn op deze verschuiving. Voorbeeld: bij kop- en staartbotsingen zijn er meer onschuldige dan schuldige slachtoffers. Het aandeel van dit soort botsingen neemt toe door de grotere drukte op de wegen. In ieder geval is het van belang ongevallen op dit kenmerk te onderzoeken. Manstead meldt in zijn paper dat dit ook gebeurt.

#### 5.2.3.2. *Relevantie voor veiligheid*

*Ervaart men agressie* dan is een koele constatering mogelijk. Het ligt voor de hand dat dit geen gevolg heeft voor de verkeersveiligheid tenzij men de ander corrigeert, laat weten dat die ander fout zit. Het is mogelijk dat correcties, met name correcties die niet manifest door boosheid gedragen worden, een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid kunnen leveren. Mensen kunnen rekening houden met de opinie van anderen. Ontstaat boosheid, expressie hiervan en agressief gedrag dan zijn we bij affectieve agressie.

Over de gevolgen van *instrumentele agressie* kan men sterke vermoedens hebben. Enerzijds is bekend dat snelheidsovertredingen, dus ook die waarbij men schade impliceert, de onveiligheid sterk doen toenemen. Hetzelfde kan gezegd worden van rijden onder invloed. Verder blijken mensen die vaker bewuste overtredingen maken ook vaker in ongevallen betrokken te worden. Hierbij lijkt vooral te hoge snelheid de boosdoener. Ook lijkt een risicovolle



levensstijl te bestaan waarbij agressief gedrag en ongevallen tot het pakket behoren.

Over de gevolgen van *affektieve agressie* is weinig bekend maar kan men gissen. Enkele experts deden dit ook. Boosheid, waarmee dit begint, vraagt om 'stuurvoorrang' en beperkt de aandacht en perceptie. Het is mogelijk dat dit met de rijtaak botst. Gaat men over tot actie: ongedaan maken van belemmering of belediging, of wraak, dan is het gevolg niet te overzien, zelfs niet als een in de pers te melden exces uitblijft. Maar: er is niets bekend over de gevolgen voor de veiligheid. Wel van de excessen. In Nederland vonden we vier doden bij 29 voorvallen (1 op de 7). In de VS 218 doden bij 10.037 voorvallen (1 op de 46).

Concluderend kan gesteld worden dat deskundigen het erover eens zijn dat van instrumentele agressie vaststaat dat we met een belangrijk probleem voor de verkeersveiligheid te doen hebben. Van affectieve agressie staat dat niet vast. Wat de veiligheidsconsequentie is van het attribueren van agressie staat ook niet vast, maar de meeste deskundigen denken dat de frequentie en de gevolgen voor de veiligheid van boosheid aanzienlijk zijn, of dit nu uitloopt op agressief gedrag of niet.

### 5.3. Aanbevelingen

Bij de vele onzekerheden zal het duidelijk zijn dat de stap terug om zo verder te komen op zijn plaats is. De stap terug betekent onderzoek. Het hoeft hier niet bij te blijven. We weten iets meer van instrumentele agressie, met name van omvang en gevolgen. Onderzoeksaanbevelingen worden gevolgd door het stellen van een prioriteit die door ANWB en een aantal deskundigen gesteund wordt: de *agressiethermometer*.

Deskundigen spreken met meer zekerheid over mogelijke oorzaken van agressie en de mogelijkheden van preventie dan over omvang en relevantie voor de verkeersveiligheid ervan.

Preventie is mogelijk en gebeurt ook. De aanbevelingen voor preventie kunnen keuzes van particuliere organisaties, overheden en politie sturen. De keuze zal afhankelijk zijn van de mogelijkheden.

#### 5.3.1. Onderzoeksaanbevelingen

##### *Ervaren agressie*

- Het is nodig om in preciezere termen dan 'regelmatig' vast te stellen hoe vaak weggebruikers agressie ervaren, in welke vorm, wat de gedachte oorzaak is, de reactie erop (beoordeling, expressies en gedrag), en de betekenis voor de veiligheid. De omvang zal gerelateerd moeten worden aan expositie.

##### *Instrumentele en affectieve agressie*

- De Universiteit van Manchester is bezig bewuste overtredingen gerelateerd aan agressie beter in kaart te brengen. Het is goed om deze activiteiten te volgen en erbij aan te sluiten. Het is echter gewenst om omvang van deze overtredingen aan expositie te relateren om een betere indruk te krijgen van de omvang.
- Bovendien hebben een aantal experts met reden benadrukt dat objectievere maten dan zelf rapportage nodig zijn. Dit vraagt dus om verbetering van zelf rapportage door de rapportage te laten plaatsvinden op het moment van verkeersdeelname (autotelefoon of geluidsopnamen tijdens de verkeersdeelname), vlak erna (dagboek), door validering van

zelf rapportage aan observaties, of zelfs door vervanging van zelf rapportage door observaties. Bovendien wordt het zo mogelijk de gedragingen aan expositie te relateren.

- Het bovenstaande kan agressieve gedragingen in kaart brengen, maar levert onvoldoende informatie over oorzaken en afwikkeling, en de gevolgen voor de rijtaak. Experts hebben benadrukt dat preciezer onderzoek moet worden hoe agressiviteit en verstoring van welbevinden interfereert met de rijtaak.
- Dit sluit aan bij de aanbeveling om de invloed van stemmingen op de rijtaak te analyseren.

#### *Ongevallen*

- Het werk van Manchester geeft inzicht in de kwantiteit van de relatie tussen de frequentie van verschillende soorten overtredingen en frequentie van ongevallen. Het hier gesuggereerde onderzoek waarbij agressiviteit met rijtaak parameters in verband gebracht wordt biedt inzicht in hoe verschillende agressieve gedragingen en ongevallen aan elkaar gerelateerd zijn.

#### *Variabelen van invloed op agressie*

- Van enkele variabelen is bekend dat ze agressie versterken. Deze (co-) variabelen mogen niet meer uit verder onderzoek verdwijnen om niet steeds onnodig een nieuw terrein te exploreren en te accentueren. Te denken valt aan een persoonlijkheidskenmerk als agressiviteit, een stemming als geïrriteerdheid, een situatiekenmerk als temperatuur en onverwachte congestie.
- Persoonlijkheidskenmerken als geïrriteerdheid, gebrek aan beheersing en inlevingsvermogen zullen in het onderzoek van affectieve agressie bij voorbaat onderzocht moeten worden.
- Overleg met het Nederlands Studiecentrum Criminaliteit en Rechtshandhaving (NSCR) van de Rijksuniversiteit Leiden over kenmerken van een risicovolle levenswijze is nodig om ook daar relevante variabelen niet nodeloos over te slaan.
- Situatievariabelen die om onderzoek vragen zijn in de eerste plaats de rol van de relatie tussen formele en informele regels en de rol van de relatie tussen regels en verkeerssituaties.

#### *Evaluatie preventieve acties*

- De ANWB begint op dit moment met zijn preventieve acties in het voortgezet onderwijs. Een goed moment om evaluatie van deze interventie te starten.

#### *Concrete eerste stap: agressiethermometer*

- Het ontwikkelen van een agressiethermometer kan een aantal van de onderzoeksaanbevelingen omvatten. De thermometer moet zo objectief mogelijk diverse vormen van agressie vaststellen, zodat de ontwikkeling van agressie kan worden aangegeven, en tegelijk preventie kan worden geëvalueerd. In § 5.4 zal deze suggestie verder worden uitgewerkt.

### 5.3.2. *Aanbevelingen voor preventie*

De ANWB heeft ervaring met voorlichting en educatie om waargenomen agressie te verminderen door mensen bewust te maken dat veel eigen gedragingen een agressieve indruk kunnen maken en door mensen te laten inzien dat waargenomen agressie vaak geen agressie is. Manstead geeft een

reeks aanbevelingen voor preventieve acties. Een deel hiervan ligt in hetzelfde vlak.

#### *Waargenomen agressie*

- Waargenomen agressie (met volgende boosheid en misschien ook affectieve agressie) kan worden bestreden door te laten zien dat een aantal van de beoordeelde gedragingen niet agressief zijn (niet met opzet, en/of niet schadelijk) en door instrumentele agressie en affectieve agressie terug te dringen. Een voorwaarde is de vaardigheid tot perspectief-nemen. Dit kan in het voortgezet onderwijs en de rijopleiding aan de orde komen.
- Foute attributies kunnen veroorzaakt worden door gebrek aan communicatie. Het is met name niet gemakkelijk te laten weten dat men iets niet expres deed, en een excuus-gebaar is ook niet eenvoudig te maken. Het eerste wordt uitgedrukt door gespreide handen naast de schouders en hoofd tussen de schouders: getrokken: "Ik kon er niets aan doen". Het tweede wordt uitgedrukt door gespreide handen naast het middenrif; het hoofd enigszins scheef gehouden. Er kan gestimuleerd worden dat men nadrukkelijker uiting geeft aan spijt. In verkeerssituaties waarin de snelheden laag liggen, kan dat eenvoudiger dan op de autosnelweg.

#### *Instrumentele agressie*

- Bij terugdringen van instrumentele agressie moet voorrang gegeven worden aan die gedragingen die het meest irriteren en tot agressief gedrag leiden.
- Instrumentele agressie kan worden ingeperkt door overtredingen van formele en informele normen terug te dringen. De door Manstead genoemde middelen van attitudebeïnvloeding, beïnvloeding sociale normen en beïnvloeding van waargenomen beheersbaarheid komen daarvoor in aanmerking. Beïnvloeding van morele normen blijkt ook een mogelijkheid. Voorlichting, regelgeving en handhaving zijn geëigende middelen.

#### *Bevorderen communicatie*

- Door doorbreking van anonimiteit. Vervoerders zijn inmiddels gestart een oproep tot melding van negatief gedrag op vrachtwagens aan te brengen, voorzien van telefoonnummers. Dit zou kunnen worden uitgebreid naar alle bedrijfswagens.

#### *Bevorderen altruïstisch gedrag*

- In verkeerslessen op school en in de rijopleiding aandacht besteden aan het plezier dat aardig gedrag kan opleveren, en aan het plezier dankbaarheid te ontvangen.  
Oproep tot melding op bedrijfswagens zou niet alleen op negatief, maar ook op positief gedrag gericht moeten worden.

#### *Affectieve agressie*

Aansluitend bij Manstead komen we tot de volgende aanbevelingen:

- De reeds onder 'waargenomen agressie' genoemde aanbevelingen.
- Voorlichting over het feit dat boosheid het gevaar vergroot, terwijl men zich juist boos maakt over gevaar.
- Melding mogelijk maken van agressief of gevaarlijk gedrag van anderen. Een klaaglijn is geopperd, en voor vrachtverkeer in 1997 in ontwikkeling genomen.

- Irritatie voorkomen door tegengaan van onverwachte congestie, en door het bevorderen van airconditioning.
- Voorlichting geven over het gevaar van gestresst op weg gaan. Mogelijkheden suggereren hoe dit te voorkomen (vooraf een korte stevige wandeling bijvoorbeeld).

### 5.3.3. *Aanbevelingen aan de ANWB*

De ANWB wordt aanbevolen naast evaluatie van haar activiteiten in het voortgezet onderwijs, medewerking te verlenen aan de ontwikkeling van een agressie thermometer, en een brochure te laten ontwikkelen die op heldere wijze het probleem van agressie in het verkeer aan de orde stelt.

## 5.4. **Aanbevelingen voor tweede fase van dit project**

### 5.4.1. *Uitgangs overwegingen*

Alle deskundigen achten verder onderzoek nodig. Allen achten dit nodig omdat op een aantal terreinen kennis ontbreekt.

De meesten achten agressie in het verkeer bovendien een voor de veiligheid belangrijk probleem qua omvang en relevantie.

Het zwaarste accent krijgt het fenomeen dat mensen gedrag van anderen als agressief kunnen ervaren en daarover vervolgens kwaad worden. Men veronderstelt dat deze emotie het rijgedrag negatief beïnvloedt en zelf tot agressief gedrag kan leiden.

Men hecht ook belang aan de veelgehoorde opinie dat het fenomeen van agressief gedrag toeneemt.

Er zijn veel ideeën voor mogelijke preventie. Deze ideeën zijn enerzijds gebaseerd op mogelijke oorzaken en motieven van instrumenteel en affectief-agressief gedrag, anderzijds op kennis van attributieprocessen die weggebruikers gedrag als agressief doet waarnemen.

Waar preventie moet worden ingezet hangt af van de omvang en veiligheidsrelevantie van instrumentele en affectieve agressie en hangt af van de frequentie en de gevolgen van attributie van agressie aan andere weggebruikers. Ook hangt het af van de mogelijkheid en effectiviteit van ingrijpen. Er wordt van uitgegaan dat een benadering van de verkeersveiligheid via agressie leidt tot nieuwe ingangen voor preventie.

Met name de ANWB vraagt aandacht voor de aspecten van agressief gedrag die de kwaliteit van het weggebruik negatief beïnvloeden. Ook hierbij ligt het accent op voorkomen van de ervaring van agressief gedrag door andere weggebruikers.

### 5.4.2. *Onderzoeksvragen*

De belangrijkste vragen betreffen omvang en relevantie, en motieven.

Vanuit deze kennis kan bepaald worden waar het beleid zijn pijlen reeds op richt en nog op moet richten.

Het meest urgent worden de ergernissen van weggebruikers over agressie genoemd. De vraag is hoe vaak dit voorkomt, wat de oorzaken zijn: gedrag van andere weggebruikers, kenmerken van de geërgerden (attributieprocessen, stemmingen, persoonskenmerken), onderlinge communicatie, verkeerssituaties, en hoe deze ergernissen worden afgewikkeld, met welke veiligheidsconsequenties.

Bij beantwoording van deze vragen komt de motivatie voor, en de omvang en relevantie van affectieve agressie aan de orde. Vastgesteld moet worden of en hoe vaak affectieve agressie ontstaat buiten eerder genoemde ergernissen over ervaren agressie. Als dit maar weinig voorkomt, zijn verdere vragen overbodig.

Onderzoek is nodig naar de omvang van instrumentele agressie. Hoe vaak komt het voor dat diverse normovertredingen een instrumenteel-agressief karakter hebben, en hoe relevant voor de verkeersveiligheid zijn deze gedragingen? Welke motieven liggen ten grondslag, motieven in de persoon en de situatie?

Ten slotte ligt er de vraag naar de ontwikkeling van agressie in het verkeer over de tijd. Is er sprake van een toe- of afname, en hoe komt de opvatting tot stand dat er van een toename sprake is?

#### 5.4.3. *De agressiethermometer*

De ontwikkeling van een agressiethermometer is gesuggereerd door de hoofddirecteur van de ANWB, de heer Nouwen. Ontwikkeling van dit instrument biedt een goed kader voor beantwoording van een aantal vragen. De thermometer zou de drie vormen van agressie zo valide en betrouwbaar mogelijk moeten meten: geattribueerde agressie, affectieve agressie en instrumentele agressie.

Valide, dat wil zeggen dat de verschillende vormen van agressief gedrag aan de definities moeten voldoen; dat de meetmethode feitelijk gedrag moet vastleggen; dat de agressie aan expositie gerelateerd moet zijn (tijd, of afstand op de weg). Als feitelijk gedrag door middel van (zelf)rapportage wordt vastgelegd, moet duidelijk gemaakt worden dat redelijke overeenstemming bestaat met geobserveerd gedrag.

Betrouwbaar, dat wil zeggen dat de meting niet verstoord mag worden door tijdelijke en plaatselijke invloeden, door degene die de meting verricht, enzovoort.

De thermometer moet uitspraken mogelijk maken over de omvang, en over de ontwikkeling van de omvang van de diverse agressieve gedragingen in het verkeer, en van de geattribueerde agressie.

Bijproduct van de thermometer zijn gegevens over motieven en over de consequenties voor de verkeersveiligheid. Ook deze gegevens moeten zo valide en objectief mogelijk worden vastgesteld.

Beide soorten gegevens maken uitspraken mogelijk over waarop preventie zich het best kan richten.

De maten die binnen het thermometerproject ontwikkeld worden kunnen ook gebruikt worden voor evaluatie van preventieve activiteiten.

#### 5.4.4. *Voorbeeld*

De tegenwerping tegen een agressie-benadering van overtredingen kan zijn: er worden al zoveel inspanningen gericht op het tegengaan van gevaarlijk en normovertredend verkeersgedrag. Wat kan de agressie-benadering daaraan nog toevoegen? Met een voorbeeld kan verduidelijkt worden dat deze benadering de aandacht richt op nieuwe aspecten van de gedragingen, en op nieuwe mogelijkheden van preventie.

Automobilisten staan op een snelweg stil in een file. Eén neemt de vluchtstrook om toch nog op te schieten. Anderen volgen. Een vrachtwagen chauffeur schuift zijn vrachtwagen wat naar rechts, de vluchtstrook op, zodat er geen auto's meer langs kunnen. Tot zover wat objectief geobserveerd kan worden.

De politie die dit soort dingen waarneemt deelt bonnen uit. Verwacht wordt dat de daders en andere weggebruikers die het tafereel aanschouwen een volgende keer minder geneigd zullen zijn de vluchtstrook onveilig te maken. Een onderzoek naar motieven van de diverse verkeersdeelnemers, binnen het kader van een agressie-aanpak, zou het volgende beeld kunnen opleveren. De eerste vluchtstrookgebruiker lijkt zich instrumenteel-agressief te gedragen: hij dreigt met schade aan andere weggebruikers om een bepaald tijdsdoel te bereiken. De (dreigende) schade betreft mogelijke voetgangers op de vluchtstrook: gestrande automobilisten of wegwerkers. Ook kan het gebruik van de vluchtstrook 'voordringen' zijn, waarbij andere automobilisten langer moeten wachten. Een andere mogelijke schade die kan ontstaan is grote irritatie bij andere weggebruikers, hetgeen weer tot gevaarlijk gedrag kan leiden bij deze geïrriteerden. Ook kan het voorbeeld aanleiding zijn tot even gevaarlijk weggedrag van andere verkeersdeelnemers.

De vraag is: is dit agressief gedrag? Er dreigt schade, maar is dat ook de (geïmpliceerde) intentie? Bij ondervraging van de automobilist(e) kunnen bijvoorbeeld de volgende motieven blijken, die elk een andere aanpak vragen:

- Hij of zij heeft geen besef van mogelijke schade. Er kan geen sprake zijn van intentie en dus niet van instrumentele agressie. Aanpak: voorlichting over de gevaren van het gebruik van de vluchtstrook. Daardoor wordt de daad wel agressief, en kan motivatie ontstaan om het volgende keer te laten.
- Er is intentie van schade, maar een ergere schade kan zo voorkomen worden: hij of zij heeft net via de autotelefoon gehoord dat zijn of haar kind zwaar gewond in het ziekenhuis is beland, of het huis in brand staat. Schade is relatief, hebben we gezien: er is niet sprake van instrumentele agressie. Geen aanpak nodig: het voorval is té uniek.
- Er is intentie tot schade, maar men heeft niet in de gaten dat men anderen zeer irriteert of een slecht voorbeeld geeft. Aanpak: traditionele manier: politieoptreden, gecombineerd met voorlichting over wat het vluchtstrookrijden bij andere weggebruikers teweeg brengt aan irritaties of aan volgen van het gevaarlijke voorbeeld.

Het is verder interessant de 'volgers' en de vrachtautochauffeur te ondervragen, om te zien welke rol instrumentele en affectieve agressie bij hen spelen.

Ten slotte kan worden tegengeworpen: moeten we de frequentie en motieven kennen: kunnen we niet alle genoemde suggesties tegelijk aan de orde stellen? Dit zou kunnen ware het niet dat voorlichting zijn grenzen kent. Veel meer dan één boodschap tegelijk is niet te communiceren. Er moeten prioriteiten gesteld worden, en dat kan alleen op basis van kennis van de motieven, de frequentie van voorkomen en de gevolgen voor de verkeersveiligheid.

#### 5.4.5. *Eerste uitwerking*

Gebleken is dat het vragenlijstonderzoek nog vele beperkingen heeft gehad. Om meer inzicht in aan expositie gerelateerde agressieve gedragingen, en ergernissen over gedragingen van medeweggebruikers te krijgen, en in motieven en consequenties zullen de metingen dichter bij het verkeer moeten plaatsvinden. Dat wil zeggen: in het verkeer, of vlak vóór en ná de verkeersdeelname, of in gesimuleerde verkeerssituaties.

Enkele methoden van onderzoek die hierbij mogelijk zijn, en die het eenvoudiger vragenlijst onderzoek kunnen valideren:

- Vragenlijstonderzoek in de vorm van dagboeken. Hierbij worden vlak vóór en ná standaardritten min of meer gestructureerde vragen beantwoord.
- Telefonische enquêtes tijdens het rijden van standaardritten. Op afstand kunnen op bepaalde momenten vragen gesteld worden aan automobilisten.
- Mondelinge, meer of minder gestructureerde verslagen met band opgenomen, tijdens standaard-verkeersdeelname.
- Observatie van standaard-verkeersmanoeuvres in standaardsituaties, of op standaardtrajecten.
- Gedacht kan ook worden aan het vastleggen van aan emoties gelieerde fysiologische metingen, met name om de ernst van affectieve agressie en ergernissen vast te leggen.
- Bovenstaande aanpak, maar dan in een gesimuleerde situatie.

De eerste uitwerking zal gericht zijn op geattribueerde agressie: hoe vaak maakt men zich waarover druk, waarom maakt men zich druk en waar leidt dat toe?

## Literatuur

- AAA Foundation for Traffic Safety (1997). *Aggressive driving: Three studies*. Washington.
- Abele, A. & Rank, S. (1993). *Mood Dependent Processing of Persuasive Communication*. *Zeitschrift Fur Sozialpsychologie*, 24(2), 117-128.
- Achmed, S.M.S. (1992). *Fraisse 's theory of emotion and aggression*. *Journal of Social Psychology*, 132 (2), p. 257-260.
- Ainsworth, R.A., Simpson, L. & Cassell, D. (1993). *Effects of 3 Colors in an Office Interior on Mood and Performance*. *Perceptual and Motor Skills*, 76(1), 235-241.
- Anderson, C.A. & Deneve, K.M. (1992). *Temperature, Aggression, and the Negative Affect Escape Model*. *Psychological Bulletin*, 111(2), 347-351.
- Anderson, C.A., Deuser, W.E. & Deneve, K.M. (1995). *Hot Temperatures, Hostile Affect, Hostile Cognition, and Arousal - Tests of a General Model of Affective Aggression*. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 21(5), 434-448.
- ANWB (1995). *Wat kan ik eraan doen? Ik rij niet agressief. Evaluatie van een pilot*. Dorn Haag.
- Arnett, J. (1991). *Heavy Metal Music and Reckless Behavior Among Adolescents*. *Journal of Youth and Adolescence*, 20(6), 573-592.
- Arnett, J. (1994). *Sensation seeking: A new conceptualization and a new scale*. *Person. Individ. Diff.*, 16(2), 289-296.
- Arnett, J. (1996). *Sensation seeking, aggressiveness, and adolescent reckless behavior*. *Person. Individ. Diff.*
- Arnett, J., Offer, D. & Fine, M.A. (1997). *Reckless driving in adolescence: 'state' and 'trait' factors*. *Accident Analysis and Prevention*. vol. 29, no. 1, pp. 57-63.
- Asmussen E. & Griep. D.J. (1974) *Agressie in het verkeer*. SWOV, Leidschendam, R-74- 7.
- Berkowitz, L. & LePage, A. (1967). *Weapons as aggression-eliciting stimuli*. *Journal of Personality and Social Psychology*. 7, 202-207.
- Berkowitz, L. (1989). *Frustration-aggression hypothesis: examination and reformulation*. *Psychological Bulletin*, 106(1), 59-73.
- Betancourt, H. & Blair, I. (1992). *A Cognition (Attribution)-Emotion Model of Violence in Conflict Situations*. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 18(3), 343-350.



- Bless, H. (1990). *Mood and persuasion: A cognitive response analysis*. Personality and Social Psychological Bulletin, 16(2), 331-345.
- Bohner, G. & Apostolidou, W. (1994). *Mood and Persuasion - Independent Effects of Affect Before and After Message Processing*. Journal of Social Psychology, 134(5), 707-709.
- Bouhuys, A.L., Bloem, G.M. & Groothuis, T.G.G. (1995). *Induction of depressed and elated mood by music influences the perception of facial emotional expressions in healthy subjects*. Journal of Affective Disorders, 33(4), 215-226.
- Byrne, A. & Eysenck, M.W. (1995). *Trait anxiety, anxious mood, and threat detection*. Cognition and Emotion, 9(6), 549-562.
- Cash, T.F. et al. (1994). *Why do women exercise? Factor analysis and further validation of the reasons for exercise inventory*. Perceptual and Motor Skills, 78, 539-544.
- Clay, D.L., Hagglund, K.J., Kashani, J.H. & Frank, R.G. (1996). *Sex differences in anger expression, depressed mood, and aggression in children and adolescents*. Journal of Clinical Psychology in Medical Settings, 3(1), 79-92.
- Cockerill, I. M., Wormington, J.A. & Nevill, A.M. *Menstrual-cycle effects on mood and perceptual-motor performance*. Journal of Psychosomatic Research, Vol. 38 (1994), No. 7 (October), p. 763-771, 32 ref.
- Connell, D.& Joint, M. (1997). *Driver aggression*. In: AAA (1997), pp. 25-36.
- Constans, J.I. & Mathews, A. (1993). *Mood and the subjective risk of future events*. Cognition and Emotion, 7(6), 545-560.
- Deemter, J.L. van (1996). *De grote stem : van woorden op weg naar daden : uitkomsten van de agorafase van het InfraLab-experiment 'De Grote Stem' : eindrapport*. Utrecht, Berenschot.
- Dua, J. & Hargreaves, L. (1992). *Effect of Aerobic Exercise on Negative Affect, Positive Affect, Stress, and Depression*. Perceptual and Motor Skills, 75(2), 355-361.
- Echterhoff, W. (1989). *Lernen im Strassenverkehr durch gezielt angebotenes Modell-Verhalten - Ein Feldexperiment*. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 35(4), 156-159.
- Egloff, B., Tausch, A., Kohlmann, C.-W. & Krohne, H. W. (1995). *Relationships between time of day, day of the week, and positive mood : exploring the role of the mood measure*. Motivation and Emotion, 19(2 (June)), 99-110.
- Eich, E. (1995a). *Mood as a mediator of place dependent memory*. Journal of Experimental Psychology; General, 124(3 (September)), 293-308.

- Eich, E. (1995b). *Searching for mood dependent memory*. Psychological Science, 6(2 (March)), 67-75.
- Elander, J., West, R. & French, D. (1993). *Behavioral Correlates of Individual Differences in Road-Traffic Crash Risk - An Examination of Methods and Findings*. Psychological Bulletin, 113(2), 279-294.
- Ellison, P.A., Govern, J.M., Petri, H.L. & Figler, M.H. (1995). *Anonymity and aggressive driving behavior : a field study*. Journal of Social Behavior and Personality, Vol. 10 (1995), No. 1 (March), p. 265-272,
- Farrow, J.A. (1989). *Personality factors associated with driving while intoxicated. A comparison study of adolescent drivers*. Journal of Alcohol and Drug Education. 34(2) pp21-32.
- Farrow, J.A.; Brissing, P. (1990). *A new look at gender differences in drinking and driving influences, experiences, and attitudes among new adolescent drivers*. Health Education Quarterly. 1990. 17(2) pp213-221.
- Field, S. (1992) *The effect of temperature on crime*. The British Journal of Criminology, Vol. 32, No. 3 (Summer), p. 340-351.
- Forgas, J.P. (1995). *Mood and judgment: The affect infusion model (AIM)*. Psychological Bulletin, 117(1), 39-66.
- Frieling, E., Bogedale, U. & Kiegeland, P. (1990). *Tätigkeitsbezogene Anforderungen und Belastungen bei Berufskraftfahrern und ihre Beziehung zur Strassen Verkehrssicherheit*. BAST, Bergisch Gladbach. 1990-10.
- Frijda, N.H. (1986). *The emotions*. Cambridge. Cambridge University Press.
- Frijda, N.H. (1988). *De emoties: een overzicht van onderzoek en theorie*. Bert Bakker, Amsterdam.
- Frijda, N.H. (1994). *Emotions are functional, most of the time*. In: P. Ekman & R.J. Davidson (eds), *The nature of emotions: Fundamental questions* (p. 112-122). New York: Oxford University Press.
- Frijda, N.H., Kuipers, Peter & Ter Schure, Elisabeth (1989). *Relations among emotion, appraisal, and emotional action readiness*. Journal of Personality and Social Psychology, 57-2, p. 212-228.
- George, J.M. (1991). *State or trait: effects of positive mood on prosocial behaviors at work*. Journal of Applied Psychology, 76(2), 299-307.
- Guardia, J. & Adan, A. (1997). *Confirmatory factor analysis applied to Matthews adjective checklist of self-reported activation: effect of time of day*. Quality and Quantity. 31. 95-106.
- Haigney, D. (1996). *Driver stress, risk perception and the external environment*. In: Conference report of the international conference Roadsafe '96 'Influences affecting road user behaviour', London, 24th & 25th July 1996, p. 80-98.

- Hauber, A.R. (1977). *Gedrag van mensen in beweging. Onderzoek naar agressie in het verkeer en fraude bij het openbaar vervoer*. Leiden.
- Hennessy, D.A. & Wiesenthal, D.L. (1997). *The relationship between traffic congestion, driver stress and direct versus indirect coping behaviours*. Ergonomics. 40, 3, 348-361.
- Hill, C.M. & Hill, D.W. (1991). *Influence of time of day on responses to the profile of mood states*. Perceptual and Motor Skills, 72, 434.
- Hebenstreit, B. von (1989). *Aggressivitaet im strassenverkehr - zur entmythologisierung eines vorurteils -*. Polizei Verkehr Technik. 1989. 34(4) Pp101-6
- Hemenway, D. & Solnick, S.J. (1993). *Fuzzy dice, dream cars, and indecent gestures: correlates of driver behavior?* Accident Analysis And Prevention, 25(2) Pp161-70.
- Hughes, G.V. & Boland, F.J. (1992). *The Effects of Caffeine and Nicotine Consumption on Mood and Somatic Variables in a Penitentiary Inmate Population*. Addictive Behaviors, 17(5), 447-457.
- Jacobs, K.W. & Blandino, S.E. (1992). *Effects of Color of Paper on Which the Profile of Mood States Is Printed on the Psychological States It Measures*. Perceptual and Motor Skills, 75(1), 267-271.
- Johnson, K. (1997) *Frustration drives road rage*. Traffic Safety, July/August, 9-13.
- Joint, M. (1997). *Road Rage*. In AAA (1997), p. 15-23.
- Joint, M. (1995). *Road rage*. The Automobile Association (AA), Group Public Policy, Road Safety Unit, Norfolk House, Priestley Road, Basingstoke, Hampshire, RG24 9ny, United Kingdom.
- Junger, M., Terlouw, G.J. & Heijden, P.G.M. van der (1995). *Crime and accident involvement in young road users*. In: Grayson, G.B. Behaviour Research in Road Safety V. TRL, Crowthorne, p. 35-54.
- Frieling, E., Bogedale, U. & Kiegeland, P. (1990). *Tätigkeitsbezogene Anforderungen und Belastungen bei Berufskraftfahrern und ihre Beziehung zur Strassenverkehrssicherheit*. Forschungsberichte der BAST. 1990/10. BAST, Bergisch Gladbach.
- Kiegeland, P. (1991). *Verkehrsbezogene Einstellungen von Berufskraftfahrern*. Zeitschrift für Verkehrssicherheit. 37 (3), pp. 98-106.
- Knez, I. (1995). *Effects of indoor lighting on mood and cognition*. Journal of Environmental Psychology, 15(1), 39-51.
- Lave, C. (1994). *The demand curve under road pricing and the problem of political feasibility*. Transportation Research. Part A: General. 1994/03. 28(2) pp83-91.

- Lawton, R.; Parker, D.; Manstead, A.S.R.; Stradling, S.G. (in druk, 1997). *The role of affect in predicting social behaviours: the case of road traffic violations*. Journal of Applied Social Psychology.
- Manstead, A.S.R. & Parker, D. (1995). *Evaluating and extending the theory of planned behaviour*. European Review of Social Psychology, 6, 69-95.
- Marco, C.A. & Suls, J. (1993). *Daily Stress and the Trajectory of Mood - Spillover, Response Assimilation, Contrast, and Chronic Negative Affectivity*. Journal of Personality and Social Psychology, 64(6), 1053-1063.
- Matt, G.E., Vazquez, C. & Campbell, W.K. (1992). *Mood-Congruent Recall of Affectively Toned Stimuli - A Meta-Analytic Review*. Clinical Psychology Review, 12(2), 227-255.
- Matthews, G., Desmond, P.A., Joyner, L., Carcary, B. & Gilliland, K. (1996). *Validation of the Driver Stress Inventory DSI and Driver Coping Questionnaire DCQ*. Dundee: University of Dundee, Department of Psychology.
- Maule, A.J. & Hockey, G.R.J. (1996). *The effects of mood on risk-taking behaviour*. Psychologist, 9(10), 464-467.
- Mayer, J.D., Gaschke, Y.N., Braverman, D.L. & Evans, T.W. (1992). *Mood-Congruent Judgment Is a General Effect*. Journal of Personality and Social Psychology, 63(1), 119-132.
- Mizell, L. (1997). *Aggressive driving*. In AAA (1997). Pp. 1-13.
- Monk, T.H., Buysse, D.J., Reynolds, C.F., Jarrett, D.B. & Kupfer, D.J. (1992). *Rhythmic vs Homeostatic Influences on Mood, Activation, and Performance in Young and Old Men*. Journals of Gerontology, 47(4), P221-P227.
- Petty, R.E. (1993). *Positive mood and persuasion: different roles for affect under high- and low-elaboration conditions*. Journal of Personality and Social Psychology, 64(1), 5-20.
- Pierce, E.F. & Pate, D.W. (1994). *Mood alterations in older adults following acute exercise*. Perceptual and Motor Skills, 79, 191-194.
- Pies, R. (1992). *Seven-Day Mood Cycles*. American Journal of Psychiatry, 149(3), 418-419.
- Research International B.V. (1996). *Beleving bereikbaarheid regio Rotterdam : marktonderzoek onder burgers, automobilisten en bedrijven in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland*. Rotterdam. Rapport No. 5226.
- Research International B.V. (1997). *Beleving bereikbaarheid regio Rotterdam : meting 1997 : marktonderzoek onder burgers, automobilisten en bedrijven in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland*. Rotterdam, Rapport No. 5410

The Road Information Program (1990). *The effects of traffic congestion in California on the environment and on human stress*. The Road Information Program, 1200 18th Street, NW, Washington, DC, 20036, USA 19905.

Rooijers, A.J. (1995). *Wil de echte probleemstelling opstaan? : een onderzoek naar de ervaren knelpunten en irritaties van gebruikers en omwonenden van de Randstedelijke autosnelwegen in het algemeen en van de A12 (Den Haag - Utrecht) in het bijzonder, aan de hand van de InfraLab-methodiek*. Haren, Rijksuniversiteit Groningen RUG, Verkeerskundig Studiecentrum VSC.

Roszbach, R. (1991). *Agressie in het verkeer; Een verkenning*. R-91-84. SWOV, Leidschendam.

Rothengatter, T. (1988). *Risk and the absence of pleasure: a motivational approach to modelling road user behaviour*. Ergonomics, 31(4), 599-607.

Rothengatter, T. (1991). *Agressie in het verkeer*. In: Defares, P.B. & Ploeg, J.D. v.d. (reds.). *Agressie: determinanten, signalering en interventie*, p. 68-75. Assen, Van Gorcum.

Sherman, L.W. (1992). *The influence of criminology on criminal law: Evaluating arrests for misdemeanor domestic violence*. Journal of Criminal Law and Criminology, 83, 1-45.

Slop, M. (1996). *Inleiding tot het onderwerp: onschuldige en schuldige verkeersslachtoffers*. In: Symposiumverslag, Schuldige en onschuldige verkeersslachtoffers. SWOV, Leidschendam.

Sedikides, C. (1992). *Mood as a Determinant of Attentional Focus*. Cognition & Emotion, 6(2), 129-148.

Sinclair, R.C., Mark, M.M. & Clore, G.L. (1994). *Mood-related persuasion depends on (mis)attributions*. Social Cognition, 12(4 (Winter)), 309-326.

Slotegraaf, J. (1993a, ongepubliceerd). *Agressief gedrag in het verkeer. Beoordelingen en meningen*. Haren, Rijksuniversiteit Groningen RUG, Verkeerskundig Studiecentrum VSC.

Slotegraaf, J. (1993b). *Agressief gedrag in het verkeer : kwalitatieve inventarisatie en begripsbepaling*. In opdracht van de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB. Haren, Rijksuniversiteit Groningen RUG, Verkeerskundig Studiecentrum VSC, VK 93-06.

Solomon, C. M. (1990). *The traffic trap*. Personnel Journal, 61(11) pp65-70.

Sonnemans, J. (1991). *Structure and determinants of emotional intensity*. PhD dissertation, University of Amsterdam.

Stradling, S.G. & Parker, D. (1997). *Violations and accidents on the road*. Paper presented at the British Psychological Society Annual Conference. Edinburgh, 3-6 April 1997.  
Van Heerde.

- Smith, C.A. & Lazarus, R.S. (1993). *Appraisal components, core relational themes, and the emotions*. *Cognition and emotions*, 7(3/4), 233-269.
- Solnick, S.J. & Hemenway, D. (1994). *Hit the bottle and run: the role of alcohol in hit-and-run pedestrian fatalities*. *Journal of Studies in Alcohol*, November, p. 679-684.
- Stone, A.A., Kennedymoore, E. & Neale, J.M. (1995). *Association between daily coping and end-of-day mood*. *Health Psychology*, 14(4), 341-349.
- Thayer, R.E. (1996). *The origin of everyday moods. Managing energy, tension and stress*. New York. Oxford University Press.
- Valentine, Paul W. (1997). *Thousands cited in aggressive-driving crackdown*. *The Washington Post*, Saturday, May 7. p. C3.
- Van Goozen, S., Frijda, N. & Vandepoll, N. (1994 a). *Anger and aggression in women: Influence of sports choice and testosterone administration*. *Aggressive Behavior*, 20(3), 213-222.
- Van Goozen, S.H.M., Frijda, N.H., Kindt, M. & Poll, N.E. v.d. (1994b). *Anger proneness in women: Development and validation of the anger situation questionnaire*. *Aggressive Behavior*, 20, 79-100.
- Vliert, E. v.d., Schwartz, S.H., Huismans, S.E. & Hofstede, G. & Daan, S. (1996). *Temperature, cultural masculinity and domestic political violence: a cross-national study*. Groningen, University of Groningen RUG, Faculty of Behavioral and Social Sciences, Department of Psychology.
- Vrij, A., Steen, J. v.d. & Koppelaar, L. (1994). *Aggression of police officers as a function of temperature : an experiment with the fire arms training system*. *Journal of Community and Applied Social Psychology*, Vol. 4 (1994), No. 5 (December), P. 365-370,
- Waard, J. de (1995). *The measurement of driver's mental workload*. Dissertation. University of Groningen. The Traffic Research Centre VSC, Haren.
- Watson, D. & Clark, L.A. *Measurement and mismeasurement of mood: recurrent and emergent issues*. 267-?.
- Watson, D. & Clark, L.A. *Emotions, moods, traits, and temperaments: conceptual distinctions and empirical findings*. In: P. Ekman & R. J. Davidson (eds), *The nature of emotions: Fundamental questions* . (p. 89-93). New York: Oxford University Press.
- Wegener, D.T. & Petty, R.E. (1995). *Effects of mood on persuasion processes : enhancing, reducing, and biasing scrutiny of attitude-relevant information*. In: L. L. Martin & A. Tesser (editors), *Striving and feeling : interactions among goals, affect, and self-regulation* (pp. 329-362). Hillsdale: Erlbaum.
- Wells, A. S. & Read, N.W. (1996). *Influences of fat, energy, and time of day on mood and performance*. *Physiology & Behavior*, 59(6), 1069-1076.

West, R.; Elander, J.; French, D. (1992). *Decision making, personality and driving style as correlates of individual crash risk*. TRL report # 309. Crowthorne.

West, R; Hall, Jane. (1997). *The role of personality and attitudes in traffic accident risk*. *Applied Psychology: an International Review*, 46 (3), 253-264.





## Bijlage 1 t/m 8

1. *Publiciteit rond agressie op de weg 1995-1997*
2. *Stellingen voor de expertmeeting*
3. *Deelnemers expertmeeting, 12 augustus 1997*
4. *Voordracht hoofddirecteur ANWB, mr. P.A. Nouwen*
5. *Voordracht mr. J.W.G. Floor*
6. *Paper prof. dr. A.S.R. Manstead*
7. *Paper drs. A.M. van der Laan & dr. M. Junger*
8. *Paper prof. dr. J.A. Rothengatter*



Per gebeurtenis wordt de datum van het voorval (zoals in de krant waaruit het bericht afkomstig is) gemeld. Ook wordt melding gemaakt van de locatie, de betrokkenen (voor zover mogelijk met leeftijd en geslacht), het voorval en de gevolgen.

### Agressieve reacties

1995

- 10-01-95 Delft. Automobiliste (46 jaar, vr.) krijgt bon wegens parkeren op stoep. Ze rijdt twee keer in op bekeurende motoragent. Daarna rijdt ze zich klem in voetgangersgebied. Ze maakt een verwarde indruk.
- 30-01-95 Utrecht. Automobilist belandt met klapband op stoep. Twee agenten houden hem aan: de bestuurder heeft geen rijbewijs; hij heeft alcoholpromillage van 1,4. Passagier (43 jaar, vr.) bijt de twee agenten.
- 30-01-95 Tilburg. A (25 jaar, m.) rijdt met passagiers B (26 jaar, m.) en C (30 jaar). A maakt ruzie met onbekende D, bestuurder van witte auto. Daarbij wordt D door A opgejaagd. Vervolgens ontstaat ruzie met E (19 jaar, m.) in bestelbus. A achtervolgt E, haalt E in en laat deze stoppen. B verlaat auto om E weg te versperren. E rijdt op B in en sleurt hem tientallen meters mee. Slachtoffer overlijdt in ziekenhuis. E meldt zich bij politie. A en C worden later aangehouden.
- 04-04-95 Den Haag, Utrechtse baan. Duitse automobilist (58 of 68 jaar, m.) rijdt volgens vrachtwagenchauffeur (47 jaar) slingerend over de weg met zijn bestelbus. Vrachtwagenchauffeur overrijdt A na verkeersruzie bij stoplicht. A raakt rechter onderarm kwijt en krijgt klaplong.
- 14-08-95 Voorgeleiding. Amsterdam, Sail. Kermisexploitant rijdt op politiemensen in omdat hij niet langs afzetting mocht. Vier lichtgewonden.
- 21-08-95 Den Bosch. Verkeersruzie tussen twee mannelijke automobilisten. 22-jarige bestuurder werd in buik geschoten. Dader ontkomt.
- 23-06-95 Amsterdam. Chauffeur Wallage verspert fietspad. Studente (25 jaar) op weg naar doctoraal-examen rijdt tegen deur auto aan, zonder schade aan te richten. Chauffeur witheet in de achtervolging; in verboden richting. Hij rijdt haar klem. Hij belt politie. Publiek neemt het voor haar op en zij rijdt door. Tweede achtervolging, weer tegen verkeer in. Ze weet op markt te ontsnappen.
- 29-09-95 Arnhem. Scholier (17 jaar, m.) rijdt bij bromfietscontrole in op agent. Deze springt opzij. Later wordt scholier aangehouden: hij blijkt een zwaar opgevoerde brommer te hebben.
- 01-10-95 Beverwijk, zwarte markt. A (20 jaar, m.) rijdt op linkerbaan file voorbij en probeert in te voegen als tegenligger verschijnt. Hij kreeg geen kans. B (26 jaar, m.) ergerde zich en komt auto uit en geeft A klap of duw. Er is sprake van een honkbalknuppel. Passagier van A trekt pistool uit broekzak en schiet B dood. Volgens ander verhaal is het een ruzie om een parkeerplaats.

- 08-10-95 Hoensbroek. A (29 jaar, m.) rijdt B (20 jaar, v.) van achteren aan, maar vlucht. B haalt man in bij verkeerslicht en gaat voor zijn auto staan. A trekt hard op en vrouw belandt op motorkap en daarna klem onder de auto: zwaar gewond. A bleek onder invloed. Proces verbaal voor doodslag. A wordt door omstanders in de kraag gevat.
- 21-10-95 Veroordeling in zaak van 04-04-95. Veroordeling tot achttien maanden waarvan zes voorwaardelijk.
- 22-10-95 Utrecht. A (39, m.) geeft geen voorrang, botst tegen andere auto en rijdt door. B (21 jaar, m) en C (25 jaar, m) volgen A naar zijn huis. In de vechtpartij die ontstaat, krijgt A messteken in longen, buik en arm: levensgevaarlijke verwondingen. B en C hebben zich bij politie gemeld en zeggen dat ze door A werden bedreigd.
- 28-11-95 Eis van drie jaar. A28 Hijken. Zwakbegaafde man (25 jaar) veroordeeld, onder andere voor het gooien van stenen op de autosnelweg (negen keer). Hij zou op auto's gemikt hebben. Voor deze en zestig andere vergrijpen wordt hij tot drie jaar veroordeeld.
- 1996*
- 06-01-96 Veroordeling wegens doodslag. Kerstavond 1994. A (m.) haalt vrachtauto in. B (24 jaar, m.) duwt op, knippert en snijdt na afloop. Auto slipt en rijdt weg aan. Komt ondersteboven in sloot. Vrouw (51 jaar) en schoonmoeder (81 jaar) komen om. A is doorgereden en meldt zich paar dagen later bij politie, na opsporingsberichten. Twee jaar gevangenisstraf, ontzegging rijbevoegdheid voor zes jaar en verbeurdverklaring auto.
- 07-02-96 Tien jaar geëist wegens doodslag, in de zaak van 01-10-95.
- 08-03-96 Bruinisse, N59. Motoragent houdt automobilist (m.) aan, omdat hij en zijn passagier geen gordels dragen. Er blijken technische defecten aan auto. Automobilist mishandelt agent met trappen en slaan. Passerend ambulance-personeel grijpt in. Man wordt in boeien geslagen.
- 13-04-96 Hengelo. Automobilist A (31 jaar, m.) en passagier (27 jaar, m.) zijn betrokken bij eenzijdig ongeval. Automobilist B en zoon (55 en 27 jaar) komen te hulp. A vraagt naar Enschede gebracht te worden. B weigert omdat A te veel gedronken heeft. B en zoon worden mishandeld, geschopt en geslagen. Onder dreiging van bijl en nep-pistool rijdt B de aanvallers naar Enschede.
- 03-05-96 Maarssen. Automobilist (24 jaar, m.) maakt roekeloze rit met gestolen auto, achtervolgd door motoragent. Na aanhouding rijdt hij in op agent. Deze blijft ongedeerd. Later volgt arrestatie (poging tot doodslag). Man blijkt onder invloed van verdovende middelen. Niets wordt gemeld over gevolg voor agent.
- 17-05-96 Rotterdam, A15. A en B krijgen ruzie over invoegen. A gooit bak salade om. Daarna stoppen beiden op vluchtstrook. Bij handgemeen sneuvelt ruit B. Onbekende A is gevlucht.
- 20-06-96 A28. A (40 jaar, m.) haalt twee vrachtauto's in terwijl B hem dicht volgt. A gaat daarna meteen naar rechts. B snijdt hem. A verliest macht over stuur, ramt vangrail, en belandt zwaar gewond in middenberm.
- 13-07-96 A2, Stein (Limburg). Steen (stuk rioolbuis) wordt van viaduct gegooid door twee onbekenden. Twee inzittenden (26 jaar, vr.

- en een man) van auto lopen kneuzingen op; één inzittende loopt kaakfractuur op. Volgens ander bericht kwamen ze met de schrik vrij.
- 16-07-96 Epe, A50. Twee jongens (13 en 15 jaar) gooien plastic zak met mest op auto. De zak vliegt door voorruit. Man krijgt zak in gezicht. Overige passagiers (vrouw, twee kinderen) blijven ongedeerd.
- 21-08-96 Amsterdam. Verkeersruzie tussen taxichauffeur (33 jaar, m.) en scooterrijder (30 jaar, m.) eindigt in klappen van taxichauffeur en beschieting met jachtgeweer door taxichauffeur. Scooterrijder bleef ongedeerd. Taxichauffeur is aangehouden.
- 22-10-96 Provinciale weg, Veendam naar Pekela. Buspassagier A (23 jaar, m.) vraagt buschauffeur B (55 jaar, m.) hem naar een plaats te rijden die niet op de route ligt. A mishandelt B. De buschauffeur weet bus bij politiebureau af te leveren. De politie kan A met moeite overmeesteren.
- 25-10-96 Nijmegen. Automobilist A (46 jaar, m.) en B (m.) maken ruzie over inhaalmanoeuvre. B stapt uit, A volgt. B slaat A en bijt topje vinger af; dit bleek niet te herstellen.
- 12-12-96 Oostvoorne. Jongen (11 jaar) gooit pepernoten; enkele hiervan komen tegen auto. Automobilist komt uit wagen en slaat jongen enkele malen. Daarna rijdt hij weer verder.
- 14-12-96 Harderwijk. Automobilist (33 jaar, m.) gaat bij snelheidscontrole op de vuist met wachtmeester van de marechaussee (50 jaar, m.). Deze krijgt klap in het gezicht. Proces-verbaal wordt opgemaakt wegens mishandeling.

1997

- 10-01-97 Veldhoven. Automobilist A (34 jaar, m.) maakt zich kwaad over rijgedrag automobilist B (19 jaar, m.) en stompt diens achterraut in. B slaat met ploertendoder alle ruiten van A in. Ze besluiten elk eigen schade te betalen. Politie neemt ploertendoder in beslag.
- 15-01-97 Scherpenzeel. Fietser (30 jaar, m.) rijdt tegen nylondraad die op hoofdhoogte gespannen is tussen boom en lantaarnpaal. Waarschijnlijk blijvend letsel...
- 23-03-97 Den Haag. Haagse automobilist (39 jaar, m.) rijdt in op medewerkster (46 jaar, vr.) van City-Pier-City-loop die hem wil tegenhouden voor het parkoers. Medewerkster kan net op tijd wegspringen. Automobilist aangehouden op verdenking van poging tot doodslag of zware mishandeling.
- 30-03-97 A20, Rotterdam naar Capelle aan de IJssel. A (31 jaar, m.) wil naar linkerrijstrook. B (34 jaar, m.) laat afkeuring blijken met toeteren, lichtsignalen, arm- en handgebaren. A gaat B hinderen door steeds te remmen en dan weer op te trekken (50 km/uur-140 km/uur), ook over vluchtstrook en anderen snijdend. B ramt ten slotte A. Beide komen tegen midden vangrail. Gevolg: lichtgewonde passagiere, afnemen rijbewijs A.

### **Alcohol-voorvallen**

1995

- 16-02-95 Amsterdam. Wethouder (33 jaar, m.), dronken achter stuur, ramt lichtmast. Waarschijnlijk f 600,- boete.

- 27-05-95 A12. Dronken automobilist (53 jaar, m.) rijdt 185 km/uur en kleeft aan achterbumpers. Door politie van weg gehaald. Rijbewijs afgenomen.
- 20-07-95 Nijmegen. Twee dronken mannen (1,5 promille) in auto negeren rood licht en rammen auto met vier inzittenden opzij. Zes doden.
- 28-07-95 Eindhoven. Dronken (1,8 promille) politie-inspecteur (m) rijdt achterop andere auto. Materiële schade, rijbewijs ingenomen.
- 11-08-95 Schiedam. Dronken (4 promille) automobilist ramt keet, motorfiets en paaltje. Aangehouden. Auto in beslag genomen.
- 21-09-95 A28, Zwolle. Dronken rechercheur (45 jaar, m.) rijdt met auto tegen vrachtwagen.
- 12-10-95 Tv-documentaire over 'Jongen is doodgereden door dronken automobilist'.

#### 1996

- 29-03-96 Amsterdam. Dronken (3 promille) touringcarchauffeur (42 jaar, m.) rijdt twee keer tegen zelfde auto. Aangehouden.
- 28-05-96 Zevenaar. Dronken touringcarchauffeuse (38 jaar, v.) rijdt tegen paal. Bus met 38 scholieren in berm van de weg. Door politie aangehouden. Rijbewijs ingenomen.
- 23-07-96 Veendam. Raadslid (42 jaar, m.) rijdt onder invloed van alcohol en drugs moedwillig terras van café omver uit protest tegen de uitstallingen.
- 30-07-96 Staphorst. Dronken agent achter stuur vandaan gehaald. Proces verbaal en disciplinaire maatregelen.
- 25-09-96 Het raadslid van 23-07-96 krijgt boete van f 1.500,- en zes maanden voorwaardelijke ontzegging.
- 05-10-96 Breda. Dronken automobilist (46 jaar, m.) veroorzaakt dood van twee meisjes (18 jaar). Hij wordt vervolgd wegens doodslag.
- 20-11-96 Woerden. Dronken (660 microgram) TV-presentator (64 jaar, m.) veroordeeld tot f 2.500,- en negen maanden voorwaardelijke rijontzegging.

#### 1997

- 15-02-97 N201, Vinkeveen. Veroordeling van dronken automobilist (33 jaar, m.) die met zijn busje tegen tegemoetkomende auto reed. Bestuurder hiervan overleed. Straf: tien maanden cel, en drie jaar rijverbod.
- 11-04-97 Holten. Dronken (vier keer te veel op) automobiliste (34 jaar, vr.) veroorzaakt verkeersongeval en raakt rijbewijs kwijt.

### Snelheidsduivels

#### 1995

- 15-03-95 Vlissingen. Motorrijder (m.) rijdt 150 km/uur binnen bebouwde kom en verliest in bocht macht over stuur. De motor vliegt door lucht en treft meisje (7 jaar, vr.) op fiets. Zij overlijdt. Aangeklaagd wegens te hard rijden.
- 17-06-95 A4. Voorzitter VVN door TROS betrapt op te snel rijden: 140 km/uur.
- 20-06-95 Rotterdam, A13. Automobilist (m.) rijdt hard weg om aan aanhouding na verkeersovertreding te ontkomen. Politie rijdt uren achter hem aan.

24-10-95 A2. Britse automobilist (35 jaar, m.) rijdt 180 km/uur en kleeft. Hij wordt van de weg gehaald en krijgt boete van 3 mille. Man betaalt op politiebureau en mag weg vervolgen.

11-09-95 Amsterdam. Voetballer (19 jaar, m.) rijdt met hoge snelheid tegen kerende auto. Bestuurder (m.) overlijdt. Passagier (vr.) zwaar gewond. Veroordeeld tot 240 uur dienstverlening, drie maanden voorwaardelijk cel met proeftijd van twee jaar, ontzegging rijbevoegdheid van achttien maanden.

*1996*

22-01-96 Amsterdam. Twee automobilisten aangehouden die 160 km/uur reden op 50 km/uur-weg. Rijbewijs is ingehouden.

06-02-96 A50. Duitse automobilist (43 jaar, m.) rijdt 232 km/uur. Op politiebureau wordt zaak geschikt: f 1.500,-. De weg was leeg en hij had geen verkeer in gevaar gebracht. Later is door Sorgdrager gezegd dat rijbewijs ingetrokken en auto in beslag genomen had moeten worden (27-03-96).

03-04-96 A12. Twee ministers (m. en vr.) rijden met snelheid van 160 km/uur; ze worden betrap door journaliste.

*1997*

27-03-97 Rotterdam. Franse automobilist (30 jaar, m.) met gestolen auto negeert stopteken en gaat dan heel hard rijden. Wilde achtervolging is het gevolg. De automobilist gaat tegen het verkeer in en rijdt zich ten slotte klem. Wel vijf beschadigde politiewagens. Fransman is opgepakt.





## Stellingen voor de expertmeeting, 12 augustus 1997

De expertmeeting over verkeersagressie werd gehouden bij de ANWB. De volgende stellingen werden hier besproken:

### *I. Definitie*

- Of gedrag al of niet altruïstisch of agressief is, en de mate daarvan, wordt bepaald door:
  - mate van eigen voor- of nadeel;
  - mate van schade, dreiging, nadeel of voordeel voor andere weggebruiker;
  - mate van normovertreding of -handhaving;
  - mate van conflictveroorzaking, -voorkoming, -toelating;
  - mate van bewustzijn;
  - mate van bedoeling gedrag;
  - mate van bedoeling voor- of nadeel aan anderen;
  - mate van emotie.

Of dit wordt bepaald door een logische combinatie (en, of, niet) van één of meer elementen.

- Slechts één regel bepaalt of gedrag agressief genoemd kan worden: als het in strijd is met artikel 3 van de verkeerswetgeving, of "Gij zult niet doden".
- Er is geen enkele grond om instrumentele en reactieve agressie met hetzelfde woord te benoemen, namelijk: agressie.
- Wat weggebruikers 'agressief gedrag in het verkeer' noemen heeft niets met agressie te maken.
- Het is zinvol ervan uit te gaan dat agressief en altruïstisch gedrag in het verkeer kunnen bestaan op een weg zonder medeweggebruikers.
- Het alternatief voor agressief gedrag is:
  - altruïstisch gedrag;
  - defensief gedrag;
  - angstig gedrag.

### *II. Oorzaken*

- Reactieve agressie ontstaat:
  - door ervaring van onverwachte dreiging door een medeweggebruiker;
  - na negatieve ervaring, door een dader die, volgens deze ervaring, bewust schade berokkent of dreigt te berokkenen, en het ook achterwege had kunnen laten;
  - bij onverwachte dreiging;
  - als men gedwongen wordt koers of richting te veranderen;
  - door een geïrriteerde stemming;
  - doordat men een geïrriteerde stemming wil kwijtraken;
  - bij onderdrukking van emotionele expressie van boosheid.

- Instrumentele agressie:
  - is een aangeleerde reactie;
  - hangt af van motivatie om doel te bereiken;
  - is mogelijk door verschil in normen.
- Agressie in het verkeer is een kwestie van testosteron.
- Agressief gedrag in het verkeer wordt alleen vertoond door:
  - agressieve mensen;
  - asociale mensen;
  - gewetenloze mensen;
  - delinquenten;
  - mannelijke adolescenten.
- Agressie hoort bij het leven en overleven, en hoort dus ook bij het verkeer.

Altruïstisch gedrag in het verkeer wordt alleen vertoond door:

- empathische mensen;
- vrouwen;
- ouderen.
- Jongeren hebben meer begrip voor hinderlijk rijgedrag van ouderen dan andersom.
- Vrouwen- en mannenemancipatie zijn verantwoordelijk voor toegenomen agressie en toegenomen altruïsme; van mensen wordt immers verwacht dat ze hun emoties uiten.

### *III. Omvang en relevantie*

- Afname van agressie en toename van altruïsme wordt bewezen door:
  - afnemende ongevallen;
  - afnemend claxonneren en toenemend geduld;
  - toenemend 'je recht niet nemen';
  - acceptatie van toegenomen politietoezicht op snelheden op autosnelwegen;
  - afgenomen acceptatie van rijden onder invloed;
  - toename van overtredingen.
- Toename van agressie en afname van altruïsme wordt bewezen door:
  - relatieve toename van onschuldige slachtoffers;
  - toegenomen belangstelling bij weggebruikers in media, in de politiek in veel landen, in particuliere organisaties;
  - acceptatie van toegenomen politietoezicht.
- Er is niets bekend over de omvang van agressie en over de consequenties voor de verkeersveiligheid. Onderzoek naar oorzaken en preventie heeft dus geen zin.
- Instrumentele agressie is hinderlijk, maar niet gevaarlijk.
- Expressies van boosheid hebben geen relatie met agressief gedrag
- Altruïsme leidt tot handhaven van normen, en tot minder ongevallen.

- Men verwacht geen altruïsme: daarom is altruïsme gevaarlijk en moet het voorkomen worden.
- Men verwacht agressie: daarom is agressie ongevaarlijk.
- De enige gevaarlijke consequentie van agressie op de weg is te hoge snelheid. De enige veilige consequentie van altruïsme op de weg is gematigde snelheid.
- Agressie en altruïsme hebben niets met veiligheid te maken, maar alles met comfort of gebrek aan comfort. Hierbij hebben we hetzelfde probleem als met subjectieve onveiligheid.
- De media en de ANWB hebben agressie op de agenda geplaatst en het idee gevestigd dat het een groeiend probleem is.
- Het benadrukken van toenemende agressie is belangrijk om verkeersveiligheid op de agenda te houden.
- Negatieve gevoelens of stemmingen in het verkeer leiden tot de ervaring van toegenomen agressie. Is men positief gestemd, dan ervaart men meer altruïsme.

#### *IV. Preventie*

- Agressie en altruïsme hebben hun oorsprong in aanleg en karaktervorming. Als mensen twaalf jaar oud zijn, is gedrag niet meer beïnvloedbaar met alleen straffen en belonen. Reactieve agressie is niet te voorkomen. Instrumentele agressie alleen met rooie ruggen, niet met snippen.
- Preventie maakt mensen bewust van agressie, waardoor de stemming op de weg er niet beter op wordt.
- Preventie benadrukt agressie, terwijl het stimuleren van altruïsme bovenaan de agenda zou moeten staan.
- Het hechten van het etiket 'agressief' aan bepaalde ongewenste gedragingen werkt preventief.
- De politie staat bekend als een instrumenteel-agressief beroep. Daarom kan de politie geen rol vervullen in preventieve acties.
- Agressieve reacties van medeweggebruikers op overtredingen moeten worden gestimuleerd.
- De accentverschuiving bij de ANWB van persoonlijk belang van automobilisten naar maatschappelijk belang maakt deze organisatie bij uitstek geschikt voor het bevorderen van altruïsme in het verkeer.
- Onder agressieve gedragingen verstaan bestuurders zelf gedrag waar men zich over opwindt en gedrag waar ze zelf agressief van worden. Dit zijn eigenlijk verschillende soorten gedragingen. Daarom moet men eerst vaststellen wat men nu wil voorkomen.

## *V. Toekomst*

- Verkeersonveiligheid wordt onder meer bestreden door het beïnvloeden van gedrag. Van veel gedrag is echter niet duidelijk wat de relatie met onveiligheid is. Preventie van agressief gedrag kan dus ook doorgaan, zonder dat we de relatie met onveiligheid kennen.
- Onderzoek is nodig naar de omvang van agressie en de betekenis voor verkeersveiligheid. Twee ingangen zijn:
  - diepte-onderzoek van ongevallen;
  - dagboek-achtig onderzoek.
- Mensen ergeren zich aan wat zij als agressief gedrag ervaren. De ANWB moet haar preventie alleen op de ergernis richten. Een bijdrage aan de verkeersveiligheid is namelijk niet te verwachten.
- Het openstellen van een telefoonlijn voor klachten over agressief gedrag werkt preventief en biedt inzicht in de omvang.
- Alle preventie van agressief gedrag, en het bevorderen van altruïsme, al het zoeken naar motieven moet worden gestopt totdat de relevantie voor verkeersveiligheid bekend is.
- Mensen kunnen leren 'aardig zijn' prettig te vinden, en dankbaarheid te tonen voor aardigheid.
  - Dit moet op de agenda van particuliere organisaties.
  - De wijze waarop je dat mensen leert, moet op de agenda van onderzoekers.
- Als agressie niet op de agenda staat, moet het erop gezet worden: 'duurzaam-veilig' begint zijn wervende kracht te verliezen.

## Bijlage 3

## Deelnemers expertmeeting, 12 augustus 1997

1.  
Drs. H. van Dijk  
Prins Bernhardlaan 26  
2341 KK Oegstgeest  
(071) 517 12 70  
coördinator werkgroep bestrijding verkeersagressie ANWB
2.  
Mr. J.W.G. Floor  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
(070) 351 72 52
3.  
Dr. M. Junger  
Nederlands Studiecentrum Criminaliteit en Rechtshandhaving (NSCR)  
postbus 792  
2300 AT Leiden  
(071) 527 85 04
4.  
Drs. V.M. de Kleijnen  
ANWB  
Postbus 93200  
2509 BA Den Haag  
(070) 314 65 30  
projectleider bestrijding verkeersagressie ANWB
5.  
Mr. R. Kuiper  
Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Postbus 20906  
2500 EX Den Haag  
(070) 251 80 68
6.  
Drs A. van der Laan  
Nederlands Studiecentrum Criminaliteit en Rechtshandhaving (NSCR)  
Postbus 792  
2300 AT Leiden  
(070) 527 85 36
7.  
Dr. P.B.M. Levelt  
SWOV  
Postbus 1090  
2260 BB Leidschendam  
(070) 320 93 23

8.  
Dr. P.F. Lourens  
COV (VSC)  
Postbus 69  
9750 AB Haren  
(050) 363 67 68

9.  
dr. A. Manstead  
Universiteit van Amsterdam  
Roetersstraat 15  
1018 WB Amsterdam  
(020) 525 91 11

10.  
dr. E. Roelofs  
Universiteit van Utrecht (Vakgroep onderwijskunde)  
Postbus 80140  
3508 TC Utrecht  
(030) 253 48 77

11.  
Drs B. Roszbach  
SWOV  
Postbus 1090  
2260 BB Leidschendam  
(070) 320 93 23

12.  
Dr. T. Rothengatter  
COV (VSC)  
Postbus 69  
9750 AB Haren  
(050) 363 67 78

13.  
Mr. S.G. Schouten  
ANWB  
Postbus 93200  
2509 BA Den Haag  
(070) 314 69 28  
dagvoorzitter

14.  
Drs J. van Uden  
AVV  
Afdeling leefbaarheid  
Postbus 1031  
3000 BA Rotterdam  
(010) 282 57 19

15.  
Dhr. A. Veerman  
Christiaansenstraat 15  
4527 BA Aardenburg  
(0117) 491 710  
lid werkgroep bestrijding verkeersagressie ANWB

16.  
Drs. I. Veling  
Traffic Test  
Landjuweel 22  
3905 PG Veenendaal  
(0318) 528 787

17.  
Ing. M. Vos  
ANWB  
Postbus 93200  
25090 BA Den Haag  
(070) 314 71 71

18.  
Ing. A. de Winter  
Wethouder Theunissenhof 4  
6596 EA Milsbeek  
(0485) 515 262  
lid werkgroep bestrijding verkeersagressie ANWB

Welkomstwoord:  
mr. P.A. Nouwen  
ANWB/HD  
Postbus 93200  
2509 BA Den Haag  
(070) 314 62 92





## Voordracht hoofddirecteur ANWB, mr. P.A. Nouwen

Openingswoord door mr. P.A. Nouwen, hoofddirecteur Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB, bij expertmeeting 'Agressie in het Verkeer', Den Haag, 12 augustus 1997

Agressie houdt de gemoederen steeds meer bezig houdt. Agressie op en rond de voetbalvelden. Agressie op straat. Agressie in het verkeer.

Vooraf dat laatste heeft het thema op de weg van de ANWB gebracht. Sinds de bondsraad ons in 1992 opriep tot bezinning over de verslechterende mentaliteit in het verkeer, hebben we gepoogd er meer aandacht voor te genereren.

In de bondsraad zitten de officiële vertegenwoordigers van onze 3,2 miljoen leden. Het is goed om te zien dat ons verenigingsorgaan functioneert als een antenne voor gevoelens die bij weggebruikers leven. Zij ondervinden blijkbaar duidelijk hinder van de verslechterende mentaliteit. We hebben besloten ons niet in de eerste plaats te richten op de excessen maar vooral op de zogenoemde *kleine agressie*.

In 1992 heeft het Verkeerskundig Studie Centrum in Groningen over dit onderwerp onderzoek gedaan. Waar het gaat om *het gedrag van anderen*, bleken vooral de volgende zaken ergernis op te wekken:

- snijden;
- 'bumper kleven';
- door rood licht rijden;
- over de vluchtstrook rijden.

Wat het *eigen gedrag* betreft, noemden mensen vooral:

- gebaren
- schelden
- lichtsignalen
- claxonneren

Een boeiend aspect van het probleem agressie bleek het verschil tussen de interpretatie van het eigen en andermans gedrag. Mensen zijn zich er vaak niet van bewust dat hun gedrag door anderen als agressief wordt ervaren. Bewustmaking zal een rol moeten blijven spelen in de bestrijding van agressie.

Het onderzoek leerde dat één derde van de ondervraagden regelmatig door dergelijke vormen van kleine agressie wordt gehinderd. De omvang van de hinder gaf ons reden om door te gaan. Het gaat dan om de hinder die men ondervindt: de subjectieve onveiligheid in het verkeer. We koppelen dit gevoel niet aan cijfers van verkeersonveiligheid, maar beschouwen dit als een kwalitatief aspect van de mobiliteit. Het past in onze rol als belangenebhartiger van de weggebruiker ... degenen die zich *ergeren* én die zich slachtoffers *voelen*. We startten toen het project 'Wat kan ik eraan doen?'.  
U kent de activiteiten: het kwantitatief onderzoek in 1993 en de deelprojecten 'Preventie verkeersslachtoffers', 'Ik rij niet agressief' en

'Bijblijven in het verkeer' in 1994 en 1995. Met bewustwording en herkenning van de problematiek als eerste doel en met voorlichting en educatie als voornaamste methoden, zijn we begonnen. Onder meer onze eigen consuls en rijsscholen werden erbij betrokken. Ook zijn een aantal discussiebijeenkomsten belegd.

In 1995 volgde het evaluatierapport van de discussiebijeenkomsten. Daaruit bleek onder meer dat eenderde van de deelnemers zich nadien bereid toonde, het eigen gedrag aan te passen. In 1996 kwamen we met de CD 'Easy driver'. Dit bleek een prima stunt om de aandacht op het thema te vestigen. Actuele zaken in dit jaar zijn het onderzoek naar 'agressie en alcohol' en 'verkeersagressie in het voortgezet onderwijs en in de rijopleiding'.

We beschouwen deze dag, vijf jaar na onze eerste schreden op dit pad, als een mooi moment om stil te staan bij de opgedane kennis en de resultaten van onderzoek. Op deze expertmeeting kunnen we als professionele betrokkenen komen tot uitwisseling van kennis en afstemming van ideeën voor de toekomst. De SWOV zal onze bevindingen in een officieel rapport vastleggen, dat via diverse kanalen zal worden verspreid.

Vermoedelijk is nog wel meer onderzoek nodig, want agressie laat zich nu eenmaal moeilijk meten. In elk geval hebben we de verkeersdeelnemers er zelf voor nodig. Het is misschien zinvol om gedurende een bepaalde periode een telefoonlijn te openen waar slachtoffers hun klacht kunnen melden, bijvoorbeeld bij het Vereniging van Verkeersslachtoffers. Het lijkt een bruikbare manier om meer inzicht te krijgen in de aard en omvang van het probleem. Je zou het resultaat met een soort 'agressiethermometer' zichtbaar kunnen maken. Misschien dat u aan het einde van deze dag nog een paar minuten over hebt voor de aangedragen suggestie.

Het is belangrijk om weggebruikers van jongs af aan te wijzen op het belang van beheersing en verdraagzaamheid in het verkeer. Daarom hopen wij in elk geval dat verkeersmentaliteit een permanente plaats krijgt in de verkeerseducatie.

We mogen gerust stellen dat de communicatie-inspanningen in de afgelopen vijf jaar succesvol zijn geweest: méér dan 18 miljoen contacten zijn gemeten. Wanneer we er nu eens - heel voorzichtig - vanuit gaan dat 10% min of meer effectief is, dan hebben we toch wel iets bereikt.

Maar we weten dat het probleem van het agressief verkeersgedrag hiermee *niet* is opgelost. Dat weet u ook. Anders was u vandaag niet hier naartoe gekomen.

Wij danken u voor uw komst en wensen u een zinvolle dag.

**Inleiding lustrum 'Verkeersagressie', 12 augustus 1997**

Dames en heren,

Mijn naam is Jan Willem Floor; ik ben werkzaam bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Normoverschrijdend verkeersgedrag is iets waar ook het ministerie de laatste jaren meer aandacht voor heeft gekregen. Agressief rijgedrag is een volwaardig beleidsitem geworden. De Memorie van Toelichting bij de begroting van Verkeer en Waterstaat van het lopende begrotingsjaar, gaat er uitvoerig op in. De uitkomsten van het project 'De Grote Stem', waarvan ik projectleider ben, zijn een belangrijke impuls geweest voor die belangstelling van het ministerie.

Graag vertel ik u vandaag iets over het project 'De Grote Stem'. Het heeft de naam te danken aan het feit dat er in totaal zo'n 3.500 weggebruikers bij betrokken zijn geweest. Vele stemmen zijn dus gehoord. Bij het project is gebruik gemaakt van de zogeheten interactieve Infralab-methode. De meeste van u zullen daar wel eens van gehoord hebben.

Bij het project hebben we - nu alweer ongeveer 2,5 jaar geleden - een groot aantal weggebruikers gevraagd: wat zijn uw irritaties en uw knelpunten bij het gebruik van de autosnelwegen in de Randstad?

De reden hiervoor is dat het ministerie graag eens goed wilde luisteren naar de weggebruikers, om te weten of ze wel voldoende op de hoogte was van de echte problemen.

Uit de dialogen en de enquête is gebleken dat weggebruikers twee hoofdproblemen hebben [sheet 1]: zij storen zich het meest aan 'verkeersdrukte en congestie'. Met name (onvoorzien) tijdverlies, irritatie en verkeersonveiligheid worden als achterliggende problemen genoemd. Asociaal en agressief rijgedrag en mentaliteit van de medeweggebruikers vormen het tweede belangrijke hoofdprobleem. Dat gedrag wordt ook als bijzonder irritant en onveilig ervaren.

Wat het tweede hoofdprobleem betreft, verschillen de belevingen van de automobilisten in de Randstad op een belangrijk punt met die van Verkeer en Waterstaat. Het asociaal en agressief rijgedrag werd namelijk nauwelijks als een probleem onderkent. Zo blijken beleidsmakers op bepaalde onderdelen toch een ander beeld te hebben van wat er nu werkelijk leeft bij de weggebruiker. Op het ministerie zullen we dus onze eigen beelden moeten blijven checken en bijstellen.

Als je de uitkomsten van 'De Grote Stem' nog eens goed bekijkt, blijken de twee door de weggebruikers naar voren gebrachte hoofdproblemen, verkeersdrukte/congestie en rijgedrag/mentaliteit, geen afzonderlijke problemen te zijn; beide problemen hangen sterk met elkaar samen. Immers de achterliggende motivatie van de problemen, irritatie en onveiligheid, vertoont bij beide hoofdproblemen een zekere overeenkomst [sheet 2]. Bij toenemende drukte op de weg, nemen onrust en irritatie toe, terwijl de tolerantie van weggebruikers voor elkaar afneemt. Geconcludeerd kan worden dat drukke wegen stress-verhogend werken en dat dit kan leiden tot een toename van agressief en asociaal rijgedrag. Dat roept vervolgens reacties op bij andere weggebruikers, waardoor weer meer stremmingen/files en verkeersonveiligheid ontstaan. Zo ontstaat langzamerhand een vicieuze cirkel.

In de tweede fase van het project hebben we de weggebruikers gevraagd oplossingen te bedenken die een socialer rijgedrag kunnen bewerkstelligen en bij kunnen dragen aan het doorbreken van de vicieuze cirkel. Er zijn maar liefst 1.400 oplossingen bedacht. Uiteindelijk is een soort top 12 van oplossingen samengesteld. Bovenaan het verlanglijstje staat de zogeheten 'ritsmarkering'; een methode om het ritzen beter te laten verlopen. Dit voorstel is meteen in uitvoering genomen. In de regio Rotterdam zijn de eerste ervaringen veelbelovend. Verder wordt er gewerkt aan oplossingen als spreiding van werktijden en een verkeersspel voor jongeren. Deze laatste oplossing is al uitgewerkt in de vorm van een computerspel. Jongeren kunnen zich zo voorbereiden op verkeer (inclusief files) en ze kunnen er spelenderwijs mee leren omgaan. Onder het motto 'jong geleerd, oud gedaan', worden zij geconfronteerd met veilig en sociaal verkeersgedrag.

Verkeer en Waterstaat hecht grote waarde aan de uitvoering van de aangedragen oplossingen samen met bestuurlijke en maatschappelijke partners, zoals de ANWB. Minister Jorritsma hoopt dat de weggebruiker zich door de realisatie van de oplossingen minder onveilig voelt en dat dit ook een positieve uitwerking heeft op de doorstroming van het verkeer en het terugdringen van de files.

De interactieve werkwijze - waar in dit geval ook de ANWB nauw bij betrokken was - past in de werkwijze van het ministerie waarbij 'openheid en dialoog met de samenleving' belangrijke elementen zijn. Door maatschappelijke organisaties en de samenleving reeds bij de beleidsvoorbereiding - van meet af aan dus - te laten meedenken over allerlei verkeersproblemen en oplossingen ontstaat wederzijds begrip en wordt de kloof tussen overheid en burger overbrugd. Zo ontstaan betere oplossingen. Als het vervolgens aankomt op de uitvoering van die gezamenlijk bedachte oplossingen is daar uiteraard ook meer draagvlak voor! De burger voelt zich zo prettiger en de overheid kan met meer daadkracht werken.

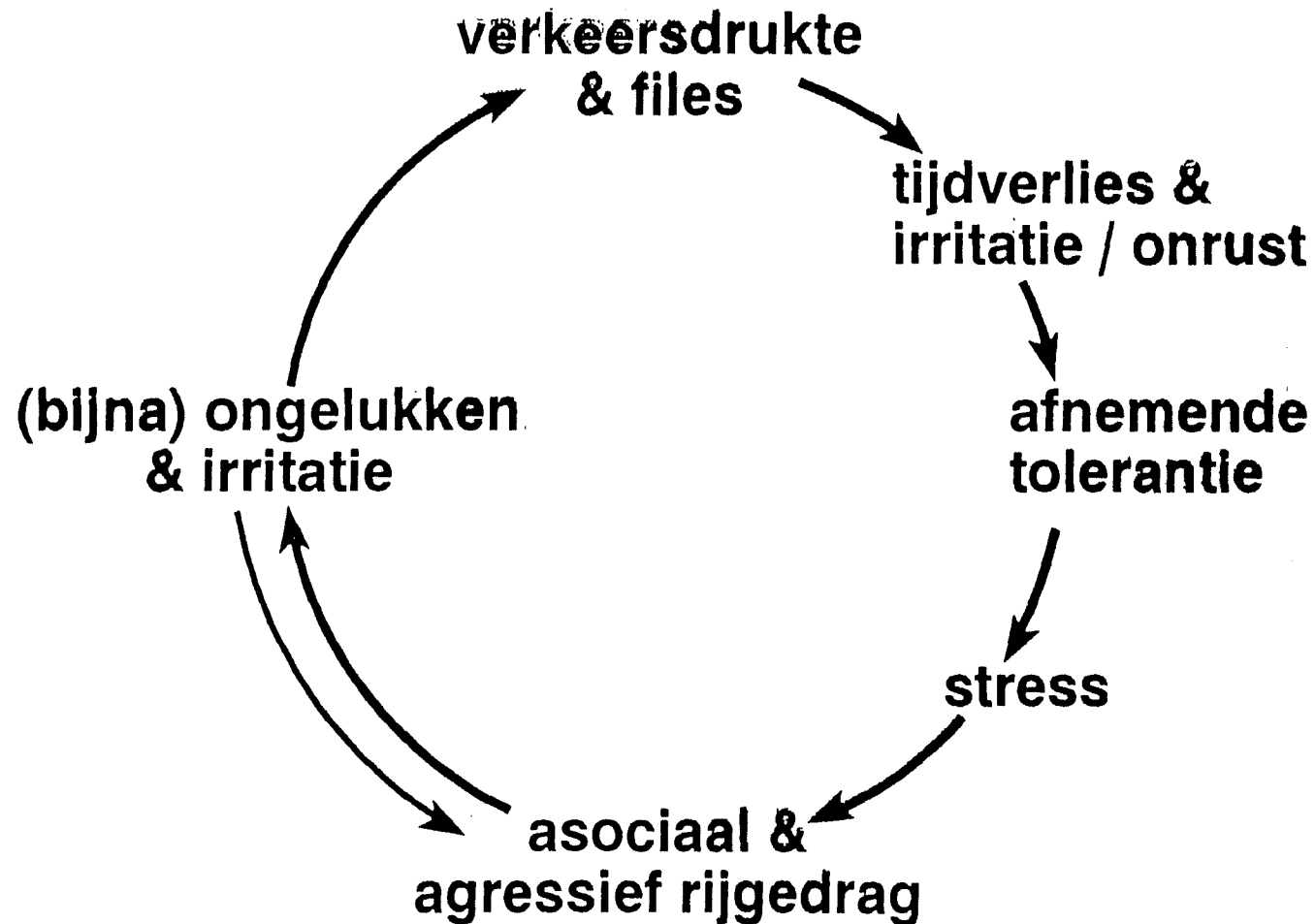
Bij dit alles gaat het om: een meer open houding van de overheid, een kwetsbare opstelling en oog hebben voor problemen van de burger! Want juist die burger blijkt problemen met asociaal en agressief rijgedrag te hebben. Daar moeten we dan ook aandacht voor hebben. Getuige het lustrum van vandaag, hebben velen van u daar al geruime tijd aandacht voor. Straks wisselt u kennis en ideeën voor de toekomst uit. Ik hoop van harte dat u - als deskundigen - de belangstelling voor de problematiek nog kunt verbreden en u een veiliger verkeer én een vlottere doorstroming opnieuw een krachtige impuls geeft.

Ik dank u voor uw aandacht.

## **TWEE HOOFDPROBLEMEN**

- 1. Verkeersdrukte / Congestie**  
**(tijdverlies, irritatie en verkeersonveiligheid)**
  
- 2. Asociaal en agressief rijgedrag /  
Mentaliteit van medeweggebruikers**  
**(irritant en onveilig)**

# VICIEUZE CIRKEL



**Agressie op de weg**

Antony S.R. Manstead  
Faculteit der Psychologie  
Universiteit van Amsterdam  
Roetersstraat 15  
1018 WH Amsterdam

**Definitie**

Door onderzoekers van agressie wordt agressie gedefinieerd als 'elke vorm van gedrag die is bedoeld om iemand fysiek of psychisch schade toe te brengen' (Berkowitz, 1994, p. 3). Dientengevolge dient agressie op de weg te worden gedefinieerd als 'elke vorm van gedrag van een weggebruiker die is bedoeld om een andere weggebruiker fysiek of psychisch schade toe te brengen'. Wat opvalt is dat bij een dergelijke definitie de vorm van het gedrag tamelijk sterk kan variëren. Het gedrag in kwestie *hoeft* bijvoorbeeld niet fysiek van aard te zijn (zoals een andere auto snijden); het kan ook symbolisch zijn (zoals het schreeuwen van een verwensing of het maken van een gebaar). Verder hoeft het veroorzaken van fysieke of psychologische schade niet het *voornaamste* doel van het gedrag te zijn (hoewel de intentie hiertoe wel aanwezig moet zijn). Het voornaamste motief voor het gedrag kan zijn: overwicht of superioriteit tonen, of sneller op de plaats van bestemming aankomen. Het teweegbrengen van schade bij een andere weggebruiker komt dan pas op de tweede plaats.

Een verder onderscheid dat in de literatuur over agressie wordt gemaakt en dat relevant is voor agressie op de weg, is het onderscheid tussen *instrumentele* en *affektieve* agressie. Bij instrumentele agressie gaat het om andere redenen dan het stomweg kwetsen van de ander: er is een extrinsieke reden voor het gedrag. Affektieve (of 'emotionele') agressie is gedrag waarbij het voornaamste doel is anderen schade te berokkenen. Het individu ervaart een negatief affect (in de regel ergernis) en wil een ander persoon (in de regel de waargenomen oorzaak van de ergernis) schade toebrengen.

**Prevalentie**

We weten relatief weinig over de feitelijke prevalentie van agressief gedrag op de weg. In een onderzoek van de Automobile Association (Joint, 1995) werd gemeld dat 95% van een groep van 526 bestuurders beweerde in de voorafgaande twaalf maanden te zijn geconfronteerd met 'road rage' en dat 60% van deze bestuurders toegaf in dezelfde periode tijdens het rijden hun kalmte te hebben verloren. In het Lex Report on Motoring (1996) werd gemeld dat 44% van de ondervraagde bestuurders had gezegd in de voorafgaande twaalf maanden het slachtoffer te zijn geweest van verbaal of gesticulatoir geweld en dat 9% van de bestuurders had gezegd in dezelfde periode ten gevolge van agressief gedrag van anderen langs de kant van de weg te hebben moeten stoppen. Zelfs als de resultaten van deze Britse onderzoeken ten gevolge van selectiebias en verkeerde interpretatie van antwoorden hoog zou zijn uitgevallen, dan nog lijkt hier sprake te zijn van een verschijnsel dat onze aandacht verdient.

Wanneer geprobeerd wordt conclusies te trekken uit de prevalentie van agressief gedrag op de weg, dan is het belangrijk het verschil tussen instrumentele en affectieve agressie in het oog te houden. Het is duidelijk dat mensen *denken* dat hun medeweggebruikers een grote en toenemende hoeveelheid agressie vertonen. Zoveel is in ieder geval duidelijk gebleken uit onderzoek uitgevoerd onder ANWB-leden (Slotegraaf, 1993), uit het door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uitgevoerde 'Infralab-onderzoek' (Van Deemter, 1996) en uit de toegenomen aandacht die in de media aan het onderwerp wordt besteed. Mijn hypothese is dat deze gedachte is gebaseerd op hun *eigen* gevoelens van ergernis die een reactie zijn op wat zij zien als de agressieve gedragingen van andere weggebruikers. Wellicht is dit 'agressieve gedrag' in werkelijkheid op zijn minst voor een deel strikt genomen *niet* agressief, aangezien het niet is bedoeld om anderen schade toe te brengen (ook al was het maar als bijkomende reden). Waar bestuurders en andere weggebruikers eigenlijk op reageren is wat zij beschouwen als (a) *gevaarlijk* en/of (b) *asociaal* gedrag van anderen.

Vanuit de emotietheorie gezien (Frijda, 1986; Lazarus, 1991; Scherer, 1984) is het niet moeilijk vast te stellen waarom gedrag dat wordt beoordeeld als gevaarlijk of asociaal, gevoelens van ergernis zou kunnen veroorzaken. Volgens cognitieve theorieën over emoties, ontstaat een emotie wanneer iemands belangen of waarden worden ondersteund ofwel worden aangetast. Van gedrag dat als gevaarlijk wordt ervaren (voor de persoon in kwestie zelf dan wel voor andere weggebruikers in het algemeen) kan worden gezegd dat het duidelijk een tamelijk universeel belang schaadt, namelijk het eigen welzijn en dat van vrienden en familie. Van gedrag dat wordt beoordeeld als asociaal, kan worden gezegd dat het een negatief effect heeft op zaken die we belangrijk vinden (zoals het tonen van respect voor de medemens), en op onze belangen (zo houdt 'asociaal' rijden op de middelste of linkerrijbaan van een snelweg, als de rechterbaan leeg is, sneller verkeer op, waardoor we minder kunnen opschieten). Bij het ontstaan van ergernis (en belangrijker dan bijvoorbeeld angst) is tevens de indruk van belang dat het gedrag in kwestie opzettelijk is (en niet toevallig) en dat het onder meer de bedoeling was om andere mensen schade toe te brengen. Dit kunnen dan zowel specifieke anderen (waaronder de persoon in kwestie zelf), als anderen in een meer abstracte betekenis zijn.

In dit licht is het nodig meer te weten te komen over gedragingen op de weg die als gevaarlijk of asociaal worden gezien, en als gevolg daarvan ergernis opwekken (of deze gedragingen nu werkelijk strikt genomen agressief waren of niet). Het is duidelijk dat bedreiging een belangrijke component is van de perceptie van gevaar, maar het is waarschijnlijk niet de enige component. Verwachting speelt ook een grote rol. Dit helpt om te verklaren waarom sommige bedreigende gebeurtenissen geen ergernis veroorzaken: ze voldoen aan het verwachtingspatroon. De neiging van fietsers in Amsterdam en andere Nederlandse steden om door rood licht te rijden, is een potentieel gevaar voor de veiligheid en wordt door buitenlanders die deze steden bezoeken als zeer gevaarlijk beschouwd. De inwoners van deze steden zijn echter gewend geraakt aan dit gedrag en er is een informele norm ontstaan waardoor dergelijk gedrag op zijn minst getolereerd wordt (als het al niet volledig geaccepteerd is). Om deze reden ergert de plaatselijke bevolking zich er dan ook niet meer aan.

Als we denken dat iemand onvoldoende rekening houdt met anderen is dit voor ons waarschijnlijk de belangrijkste reden om zijn gedrag als asociaal te



bestempelen, ongeacht of hij nu wettelijk verplicht is attent te zijn of niet. Ook hier spelen verwachtingen een belangrijke rol. Bestuurders zijn bijvoorbeeld wettelijk verplicht te stoppen voor een zebrapad waar voetgangers proberen over te steken. Zeer weinig voetgangers *verwachten* echter een dergelijke attentheid, met als resultaat dat bestuurders die niet stoppen bij een zebrapad niet als asociaal worden beschouwd (integendeel, niet zij maar de voetgangers die, bij naderend verkeer, proberen van hun recht gebruik te maken om over te steken, worden als 'agressief' beschouwd). Evenmin bestaat er een wettelijke verplichting om voertuigen die een zijstraat in of uit willen, door een stilstaande rij auto's te laten. Deze beleefdheid wordt echter door de meeste bestuurders wel verwacht en als men niet aan deze informele norm voldoet, veroorzaakt dit meestal ergernis. Opvallend is dat het niet eens uitmaakt of door deze uiting van beleefdheid de andere weggebruiker in staat wordt gesteld om de wet te overtreden: het simpele feit dat een voertuig met de wettelijk bepaalde maximumsnelheid rijdt, betekent in de ogen van de meeste bestuurders nog niet dat dit voertuig niet opzij hoeft te gaan voor verkeer dat nog sneller gaat; als men dit niet doet, wordt men meestal als 'asociaal' beschouwd.

Deze voorbeelden illustreren de stelling dat gedragingen die door anderen als gevaarlijk of asociaal worden beschouwd, niet altijd die gedragingen hoeven te zijn die in strijd zijn met de officiële verkeersregels. Eerder zijn het gedragingen die afwijken van wat de gemiddelde weggebruiker als aanvaardbaar en normaal rijgedrag beschouwt. Anders gezegd: deze gedragingen zijn 'overtredingen', maar dan niet in de strikte wettelijke betekenis van het woord. Het zijn overtredingen ten aanzien van wat wordt beschouwd als aanvaardbaar, normaal rijgedrag.

Als de bovenstaande analyse juist is, dan is de opvatting dat agressief gedrag op onze wegen toeneemt, voor een groot deel terug te voeren op de ergernis die weggebruikers ervaren tengevolge van wat zij beschouwen als het agressieve gedrag van anderen. Naar mijn mening ergeren ze zich vaker dan vroeger omdat (a) de drukte op de weg toeneemt (waardoor weggebruikers dichter op elkaar komen te zitten) en (b) omdat men zich bewuster is van en zich meer zorgen maakt over de rol die rijgedrag speelt bij verkeersongevallen. Als boze reacties worden uitgedrukt in agressief gedrag, kan dergelijk gedrag het beste worden beschouwd als *affectief*. Er dient echter te worden opgemerkt dat de bron van deze boze en potentieel agressieve reacties het overtredende gedrag van anderen is en dat dit overtredende gedrag wel of niet agressief kan zijn. Als het agressief is, dan is het waarschijnlijk *instrumenteel*-agressief van aard.

Zo kan de bestuurder van een bedrijfswagen met zijn lampen flitsen of erg dicht op de wagen ervoor rijden, niet omdat hij kwaad is (hoewel hij natuurlijk wel kwaad kan worden als de auto ervoor niet opzij gaat), maar omdat hij snel op zijn volgende afspraak wil zijn. Natuurlijk is hij zich ervan bewust dat zijn gedrag als bedreigend zal worden ervaren door de bestuurder van de wagen voor hem, maar het veroorzaken van deze bedreiging is niet het voornaamste doel van zijn gedrag.

Instrumentele agressie is dus zo belangrijk omdat instrumentele agressie bij weggebruikers deel uitmaakt (en misschien wel de belangrijkste vertegenwoordiger is) van een groep gedragingen die door anderen als bedreigend of asociaal wordt ervaren en die om die reden ergernis en (mogelijk) affectieve agressie opwekt. Soms is het gedrag dat bij anderen ergernis oproept echter *niet* agressief van aard. Een bestuurder die scherp

invoegt na een inhaalmanoeuvre en ons daardoor dwingt te remmen, doet dit wellicht niet omdat hij de bedoeling heeft om ons schade te berokkenen of te bedreigen, maar gewoon vanwege een verkeerde inschatting of omdat hij zich zelf bedreigd voelt door een wagen die vlak achter hem zit, en uit de weg wil gaan. Het feit dat sommige gedragingen die ergernis oproepen bij andere weggebruikers niet bedoeld waren om bij anderen schade teweeg te brengen (ook al was het maar als bijkomende reden), is van belang als het gaat om vergelding. Het verschaft ons namelijk een realistisch argument waarom we zouden moeten proberen de andere bestuurder het voordeel van de twijfel te geven in plaats van aan te nemen dat het zijn bedoeling was ons te bedreigen of schade te berokkenen.

Over de prevalentie van gedragingen die door anderen als agressief kunnen worden gezien omdat zij afwijken van geaccepteerd weggebruikersgedrag zijn enige gegevens beschikbaar. Ons eigen onderzoek naar verkeers-overtredingen in het Verenigd Koninkrijk leverde de volgende schattingen op van het percentage bestuurders onder de bevolking dat *regelmatig* de genoemde overtredingen begaat. In de categorie 'regelmatig' vallen hier bestuurders die zeiden dat ze de overtreding 'zeer vaak', 'veelvuldig' of 'bijna altijd' begingen (tegenover 'nooit' of 'bijna nooit').

Overtreding	Percentage
Te hard rijden	51
Te dicht op de auto ervoor rijden	21
Door rood licht rijden	18
Links inhalen	17
Vijandig gedrag vertonen t.o.v. andere bestuurders	13
Betrokken raken bij 'wedstrijdjes'	9
Achter iemand aanjagen	8
Rijden onder invloed	5

Tabel 6.1. *Percentages van een groep van 1.656 Britse bestuurders die aangaven regelmatig een of meer van de hierboven genoemde acht verkeersovertredingen te begaan (gegevens ontleend aan Manstead et al., 1992).*

Natuurlijk is deze lijst niet uitputtend. Aan de 1.656 respondenten die deelnamen aan dit onderzoek (Manstead et al., 1992) werden alleen over deze acht overtredingen vragen gesteld. Verder komt de werkelijkheid waarschijnlijk niet geheel overeen met de frequentie waarmee bestuurders zelf aangeven overtredingen begaan. Niettemin wijzen de cijfers erop dat we hier te maken hebben met een probleem van niet geringe omvang. Ongeveer de helft van de groep Britse bestuurders gaf aan dat zij regelmatig de maximumsnelheid overschreden, ongeveer een vijfde gaf aan dat zij regelmatig te dicht op de auto ervoor reden om duidelijk te maken dat deze uit de weg moest gaan en iets minder dan een vijfde zei dat zij regelmatig door een op rood springend verkeerslicht reden, ook al hadden ze tijd genoeg om zonder gevaar te stoppen. Deze drie overtredingen komen ook voor in lijsten van gedragingen die door anderen als agressief worden gevonden (zie bijvoorbeeld Slotegraaf, 1993).

## Oorzaken

*Instrumentele agressie en gedrag dat waarschijnlijk door op zijn minst sommige andere weggebruikers als agressief wordt beschouwd*

Gedrag dat als agressief wordt gezien, is altijd strijdig met wat volgens de norm wordt verwacht, of dat gedrag nu is bedoeld om anderen schade (in de ruimste zin van het woord) toe te brengen of niet. Samen met collega's in het Verenigd Koninkrijk ben ik verscheidene jaren betrokken geweest bij onderzoek naar verkeersovertredingen. Nadat we vastgesteld hadden dat verkeersovertredingen gevaarlijk zijn (zie beneden), was onze volgende stap om de aanleidingen van deze overtredingen te onderzoeken. Hierbij richtten we ons specifiek op de persoonlijke en veranderbare aanleidingen, volgens ons de aanleidingen die zijn gebaseerd op opvattingen. Deze opvattingen kunnen betrekking hebben op de gevolgen van het vertonen van een bepaald gedrag, of op hoe anderen verwachten dat we ons gedragen, of op hoeveel controle we hebben over een bepaald gedrag. Omdat het bij opvattingen draait om kennis en het trekken van conclusies, kunnen ze mogelijk worden gewijzigd door nieuwe feiten of argumenten te verschaffen. Zo kan de stelling dat rijden met meer dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol in het bloed de rijvaardigheid niet aantast, worden aangevochten en veranderd, door mensen die dit geloven, te confronteren met de juiste voorbeelden of argumenten.

Met ons onderzoek (zie Parker et al., 1992a; Parker et al., 1992b; Parker et al., 1995; Manstead et al., 1997; Parker et al., 1997) hebben we aangetoond dat de bedoeling om bepaalde verkeersovertredingen te begaan, voor een groot deel is gebaseerd op drie factoren: de houding ten aanzien van het gedrag in kwestie (hoe goed of slecht zou het zijn om het gedrag te vertonen?); subjectieve normen ten aanzien van het gedrag (hoe verwacht mijn directe omgeving dat ik me gedraag?); en de controle die men denkt te hebben over het gedrag in kwestie (kan ik het gedrag vertonen of onderdrukken wanneer ik dat wil?). Dit zijn de drie voorspellers van gedragsmatige intenties die naar voren worden gebracht in Ajzen's theorie over gepland gedrag (Ajzen, 1985, 1988, 1991). Elke voorspellende factor is gebaseerd op opvattingen (respectievelijk ten aanzien van gedrag, normen, en controle), waardoor de mogelijkheid ontstaat de opvattingen te wijzigen en daarmee de bedoelingen te veranderen.

Voorts is bij ons onderzoek een vierde voorspellende factor van belang gebleken. We noemen deze factor de 'morele norm'. Hiermee wordt bedoeld op het gevoel van het individu dat het wezenlijk goed of slecht zou zijn om op een bepaalde manier te handelen. Hoewel deze factor een voorspellende waarde heeft ten aanzien van intenties om verkeersovertredingen te begaan en vermoedelijk ook op een opvatting is gebaseerd (in dit geval op morele opvattingen), zijn de onderliggende opvattingen waarschijnlijk minder gemakkelijk te veranderen dan de opvattingen waarop de andere drie voorspellers berusten. We hebben overigens wel succes gehad met een video-presentatie waarin de schijnheiligheid van het bekritisieren van anderen vanwege agressief/asociaal gedrag (te hard rijden binnen de bebouwde kom) aan de kaak wordt gesteld, door te laten zien dat we zelf precies hetzelfde doen (zie Parker et al., 1996).

Samenvattend kan over dit onderzoek geconcludeerd worden dat bestuurders eerder overtredingen zullen begaan als:

- zij geloven dat hun gedrag niet zo gauw negatieve gevolgen zal hebben;

- ze zich goed zullen voelen door het gedrag te vertonen (dat wil zeggen als ze het spannend of opwindend vinden);
- hun directe omgeving het gedrag goedkeurt (of in ieder geval niet afkeurt);
- ze denken dat ze het gedrag niet kunnen tegenhouden;
- ze het gedrag niet als wezenlijk verkeerd beschouwen.

Vershillende van deze opvattingen worden gevoeld door twee bekende cognitieve verschijnselen: de illusie van controle en vermeende instemming.

Met de *illusie van controle* wordt bedoeld op het feit dat individuen sterk geneigd zijn om van zichzelf te denken dat ze meer controle over de gevolgen van gebeurtenissen en gedragingen hebben dan in werkelijkheid het geval is. Als mensen bijvoorbeeld een lot uit een hoed mogen pakken, dichten ze zichzelf een grotere kans toe om te winnen dan wanneer ze het lot op een andere manier krijgen toebedeeld. Eenvoudigweg omdat iemand gedragsmatig bij het kiezen van het lot betrokken is, stijgt het gevoel dat hij of zij het resultaat van dit uitgesproken willekeurige proces kan bepalen. Tijdens het rijden is deze tendens nog sterker, omdat het proces niet willekeurig is: bestuurders hebben duidelijk een bepaalde mate van controle over de gevolgen van hun gedrag. Ze hebben echter nog steeds een sterke neiging om deze controle te overschatten.

Uit onderzoek van McKenna et al. (1993) is gebleken dat wanneer mensen wordt gevraagd hun kansen om als bestuurder of passagier betrokken te raken bij een verkeersongeval in te schatten, zij de kans als bestuurder consequent lager inschatten dan de kans als passagier. Bestuurders geloven dat zij meer invloed hebben op de gevolgen van hun gedrag dan passagiers, eenvoudigweg omdat bestuurders gedragsmatig zijn betrokken bij het rijden. Eenvoudiger gezegd komt dit overeen met de opvatting dat men als bestuurder, hoewel op de weg gevaarlijke dingen kunnen gebeuren, bekwaam genoeg is om uit te wijken als dat nodig mocht zijn. Dit is nauw verbonden met wat wordt aangeduid als 'onrealistisch optimisme': de veronderstelling dat men beter rijdt dan de gemiddelde persoon van dezelfde leeftijd en hetzelfde geslacht. Hoewel dit op individueel niveau waar kan zijn, kan dit zeker niet gelden op bevolkingsniveau. Toch wordt in verschillende onderzoeken deze opvatting door de meerderheid van de respondenten gehuldigd (Svenson, 1981).

Met het begrip *vermeende instemming* wordt bedoeld op de neiging van personen die bepaalde eigenschappen hebben of bepaalde gedragingen vertonen, om deze eigenschappen en gedragingen als relatief vaker voorkomend te zien dan mensen die deze eigenschappen niet hebben of deze gedragingen niet vertonen. Uit onderzoek is gebleken dat deze tendens om instemming te veronderstellen zeer betrouwbaar is en een matig effect heeft (Mullen et al., 1985; Mullen & Hyu, 1988). Als deze vermeende instemming ook bij de perceptie van rijgedrag een rol speelt, dan zouden bestuurders van de overtredingen die ze zelf begaan moeten denken dat deze door een hoger percentage van andere bestuurders worden begaan dan bestuurders die deze overtredingen niet begaan. Dit is precies wat we constateerden in een onderzoek onder 1.656 Britse bestuurders (Manstead et al., 1992). De kans is groot dat de opvatting dat de overtredingen die men zelf begaat ook door anderen worden begaan, zal helpen om die overtredingen te rechtvaardigen en het gevoel van eigenwaarde te behouden. Het is echter moeilijk om deze motivationele processen te onderscheiden van processen die meer cognitief zijn; zoals de mogelijkheid dat door de relatief grote mate van aandacht die

iemand voor zijn eigen standpunt ten aanzien van gedrag heeft. de mate waarin dat standpunt wordt gedeeld, meestal wordt overschat. Het is natuurlijk mogelijk dat zowel cognitieve als motivationele processen verantwoordelijk zijn voor de neiging van diegenen die deze gedragingen vertonen, om de instemming met hun standpunt te overschatten.

Behalve deze persoonlijke factoren die bepalend zijn bij het ontstaan van overtredingen, is er natuurlijk nog een aantal andere determinanten die weliswaar situationeel maar toch controleerbaar zijn. Bij *drukke op de weg* zullen mensen die voor hun beroep rijden waarschijnlijk eerder overtredingen begaan. Ze moeten afspraken nakomen en het succes in hun werk kan afhangen van het nakomen van deze afspraken. Als ze tijdens sommige delen van de rit vertraging oplopen door drukte op de weg (of als ze denken dat er een kans bestaat dat dit gebeurt) zullen deze bestuurders om het (mogelijke) tijdverlies goed te maken, bereid zijn harder te rijden dan aanvaardbaar is voor andere weggebruikers.

Een punt dat hiermee samenhangt is dat een *volle agenda*, met een groter aantal afspraken dan redelijkerwijs binnen een bepaalde tijd kan worden nagekomen, een bestuurder aan zal zetten tot het begaan van overtredingen. Een derde situationele factor die overtredingen in de hand werkt is *anonimiteit*. Sociale afkeur is een duidelijke potentiële rem op overtredend gedrag. We zijn echter minder gevoelig voor afkeur wanneer we in een auto zitten. Ten eerste zijn we gewoon minder goed zichtbaar, waardoor we meer de indruk hebben anoniem te zijn. Ten tweede zijn we in zekere mate afgesloten van de buitenwereld: er is een fysieke scheiding tussen ons en de potentiële bronnen van afkeur, waardoor deze minder opvallen en minder bedreigend worden. Een derde reden is dat we gemakkelijk kunnen ontsnappen: we kunnen gewoon weggrijden van uitingen van afkeur.

#### *Affectieve agressie*

Net als bij instrumentele agressie is het duidelijk dat er een aantal verschillende factoren bestaat die samen bepalen of iemand wel of niet kwaad op een bepaalde situatie reageert en of deze ergernis dan wel of niet zal worden vertaald in agressief gedrag. Vanuit de aard van de zaak is affectieve agressie impulsiever dan instrumentele agressie en de oorzaken kunnen minder makkelijk worden gecontroleerd of veranderd. Desalniettemin bestaat er een aantal potentieel veranderbare persoonlijke determinanten van affectieve agressie. Het is bijvoorbeeld afdoende bewezen dat affectieve reacties op een onaangename gebeurtenis worden versterkt als men de indruk heeft dat de gebeurtenis (a) wordt veroorzaakt door iemand anders die (b) met opzet handelde of in staat moet zijn geweest om de gebeurtenis te voorkomen. Met andere woorden, als de handelingen van een andere bestuurder onze eigen fysieke veiligheid in gevaar brengen en we die handelingen als te voorkomen of opzettelijk en niet als toevallig interpreteren, dan zullen we eerder kwaad worden en affectieve agressie vertonen. Hierbij speelt de bekende discrepantie tussen de beleving van 'dader' (degene die de handeling verricht) en 'waarnemer' (degene die de handeling waarneemt) een belangrijke rol. Wanneer precies dezelfde handelingen worden geïnterpreteerd door dader en waarnemer, dan heeft de dader de neiging de handelingen aan externe oorzaken te wijten (zoals het gedrag van anderen of situationele druk), terwijl de waarnemer geneigd is de handelingen aan interne oorzaken te wijten (zoals de persoonlijkheid van de dader of zijn bedoelingen). Zodoende kan precies hetzelfde staaltje van 'slecht' rijgedrag door de bestuurder worden beschouwd als het gevolg van zijn blootstelling aan situationele krachten, maar door de waarnemer als het

gevolg van onkunde of kwade bedoelingen. Ons eigen onderzoek bevestigt dat dit verschil in beleving tussen dader en waarnemer ook tijdens het rijden bestaat (zie Baxter et al., 1990).

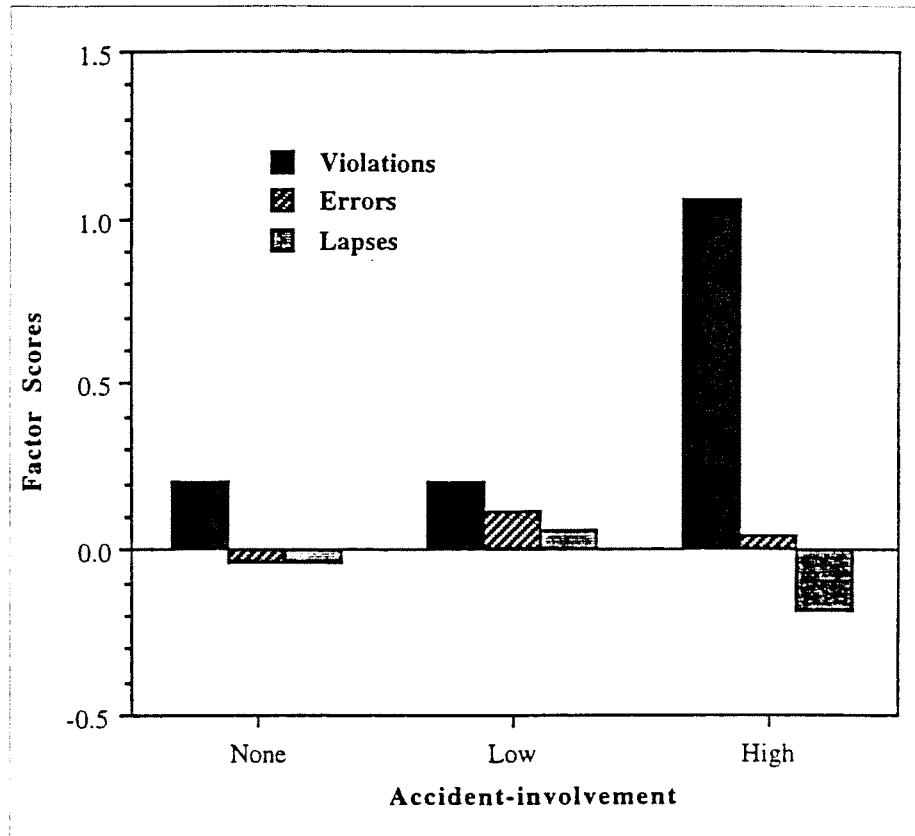
Net als instrumentele agressie en niet-agressieve overtredingen, zal ook affectieve agressie waarschijnlijk door de toenemende *drukke op de weg* worden versterkt. Volgens de bekende frustratie-agressie hypothese (in zijn moderne vorm) wordt emotionele agressie aangewakkerd als mensen doelen die zij verwachten te kunnen bereiken niet kunnen bereiken omdat ze worden gehinderd. Door drukte op de weg zal waarschijnlijk de frequentie stijgen waarmee mensen gestoord worden in de verwachting dat zij zonder problemen van A naar B kunnen rijden. (Daarentegen hoeft de frustratie *niet* toe te nemen als de drukte op de weg zo groot is dat iemand niet meer verwacht zonder problemen van A naar B te kunnen rijden.) Ook al wordt frustratie op zichzelf niet veroorzaakt door meer drukte op de weg, dan nog zal deze drukte waarschijnlijk in ieder geval aanleiding geven tot een algemener negatief affect. Een onaangename situatie (zoals het vastzitten in een file) veroorzaakt een negatief affect, wat vervolgens zorgt voor rudimentaire vecht- of vluchtneigingen. In dit verband zal de aanwezigheid van een agressief karakter (dat wil zeggen: persoonlijkheid) en/of voorwerpen, herinneringen of gebeurtenissen met een agressieve betekenis eerder een ‘vecht’-reactie uitlokken dan aanleiding geven tot pogingen om te ontsnappen. Elke situationele of temporaire factor die bijdraagt aan het negatieve affect zal waarschijnlijk affectieve agressie bevorderen: *hitte*, *lawaaï*, *ruzie* met de passagiers en *de weg kwijt zijn* komen hiervoor zeker in aanmerking.

Net als bij instrumentele agressie en niet-agressieve overtredingen is sociale afkeur een potentiële rem op affectief agressief gedrag. Door de relatieve *anonimiteit* tijdens het rijden stijgt waarschijnlijk de kans dat affectieve agressie wordt geuit in de beschutting van de auto, waar een gelaatsuitdrukking, het uitspreken van een obsceniteit, of een kwaad gebaar zichtbaar kan zijn, maar de identiteit van de persoon in kwestie minder duidelijk is. Mensen zullen ook minder gauw hun woede inhouden als ze de kans op vergelding klein achten, omdat ze in een afgesloten auto zitten en gewoon weg kunnen rijden van degene die wraak wil nemen.

### **Gevolgen voor de veiligheid**

Zoals gezegd, zijn de meeste vormen van gedrag waarop anderen kwaad reageren ‘overtredingen’, dat wil zeggen afwijkingen van normatief aanvaard rijgedrag. Met ons eigen onderzoeksprogramma hebben we aangetoond dat verkeersovertredingen conceptueel en empirisch verschillen van fouten en onoplettendheden tijdens het rijden (zie Reason et al., 1990; Parker et al., 1995a). We hebben tevens aangetoond dat de door betrokkene zelf aangegeven frequentie van de overtredingen (maar niet die van fouten of onoplettendheden) verband houdt met de betrokkenheid bij ongevallen (Parker et al., 1995a). Dit verband blijft zelfs bestaan als de invloed van geslacht en leeftijd (variabelen die verband houden met overtredingen en betrokkenheid bij ongevallen) statistisch buiten beschouwing wordt gelaten, zoals in *Afbeelding 1* is te zien. Hieruit blijkt dat mensen die vaker overtredingen begaan, in de voorafgaande drie jaar waarschijnlijk ook vaker bij verkeersongevallen betrokken zijn geweest (‘lage’ ongevalsbetrokkenheid = 1 ongeval; ‘hoge’ ongevalsbetrokkenheid = 2 of meer ongevallen). Een dergelijk verband kan moeilijk worden verklaard uit een verkeerde

interpretatie van antwoorden, aangezien de ongevalsgegevens en de gegevens van de Rijgedrag-enquête op verschillende momenten en door verschillende instellingen werden verzameld en omdat er een verschil in sociale wenselijkheid bestaat tussen het aangeven dat men verkeers-overtredingen begaat en het aangeven dat men betrokken is geweest bij een verkeersongeval.



Afbeelding 6.1. Verband tussen ongevalsbetrokkenheid en scores op factoren uit de Rijgedrag-enquête (gegevens ontleend aan Parker et al., 1995a).

In een later uitgevoerd onderzoek constateerden we hetzelfde verband toen het aantal ongevallen werd gemeten in zowel de *volgende* periode van drie jaar als de *voorafgaande* periode van drie jaar (Parker et al., 1995b). Hier hadden we de beschikking over ongevalsdossiers over zes jaar van 1.373 personen en over de scores uit de Rijgedrag-Enquête die ongeveer halverwege die periode waren vastgesteld. We classificeerden alle ongelukken volgens een eenvoudig schema dat werd ontworpen door Robert West. We richtten ons vooral op de vijf meest voorkomende soorten ongelukken (zie Tabel 6.2): actieve aanrijdingen, passieve aanrijdingen, ongelukken door actieve voorrangsovertredingen, ongelukken door passieve voorrangsovertredingen en verlies van de macht over het stuur. We constateerden dat het bij de Rijgedrag-enquête aangegeven aantal overtredingen een specifieke samenhang vertoonde met het aantal ongevallen (door het verliezen van de macht over het stuur) en met het aantal ongevallen door passieve voorrangsovertredingen. Noch het aantal aangegeven fouten, noch het aantal

aangegeven onoplettendheden hing specifiek samen met een bepaald soort ongeval.

Soort ongeval	Omschrijving	Gemiddelde totale waarde
Actieve aanrijding	Voertuig van respondent raakt ander voertuig van voren	45
Passieve aanrijding	Voertuig van respondent wordt door ander voertuig van achteren geraakt	70
Ongeval door actieve voorrangsovertreding	Voertuig van respondent rijdt rijweg op/over zonder voorrang te hebben	25
Ongeval door passieve voorrangsovertreding	Voertuig van respondent rijdt op rijweg en heeft voorrang	40
Verlies van de macht over het stuur	Respondent kan voertuig niet onder controle houden en raakt van de rijweg	35

Tabel 6.2. *De vijf meest gemelde soorten ongevallen (Parker et al., 1995b).*

Het verband tussen het aangegeven aantal overtredingen en het aantal ongevallen door verlies van de macht over het stuur komt, geheel overeen met de verwachtingen. Het verband tussen het aangegeven aantal overtredingen en het aantal ongelukken door passieve voorrangsovertredingen is verrassender. Het kan zijn dat mensen die aangeven vaak overtredingen te begaan zo hard rijden, dat ze niet meer kunnen vermijden dat ze in botsing komen met een ander voertuig dat hun weg kruist. Voorts is het mogelijk dat er een verband bestaat tussen het begaan van veel overtredingen en het niet opmerken van potentiële gevaren (als we bijvoorbeeld een auto die uit een zijstraat verderop komt, niet uit onze ooghoeken zien, hebben we meer kans het 'slachtoffer' te worden van een ongeval door een passieve voorrangsovertreding).

Samenvattend kan gezegd worden dat er een verband lijkt te bestaan tussen het begaan van overtredingen en het betrokken zijn bij ongelukken. Hoewel we niet met zekerheid kunnen zeggen waardoor de kans op ongevals-betrokkenheid stijgt bij overtredingen, speelt te hard rijden voor de gegeven omstandigheden hierbij zeker mee. We weten dat te hard rijden objectief een causale factor is bij ongelukken, en dat er een verband bestaat tussen door de respondent zelf gerapporteerd te hard rijden en geobserveerd te hard rijden (zie bijvoorbeeld West et al., 1993). Bij verschillende van de door ons bestudeerde overtredingen, gaat het expliciet of impliciet om te hard rijden in de gegeven omstandigheden. Afgezien van het te hard rijden zelf, gaat het bij deze overtredingen om 'te dicht op de wagen ervoor rijden', 'meedoen aan wedstrijdjes' en 'achter andere bestuurders aanjagen'. Waar nu behoefte aan bestaat, is verder onderzoek naar overtredingen, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen instrumenteel-agressieve en niet-agressieve soorten overtredingen aan de ene kant, en affectief-agressieve overtredingen aan de andere kant. Het doel van dat onderzoek is vast te stellen of verschillende soorten overtredingen op verschillende manieren samenhangen met ongevals-betrokkenheid.

Mijn speculatieve verwachting is dat alle soorten overtredingen (niet-agressief, instrumenteel-agressief, affectief-agressief), ondanks hun verschillende kenmerken, op dezelfde wijze samenhangen met de betrokken-



heid bij ongelukken. Wat ze naar mijn mening gemeen hebben, is het te hard rijden. Te hard rijden kan niet-agressief zijn (bijvoorbeeld wanneer iemand gewoon geniet van het snel rijden of snel op zijn bestemming moet zijn), instrumenteel-agressief (zoals bij het intimideren van anderen om macht te tonen of sneller op te schieten) of affectief-agressief (achter iemand aanjagen om blijk te geven van irritatie). Naar mijn mening stijgt door alle drie de soorten de kans dat men bij een ongeluk betrokken raakt, omdat hierdoor de kans stijgt dat men de controle over zijn voertuig verliest of dat men te snel rijdt om nog uit te kunnen wijken. Hoewel in sommige extreme gevallen affectieve agressie kan leiden tot het opzettelijk rammen van andermans voertuig of het opzettelijk van de weg drukken van andermans voertuig, neem ik aan dat zulke gevallen zelden voorkomen. Over het algemeen verwacht ik dat ieder verband tussen agressieve overtredingen en verkeersongevallen, berust op te hard rijden. Het is echter duidelijk dat er tussen de verschillende soorten overtredingen en ongevallen verschillende verbanden kunnen bestaan. Terwijl door niet-agressieve overtredingen en instrumenteel-agressieve overtredingen de kans op ongevalsbetrokkenheid door te hoge snelheid toeneemt, kan het zijn dat affectief-agressieve overtredingen samenhangen met ongevallen die veroorzaakt worden door de invloed van ergernis op perceptie-, beoordelings- en gedragsaspecten van de taakverrichting: wanneer we als gevolg van ergernis agressief zijn, maken we misschien eerder beoordelings- of uitvoeringsfouten tijdens het rijden, waardoor de kans dat we betrokken raken bij een ongeluk toeneemt.

Bij ons meest recente onderzoek naar overtredingen, zijn we begonnen met het bestuderen van een aantal van deze zaken.

#### *Agressief gedrag versus niet-agressieve overtredingen*

Sommige van de overtredingen die aan bod komen in onze Rijgedrag-enquête zijn agressief van aard (zoals 'geërgerd worden door een bepaald type bestuurder en vervolgens op wat voor manier dan ook uiting geven aan onze vijandigheid' of 'kwaad worden op een andere bestuurder en achter hem aanjagen met de bedoeling duidelijk te maken dat men niet van zijn gedrag gediend is'), terwijl andere overtredingen dit niet zijn (zoals het 'overschrijden van de maximumsnelheid' of 'een kruising oversteken terwijl men weet dat de verkeerslichten al op rood staan'). Nadat we een verkorte versie van de Rijgedrag-Enquête hadden afgenomen bij een groep van 830 bestuurders tussen de zeventien en veertig jaar oud (zie Lawton et al., 1997, Study 1), bleek de factor-analyse twee soorten factoren op te leveren: een agressieve factor (die de hierboven genoemde overtredingen omvatte) en een niet-agressieve factor (die de overige zes overtredingen omvatte).

In een vervolgonderzoek (Lawton et al., 1997, Study 2) voegden we vier agressieve overtredingen toe aan de bestaande acht en legden de lijst met twaalf items voor aan een nieuwe groep van 147 respondenten. Factor-analyse van deze lijst leverde drie factoren op. De eerste hiervan werd aangeduid als 'voordeel behalen' en hieronder vielen items die verband hielden met te hard rijden, inhalen, en wegscheuren bij de stoplichten. Deze gedragingen kunnen instrumenteel-agressief zijn, maar zijn dit waarschijnlijk niet wanneer ze worden vertoond tijdens een gewone, alledaagse autorit. De tweede factor werd aangeduid als 'opschieten' en hieronder vielen gedragingen die beschouwd kunnen worden als instrumenteel-agressief zoals door rood licht rijden, voorrang afdwingen bij het oprijden van een voorrangsweg en te weinig afstand houden. De derde factor werd aangeduid als 'ergernis/vijandigheid', en hierbij ging het om

gevallen waarin affectieve agressie ontstaat door andermans handelen: claxonneren, achter auto's aanjagen, uitingen van vijandigheid. Anders gezegd, wijzen deze gedetailleerdere analyses erop dat de categorie 'overtredingen' kan worden onderverdeeld in verschillende soorten, waarvan er slechts een aantal agressief is. Naar mijn mening is het dan ook van groot belang om een grootschalig onderzoek te verrichten naar het verband tussen de frequentie van agressieve overtredingen, niet-agressieve overtredingen en betrokkenheid bij ongelukken.

Een laatste gegeven dat in dit kader relevant is, is dat kwaad zijn tijdens het rijden verband houdt met het begaan van verkeersovertredingen. De 'Driving Anger Scale' (Deffenbacher et al., 1994) is bedoeld om ergernis te meten die ontstaat door gebeurtenissen tijdens het rijden. Er is gebleken dat de scores op deze schaal significant correleren met de score ten aanzien van overtredingen bij de Rijgedrag-enquête, waaruit duidelijk wordt dat mensen die tijdens het rijden meer overtredingen begaan waarschijnlijk ook eerder zullen aangeven zich te ergeren tijdens het rijden. Het is echter niet duidelijk of het verband tussen overtredingen en ergernis causaal is en zo ja, in welke richting deze causaliteit loopt. Aan de ene kant kan men door kwaadheid meer geneigd zijn te hard te rijden, aan de andere kant kan men door het begaan van bepaalde overtredingen in conflict raken met andere weggebruikers, waardoor men zich kwaad gaat maken. Er bestaat duidelijk behoefte aan verder onderzoek naar het verband tussen overtredingen en ergernis, om vast te kunnen stellen om wat voor soort verband het gaat (causaal of niet), wat de richting van het verband is en op welke processen dit verband berust.

### **Maatregelen**

Uit bovenstaande analyse komt naar voren dat niet-agressieve en instrumenteel-agressieve overtredingen het effectiefst kunnen worden tegengegaan met de volgende maatregelen:

1. Door mensen bewuster te maken van de negatieve gevolgen van deze gedragingen voor de betrokkene zelf, en voor anderen (door middel van voorlichting) en door de pakkans te vergroten (meer videocamera's, meer radarcontroles).
2. Door ervoor te zorgen dat bestuurders van bedrijfswagens meer belang gaan hechten aan de negatieve gevolgen van deze gedragingen. Dit kan door bedrijven te verplichten bonussen of geldboetes te verbinden aan het vermijden van of betrokken raken bij ongevallen (door middel van wetgeving).
3. Door duidelijker te maken dat deze gedragingen sociaal ongewenst zijn (door middel van voorlichting). Hierbij dient vooral benadrukt te worden hoe deze gedragingen bij goede vrienden en de partner overkomen (zie Parker et al., 1996).
4. Door de opvatting dat sommige overtredingen (zoals te hard rijden) onvermijdelijk zijn of moeilijk onderdrukt kunnen worden, te ridiculiseren of minder aannemelijk te maken (door middel van voorlichting).

5. Door van het probleem van de verkeersovertredingen een 'morele' kwestie te maken. Dit kan bereikt worden door mensen (door middel van voorlichting) duidelijk te maken dat ze een morele verantwoordelijkheid hebben niet zo te rijden dat ze hiermee hun medemens schade kunnen toebrengen of in gevaar brengen.
6. Door 'transportmanagers' en andere mensen die bij bedrijven verantwoordelijk zijn voor de rijschema's, bewuster te maken van het feit dat het opstellen van strakke schema's de kans doet toenemen dat hun chauffeurs overtredingen begaan (door middel van voorlichting).
7. Door een deel van de anonimiteit van bestuurders op te heffen. Dit kan door het verplicht stellen van een wagennummer op de achterkant van bedrijfs- en vrachtwagens en dat hierop tevens een telefoonnummer staat waar klachten over het gedrag van de betreffende bestuurder kunnen worden geregistreerd (door middel van wetgeving).
8. Door objectieve statistische gegevens te publiceren over de frequentie waarmee bepaalde overtredingen worden gemaakt. Hierdoor ontnemt men bestuurders de geruststellende gedachte dat de overtredingen die zij begaan ook door de meeste anderen mensen worden begaan (door middel van voorlichting).
9. Door alle mogelijke maatregelen te nemen om de drukte op de weg terug te dringen (door middel van technische maatregelen, voorlichting en wetgeving).

Aangezien we minder weten over de aanleidingen en gevolgen van affectief-agressieve overtredingen, lijkt het enigszins voorbarig om hierover concrete aanbevelingen te doen. Wat nu volgt, zijn dan ook slechts voorzichtige voorstellen:

1. Bestuurders bewust maken van het feit dat op zijn minst sommige van de gedragingen die zij als gevaarlijk en/of asociaal beschouwen (en die daardoor voor ergernis zorgen) niet bedoeld zijn om anderen schade te berokkenen (door middel van voorlichting). Hierdoor wordt het moeilijker anderen van opzettelijk gedrag te beschuldigen, waardoor minder gauw ergernis zou moeten ontstaan.
2. Het feit benadrukken dat de oorzaak van de ergernis in de regel de perceptie van gevaar voor de eigen persoon en anderen is, en duidelijk maken dat door wraak te nemen deze dreiging niet kleiner maar eerder groter wordt, waardoor het oorspronkelijke probleem alleen maar toeneemt (door middel van voorlichting).
3. Het makkelijker maken om gevaarlijk of asociale gedrag door weggebruikers ergens te kunnen rapporteren.
4. Het stimuleren van fabrikanten om de klimaatbeheersing in hun voertuigen te verbeteren zodat de negatieve effecten van onaangename hitte in voertuigen tot een minimum worden beperkt (door middel van aanpassing van de bestaande systemen en door middel van wetgeving).

## Literatuur

Ajzen, I. (1985). *From intentions to actions; A theory of planned behaviour*. In: Kuhl, J. & Beckmann, J. (eds.). *Action control: From cognition to behavior*, p. 11-39. Springer-Verlag, Berlin.

Ajzen, I. (1988). *Attitudes, personality and behavior*. Dorsey Press, Milton Keynes: Open University Press and Chicago.

Ajzen, I. (1991). *The theory of planned behaviour*. In: *Organizational Behavior and Human Decision Processes* 50, p. 179–211.

Baxter, J.S. et al. (1990). *Attributional biases and driver behaviour*. In: *Social Behaviour* 5, p. 185-192.

Berkowitz, L. (1994). *Aggression: Its causes, consequences, and control*. McGraw-Hill, New York.

Deemter, J.L. van (1996). *De grote stem: van woorden op weg naar daden: Uitkomsten van de agorafase van het InfraLab-experiment "De Grote Stem": eindrapport*. Berenschot, Utrecht.

Deffenbacher, J.L., Oetting, E.R. & Lynch, R.S. (1995). *Development of a driving anger scale*. In: *Psychological Reports* 74, p. 83-91.

Frijda, N.H. (1986). *The emotions*. Cambridge University Press, New York.

Joint, M. (1995). *Road rage*. Automobile Association Group Public Policy Road Safety Unit Report, London.

Lawton, R. et al. (1997). *The role of affect in predicting social behaviors: The case of road traffic violations*. In: *Journal of Applied Social Psychology*.

Lazarus, R.S. (1991). *Emotion and adaptation*. Oxford University Press, New York.

*Lex Report on Motoring* (1996). Lex Motor Group, London.

Manstead, A.S.R. et al. (1992). *Perceived consensus in estimates of the prevalence of driving errors and violations*. In: *Journal of Applied Social Psychology* 22, p. 509-530.

Manstead, A.S.R. et al. (1997). *Adding affect to the theory of planned behaviour*. Manuscript submitted for publication.

McKenna, F.P. (1993). *It won't happen to me; Unrealistic optimism or illusion of control?* In: *British Journal of Psychology* 84, p. 39-50.

Mullen, B. et al. (1985). *The false consensus effect; A meta-analysis of 115 hypothesis tests*. In: *Journal of Experimental Social Psychology* 21, p. 262-283.

- Mullen, B. & Hu, L. (1988). *Social projection as a function of cognitive mechanisms: Two meta-analytic integrations*. In: *British Journal of Social Psychology* 27, p. 333-356.
- Parker, D. et al. (1992a). *Intention to commit driving violations: An application of the theory of planned behaviour*. In: *Journal of Applied Psychology* 77, p. 94-101.
- Parker, D. et al. (1992b). *Determinants of intention to commit driving violations*. In: *Accident Analysis and Prevention* 24, p. 117-131.
- Parker, D. et al. (1995a). *Driving errors, driving violations and accident involvement*. In: *Ergonomics* 38, p. 1036-1048.
- Parker, D. et al. (1995b). *Behavioural characteristics and involvement in different types of traffic accident*. In: *Accident Analysis and Prevention* 27, p. 571-581.
- Parker, D. et al. (1997). *Predicting and understanding speeding intentions and speeding behaviour using an extended theory of planned behaviour*. [Manuscript in preparation].
- Parker, D., Manstead, A.S.R. & Stradling, S.G. (1995). *Extending the theory of planned behaviour; The role of personal norm*. In: *British Journal of Social Psychology* 34, p. 127-137.
- Parker, D., Stradling, S.G. & Manstead, A.S.R. (1996). *Modifying beliefs and attitudes to exceeding the speed limit: An intervention study based on the theory of planned behavior*. In: *Journal of Applied Social Psychology* 26, p. 1-19.
- Reason, J.T. et al. (1990). *Errors and violations on the roads: A real distinction*. In: *Ergonomics* 33, p. 1315-1332.
- Scherer, K.R. (1984). *Emotion as a multicomponent process: A model and some cross-cultural data*. In: Shaver, P.R. & Wheeler, L. (eds). *Review of Personality and Social Psychology* 5, p. 37-63. Sage, Beverly Hills, CA.
- Slotegraaf, J. (1993). *Agressief gedrag in het verkeer: Kwalitatieve inventarisatie en begripsbepaling*. VK 93-06. Vekeerskundig Studiecentrum VSC, Haren.
- Svenson, O. (1981). *Are we all less risky and more skilful than our fellow drivers?* In: *Acta Psychologica* 47, p. 143-48.
- West, R., et al. (1993). *Direct observation of driving, self-reports of driver behaviour and accident involvement*. In: *Ergonomics* 36, p. 557-567.



**AGRESSIEF GEDRAG IN HET VERKEER:  
SAMENHANG MET ANDERE VORMEN VAN RISICOGEDRAG**

**SWOV/ANWB**

**2 oktober 1997**

André M. van der Laan  
&  
Marianne Junger

Nederlands Studiecentrum Criminaliteit en Rechtshandhaving  
Postbus 792  
2300 AT Leiden  
tel.: 071-5278236  
e-mail:  
vanderlaan@NISCALE.Leidenuniv.nl  
Junger@NISCALE.Leidenuniv.nl

**1. Inleiding**

Zowel de SWOV als de ANWB heeft zich tot doel gesteld meer inzicht te krijgen in agressie in het verkeer. Dit onderwerp stond centraal tijdens de expertmeeting die 12 augustus jongstleden door de ANWB is georganiseerd. Een van de vragen die daarbij aan de orde kwam, is in hoeverre agressie in het verkeer kan worden los gekoppeld van (agressief) gedrag in andere situaties. Vormt het verkeer een geheel eigen wereld en is het mogelijk verkeersgedrag geheel te verklaren door binnen deze wereld te blijven, of is het zo dat verkeersdeelnemers hun persoonlijke achtergrond mee nemen wanneer zij in de auto stappen? Meer algemeen geformuleerd: in hoeverre is er sprake van specifiek situationeel bepaald gedrag (in dit geval: verkeersgedrag) of is menselijk gedrag generaliseerbaar over situaties heen (men spreekt over *cross-situational consistency*; zie Mischel, 1982). Indien

agressie in het verkeer samenhangt met agressie in andere situaties, dan kan men spreken van *generaliseerbaarheid*. Indien agressief verkeersgedrag echter onafhankelijk is van gedrag in andere situaties, dan is er sprake van situationele bepaaldheid. In de afgelopen decennia is veel verkeerskundig onderzoek er vanuit gegaan dat er sprake is van specifiek verkeersgedrag; er is weinig aandacht geweest voor een meer algemene benadering (voor overzichten zie Lester, 1991; Levelt, dit rapport). Recentelijk lijkt hierin verandering te zijn gekomen. Agressief verkeersgedrag wordt vaker geplaatst binnen de context van agressief gedrag in het algemeen. Er is daarmee ook meer belangstelling gekomen voor globale persoonlijkheids-eigenschappen die aan de basis liggen van algemene gedragstendenzen en tot uitdrukking komen in, onder meer, specifiek verkeersgedrag (Heino, 1996; West, et al., 1997).

In dit hoofdstuk zal worden betoogd dat, ook al zijn specifieke aspecten van het verkeer van groot belang, er tevens sprake is van generaliseerbaarheid van gedrag. In het verlengde hiervan zal worden gesteld dat agressie in het verkeer kan worden opgevat als een vorm van risicogedrag in de brede zin van het woord. Bij punt 3 wordt onderzocht of er een relatie bestaat tussen verkeersgedrag en ongevalsbetrokkenheid enerzijds en verschillende vormen van deviant gedrag en risicogedrag anderzijds. Bij punt 4 wordt ingegaan op de vraag of er zoiets bestaat als een *risicovolle levensstijl* waar verkeersgedrag deel van uit maakt? Tot slot volgt een samenvatting. Hierna, bij punt 2, wordt eerst in het kort ingegaan op agressie in het verkeer.

## **2. Agressief verkeersgedrag: omschrijving en voorkomen**

Levelt geeft in dit rapport een overzicht van Nederlands en internationaal onderzoek naar agressief gedrag in het verkeer. In de definities die zijn voorgesteld, worden verschillende aspecten benadrukt. Het gaat daarbij onder meer om schade en letsel, de intentie van het agressieve gedrag en het veroorzaken van conflicten.

In veel Nederlands onderzoek is de kans op schade of letsel van belang bij de omschrijving van agressief gedrag in het verkeer (Levelt, dit rapport). Zo zien Asmussen & Griep (1974) agressie als gedrag dat gericht is op het toebrengen van schade of letsel aan anderen. Volgens Roszbach (1991) beperkt agressie zich tot gedrag dat een schadelijk effect en de intentie van dit effect heeft. Ook in de Verenigde Staten en Groot-Brittannië is de kans op schade een aspect dat in het algemeen wordt betrokken bij de definiëring van agressief gedrag (Joint, 1997; Mizell, 1997).

Nederlandse onderzoekers hebben in het algemeen gesteld dat agressie zich beperkt tot intentioneel gedrag (Asmussen & Griep, 1974; Roszbach, 1991). In veel psychologisch onderzoek wordt de intentie voor het toebrengen van letsel van groot belang geacht (Huesmann, 1996). Maar agressie met het doel schade of letsel aan anderen toe te brengen, komt volgens Roszbach (1991) weinig voor in het verkeer. Hierdoor lijkt dit aspect niet zo relevant voor de verkeerssituatie. Agressief gedrag dat leidt tot onbedoelde schade of letsel komt echter vaker voor. Maar dit zou dan niet onder een definitie moeten vallen die 'intentie' benadrukt.

Rothengatter (1991) stelt dat agressief gedrag in het verkeer het gedrag is dat een conflict veroorzaakt. Opzettelijke schade of letsel hoeft daarbij niet aanwezig te zijn.

Levelt (dit rapport) concludeert op basis van zijn literatuuroverzicht dat schade aan anderen al of niet bedoeld kan zijn. Schade of letsel hoeft niet



direct veroorzaakt te worden door het agressieve gedrag. Agressief gedrag verhoogt wel de kans op schade of letsel bij anderen. De ernst hiervan kan variëren: het kan uiteenlopen van irritatie tot dodelijke ongevallen. In het algemeen blijven de gevolgen van agressie op de weg beperkt tot emoties; soms leidt het tot blikshade of verwondingen. Agressief gedrag dat leidt tot ernstige verwondingen of dodelijke ongevallen haalt meestal wel de media, maar komt niet veel voor (Roszbach, 1991; Slotegraaf, 1993).

Opgemerkt kan worden dat de meeste van de hiervoor genoemde aspecten van agressie ook als dimensies kunnen worden opgevat. Door de mate van intentionaliteit, schade en letsel en de ernst van het conflict te meten, kan men wellicht in ieder geval tot werkbare operationele definities komen.

### **3. Verkeersgedrag en deviant gedrag**

Het is de vraag of agressie in het verkeer samenhangt met agressief gedrag in andere situaties en risicogedrag meer in het algemeen. Hierbij kan worden gedacht aan alcoholgebruik, roken, agressief gedrag op school, agressief gedrag als persoonlijkheidseigenschap en delinquent gedrag. Onderzoek dat agressie in het verkeer direct heeft gemeten en bestudeerd in samenhang met andere vormen van risicogedrag en deviant gedrag ontbreekt. Maar er zijn wel studies naar verkeersgedrag in meer algemene zin en met name naar risicogedrag en regelovertrekend gedrag in het verkeer. Onder risicogedrag in het verkeer wordt dan meestal verstaan: rijden onder invloed van alcohol, hoge snelheid en het niet gebruiken van de autogordel of helm. Er is eveneens onderzoek gedaan naar ongevallen; hierin wordt verkeersgedrag op indirecte wijze gemeten. Door het ontbreken van gegevens, zal men voorlopig moeten volstaan met onderzoek dat gebruik maakt van meer indirecte metingen van agressief gedrag in het verkeer. In het algemeen lijkt het plausibel dat agressie in het verkeer een aspect is van risicogedrag in het verkeer en van ongevalsbetrokkenheid. De vraag is hier in hoeverre risicogedrag in het verkeer en ongevalsbetrokkenheid samenhangt met andere vormen van risicogedrag. In deze paragraaf wordt een beknopt literatuuroverzicht gegeven van wat er bekend is over deze samenhang. De conclusies die worden getrokken op basis van het aanwezige onderzoek moeten daarom nog worden getoetst aan de hand van specifiekere gegevens over agressie in het verkeer.

#### *Alcoholgebruik*

Onderzoek in de Verenigde Staten laat zien dat risicogedrag in het verkeer vaak gepaard gaat met het gebruik van alcohol (AAA, 1997; Arnett, Offer & Fine, 1997; Donovan, Marlatt & Salzberg, 1983). Nadere bestudering van de verkeersongevallenregistratie (VOR) in Nederland toont aan dat er een samenhang is tussen ongevallen en alcoholgebruik. Brouwer et al. (1996) constateren dat het grote aandeel jongeren bij ongevallen opvalt. Na het drinken van alcohol neemt bij hen de kans op een ongeval veel sterker toe dan bij de meer ervaren verkeersdeelnemers. Levelt (1996) vindt op basis van SWOV/VOR-cijfers het volgende. In de periode 1988-1990 ging het bij 22% van de dodelijke alcohol-ongevallen in het verkeer om een bestuurder in de leeftijdsgroep 18-21 jaar. Onderzoek in de Verenigde Staten en Groot-Brittannië toont ook de relatie aan tussen agressie in het verkeer en alcoholgebruik van jongeren (AAA, 1997; Arnett et al., 1997; Donovan et al., 1983).

### *Roken*

Jongeren die roken blijken meer risico te nemen in het verkeer. Een Amerikaans onderzoek (self-report) uitgevoerd onder 4.159 scholieren toont aan dat jongeren die roken meer risico nemen in het verkeer. De rokers gaven vaker dan niet-rokers aan dat ze in de maand voorafgaande aan de survey, met alcohol op achter het stuur gingen zitten (Department of education, 1996).

### *Agressief gedrag op school*

Orpinas et al. (1995) onderzochten de relatie tussen agressief gedrag op school en andere vormen van risicogedrag. In de leeftijd 14-17 jaar kregen 2.075 scholieren een *self-report* vragenlijst voorgelegd. Hierin werden vragen gesteld over gezondheidsgedrag en gezondheidsbedreigend gedrag. Hierbij werd onder meer gevraagd naar agressieve gedragingen op school, zoals betrokkenheid bij vechtpartijen (hoe vaak gedurende de afgelopen twaalf maanden) en het bezit van wapens (hoe vaak gedurende de afgelopen dertig dagen in het bezit van pistool, mes of knuppel). De resultaten laten zien dat de jongeren die op school betrokken waren (geweest) bij vechtpartijen en wapens bij zich droegen, vaker betrokken waren bij andere vormen van risicogedrag dan jongeren die op school niet betrokken waren (geweest) bij vechtpartijen of wapens bij zich droegen. De jongeren die op school vaker agressief gedrag vertoonden, bleken ook in het verkeer meer risico te nemen.

### *Agressie als persoonlijkheidseigenschap*

Verschillende onderzoeken tonen de relatie 'agressie in het verkeer' en 'agressie als persoonlijkheidseigenschap' aan. Hauber (1977) vindt in zijn overzicht van het verkeersagressie-onderzoek (in Nederland) dat gedrag in verkeerssituaties mede beïnvloed wordt door persoonskenmerken als leeftijd en geslacht. Agressief gedrag is een methode van conflict oplossen die men zowel thuis als in het verkeer hanteert. Ook uit recente (internationale) onderzoeken blijkt de relatie tussen agressief gedrag in het verkeer en agressie als persoonlijkheidseigenschap (Arnett et al., 1997; Donovan et al., 1983).

Arnett, Offer & Fine (1997) onderzochten de relatie tussen roekeloos rijgedrag en de persoonlijkheidseigenschappen *sensation seeking* en agressiviteit. Zij onderscheiden agressie als tijdelijke emotionele fase (*state*), van agressie als persoonlijkheidseigenschap (*trait*). Bij de eerste vorm lijkt het dat mensen meer risico nemen wanneer ze zich agressiever voelen. Bij deze vorm van agressie kan worden gedacht aan bijvoorbeeld irritatie. De tweede vorm van agressie die Arnett et al. onderscheiden, is agressie als persoonlijkheidseigenschap. Daarbij veronderstellen zij dat mensen die over het algemeen agressiever zijn dan anderen, ook meer risico nemen in het verkeer. Dit agressieve gedrag is onafhankelijk van hun stemming op een bepaald moment. In het onderzoek van Arnett et al. werden 139 scholieren (zeventien- en achttienjarigen) gevraagd een vragenlijst in te vullen en gedurende tien dagen een logboek bij te houden over hun rijgedrag. Gegevens zijn verzameld over de persoonlijkheidseigenschap agressie, over hun stemming en over hun rijgedrag. Arnett et al. vinden dat agressie als persoonlijkheidseigenschap significant gerelateerd is aan roekeloos rijgedrag. Tevens concluderen zij dat jongeren meer risico's nemen als ze in een agressieve stemming verkeren (geïrriteerd of gestresst zijn), dan wanneer ze niet in deze stemming zijn. Uit het onderzoek blijkt ook dat roekeloos rijgedrag beïnvloed wordt door zowel persoonlijkheidseigenschappen als door stemming.

### *Delinquent gedrag*

Er zijn een aantal studies naar ongevalsbetrokkenheid en criminaliteit uitgevoerd. Junger et al. (1995) hebben in Nederland de relatie tussen ongevallen en criminaliteit onderzocht. De steekproef bestond uit ruim 2.900 jongeren in de leeftijdsgroep 12-24 jaar. De gebruikte methode was een interview en een *self-report* vragenlijst. Er werden 28 vragen gesteld over delinquent gedrag die tezamen vijf delict-categorieën opleverden. Ook werden vragen gesteld over betrokkenheid bij vijf soorten verkeersongevallen (een ongeval als voetganger, fietser, brommer, als motorrijder en als autobestuurder). Er bleek een betrekkelijk sterke relatie te zijn tussen criminaliteit en verkeersongevallen. Van de jongeren die nog nooit een delict hebben gepleegd, was 27,7% betrokken bij een verkeersongeval. Van de jongeren die ooit tien of meer delicten hadden gepleegd, bleek 72,3% betrokken te zijn geweest bij een ongeval. Dit geldt ook na controle voor geslacht en leeftijd, en voor de gegevens die betrekking hebben op het afgelopen jaar. De relatie is (globaal) aangetroffen voor elk van de vier typen deviant gedrag (vermogensdelicten, vandalisme, geweld tegen personen, en alcohol en druggebruik; zie *Tabel 7.1*). Adolescenten die bij ongevallen betrokken raken, lijken dus niet alleen agressiever te zijn, maar plegen ook meer vermogensdelicten, vertonen vandalistisch gedrag en gebruiken in het algemeen meer alcohol. Uit verdere statistische analyses blijkt dat de relatie lineair is. Voor elke stap verder op de criminaliteit-schaal neemt de kans op ongevallen toe.

Van belang is dat deze resultaten niet op zichzelf staan. Voor Nederland zijn vergelijkbare verbanden tussen criminaliteit en ongevalsbetrokkenheid gevonden in andere steekproeven door Junger & Wiegiersma (1995) en Junger & Wittebrood [in concept]. Studies in Zweden, Finland, Nieuw Zeeland, de Verenigde Staten en Canada wijzen uit dat er een relatief sterke relatie bestaat tussen ongevalsbetrokkenheid en delinquent gedrag (voor een overzicht zie Farrington & Junger, 1995).

### *Conclusie*

Gevaarlijk verkeersgedrag en ongevallen, blijken samen te hangen met alcoholgebruik, roken, agressie op school, agressie als persoonlijkheids-eigenschap en delinquent gedrag. De vraag kan gesteld worden of verkeersgedrag tot een breder concept behoort en of men zou kunnen spreken over risicogedrag in het algemeen, waarvan verkeersgedrag, roken, drinken en ander middelengebruik, agressie en delinquentie, een onderdeel vormen.

## **4. Een risicovolle levensstijl?**

Uit bovenstaand literatuuroverzicht blijkt dat risicogedrag in het verkeer gepaard gaat met verschillende andere vormen van risicogedrag. Een stap verder is de stelling dat agressief verkeersgedrag en criminaliteit deel uit maken van een nog ruimer begrip (bijvoorbeeld risicogedrag) en dat men kan spreken over een risicovolle levensstijl van jongeren. Hierna gaan we kort in op het begrip risicogedrag en risicovolle levensstijl.

### *Risicogedrag*

Risicogedrag kan worden omschreven als: gedrag dat een onredelijke kans heeft op ernstige negatieve consequenties voor het individu of voor anderen wat de gezondheid, het economische, psychische of sociale functioneren betreft (Junger & Van der Laan, 1997a). Het gaat om gedrag met negatieve consequenties voor het individu of voor anderen. De consequenties kunnen

liggen op het fysieke, het psychische, het sociale of het economische vlak. Bij risicogedrag met gezondheidsconsequenties kan worden gedacht aan riskant verkeersgedrag (te snel rijden, geen gordel dragen); middelengebruik, zoals alcoholgebruik, roken, en drugs; riskant seksueel gedrag (geen gebruik voorbehoedsmiddelen, meer riskante seksuele partners, tienerzwangerschappen); ongezond eetgedrag (ongezond lijnen, anorexia en boulemia nervosa); en te weinig lichamelijke beweging. Bij risicogedrag met sociale consequenties kan men denken aan agressief gedrag op school, en criminaliteit. Risicogedrag met economische consequenties omvat onder meer: gokken, vroegtijdig schoolverlaten, spijbelen en zwerven. Ten slotte is er gedrag dat samenhangt met internaliserende problemen, bijvoorbeeld suïcidaal gedrag. Verkeersgedrag wordt in een dergelijke benadering een aspect van een veel globalere algemene gedragstendens. Mensen die risico's nemen in het algemeen zullen ook in het verkeer ertoe neigen om veel risico's te nemen.

#### *Een risicovolle levensstijl*

De vraag is of het zinvol is om verschillende vormen van gedrag onder dezelfde noemer te brengen. Dit lijkt het geval te zijn. Junger & Van der Laan (1997a; 1997b) verrichtten een literatuuronderzoek naar deze samenhang. Uit hun overzicht blijkt dat jongeren die betrokken zijn bij één vorm van risicogedrag, relatief vaak betrokken zijn bij andere vormen van risicogedrag. Bij punt 3 is de samenhang van risicogedrag in het verkeer met andere vormen van risicogedrag beschreven. Ook voor de andere risicogedragingen geldt dat er onderling vele relaties blijken te bestaan. De verschillende vormen van middelengebruik (alcoholgebruik, roken, soft- en harddrugs) hangen betrekkelijk vaak met elkaar samen. Ook valt op dat delinquentie, agressie in het algemeen, en agressief gedrag op school ook vaak gerelateerd zijn aan verschillende vormen van risicogedrag. Verschillende vormen van ongevallen blijken tevens in relatie met elkaar te staan. Recent onderzoek (Junger & Wittebrood, in concept) kwam achter een relatie tussen verkeersongevallen en andere type ongevallen zoals vallen en struikelen. Zij verzamelden (via interviews) informatie over verkeersongevallen en over andere ongevallen. Van 2.090 mannen en vrouwen in de leeftijd van 15 tot 88 jaar werden gegevens verzameld. Bij respondenten die geen verkeersongevallen hadden opgegeven, is de kans op andere ongevallen 14%; bij respondenten die wel een verkeersongeval hadden vermeld, neemt de kans op een ander ongeval toe tot 26% (gegevens over het afgelopen jaar). De relatie bleek even sterk te zijn voor mannen en vrouwen in alle leeftijdsgroepen. Volgens verschillende auteurs zijn de relaties tussen de verschillende vormen van risicogedrag zo sterk en belangrijk, dat ze spreken van een risicovolle levensstijl (Arnett, 1992; Brugman, et al., 1995; DiClemente, Hansen & Ponton, 1996; Elliot, 1993; Jessor, 1992; Spruijt-Metz & Spruijt, 1996). Hiermee wordt de aandacht gericht op de adolescent als geheel en niet zozeer op de risicogedragingen afzonderlijk (Jessor, 1992).

### **5. Samenvatting**

In dit hoofdstuk is ingegaan op agressief gedrag van adolescenten in het verkeer. Risico nemen in het verkeer hangt samen met alcoholgebruik, roken, agressie op school en criminaliteit. Mensen die betrokken zijn bij verkeersongevallen zijn vaker betrokken bij andere type ongevallen. Er lijkt sprake te zijn van *cross-situational consistency*. Er is gepoogd duidelijk te maken dat dit gedrag opgevat kan worden als risicogedrag. De jongere

brenkt met zijn gedrag zichzelf of anderen in gevaar. Risicogedrag van jongeren blijkt samen te hangen met andere vormen van risicogedrag. Betrokkenheid bij één vorm hoeft niet betrokkenheid bij andere vormen te betekenen, maar het vergroot wel de kans. Deze samenhang doet sommige onderzoekers vermoeden dat er gesproken kan worden over een risicovolle levensstijl. Daarom lijkt het aannemelijk dat wanneer een jongere risicogedrag vertoont, de kans groot is dat hij/zij als volwassene dit gedrag ook gaat vertonen.

Voor het beleid ten aanzien van risicogedrag, leiden bovenstaande conclusies tot verschillende overwegingen. Zo is er de overweging of preventie zich dient te richten op specifieke (risico) groepen of dat preventie voor een ieder moet gelden. Ook zou men zich bijvoorbeeld kunnen afvragen of preventie gericht moet worden op een enkele vorm van risicogedrag. Gezien de *cross-situational consistency* kan men zich afvragen in hoeverre preventieve maatregelen ten aanzien van de ene vorm ook effecten heeft op andere risicogedragingen. Terugkomend op de vraag waarmee dit betoog is begonnen, geldt ook voor preventie de overweging of er sprake is van specifiek situationeel bepaald gedrag, of van menselijk gedrag dat generaliseerbaar is over situaties heen.

### Literatuur

American Automobile Association (AAA). (1997). *“Road Rage” on the rise*. AAA Foundations’ Road Rage News and Report Summary. American Automobile Association, Washington.

Arnett, J.J. (1992). *Reckless behavior in adolescence; A developmental perspective*. In: *Developmental Review* 12, p. 339-373.

Arnett, J.J., Offer, D. & Fine, M.A. (1997). *Reckless driving in adolescence: ‘State’ and ‘trait’ factors*. In: *Accident Analysis and Prevention* 29(1), p. 57-63.

Asmussen, E. & Griep, D.J. (1974). *Agressie in het verkeer*. R-74-7. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Brouwer, M. et al. (1996). *Recente ontwikkelingen in verkeersonveiligheid*. R-96-18. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Brugman, E. et al. (1995). *Jeugd en seks 95*. SWP, Utrecht.

Department-of-Education. (1996). *1995 Massachusetts youth risk behavior survey results*. Massachusetts departement of education, Massachusetts.

DiClemente, R.J., Hansen, W.B. & Ponton, L.E. (1996). *Adolescent at Risk. A generation in jeopardy*. In: DiClemente, R.J., Hansen, W.B. & Ponton, L.E. (eds.). *Handbook of adolescent health risk behavior*, p. 1-4. Plenum Press, New York.

Donovan, D.M., Marlatt, G.A. & Salzberg, P.M. (1983). *Drinking behavior, personality factors and high-risk driving; A review and theoretical formulation*. In: *Journal of Studies on Alcohol* 44(3), p. 395-428.

- Elliot, D.S. (1993). *Health-enhancing and health-compromising lifestyles*. In: Millstein, S.G., Petersen, A.C. & Nightingale, A.O. (eds.). *Promoting the health of adolescents; New directions for the twenty-first century*, p. 119-145. Oxford University Press, New York.
- Farrington, D.P. & Junger, M. (1995). *Illnesses, injuries and crime. Accidents, self-control and crime*. In: *Journal of Criminal Behaviour and Mental Health* 5, p. 255-478.
- Heino, A. (1996). *Risk taking in car driving: Perceptions, individual differences and effects of safety incentives*. Proefschrift. Rijks Universiteit Groningen, Groningen.
- Huesmann, L.R. (1996). *Punishment and the development of aggressive and antisocial behavior*. Paper presented at the Guggenheim Foundation Meeting on 'Punishment', Lisbon, Portugal.
- Jessor, R. (1992). *Risk behavior in adolescence: A psychosocial framework for understanding and action*. In: *Developmental Review* 12, p. 374-390.
- Joint, M. (1997). *Road rage*. In: AAA Foundation for traffic safety. *Aggressive driving; Three studies*, p. 15-24. AAA Foundation for Traffic Safety, Washington D.C.
- Junger, M. & Wiegersma, A. (1995). *The relations between accidents, deviance and leisure time*. In: *Criminal Behaviour and Mental Health* 5, p. 144-173.
- Junger, M. et al. (1995). *Zelfcontrole, ongevallen en criminaliteit*. In: *Tijdschrift voor Criminology* 37, p. 2-21.
- Junger, M. & Laan, A.M. van der (1997a). *Risicogedrag, zelf-controle en omgeving: naar een theoretisch kader*. Nederlands Studiecentrum Criminaliteit en Rechtshandhaving, Leiden.
- Junger, M. & Laan, A.M. van der (1997b). *Risicogedrag van Nederlandse jongeren: Een literatuuroverzicht*. Commissie Jeugd Onderzoek, Rijswijk.
- Lester, J. (1991). *Individual Differences in Accident Liability; A Review of the Literature*. Traffic Research and Road Research Laboratory, Department of Transport.
- Levelt, P.B.M. (1996). *Het voortgezet onderwijs en alcohol in het verkeer; Resultaten van het project 'Alcohol en verkeer in het voortgezet onderwijs' en aanbevelingen*. R-96-22. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Mischel, W. & Peake, P.K. (1982). *Beyond Deja Vu in the search for cross-situational consistency*. In: *Psychological Review* 89(6), p. 730-755.
- Mizell, L. (1997). *Aggressive driving*. In: AAA Foundation for traffic safety. *Aggressive driving; Three studies*, p. 1-14. AAA Foundation for Traffic Safety, Washington D.C.

Roszbach, R. (1991). *Agressie in het verkeer: Een verkenning*. R-91-84. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Rothengatter, J.A. (1991). *Agressie in het verkeer*. In: Defares, P.B., & Ploeg, J.D. van de (red.), *Agressie: Determinanten, signalering en interventie*. Van Gorcum, Assen, p. 68-75.

Slotegraaf, J. (1993). *Agressief gedrag in het verkeer; Kwalitatieve inventarisatie en begripsbepaling*. VSC, VK-93-06. Rijksuniversiteit Groningen RUG, Verkeerskundig Studiecentrum, VSC, Haren.

Spruijt-Metz, D., & Spruijt, R.J. (1996). *Alledaags gezondheids- en risicogedrag van adolescenten*. In: *Gedrag en Gezondheid* 24, p. 181-191.

West, R. (1997). *Childhood accidents and their relationship with problem behaviour*. St George's Hospital Medical School, London.

Delinquent gedrag	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<b>OOIT</b>											
Vermogensmisdrijven***	30.6	39.7	48.0	53.2	52.6	56.4	68.9	72.7	75.0		
Geweld tegen personen***	35.6	50.0	60.6	68.6							
Vandalisme***	36.0	48.6	51.6	63.3							
Alcohol en Drugs***	37.4	49.3	61.3								
Totaal***	27.7	31.4	43.9	45.1	47.6	51.0	54.7	53.1	57.1	63.9	72.3
<b>AFGELOPEN JAAR</b>											
Vermogensmisdrijven***	11.7	13.7	16.0	22.1							
Geweld tegen personen***	11.9	15.1	25.4								
Vandalisme ns	12.8	12.3	20.6								
Alcohol en Drugs ns	12.6	14.5									
Totaal**	10.8	13.2	15.6	17.0	17.2	18.7					

<sup>1</sup> Bij de criminaliteitsmaten zijn de hoogste categorieën bij elkaar genomen om verwachte celfrequentie van nul te vermijden. Verkeersongevallen zijn gedichotomiseerd in: 0=nee, 1=ja.

\* p<.05; \*\* p<.01; \*\*\* p<.001

Bron: Junger, M., Terlouw G.J., Heijden, P.G.M., van der, & Rutenfrans, C.J.C. (1995). *Zelfcontrole, ongevallen en criminaliteit*. Tijdschrift voor Criminologie 37, pp.2-21.

Tabel 7.1. *Percentage jongens dat betrokken is geweest bij een verkeersongeval gerelateerd aan delinquent gedrag, in %*



**Geweld, agressie, agressief en normovertredend gedrag, en agressieve gevoelens**

De term agressie wordt in de context verkeer op een erg losse manier gebruikt met als gevolg een sterke mate van begripsverwarring en misverstanden. Om het probleem hanteerbaar en onderzoekbaar te maken moeten er een aantal onderscheiden worden gemaakt. Het onderbouwen van de verschillende te onderscheiden termen levert bovendien het kader op voor een zinvolle benadering van mogelijke maatregelen.

*Geweld*

In de pers wordt melding gemaakt van agressie in het verkeer waarbij één of meer verkeersdeelnemers geweld gebruiken. Je kunt dit verkeersgeweld noemen wanneer de aanleiding ertoe in de verkeersdeelname ligt. Dus drugsbendes (of voetbalsupporters) die elkaar achterna zitten, vallen buiten die definitie. Van geweldpleging is dan sprake wanneer er opzettelijk ernstig lichamelijk letsel is toegebracht. Voorbeelden hiervan kunnen zijn: “auto-bestuurder rijdt op agent in”, “automobilisten gaan elkaar met mes te lijf”.

*Agressie*

Een definitie van agressie heeft nauwelijks zin, omdat deze term vooral in niet-wetenschappelijke zin gebruikt wordt voor bijna elk als problematisch ervaren verkeersgedrag. Deze term dient daarom als generiek beschouwd te worden.

*Agressief gedrag*

Van belang is vooral een inperking van het begrip ‘agressief gedrag’, zodanig dat het onderzoekbaar (en kwantificeerbaar) wordt. Een eerste element in de definitie is dat er van een *interactie* tussen verkeersdeelnemers sprake moet zijn; agressief gedrag (het gedrag van de agressor) is immers gericht op een object (de ontvanger). Waar het object van agressie een fysiek voorwerp is, kan gesproken worden van destructief gedrag of wellicht vandalisme, maar niet van agressief gedrag. Als het gedrag niet is gericht op een object, is er sprake van normoverschrijdend of risicovol gedrag (bijvoorbeeld: te snel rijden, fietsen zonder licht). Nog steeds valt dit niet onder ‘agressief gedrag’.

Zelfs wanneer wel sprake is van interactie tussen verkeersdeelnemers, dan is het nog steeds moeizaam om gedrag als ‘agressief’ te bestempelen. De door Veling voorgestelde definitie (tijdens expertmeeting): ‘gedrag dat door het object (i.c. medeweggebruiker) als agressief ervaren wordt’ [parafrasering door Veling] lijkt attractief, maar is niet goed vol te houden, omdat deze geen onderscheidende elementen bevat. Immers, in principe kan elk verkeersgedrag van de ene weggebruiker als agressief worden ervaren door de andere weggebruiker. Zelfs geldt dat met enige fantasie voor verkeersdeelname als zodanig; bijvoorbeeld wanneer fietsers de aanwezigheid van autoverkeer als agressieve daad opvatten, of, in het onderzoek van Hauber, wanneer automobilisten de wens van voetgangers om over te steken, als agressie opvatten. Een ander nadeel van de door Veling voorgestelde definitie is dat door ervaring als criterium te stellen, het

gedrag onobserveerbaar wordt. Het gaat er immers niet meer om wat er gebeurt, maar om de wijze waarop de gebeurtenis wordt opgevat.

De eis van observeerbaarheid, dat wil zeggen: gedrag in objectieve zin omschrijven en vaststellen, is van belang, omdat dit een essentiële voorwaarde is om agressief gedrag onderzoekbaar te maken. Observeerbaarheid is echter niet een voldoende eis. Ter illustratie een voorbeeld met het begrip volgafstand. Korte (in objectieve termen definieerbaar) volgafstanden wordt veelal als agressief gedrag ervaren; deze bestuurders worden als bumperklever beschouwd die de voorganger 'van de weg' probeert te duwen. Tegelijkertijd moet worden geconstateerd dat volgafstand in aanzienlijke mate situationeel bepaald is en vooral afhangt van de verkeersintensiteit. Zeer korte volgafstanden komen op autosnelwegen veelvuldig voor bij hoge intensiteiten. Het heeft nauwelijks zin om gedrag, dat door vrijwel alle verkeersdeelnemers wordt vertoond afhankelijk van de omstandigheden, als agressief te bestempelen. Vervelend is het wellicht, maar agressief is zulk gedrag niet per definitie.

De poging van Rothengatter (1991) om agressief gedrag te definiëren in termen van conflict-veroorzakend, of ruimer, niet conflict-oplossend gedrag voldoet weliswaar aan de eis van observeerbaarheid, maar gaat voorbij aan de intentionaliteit. Een weggebruiker die een mogelijkheid om in te voegen te ruim inschat en daardoor een conflict scheidt, zal nauwelijks agressief gedrag verweten kunnen worden. Helaas is intentionaliteit niet observeerbaar. Intentionaliteit kan alleen dan verondersteld worden wanneer het gedrag geen ander doel dient dan het afdwingen van een reactie van de andere weggebruiker, omdat het in dat geval niet kan worden toegeschreven aan een niet-intentionele fout. Een dergelijk onderscheid tussen intentioneel gedrag en niet-intentionele fouten wordt in de literatuur ook gemaakt tussen overtredingen en fouten (bijvoorbeeld in relatie tot rood-lichtnegatie). Van agressief gedrag is dan sprake wanneer een weggebruiker observeerbaar gedrag vertoont dat géén andere aantoonbare functie heeft dan het afdwingen van gedrag van de andere weggebruiker dat deze bij afwezigheid van de agressieve gedraging niet getoond zou hebben. Een begripsbepaling in deze termen voldoet aan de criteria interactie, intentionaliteit en observeerbaarheid.

#### *Normoverschrijdend en risicovol gedrag*

Agressief gedrag zal veelal overlappen met normoverschrijdend en risicovol gedrag. Het is echter van groot belang deze uit elkaar te houden. Veel normoverschrijdend en risicovol gedrag kent geen agressie-component (met name omdat er geen sprake is van interactie met andere weggebruikers). Anderzijds hoeft agressief gedrag niet normoverschrijdend te zijn (bijvoorbeeld het dwingen om een van rechtskomende fietser voorrang te doen verlenen). Evenzeer is het van belang om individuele verschillen in bereidheid tot het vertonen van normoverschrijdend gedrag, in persoonlijkheidscomponenten (zoals sensation-seeking) en in ongevalsbetrokkenheid duidelijk te scheiden van mogelijke individuele verschillen in de bereidheid tot het vertonen van agressief gedrag. Mochten er al relaties zijn, dan kunnen deze niet worden aangetoond.

#### *Agressieve gevoelens en uitingen daarvan*

Niets is frustrerender dan verkeersdeelname. Frustratie leidt tot agressieve gevoelens, die worden afgereageerd door agressieve uitingen als schelden en gebaren. Het is aannemelijk dat uiting van gevoelens op deze wijze agressie

voorkomt, mits de uitingen niet escalerend werken. Zonder automobilisten nu direct aan te sporen al toeterend hun gevoelens te uiten en fietsers aan te bevelen de fietsbel voor hetzelfde te gebruiken, kunnen we dergelijke gevoelsuitingen wel als weinig relevant beschouwen. In ieder geval dient er een strikt onderscheid gemaakt te worden tussen frustratie en agressief gedrag.

#### *Altruïsme*

In het artikel van Rothengatter (1991) worden een aantal situaties (met name afhandeling van voorrangssituaties) genoemd waarbij gedrag wordt geobserveerd dat sterk conflictvoorkomend dan wel conflict oplozend gericht is en waarbij van eigen rechten wordt afgezien. Zulk gedrag kan als altruïstisch bestempeld worden, omdat eigen voordeel wordt opgegeven voor voordeel voor de ander of voor collectief voordeel. Wanneer zulk gedrag voorkomt en welke factoren het voorkómen beïnvloeden, is niet bekend. In de literatuur zijn er geen verwijzingen naar gevonden.

#### *Attributie en angst*

Het blijft de vraag hoe het kan dat enerzijds geroepen en geschreven wordt dat agressie in het verkeer een groot probleem is en dat er anderzijds nauwelijks studies, en dat geldt vooral voor empirische studies, zijn die aantonen dat agressief gedrag inderdaad veelvuldig vertoond wordt. In tegendeel, methodologisch verantwoorde studies laten juist de afwezigheid van agressief gedrag zien. Mijn inziens zijn er twee factoren van belang. De eerste factor is attributie. Verkeersdeelnemers maken fouten in perceptie, inschattingen, beslissingen en handelingen. Dit leidt tot riskante situaties. De neiging bestaat om de oorzaak van die situaties te attribueren aan de ander, zelfs wanneer het eigen fouten betreft. De tweede factor is angst, of in zijn algemeenheid, onzekerheid of de perceptie van risico. Onzekerheid leidt ertoe dat het gedrag van de ander eerder als bedreigend, dus agressief wordt ervaren. In termen van de risico-homeostase-theorie zou kunnen worden gesteld dat alle gedrag van anderen dat het gepercipieerde risico boven het geaccepteerde risico doet uitstijgen, als agressief geïnterpreteerd wordt.

#### *Slotsom*

Veel gedrag wordt als agressief ervaren. Een definitie van agressief verkeersgedrag die discrimineert in termen van interactief, intentioneel en observeerbaar is echter moeizaam. Er is nauwgezet onderzoek nodig om na te gaan welke factoren aan de ervaring van gedrag als zijnde agressief bijdragen. Er is grootschalig onderzoek nodig om na te gaan in hoeverre agressief gedrag daadwerkelijk wordt vertoond. Zonder feitelijke kennis hierover is het niet doenlijk gerichte maatregelen te ontwikkelen die het voorkomen en ervaren van agressief gedrag kunnen beïnvloeden.

#### *Literatuur*

Rothengatter, T. (1991). *Agressie in het verkeer*. In: Defares, P.B. & Ploeg, J.D. van de (reds.) *Agressie: determinanten, signalering en interventie*, p. 68-75. Van Gorcum, Assen.