

B76g

## De kracht van onbewuste gedragsbeïnvloeding in verkeerseducatie

Marc de Haan  
(*Tiem/\_ROVO*)

Rick van Baaren  
(*Radboud Universiteit Nijmegen*)

### **Samenvatting**

In de huidige aanpak van permanente verkeerseducatie ligt de focus op het bewust maken van de risico's voor alle deelnemers in het verkeer. Hierbij wordt vaak het rijtje kennis – houding – gedrag als mechanisme voor gedragsverandering aangehouden. Uit onderzoek blijkt echter dat gedragsbeïnvloeding in de meeste gevallen niet via deze bewuste route verloopt maar dat het eerder het gedrag is dat de houding beïnvloedt. Naar schatting verloopt 95% van ons dagelijkse gedrag via het onbewuste. Hiermee heeft verkeerseducatie via het onbewuste een grotere kans van slagen voor een duurzame gedragsverandering.

### **Trefwoorden**

Onbewuste gedragsbeïnvloeding, verkeerseducatie, psychologie, verkeersveiligheid.

## **1. Permanente verkeerseducatie via het onbewuste**

Om onze wegen zo verkeersveilig mogelijk te maken wordt door een groot aantal partijen veel werk verzet. Om het gewenste gedrag bij de weggebruiker op te roepen, wordt ingezet op een of meerdere pijlers uit de bekende drie E's: Engineering (infrastructuur), Enforcement (handhaving) en Education (educatie en communicatie). Educatie staat in Nederland bekend als Permanente Verkeerseducatie (PVE). Hieronder vallen alle activiteiten die leiden tot een geïnternaliseerde verandering van het verkeersgedrag. De educatie bouwt telkens voort op eerdere verkeerseducatie en legt een fundament voor latere verkeerseducatie. Vandaar de toevoeging "permanent".

De route om te komen tot deze gedragsverandering is in de meeste gevallen die via kennis – houding (attitude) – gedrag. Een goed voorbeeld hiervan zijn Dode Hoek-projecten. Kinderen in de basisschoolleeftijd worden in een dagdeel 'bewust' gemaakt van de gevaren rondom zwaar verkeer. Kennis over de dode hoek wordt aangereikt waarna de verwachting is dat de attitude van de kinderen positief verandert ('ik blijf uit de buurt van vrachtwagens') met als ultieme doel dat de kinderen hun gedrag rondom zwaar verkeer ook daadwerkelijk aanpassen.

Deze aanpak kent twee bezwaren. Allereerst werkt gedragsbeïnvloeding via deze bewuste route alleen wanneer er sprake is van hoge betrokkenheid en weloverwogen gedrag. Met andere woorden, de verkeersdeelnemer moet overtuigd zijn van het probleem en gemotiveerd zijn om zijn of haar gedrag te veranderen. In veel gevallen is er bij de doelgroep geen sprake van probleembesef, laat staan van motivatie om er iets aan te doen.

Ten tweede is veel verkeersgedrag geautomatiseerd en wordt voor een groot deel geactiveerd door onze omgeving. Zonder dat we ons daar bewust van zijn, roept een rotonde bijvoorbeeld een andere volgorde van gedragingen in ons op dan een klassiek kruispunt met VRI's.

Naast de fysieke omgeving 'stuurt' ook de sociale omgeving ons gedrag. We passen ons onbewust probleemloos aan aan het overige verkeer en rijden zo ongemerkt (en onbewust) een paar kilometer per uur te hard.

Gedragsbeïnvloeding via deze onbewuste route heeft mogelijk een veel grotere kans van slagen.

Het ROVO is als verkeersveiligheidsorganisatie zeer geïnteresseerd in de mogelijkheden die gedragsbeïnvloeding via de onbewuste route kan brengen. Bijvoorbeeld door in te spelen op de groepsnorm om scholieren in het donker met het licht aan te laten rijden. Of het vloeiend met het verkeer meerijden van de vergrijzende groep automobilisten. Het ideaal is dat de weggebruiker met zo min mogelijk nadenken (cognitieve belasting) zich op een verkeersveilige manier in het verkeer begeeft.

Om dit ideaal te bereiken, is het ROVO de samenwerking aangegaan met de Radboud Universiteit. Psychologiestudenten van de masteropleiding Gedragsverandering (Behavioural Change) gaan vanaf november 2010 in een stage-traject onderzoeken hoe educatie via de onbewuste route vormgegeven moet worden.

De uitkomsten van dit soort onderzoek zullen naar verwachting leiden tot een vernieuwde en effectievere verkeerseducatie-aanpak.