

Jouw schuld of de mijne: een kwestie van opvoeding?

De implicaties van schuldtoewijzing voor verkeerseducatie

D-97-15

Drs. D.A.M. Twisk & dr. P.B.M. Levelt

Leidschendam, 1997

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer: D-97-15
Titel: Jouw schuld of de mijne: een kwestie van opvoeding?
Ondertitel: De implicaties van schuldtoewijzing voor verkeerseducatie
Auteur(s): Drs. D.A.M. Twisk & dr. P.B.M. Levelt
Onderzoeksmanager: Drs. R.D. Wittink
Projectnummer SWOV: 72.200
Opdrachtgever: Het onderzoek waarvan dit rapport verslag doet, werd uitgevoerd in het kader van de jaarlijkse doelsubsidie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan de SWOV.

Trefwoord(en): Education, adolescent, driving (veh), recently qualified driver, driving aptitude, driver training, accident prevention, danger, behaviour, motivation, skill (road user).

Projectinhoud: In oktober 1996 is het symposium 'Schuldige en onschuldige slachtoffers' gehouden. De tweedeling in 'schuld' en 'onschuld' is een vrij nieuwe invalshoek in de verkeerseducatie. In dit verslag wordt onderzocht of in de educatie van verkeersdeelnemers niet meer aandacht moet worden besteed aan dit onderscheid. Om te kunnen inschatten of dit thema bruikbaar is in de educatie, is ervoor gekozen het toe te passen op de groep de jonge autobestuurders.

Aantal pagina's: 11 p.
Prijs: f 15,-
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1997

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

Inhoud

<i>Voorwoord</i>	4
1. <i>Inleiding</i>	5
2. <i>Jonge bestuurders</i>	6
2.1. <i>Vaardigheden</i>	6
2.2. <i>Kennis en inzicht</i>	7
2.3. <i>Motivatie</i>	8
2.4. <i>Hoe nu verder?</i>	9
<i>Literatuur</i>	11

Voorwoord

Vanuit technisch oogpunt, kunnen verkeersslachtoffers onderscheiden worden in 'veroorzakers van ongevallen' (zij die de fout hebben gemaakt) en 'onschuldigen'. In het verleden werd in verkeersveiligheidsonderzoek en -beleid geen aandacht besteed aan dit onderscheid.

In oktober 1996 is het symposium 'Schuldige en onschuldige slachtoffers' gehouden, om aan te kunnen tonen of bovenstaande invalshoek een terechte verontachtzaming was. Op het symposium werden vanuit de vier invalshoeken 'engineering', 'education', 'enforcement' en 'ethics' de gevolgen voor maatregelen onderzocht. Deze notitie zal gaan over de invalshoek 'educatie'.

1. Inleiding

In de afgelopen jaren is de verkeersveiligheid vooral toegenomen doordat het aantal 'schuldige' slachtoffers is afgenomen. Het aantal 'onschuldige' slachtoffers is daarentegen nauwelijks gedaald. 'Schuldige slachtoffers' zijn de personen die volgens de verkeerswetgeving een 'fout' hebben gemaakt. Ze zijn vaak de veroorzaker van een ongeval, waarbij zij zelf gewond of gedood zijn. 'Onschuldige slachtoffers' zijn verkeersdeelnemers die door fouten van anderen gewond of gedood werden.

De vraag is of je in de educatie van verkeersdeelnemers niet méér aandacht moet besteden aan dit onderscheid. Bijvoorbeeld:

- Hadden 'onschuldige slachtoffers' kunnen worden voorkomen als de opleiding anders zou worden ingericht?
- Moet er niet iets veranderen aan gedragsmotivatie? Het lijkt erop dat we meer bezorgd zijn over onze eigen veiligheid en de veiligheid van onze dierbaren dan over de veiligheid van andere verkeersdeelnemers.

Om ervoor te zorgen dat in de toekomst minder onschuldige slachtoffers zullen vallen, moeten er maatregelen worden getroffen. Dit kan op bepaalde vlakken méér worden gedaan, zoals:

- het aanleren van specifieke vaardigheden;
- het aanbrengen van kennis en inzicht ten bate van onschuldige slachtoffers;
- het stimuleren van de bereidheid (motivatie) bij mensen om zich veilig te gedragen, juist in het belang van de onschuldige slachtoffers.

Het gaat hier om nieuwe vragen op het gebied van verkeersveiligheid. Schuld en onschuld is als thema, voor zover bekend, (vrijwel) nieuw in de educatie.

2. Jonge bestuurders

Om te kunnen inschatten of het thema 'schuld', 'onschuld' bruikbaar is in de educatie, is ervoor gekozen het toe te passen op een bekend en goed beschreven probleem (zie Twisk, 1990): de jonge autobestuurder.

Voor de probleemstelling is de groep jonge bestuurders van belang omdat:

- Zij een veel te hoog ongevalsrisico hebben (vooral jonge mannen). Ze komen niet alleen zelf om het leven, maar ook inzittenden en slachtoffers bij de tegenpartij.
- Zij vaker riskant gedrag vertonen. Of dat moedwillig is of overmacht laten we in deze notitie in het midden.
- Zij nog maar kort geleden te maken hebben gehad met verkeerseducatie op school en een uitgebreide rijopleiding hebben gevolgd.

2.1. Vaardigheden

De vraag rijst of er überhaupt vaardigheden bestaan die meer de veiligheid van anderen garandeert dan die van de bestuurder zelf. En is een tekort aan dat soort vaardigheden bij beginnende bestuurders een probleem?

Wanneer we naar het rijgedrag van beginnende bestuurders kijken, dan zien we inderdaad dat zij veel gebreken hebben.

Het is bijvoorbeeld bewezen dat jonge bestuurders op de verkeerde dingen letten: obstakels langs de weg boezemen hen meer vrees in dan andere verkeersdeelnemers; ze kijken vaker en langer naar die objecten. Andere verkeersdeelnemers worden gemakkelijk over het hoofd gezien.

Een ander voorbeeld is de angst voor 'gladde wegen'. Jonge bestuurders vinden deze wegen eng, enger nog dan snel rijden.

Je zou zeggen dat dit fout is aangeleerd; we moeten hen leren meer op anderen te letten. In de eerste maanden zal dat echter niet lukken, aangezien beginners in eerste instantie alleen bezig zijn de auto op de weg te houden. Dus gewoon domweg koers houden, oftewel zwalken tussen berm en middenstreep.

Deze fase is echter tijdelijk. Wanneer koers houden lukt en men redelijk goed om zich heen kan kijken, kan je gaan denken aan extra vaardigheden die een beginner moet beheersen juist in het belang van de veiligheid van anderen.

Het probleem met algemene vaardigheden is dat zij zowel schadelijk zijn voor de bestuurder zelf als voor de ander. Een onaangepaste snelheid kan tot de dood leiden van bestuurder, passagier en de tegenpartij. En wat te denken van de voorrangsfout, de stuurfout in een te scherp genomen bocht? Het lijkt alsof jongeren niet differentiëren in de gevolgen.

Wat wel zou kunnen differentiëren, zijn de noodmanoeuvres. Dit zijn manoeuvres die uitgevoerd worden om een reeds gemaakte fout te herstellen, zoals: uitwijken, noodstop, uit de slip halen.

Zouden deze noodmanoeuvres zo uitgevoerd kunnen worden dat indien er slachtoffers vallen ze vooral bij de schuldige partij vallen?

Het probleem met noodmanoeuvres is dat deze moeilijk aan te leren zijn. Het is nog moeilijker om ze goed toe te passen. De reactie van een bestuurder in een noodsituatie lijkt bijna 100% instinctmatig te zijn. Met

andere woorden het hoofd komt er niet meer bij te pas. Zelfs als het hoofd zegt rem los /weg sturen, zegt de voet, remmen, remmen en nog eens remmen. Dus het is onwaarschijnlijk dat automobilisten in nood op dat moment nog kunnen kiezen tussen het aanrijden op een boom of het inrijden op een groep fietsers, hiermee kiezende tussen een 'eigen dood' of het 'slachtoffers van onschuldigen'. Het gaat om een reflexreactie waar je met training niets aan kunt doen.

De conclusie is dan ook dat er geen vaardigheden zullen zijn die differentiëren tussen schuldige en onschuldige slachtoffers. Wel kan een uitzondering worden gemaakt op deze algemene conclusie: het dragen van de veiligheidsgordel.

De veiligheidsgordel is puur gericht op de eigen veiligheid. Dit zou betekenen dat de rijopleiding er alleen op gericht zou hoeven te zijn de beginner alle informatie te geven. Dan kan hij zelf kiezen! Nu is de veiligheidsgordel een van de succes-stories in de verkeersveiligheid; een maatregel die geleid heeft tot aantoonbare reducties in slachtoffer-aantallen. Maar het kan toch niet de bedoeling zijn het aandeel onschuldige slachtoffers te doen afnemen, door het absoluut aantal schuldige slachtoffers te laten toenemen? En trouwens, een gordel beschermt ook een onschuldig slachtoffer.

2.2. Kennis en inzicht

Beginnende bestuurders weten vaak niet waar de gevaren liggen. Uit Gronings onderzoek blijkt bijvoorbeeld dat vooral beginnende jonge bestuurders zich weinig rekenschap geven van de aanwezigheid van kinderen in het verkeer (Oude Egberink et al., 1986). Beginnende bestuurders zien wat ze kunnen zien, maar herkennen niet 'de tekenen' die erop wijzen dat een ogenschijnlijk veilige verkeerssituatie in een 'split second' verandert in een onveilige. Daarom wordt van bestuurders verwacht dat ze niet alleen zien wat er nu gebeurt, maar ook dat er in gedachten als het ware een film wordt afgedraaid die laat zien wat de situatie ééntiende seconde later zou zijn.

Hier kunnen we beginnende bestuurders wel meer inzicht geven in potentieel gevaarlijke manoeuvres, die vooral gevaarlijk zijn voor 'onschuldige' slachtoffers. Oftewel, die situaties waarin je zelf gemakkelijk de fout in gaat, zoals 'het overstekende kind in de straat met geparkeerde auto's'. Zo bestaat er een voorlichtingsfilm voor autobestuurders, waarin je het oversteken van een kind 'meebeleeft'. Je ziet het verkeer voortrazen terwijl je zelf nauwelijks over de motorkappen van de geparkeerde auto's heen kunt kijken. Op deze manier kan je - hoewel een automobilist juridisch niet schuldig is als hij het kind aanrijdt ten gevolge van een foute beslissing van het kind zelf - de bestuurder laten ervaren dat hij in zo'n geval wel 'moreel schuldig' is.

De rijopleiding kan dus meer dan nu het geval is, de beginnende bestuurder informeren en inzicht verschaffen in de specifieke problemen van de kwetsbare verkeersdeelnemers. Daarbij concentreert men zich niet op het eigen risico, maar vooral op dat van anderen. Daarbij kunnen simulatoren - in een eenvoudige uitvoering - ondersteuning bieden om dit soort situaties te ervaren.

2.3. Motivatie

“Kunnen we de gedragsmotivatie verleggen, zodat de acceptatie van een bepaald eigen risico niet meer overheersend is?”

De vraag is of dit ook echt het probleem is. Klop het - bij beginnende bestuurders - dat de acceptatie van het eigen risico overheersend is en de veiligheid van anderen van secundair belang is? Vrij recent is daar in Nederland onderzoek naar gedaan. Aan jonge mannelijke bestuurders zijn vragen gesteld over hun probleembewustzijn, hun oplossingsstrategieën. Ook is gevraagd welke preventieve maatregelen acceptabel zouden zijn voor hen.

Als het om onveiligheid gaat, weten jongens heel goed dat ze als groep een hoog ongevalsrisico hebben. Maar dit ongevalsrisico is geen probleem voor hen. En nu komt het! Het is een noodzakelijk onderdeel bij het opgroeien tot ‘een ervaren bestuurder’. Net zoals ‘leren lopen’ en ‘leren fietsen’ met vallen en opstaan is gebeurd, zo is het ook niet te vermijden dat als je leert autorijden dat het soms misgaat. Daar leer je van. Een ongeval heeft in hun ogen nog steeds het karakter van een ‘Hollywood-film’. Een auto in puin en een held die zonder zelfs de ravage in oenschouw te nemen zijn weg vervolgt. In de beleving van deze jongeren komen onschuldige anderen dus gewoon niet voor!

Eigen letsel en eigen verminking en eigen dood ontbreken ook. Dat zijn mogelijkheden die ver van hun bed staan: doodgaan is iets voor oude mensen. En als dat toch op jonge leeftijd mocht gebeuren dan heeft het iets heroïsch. De statistieken laten weliswaar iets anders zien.

De conclusie van het onderzoek is gezien het voorgaande geen verrassing: Jonge mannen wijzen alle (voor hen beperkende) maatregelen af (Vissers, 1995).

Deze jongeren hebben hun eigen belangen afgewogen en besloten dat ze hun eigen risico acceptabel vinden. Van die kant is dus geen enkele doorbraak te verwachten. Het perspectief van ‘onschuldige slachtoffers’ kan echter wel voor die doorbraak zorgen. Deze zelfde jongeren die zo ‘manhaftig’ de eigen dood (ook door eigen schuld) onder ogen willen zien, zijn mogelijk wel gevoelig voor de gevolgen van hun fouten voor anderen.

Van nature zullen ze de belangen van anderen niet zo gemakkelijk in hun overwegingen meewegen, vanwege de grote ik-gerichtheid in deze fase van hun leven. Maar met ervaringen van anderen (bijvoorbeeld in de eigen vriendengroep) wordt wel(eens) rekening gehouden. Zo zeggen ze vaak voorzichtiger te rijden wanneer ze passagiers in de auto hebben, omdat men zich daar verantwoordelijk voor voelt. Men voelt zich na het behalen van het rijbewijs zelfs zo onzeker dat men afziet van het vervoeren van kinderen; dit wordt als een te grote verantwoordelijkheid gevoeld.

Het verantwoordelijkheidsgevoel lijkt zich dus vooral te richten op anderen en in vergelijking daarmee wordt de verantwoordelijkheid voor zichzelf minder zwaar gevoeld.

Vanuit die bevindingen is het juist belangrijk om de gevolgen voor de ‘onschuldige ander’ in beeld te brengen en minder de gevolgen voor zichzelf, zoals dat veelal in preventie programma’s gebeurt.

Een Australische veiligheids campagne heeft dit juist ingeschat (Forsyth & Ogden, 1992). In de voorbereidingsfase van deze campagne hebben onderzoekers jongeren gevraagd wat voor hen belangrijk is om zich uiteindelijk veiliger te gedragen. Zij vonden in gesprekken met deze jongeren dat ‘werkzame’ campagnes voor jongeren vooral moeten

aangrijpen op “diepe en basale emoties, op persoonlijke angsten en op gevoelens van kwetsbaarheid”. Op grond van deze analyses werd een campagne opgezet bestaande uit korte ‘Postbus 51’-spotjes die tussen de ‘Ster’-commercials vertoond werden. Eén spotje is verfilmd vanuit de optiek van een radeloze jongeman na een ongeval waarin zijn vriendin ernstig gewond is geraakt. Hij heeft te veel gedronken en moet in het ziekenhuis haar familie onder ogen komen. Het andere spotje is gefilmd vanuit de optiek van een te hard rijdende bestuurder - die duidelijk net van een ‘yuppenfeestje’ komt, compleet met smoking - die een kind op weg naar school op een zebra heeft aangereden. Weer toont hier de film de radeloosheid van de dader en de harde ‘onontkoombare werkelijkheid’ je schuldig te hebben gemaakt aan de dood van een kind en het verdriet van de moeder.

Had deze benadering resultaat? Het effect van deze campagne kan niet vastgesteld worden omdat gelijktijdig meer veiligheidsinitiatieven in Victoria ontplooid werden. Wel heeft het een grote afschrikkende werking gehad. Voorafgaand aan de campagne was het belangrijkste motief om niet onder invloed te rijden “de rationele angst om het rijbewijs te verliezen”. Maar na zes weken campagne, was de ‘emotionele’ angst om verantwoordelijk te zijn voor de dood van een ander de belangrijkste drijfveer om niet onder invloed te rijden (Forsyth & Ogden, 1992). Met andere woorden: het geënticpeerde schuldgevoel bleek een krachtige afschrikker te zijn.

2.4. Hoe nu verder?

Kan de opleiding en de verkeersopvoeding iets ‘doen’ met het thema ‘schuld’ versus ‘onschuld’, op de volgende drie gebieden?

- vaardigheden: nee
- kennis en inzicht: ja
- motivatie: een zeer belangrijke stimulans.

Aan de hand van de case ‘jonge bestuurders’ is aangetoond dat het geënticpeerde schuldgevoel een belangrijke stimulans kan zijn voor veilig gedrag. Maar de vraag rijst dan: hoe zorgen we er voor dat verkeersdeelnemers die sterke ‘emotie’ ook daadwerkelijk ervaren.

Aan het eind van dit betoog wordt hier nog kort op ingegaan.

Het is niet te verwachten dat iemand die deze ‘emotie’ niet kent, deze nog op achttienjarige leeftijd kan ontwikkelen (Kohnstamm, 1980). Dat gebeurt namelijk in de vroege jeugd, bij het zeer jonge kind. Immers, behalve de voorwaarden dat men de gebeurtenis onderkent waardoor een ander schade kan leiden en het herkennen van de eigen rol daarin (ik ben de schuldige), is het ook nodig dat men een goed ontwikkeld normstelsel heeft (Frijda, 1986).

Vanwege de belangrijke rol van het ‘normstelsel’ is het nodig te verbreden naar de verkeersopvoeding. Het creëren van het ‘besef en ervaren van schuld’ is namelijk op de eerste plaats een algemene opvoedingstaak. Voorts is het nodig dat opvoeders, maar ook de samenleving als geheel, belangrijke verkeersregels tot morele normen maken (zoals dat bij alcohol wel lijkt te zijn, maar bij snelheidsovertredingen niet).

Verkeersregels zijn geen spelregels, waarbij je kunt afkopen bij ontdekking van vals spel. Het gaat om gedrag dat inherent goed of fout is, afgezien van de consequenties. Verkeersregels zijn ook te zien als fatsoensregels, zoals je

ook niet de deur in iemands gezicht laat dichtvallen en je schaamte voelt wanneer je dat door onoplettendheid wel doet.

Als verkeersregels opgenomen worden in het 'normsysteem' zal bij het overtreden ervan een schuldgevoel optreden en bij het volgen van de regels wordt een emotionele beloning ervaren, namelijk: 'trots'. Anticipatie van dit nare gevoel kan mensen op het goede pad houden. Het prettige gevoel bij het weerstaan aan verleiding kan te maken hebben met een gevoel van competentie: ik kan me zelf beheersen (Lake, et al., 1995). Maar ook met een gevoel van: kijk mij eens aardig zijn voor medeweggebruikers.

De verkeersopvoeding zou direct op deze drie gevoelens moeten inspelen:

- een schuldgevoel bij het overtreden van regels en het in gevaar brengen van anderen;
- gevoel van competentie dat men in staat is zich aan gedragsregels te houden ondanks de verleiding het niet te doen;
- trots over altruïstisch gedrag.

Dit blijkt in de praktijk ook te werken. De persoonlijke norm is dus belangrijk voor het verkeer. Dit werd aangetoond in een onderzoek waaruit bleek dat naarmate men een verkeersregel meer als persoonlijke norm ervaart, de intentie om de regel te overtreden afneemt, en naarmate men spijt anticipeert over een verkeersovertreding, de intentie om het niet te doen toeneemt (Parker et al., 1995). Via voorlichting kan je hierop inspelen. Het vertonen van een simpele video gericht op het demonstreren van spijt ten gevolge van te hard rijden in een woonbuurt, blijkt de attitude ten opzichte van dat te hard rijden positief te beïnvloeden (Parker, 1994).

Conclusie

Gedragsmotivaties zijn om te buigen, maar alleen wanneer 'onveilige verkeersovertredingen' onderdeel gaan vormen van een normensysteem, zoals dat met rijden onder invloed reeds het geval lijkt te zijn

Literatuur

Forsyth, I. & Ogden, E.J.D. (1992). *Marketing Traffic Safety as a consumers product in Victoria Australia*. In: Utzelman/Berghaus/ Kroj. (ed.), Alcohol, Drugs and Traffic Safety T-92, Proceedings of the 12th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Cologne September 28th - October 2nd 1992.

Frijda, N.H. (1986). *The emotions*. Cambridge University Press, Cambridge, /Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, Paris, XII + 544 p., 1058 ref. Studies in Emotion & Social Interaction. ISBN 0-521-31600-6.

Lake, N., Lane, S. & Harris, P.L. (1995). *The expectation of guilt and resistance to temptation*. In: Early Development & Parenting Vol. 4, Nr. 2, June, p. 63-73 (20 ref.).

Oude Egberink, H., et al. (1986). *Driving strategies among younger and older drivers when encountering children*. In: Accid. Anal. & Prev. 18(4), p. 315-324.

Kohnstamm, R. (1980). *Kleine ontwikkelingspsychologie*. Van Logum Slaterus, Deventer.

Twisk, D.A.M (1990). *De verkeersonveiligheid van jonge, onervaren automobilisten en de invoering van een voorlopig rijbewijs; Een literatuur - studie*. R-90-44. SWOV, Leidschendam.

Parker, D. (1994). *Video-based intervention study; Changing attitudes to speeding*. In: Behavioural research in road safety IV, Proceedings of a seminar at Brunel University, 6-7 September 1993, p. 95-104 (4 ref.).

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, Vol. 34, p. 127-137 (37 ref.).

Vissers, J.A.M.M. (1995). *Verkeersongevallen van jonge automobilisten; Diepte-onderzoek onder Gelderse jongeren*. TT-95-92. Traffic Test, Veenendaal.

Wright, D. (1978). *The psychology of moral behaviour*. Pinguin Books.