

LET OP

Deze SWOV-factsheet is gearchiveerd en wordt niet meer bijgewerkt.
Actuele SWOV-factsheets vindt u op swov.nl/factsheets.



SWOV-Factsheet

Sociale vergevingsgezindheid

Samenvatting

Sociale vergevingsgezindheid is een nieuw principe in de geactualiseerde Duurzaam Veilig-visie. In tegenstelling tot de drie oorspronkelijke principes, richt sociale vergevingsgezindheid zich op de rol van de mens zelf in het voorkomen van ongevallen en/of het beperken van letsel. Zelfs in een goed ontwikkeld verkeerssysteem zullen er weggebruikers zijn die fouten maken of vaardigheden tekortkomen. Als andere weggebruikers daar rekening mee houden – dat wil zeggen sociaal vergevingsgezind zijn – dan kunnen onveilige situaties worden voorkomen, of de consequenties ten minste beperkt blijven.

Het is nog onduidelijk hoe sociale vergevingsgezindheid in de praktijk precies werkt. Op basis van theorie zijn er zowel interne als externe factoren te onderscheiden die bepalen of iemand sociaal vergevingsgezind kan of wil handelen. Voorbeelden zijn ervaring, motivatie, rijstijl en de 'setting' van de verkeerstaak (de vormgeving, functie en gebruik van het verkeerssysteem). Verder onderzoek moet nog uitwijzen welke handelingen als sociaal vergevingsgezind gedrag gezien kunnen worden en hoe die in de praktijk tot stand komen. Deze kennis kan helpen om vast te stellen op welke manieren sociaal vergevingsgezind gedrag kan worden gestimuleerd.

Achtergrond en inhoud

In de geactualiseerde Duurzaam Veilig-visie (*Door met Duurzaam Veilig*; Wegman & Aarts, 2005) zijn naast de drie oorspronkelijke principes van een duurzaam veilig verkeerssysteem twee nieuwe principes geïntroduceerd: vergevingsgezindheid en statusonderkenning. In de daaropvolgende jaren is gewerkt aan een nadere invulling van deze principes.

Bij vergevingsgezindheid gaat het zowel om fysieke als om sociale vergevingsgezindheid. Globaal gezegd zorgt vergevingsgezindheid ervoor dat de gevolgen van menselijke fouten en tekortkomingen beperkt blijven. Bij fysieke vergevingsgezindheid kan dan bijvoorbeeld gedacht worden aan veilige wegbermen. Bij sociale vergevingsgezindheid kunnen mensen onderling voorkomen dat onveilige handelingen in het verkeer tot ongevallen en/of letsel leiden.

Deze factsheet behandelt het begrip sociale vergevingsgezindheid en de rol die sociale vergevingsgezindheid speelt bij een veilige verkeersdeelname. Ook wordt ingegaan op de factoren die bepalen in hoeverre iemand sociaal vergevingsgezind zal handelen. Tot slot bespreekt deze factsheet de verhouding met andere Duurzaam Veilig-principes en het onderzoek dat nodig is voor een praktische uitwerking. Voor uitgebreidere informatie verwijzen we naar het onderliggende rapport van Houtenbos (2009).

De SWOV-factsheet [Statusonderkenning, risico-onderkenning en kalibratie](#) bespreekt het andere nieuwe principe. Alle principes komen aan bod in de SWOV-factsheet [Achtergronden bij de vijf Duurzaam Veilig-principes](#).

Wat wordt er bedoeld met sociale vergevingsgezindheid?

Weggebruikers zullen altijd fouten blijven maken, zelfs in een goed ontwikkeld verkeerssysteem. Als andere weggebruikers daar rekening mee houden – dat wil zeggen sociaal vergevingsgezind zijn – dan kunnen fouten worden opgevangen en onveilige situaties worden voorkomen. Voorbeeld is een fietser die ten onrechte voorrang lijkt te gaan nemen. Een sociaal vergevingsgezinde automobilist zal dan bijvoorbeeld afremmen. Een sociaal vergevingsgezinde reactie is overigens niet alleen gewenst als een weggebruiker een fout maakt, maar ook bijvoorbeeld wanneer iemand, vanwege fysieke beperkingen, erg langzaam zou oversteken.

Sociale vergevingsgezindheid is een relatief nieuw en onbekend begrip, waarvan de definitie nog niet helemaal vastligt. Voorlopig heeft de SWOV sociale vergevingsgezindheid als volgt gedefinieerd: *de bereidheid te anticiperen op een potentieel onveilige handeling van een andere verkeersdeelnemer en zo te handelen dat negatieve consequenties van deze potentieel onveilige handeling worden voorkomen of ten minste beperkt* (Houtenbos, 2009).

Het begrip 'vergevingsgezind' heeft intuïtief ook een emotionele kant: vergeven en niet agressief zijn. In bovenstaande definitie is deze emotionele component buiten beschouwing gelaten. Hoewel emoties wel van belang kunnen zijn voor sociale vergevingsgezindheid, is het uiteindelijk niet relevant of iemand al dan niet vloekt of moppert terwijl hij ruimte laat aan een ander.

Overigens valt niet elk sociaal gedrag in het verkeer onder sociale vergevingsgezindheid; volgens de definitie moet daarvoor wel sprake zijn van een (potentieel) onveilige situatie. Wanneer een automobilist bijvoorbeeld in de stromende regen inhoudt voor wachtende fietsers terwijl hij zelf voorrang heeft, noemen we dat niet sociaal *vergevingsgezind* gedrag, maar *sociaal* gedrag. Er is tenslotte geen sprake van een (potentieel) onveilige situatie.

Waarom is sociale vergevingsgezindheid belangrijk voor de verkeersveiligheid?

In de huidige maatschappij is verkeersdeelname haast onvermijdbaar, maar voor een aantal groepen is het soms een te complexe taak. Voorbeelden zijn kinderen, ouderen, mensen met een handicap of beginnende automobilisten. Deze groepen zullen daarom met enige regelmaat behoefte hebben aan een sociaal vergevingsgezinde reactie van andere, meer capabele verkeersdeelnemers. Maar ook meer capabele weggebruikers zullen af en toe fouten maken. Aangezien onveilige handelingen onvermijdelijk zijn, is het van belang dat weggebruikers onderling rekening houden met elkaars tekortkomingen. Door sociaal vergevingsgezind handelen kan worden voorkomen dat onveilige handelingen uiteindelijk tot letsel leiden. In bredere zin kan sociale vergevingsgezindheid bijdragen aan een verkeerssysteem dat veilig is en toegankelijk blijft voor iedereen.

De sociale aspecten van de interactie tussen verkeersdeelnemers worden ook benadrukt in de landelijke campagnes 'Rij met je hart' (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2007) en 'Sorry, kleine moeite, groot gebaar' (Veilig Verkeer Nederland, 2007). Met deze campagnes worden weggebruikers gewezen op hun eigen verantwoordelijkheid en op mogelijkheden om via het eigen gedrag de kans op onveiligheid, ergernissen en agressie in het verkeer te verminderen.

Wanneer zal iemand sociaal vergevingsgezind handelen?

Het is nog onduidelijk hoe sociale vergevingsgezindheid in de praktijk werkt, zeker omdat het begrip sociale vergevingsgezindheid in het verkeer totnogtoe niet is onderzocht. Daarom heeft de SWOV eerst een verkennend onderzoek uitgevoerd binnen de psychologische literatuur (Houtenbos, 2009). Het doel was om uit de theorie factoren te destilleren die mogelijk bepalen hoe en in welke mate iemand sociaal vergevingsgezind zal handelen. Immers, pas als bekend is hoe sociaal vergevingsgezind gedrag tot stand komt, zijn er aanknopingspunten om dit gewenste gedrag te stimuleren.

Houtenbos heeft onderscheid gemaakt tussen interne en externe factoren die vermoedelijk sociaal vergevingsgezind gedrag bepalen. Onder interne factoren vallen 'cognitieve' en 'motivationale' factoren. Cognitieve factoren hebben invloed op het *kunnen* en motivationele factoren op het *willen*. Of iemand sociaal vergevingsgezind *kan* en/of *wil* handelen hangt dus onder andere af van interne factoren.

Maar ook externe factoren beïnvloeden het kunnen en willen. Als externe factor noemt Houtenbos de *setting* van de verkeerstaak. Deze setting omvat de vormgeving en functie van het verkeerssysteem en ook het gebruik ervan. Denk bijvoorbeeld aan de manier waarop de weg is aangelegd, aan de verkeersregels die daar van toepassing zijn, maar ook aan de verkeersdruk op een zeker moment en welke weggebruikers waar vandaan komen.

De verschillende typen factoren worden hieronder apart besproken, hoewel ze lang niet altijd los van elkaar zijn te zien. Uiteindelijk bepaalt een combinatie van verschillende interne en externe factoren of iemand sociaal vergevingsgezind zal handelen.

Welke interne factoren bepalen of iemand sociaal vergevingsgezind zal handelen?

Er wordt aangenomen dat om sociaal vergevingsgezind te *kunnen* handelen onder andere de volgende interne factoren van belang zijn. De verkeersdeelnemer moet daarvoor:

1. de juiste verwachtingen hebben van de situatie waarin hij zich bevindt;
2. in staat zijn om de bedoelingen van anderen in te schatten;
3. capaciteit over hebben om het eigen gedrag aan te passen.

Om goed te kunnen anticiperen in het verkeer moet men een (potentieel) onveilige situatie juist kunnen inschatten en ook nog capaciteit over hebben om sociaal vergevingsgezind te reageren. Naarmate men de verkeerssituatie en de intenties van andere verkeersdeelnemers beter inschat, is

de kans groter dat een sociaal vergevingsgezinde reactie succesvol uitpakt en de situatie alsnog veilig afloopt.

Alle drie de factoren hebben direct te maken met ervaring. Ervaren verkeersdeelnemers zullen minder moeite hebben met het uitvoeren van hun verkeerstaak, waardoor ze beter in staat zijn om te anticiperen op gedrag van andere verkeersdeelnemers en vervolgens sociaal vergevingsgezind te handelen.

Bij de *bereidheid* om sociaal vergevingsgezind te handelen (het *willen*) kunnen we allereerst onderscheid maken tussen een algemene en een meer specifieke bereidheid. De algemene bereidheid van een verkeersdeelnemer wordt in psychologische termen een 'trait' genoemd: een permanente persoonlijkheidseigenschap. De specifieke bereidheid van een verkeersdeelnemer wordt bepaald door zijn 'state': een tijdelijke psychologische toestand. Aangenomen wordt dat de algemene bereidheid om vergevingsgezind te handelen moeilijk te beïnvloeden is, maar dat de specifieke bereidheid wel beïnvloedbaar is.

Om sociaal vergevingsgezind te *willen* handelen lijken onder andere de volgende interne factoren van belang:

1. de interpretatie van het onveilige gedrag van anderen;
2. de mate waarin men gemotiveerd is om met anderen in het verkeer samen te werken;
3. het zien van sociaal vergevingsgezind gedrag als de 'norm'.

Bij de eerste factor gaat het er bijvoorbeeld om of we denken we dat iemand een slechte chauffeur is of dat iemand door de drukte even een foutje heeft gemaakt. Ook is van belang in hoeverre we 'zin' hebben om een ander voor te laten (de tweede factor) voor een soepeler en veiliger verkeersafwikkeling. Ten derde zal het uitmaken of sociaal vergevingsgezind gedrag als normaal gezien wordt, of dat agressiever gedrag eerder de norm is.

Er zijn ook interne factoren te noemen die zowel het 'kunnen' als het 'willen' beïnvloeden. Voorbeelden daarvan zijn de eigen rijstijl en het vermogen om van perspectief te wisselen. Met dit laatste wordt het vermogen bedoeld om het gezichtspunt van een ander in te nemen én te begrijpen hoe die persoon op de situatie zal reageren. Naarmate men dit beter kan, en inzicht heeft in de belangen en intenties van anderen, zal men beter in staat zijn om sociaal vergevingsgezind te handelen. Bij de eigen rijstijl spelen zowel de vaardigheden van een bestuurder als zijn eigen keuzes een rol. In onderzoek naar rijstijlen worden deze vaak ingedeeld in categorieën zoals 'roekeloos & onoplettend' of 'angstig' en 'boos & vijandig'. Regelmatig wordt ook een rijstijlcategorie onderscheiden waarin de nadruk ligt op gedragingen die nodig zijn om sociaal vergevingsgezind te handelen (anticiperend, beleefd, geduldig en voorzichtig rijgedrag). Echter, er is nog weinig onderzoek gedaan naar rijstijlen waar met name deze positieve gedragingen deel van uitmaken.

Welke externe factoren bepalen of iemand sociaal vergevingsgezind zal handelen?

Ook de *setting* van de verkeerstaak beïnvloedt de mate waarin verkeersdeelnemers sociaal vergevingsgezind kunnen of willen handelen. Wanneer bijvoorbeeld van een kruising de zijwegen zeer slecht zichtbaar zijn, dan *kunnen* verkeersdeelnemers minder sociaal vergevingsgezind handelen. Ze hebben immers minder tijd beschikbaar om te kunnen anticiperen. Een ander voorbeeld is een verkeerslicht dat telkens zeer kort op groen staat bij een drukke kruising. Dit kan maken dat verkeersdeelnemers minder sociaal vergevingsgezind zullen *willen* handelen.

Naarmate in een setting de ontmoetingen tussen verkeersdeelnemers meer geregeld worden (bijvoorbeeld met verkeerslichten) zal er naar verwachting minder aanleiding zijn om sociaal vergevingsgezind te handelen. Anderzijds, in een setting waarin juist minder geregeld is en waarin allerlei verschillende ontmoetingen mogelijk zijn, zal waarschijnlijk meer aanleiding zijn voor sociaal vergevingsgezind gedrag. Deze laatstgenoemde situatie doet zich voor in veel Shared Space-omgevingen (zie www.sharedspace.eu). Hier worden ontmoetingen tussen verkeersdeelnemers minder expliciet geregeld door formele regels. Vermoedelijk worden verkeersdeelnemers daarom aangemoedigd om meer rekening te houden met elkaars belangen en meer verantwoordelijkheid te voelen voor het eigen gedrag. Het gedrag zou in deze minder geregelde omgeving minder voorspelbaar kunnen zijn, wat gecompenseerd zou kunnen worden met sociale vergevingsgezindheid.

Hoe verhoudt sociale vergevingsgezindheid zich tot andere Duurzaam Veilig-principes?

Duurzaam Veilig is een zogeheten systeembenadering: de veiligheid mag niet zozeer afhankelijk zijn van de individuele gedragingen van weggebruikers, maar des te meer van de kenmerken van het verkeerssysteem. Het verkeerssysteem wordt gevormd door de elementen 'mens', 'voertuig' en 'weg'. Een duurzaam veilig verkeerssysteem is vormgegeven op de menselijke maat. Het zijn met name de oorspronkelijke Duurzaam Veilig-principes, functionaliteit, homogeniteit en herkenbaarheid, die ervoor zorgen dat verkeersdeelnemers uiteindelijk minder onveilig handelen en er dus minder gevaarlijke situaties ontstaan. Zo is *functionaliteit* erop gericht om onbedoeld gebruik van de infrastructuur te voorkomen. *Homogeniteit* beoogt grote verschillen in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden te voorkomen. Ten slotte richt *herkenbaarheid* zich op het voorkomen van onzekerheid. Als de vormgeving van de weg bijvoorbeeld herkenbaar is, weten weggebruikers hoe hard ze er mogen rijden en welk gedrag ze daar van andere weggebruikers kunnen verwachten. Deze Duurzaam Veilig-principes zijn er dus op gericht om de verkeersveiligheid zo vroeg mogelijk in de keten van systeem-ontwerp tot uiteindelijk verkeersgedrag te waarborgen. Als weggebruikers toch onveilig handelen, dan kan het principe *vergevingsgezindheid* ervoor zorgen dat de situatie toch veilig afloopt. *Fysieke vergevingsgezindheid* draagt daar bijvoorbeeld via de infrastructuur aan bij door ruimte voor correctie mogelijk te maken (bijvoorbeeld door een berm te verharden) en de kans op ernstig letsel te voorkomen of beperken (bijvoorbeeld door obstakels af te schermen).

Er is echter ook een belangrijke rol voor de mens zelf weggelegd. Als verkeersdeelnemers een onveilige handeling van een ander tijdig opmerken en daar *sociaal vergevingsgezind* op reageren (door bijvoorbeeld snelheid te minderen), kan een ongeval ook nog op het laatste moment worden voorkomen, of het letsel worden beperkt. Het principe *statusonderkenning* heeft ook expliciet betrekking op de menselijke component van het verkeerssysteem, namelijk op het vermogen om de eigen taakbekwaamheid in te schatten en daar de deelname aan het verkeer op aan te passen.

Kortom, waar functionaliteit, homogeniteit, herkenbaarheid en fysieke vergevingsgezindheid infrastructurale principes betreffen, is sociale vergevingsgezindheid samen met statusonderkenning vooral mensgericht. Meer informatie over de Duurzaam Veilig-principes staat in de factsheet [Achtergronden bij de vijf Duurzaam Veilig-principes](#)

Welk vervolgonderzoek is nodig?

Met de verkennende literatuurstudie van Houtenbos (2009) naar de psychologische achtergronden van sociale vergevingsgezindheid is het principe vooral theoretisch uitgewerkt. Verder onderzoek zal duidelijk moeten maken hoe die theoretische inzichten zich vertalen naar de praktijk. Er zijn verschillende aanknopingspunten voor vervolgonderzoek. Zo valt bijvoorbeeld te denken aan onderzoek naar de invloed van ervaring of motivatie op sociaal vergevingsgezind gedrag. Ook is er behoefte aan onderzoek naar rijstijlen die van belang kunnen zijn voor sociaal vergevingsgezind gedrag. Tot slot kan onderzocht worden hoe aanpassingen van de setting sociaal vergevingsgezind gedrag kunnen beïnvloeden. Het vervolgonderzoek van de SWOV richt zich in eerste instantie op dit laatste. Meer specifiek zal er gekeken worden naar verschillen in sociaal vergevingsgezind gedrag in een meer en minder geregelde setting (in een respectievelijk traditioneel ingerichte en Shared Space-omgeving). Omdat sociaal vergevingsgezind gedrag nog niet eerder is onderzocht zal ook aandacht besteed worden aan methodologische vragen zoals de vraag welke handelingen als sociaal vergevingsgezind gedrag gezien kunnen worden.

Overigens kunnen op basis van verschillen in sociaal vergevingsgezind gedrag geen directe relaties gelegd worden met de verkeersveiligheid. Binnen de context van verkeersveiligheid kan sociale vergevingsgezindheid niet los gezien worden van de overige Duurzaam Veilig-principes. Het is dus niet zo dat een situatie waarin meer sociaal vergevingsgezind wordt gehandeld per definitie veiliger is dan een situatie waarin dit minder gebeurt. Zo is er in een geregelde setting (door verkeersregelingen) naar verwachting minder aanleiding tot sociaal vergevingsgezind gedrag. Een dergelijke situatie kan echter net zo veilig zijn als een minder geregelde setting, waarin bijvoorbeeld de snelheden laag zijn en de verkeersdeelnemers, door een gebrek aan expliciete verkeersregelingen, aangemoedigd worden om rekening met elkaar te houden en sociaal vergevingsgezind gedrag te vertonen.

Conclusie

Sociale vergevingsgezindheid is een nieuw principe van Duurzaam Veilig dat, in tegenstelling tot eerdere principes, zich richt op de rol van de mens zelf in het voorkomen van ongevallen. Het is nog te vroeg om te kunnen vaststellen welke verkeersveiligheidswinst te behalen valt met dit principe. Een theoretische verkenning wijst op verschillende interne en externe factoren die de mate van sociaal

vergevingsgezind handelen kunnen beïnvloeden. Voorbeelden zijn ervaring, motivatie, rijstijl en de setting van de verkeerstaak. Verder onderzoek moet nog uitwijzen welke handelingen als sociaal vergevingsgezind gedrag gezien kunnen worden en hoe die in de praktijk tot stand komen. Deze kennis kan helpen om vast te stellen op welke manieren sociaal vergevingsgezind gedrag kan worden gestimuleerd, terwijl tevens rekening wordt gehouden met de overige Duurzaam Veilig-principes.

Publicaties en bronnen

Houtenbos, M. (2009). [Sociale Vergevingsgezindheid; Een theoretische verkenning](#). R-2009-8. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat. (2007). [Verkeer en Waterstaat start campagne 'Rij met je hart'](#). Nieuwsbericht 14 september 2007, www.verkeerenwaterstaat.nl. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 's-Gravenhage.

Veilig Verkeer Nederland (2007). [Start van de campagne sorry-gebaar](#). Nieuwsbericht 12 februari 2007, www.sorrygebaar.nl. Veilig Verkeer Nederland VVN, Huizen.

Wegman, F. & Aarts, L. (red.) (2005). [Door met Duurzaam Veilig; Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020](#). SWOV, Leidschendam.