

DE RIJANGSTMAFFIA ONTMASKERD

Een onthullende blik op de wereld van de rijangst hulpverlening

Jan Voerman

DE RIJANGSTMAFFIA ONTMASKERD

Een onthullende blik op de wereld van de rijangst hulpverlening

Jan Voerman

© 2015 Jan Voerman

Het is zonder schriftelijke toestemming van de auteur toegestaan dit boek in digitale vorm uitsluitend kosteloos en op beperkte schaal door te geven mits zonder enige wijziging daarin wordt aangebracht.

Het is nadrukkelijk niet toegestaan dit boek in geprinte of gedrukte vorm te vermenigvuldigen anders dan voor het eigen gebruik.

Het is niet toegestaan dit boek geheel of gedeelten daaruit op een website openbaar weer te geven uitgezonderd de omslag/het titelblad zonder schriftelijke toestemming van de auteur.

Het is niet toegestaan de mogelijkheid te bieden dit boek via een website ter beschikking te krijgen anders dan doormiddel een hyperlink naar de website van de auteur www.rijrelaxed.nl.

Bij het overtreden van één of meer van bovenstaande verboden erkent de overtreder en/of de eigenaar van de betreffende website daarmee onvoorwaardelijk en automatisch met de auteur een bindende overeenkomst te zijn aangegaan waarbij de overtreder als tegenprestatie zich onvoorwaardelijk bindt een geldelijke vergoeding te betalen aan de auteur conform de factuur welke deze hem zal doen toekomen zonder dit recht op deze vergoeding of de hoogte ervan te zullen betwisten.

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	7
Waarom dit boek?	7
Waar komt die kennis vandaan?	7
Wat kan ik verwachten van dit boek?	11
Soorten van rijangst	13
Indeling in soorten een chaos	13
Een betere indeling	14
Hoe verder te lezen in dit boek?	17
Fobische rijangst	19
Verlies van controle over de binnenwereld	19
De neuropsychologische kant van verschijnselen	21
Primaire rijangst	31
Verlies van controle over de buitenwereld	31
Rijvaardigheid meer dan het zichtbare gedrag	32
Samenvatting en eerste conclusie primaire rijangst	37
Vrouwen en primaire rijangst	37
Verschillen die het verschil kunnen maken	38
Hoe nu verder?	41
Boeken	42
Links	43
Bijlage	44

VOORWOORD

WAAROM DIT BOEK?

Dit boek heb ik in de allereerste plaats geschreven om mensen met rijangst de gelegenheid te geven zich te verdiepen in het oerwoud aan soorten van rijangsthulpverleners dat de laatste decennia uit de grond omhoog geschoten is, waarvan de meesten een zeer eenzijdige kijk op en aanpak van het fenomeen rijangst blijken te hebben. Dit alvorens beter te kunnen besluiten aan wie zij hun goede geld gaan uitgeven om daarvoor een zo groot mogelijke kans te krijgen hun rijangstprobleem de baas te worden.

De zoektocht naar een bij u passende en effectieve methode en rijangstbehandelaar, rijangstcoach, rijangstinstructeur, rijinstructeur⁺ of hoe die zich dan ook noemt, ligt dus bezaaid met valkuilen, namelijk keuzes welke niet bij u blijken te passen en u dan al gauw verder van uw doel afbrengen dan dichterbij. Want behalve uw geld, tijd en moeite die het u gekost heeft blijft u achter met het gevoel dat u wellicht een hopeloos geval bent en het er dan maar bij laat zitten. Jammer want onterecht!

Of zoals zovelen zoekt u door maar begint u aan de volgende poging dan al gauw met nog minder vertrouwen in uzelf, in die volgende behandelaar en diens aanpak, dus in een goede afloop voor u.

Bovendien bent u wellicht ook wat ongeduldiger geworden, en zet u uzelf onder druk omdat u al zoveel moeite en geld kwijt was. Alles bij elkaar is dat bepaald geen kansverhoger voor succes, ook al zou u nu wel een goed bij u passende methode en behandelaar hebben gevonden.

De titel waarvoor ik gekozen heb is beslist niet overdreven in dit verband. Vooral de laatste 15 jaar hebben hele volksstammen van diverse pluimage zich nogal gretig geworpen op het meeprofiteren van die pakweg 1 miljoen Nederlandse rijbewijsbezitters met een zekere mate van rijangst als autobestuurder. Dit echter bijna altijd zonder écht inzicht te hebben in de materie en in alle facetten die daarbij een belangrijke rol blijken te spelen. Van (angst)psychologen waarvan sommigen zelfs in rijangst gespecialiseerd zijn, van psycho-sociaaltherapeuten op HBO-niveau, van angst-goeroes met een zelf ontwikkelde aanpak, tot aan rijinstructeurs die na een aanvullende cursus zich opwerpen tot rijangstinstructeur: wat mij betreft blijkt het zowel inhoudelijk als praktisch helaas vaak huilen met de pet op te zijn.

Dit klinkt ongetwijfeld nogal arrogant. Maar ik ga u dan ook niet vragen mijn grote deskundigheid op het gebied van rijangst klakkeloos aan te nemen en mijn beweringen te geloven. Van geloven houd ik niet en dus ga ik dit ook niet aan anderen vragen. Daarentegen ga ik u in dit boek precies uit de doeken doen hoe rijangst in elkaar steekt en u vertellen hoe die 'rijangstmaffia' die bij u denkt te moeten aanpakken. Zodat u geheel zelf uw afwegingen kunt maken en kunt bepalen of ik gelijk heb of niet. En hoe u uw vervolgkeuze maakt voor de aanpak van uw rijangst.

WAAR KOMT DIE KENNIS VANDAAN?

Alle kennis over rijangst in dit boek is het resultaat van de ontwikkeling die ik vanaf mijn 15^e jaar meemaakte - we schrijven 1960 - en de dingen die ik daarna in mijn leven ondernam. Met als laatste en langste periode daarin mijn werkzaamheden als in rijangsten gespecialiseerd behandelaar en rijinstructeur, welke een aanvang nam

een jaar nadat ik in 1986 de opleiding tot rijinstructeur had gevolgd en in 1987 als zelfstandig rijnschoolhouder en als een 'gewone' rijinstructeur ervaring had opgedaan met min of meer 'normale' leerlingen voor het rijbewijs-B.

Ik zet hier met opzet 'gewone' tussen aanhalingstekens, omdat er vergeleken met de meeste beoefenaren van het vak rijinstructeur er bij mij een aantal zaken stevig afweek.

Ten eerste voldeed ik niet aan het gemiddelde beperkte algemene opleidingsniveau dat zo kenmerkend is voor de beroepsgroep: mavo of lager was in die tijd gebruikelijk (waarin helaas nog weinig veranderd is), terwijl ik in 1963 het HBS-B diploma met de beste cijfers voor de B-vakken in dat jaar had gehaald. Een flink hoog analytisch denkniveau dus, waarmee ik al tijdens mijn HBS-tijd en nog vele jaren daarna vele bijlessen wiskunde, natuurkunde en ook wel scheikunde gaf. Dit alles vanuit de uitdaging dat zodanig anders en beter te doen dan mijn eigen leraren dat deden, dat mijn (bijles)leerlingen het van mij wél vlot en gemakkelijk onder de knie zouden krijgen. Ook studeerde ik nog elektrotechniek in Delft en vervolgens wiskunde waarmee ik nog 1 jaar als wiskundeleraar voor de klas stond, maar deze studies en werkzaamheden moest ik steeds afbreken vanwege het derde punt waardoor ik ook geen 'gewone' rijinstructeur was, waarover hierna meer.

Ten tweede voldeed ik niet aan het gemiddelde niveau als gevolg van mijn 4-jarige studie vakfotografie (die ik wel voltooide) en mijn werkzaamheden in dit vak, welke mijn besef van de wijze waarop wij *kijken* en in relatie daarmee hoe wij dingen *zien* en *ervaren*, op een veel hoger plan brachten dan gemiddeld het geval is bij mensen.

Ten derde was ik ervaringsdeskundige waar het gaat om angst, paniek met ongecontroleerd kokhalzen en een slikfobie, plus dwanggedachten o.a. met betrekking tot suïcide, welke zich op mijn 15^e (1960) vrij plotseling en heftig begonnen te manifesteren. Ruimtes waarin ik tussen de mensen opgesloten was zoals de trein durfde ik dan ook niet meer in, enzovoort. De HBS-B wist ik desondanks nog heel goed af te maken, maar verdere studies (uitgezonderd vakfotografie) en vaste werkzaamheden in besloten ruimtes en/of waar je met andere mensen moet (uit) eten liepen allemaal hierdoor stuk. Omdat ik niet 'het gekkenhuis in wilde' verborg ik dit alles voor ouders en de rest van het gezin, evenals voor ieder ander daarbuiten. Niemand mocht er iets van weten of iets van merken. Dus ook Anschluss om vrienden of vriendinnen te maken werd lange tijd onmogelijk, want ik zou bij hen onherroepelijk door de mand vallen. Een schrijnende sociale en werkelijk complete emotionele isolatie tot rond mijn 32^{ste} werd zo een feit.

Een neuroloog/psycholoog bij wie ik op mijn 20^{ste} terecht kwam leek niet te begrijpen waarover het ging en wist dan ook niks concreets te vertellen laat staan een begin van een concrete behandeling te berde te brengen. Na enkele sessies, een recept voor Librium en een brief voor herkeuring voor de militaire dienstplicht welke mij gelukkig S5 opleverde hield ik dat dan ook voor gezien.

Pas heel veel later, en vooral ook achteraf, begon ik mij met mijn analyserende denkwijze langzamerhand te realiseren met wat voor denk- en gedragsstrategieën ik wist 'te overleven' in panieksituaties waarin ik onbedoeld terecht was gekomen, of waarin ik mijzelf later bewust en met opzet als oefening ging begeven teneinde misschien ooit weer naar een normaal leven te kunnen terugkeren. Hetgeen inderdaad zo tussen mijn 30^{ste} en 40^{ste} van lieverlee lukte: tot aan 100 procent!

Jan Voerman heeft persoonlijk in de loop van zijn ruim 25-jarige praktijk rijangstbehandeling een verzameling van 128 meest handgeschreven of met de hand ondertekende enthousiaste dankbetuigingen mogen ontvangen, waarvan de echtheid controleerbaar is voor een ieder die dat wil.

Enkele daarvan zijn opgenomen op zijn website www.rijrelaxed.nl.

In mijn leven als rijangstbehandelaar en rijangstinstructeur vanaf 1987/1988 heb ik een kleine tweeduizend rijbewijsbezitters met verschillende vormen en oorzaken van rijangst persoonlijk mogen helpen. Aangezien er in die tijd nog geen deskundigen op dit gebied waren laat staan een specifieke opleiding heb ik mijzelf vanuit alle bovenstaande competenties en ervaringsdeskundigheid steeds verder ontwikkeld in zowel theoretisch als in praktisch opzicht.

Met opzet heb ik er niet voor gekozen daarbij psychologie of een dergelijke studie te gaan doen, teneinde niet de kans te lopen mijn ontwikkeling te laten hinderen door kaders die mij zouden kunnen beperken in mijn analytisch en creatieve denkvermogen en/of mij wellicht ongemerkt zouden kunnen hersenspoelen. Zoals dit laatste naar mijn overtuiging helaas vooral op HBO-niveau grootschalig aan de orde is. Op universitair niveau is naar mijn overtuiging zeker bij de gammavakken (waaronder psychologie) sprake van een zekere zelfoverschatting waar het de wetenschappelijke denkkwaliteit c.q. de waarheidsvinding betreft. Dat ik de enige niet ben hebben we de laatste jaren gelukkig met regelmaat in degelijke kranten kunnen lezen uit de mond van vele kritisch ingestelde wetenschappers en (ervarings)deskundigen. Verderop in dit boek daarvan heb ik een willekeurig voorbeeld opgenomen. U komt het vanzelf tegen als u door leest.

Veel van mijn ontdekkingen over het functioneren van mensen met rijangst zijn toe te schrijven aan een slim hulpmiddel dat ik al vanaf het begin in mijn lesauto monteerde: een spiegel midden-onder op de voorruit gemonteerd, recht van voren gericht op het gezicht en de ogen van de klant. Door dit te vergelijken met hoe bestuurders zonder vrees en met plezier vlot, vrij en relaxed de ruimte aftasten, was ik in staat om de subtiele maar zeer cruciale verschillen te traceren en de relatie met zaken als: gevoelens van controle, gevoelens van angst, valse visuele input waardoor het brein in ruimtelijk technische zin begint te disfunctioneren, en nog veel meer baanbrekende kennis. Deze zogenoemde 'ogenspiegel' laat heel veel meer daarvan zien dan het ooghoekspiegeltje zoals rijinstructeurs rechts boven op de voorruit hebben zitten. De ogenspiegel geeft de mogelijkheid tot continue observatie doormiddel van 'eye-tracking in real-time', daarmee direct feedback te kunnen uitwisselen, en daarop te kunnen coachen.



WAT KAN IK VERWACHTEN IN DIT BOEK?

Om in het huidige doolhof van aanbieders van hulp bij rijangst de beste weg te kunnen vinden en om daarbij hun deskundigheid te kunnen beoordelen is het nodig dat u eerst een goed beeld hebt van wat rijangst nou precies is. Reeds daar zal blijken dat veel aanbieders flink tekort schieten in hun concrete kennis en inzichten, en alleen al daardoor in hun aanpak ervan eveneens. Ik ga u in dit boek dus niet alleen een nauwkeurig inzicht geven in de verschillende vormen van rijangst, maar eveneens een overzicht van hoe en waardoor de meeste andere behandelaars tekort schieten.

De hoeveelheid aan hits die je bij Googelen op rijangst krijgt is tegenwoordig immens en de aard van de hulpverlening is zeer divers, maar van de spelers in dit veld die daarin een dominantere rol spelen en/of daarin tot kort geleden gespeeld hebben en hun stempel daarop mede hebben gezet geef ik hier een overzicht. Het is zeker niet compleet en de volgorde is willekeurig.

IPZO. Is een groep van psychologen gespecialiseerd in angsten, opgericht door psycholoog Jan van den Berg, die zich persoonlijk en in de media vooral profileert als *de specialist rijangst in Nederland*. Na sessies met een psycholoog wordt de hulp meestal voortgezet in een lesauto met een door het IPZO daartoe in 3 dagen opgeleide rijinstructeur, georganiseerd in 'Rijangstlabel'. Dit doet voorkomen alsof het een beroepsvereniging voor rijangstinstructeurs ('rijangstcoaches') is, maar dit is onjuist doordat uitsluitend door met het IPZO samenwerkende en door hen opgeleide rijinstructeurs zich hierbij kunnen aansluiten.

STICHTING RIJANGST, LANDELIJK PLATFORM VERKEERSCOUNSELING.

Is opgezet door Karin Elshout als eigen ondernemingen, deels samen met haar echtgenoot Bernard Elshout, waarbij echter gekozen is voor namen die een zekere onafhankelijkheid en overkoepelende functie suggereren, hetgeen echter apert bezijden de werkelijkheid is. Bij het Landelijk Platform Verkeerscounseling kunnen uitsluitend rijinstructeurs zich aansluiten die door Karin Elshout zijn opgeleid. Karin Elshout was rijinstructeur en voltooide in 2007 een HBO-studie psychosociaal therapeut (Gradatim) waarbij zij afstudeerde op het onderwerp rijangst. Er overheerst een visie dat rijangst in veel gevallen samengaat met psychosociale stoornissen en er wordt nogal met NLP (Neuro Linguïstisch Programmeren) gedweept. Inmiddels heeft Karin Elshout zich persoonlijk uit deze ondernemingen teruggetrokken en houdt zij zich intensief met o.a. NLP bezig in haar Kaber Groep.

FRIJTERS MINDTUNING. Dit is één van de langst en meest aan de weg timmerende 'angstgoeroes' die met een zelfbedachte methode van praatsessies met veel charisma in groepsverband samen met mensen met verschillende soorten van angst, zegt ook eenvoudig rijangst te kunnen genezen. Wil je daarna toch nog een persoonlijke training achter het stuur met Pieter Frijters ('VIP-sessie') dan betaal je voor een dikke twee uur de hoofdprijs (was rond de twee en een half duizend euro tot tegen de drieduizend euro per sessie, tarief later ietsje gematigd naar onder de tweeduizend euro).

DCTM (De Coninck Traffic Management). Dit is het bedrijf van Sjaak de Coninck, die zich van NLP, hypnotherapie en dergelijke interventies bedient, en daarmee niet alleen zelf rijangst behandelt, maar ook de belangrijkste opleider in de rijnschoolbranche is van rijinstructeurs in faalangst en rijangst, gesteund door o.a. de BOVAG en in die kringen gezien wordt als de grootste deskundige op deze gebieden.

RIJSCHOLEN. Een inmiddels onnoemelijk aantal rijinstructeurs die een tweedaagse cursus faalangst hebben gevolgd (waarvan velen bij De Coninck) en zichzelf daarmee ook deskundig en vaardig genoeg achten om rijangsten te behandelen, dan wel een eendaagse 'trainingsdag NLP en Verkeersangst' bij de Coninck. Sinds kort zijn er ook zogenaamde rijinstructeurs⁺, dat wil zeggen rijinstructeurs die bij De Coninck een langere opleiding hebben gehad voor de behandeling van rijangsten waarbij de aanpak grotendeels op NLP is gebaseerd.

Sinds kort kunnen rijinstructeurs in het kader van hun wettelijk verplichte theoretische bijscholing kiezen voor het onderwerp rijangst, waaraan een certificaat vastzit. De inhoud blijkt echter oppervlakkig te zijn en bovendien een dramatisch tekort aan kennis en inzicht hierin in de rijopleidingsbranche bloot te leggen.

Gezien het feit dat maar een zeer klein percentage van de mensen met rijangst naar behandeling op zoek gaat en het inmiddels enorme aantal rijinstructeurs dat naast de gewone rijlessen hiervan een graantje probeert mee te pikken, zullen de meesten van hen het met slechts enkele rijangstklanten per jaar moeten stellen om daarmee ervaring op te doen en hun inzichten en vaardigheden verder te ontwikkelen.

PSYCHOLOGEN, THERAPEUTEN. Een steeds groter wordende groep van psychologen en therapeuten met een andere dan universitaire opleiding zijn zich als deskundig genoeg gaan profileren om rijangst te kunnen behandelen.

SOORTEN VAN RIJANGST

INDELING IN SOORTEN EEN CHAOS

Direct al bij de onderverdeling in soorten van rijangst gaat het bij de meeste aanbieders van rijangsthulp mis. Het zijn al evenzo vele aanwijzingen dat men het fenomeen en de oorzaken ervan niet geheel begrijpt. Bovendien maken velen de fout bij de indeling geen soorten te maken die elk uniek zijn, dus zonder of met zo weinig mogelijk overlappings in een andere soort. Ook kom je indelingen tegen waarbij niet op één criterium is ingedeeld (bijvoorbeeld op oorzaak), maar tegelijk op meer criteria.

Een voorbeeld van zo'n indeling is de volgende, die je op websites van rijangstbehandelaars vaak ziet overgenomen (Wikipedia):

- Rijangst door paniekstoornis, vaak ook snelwegangst
- Rijangst door overbelasting
- Rijangst na beladen gebeurtenis en trauma
- Rijangst ten gevolge van faalangst
- Rijangst routinegebrek
- Rijangst door vaardighedentekort
- Rijangst als bijrijder
- Rijangst als gevolg van andere (angst)stoornis

Enkele opmerkingen hierover:

- Rijangst door paniekstoornis kan betekenen dat je reeds een paniekstoornis hebt (zoals pleinvrees, claustrofobie) en dat je dit hebt inclusief in de auto. Maar het is evengoed mogelijk dat je paniek uitsluitend als autobestuurder in bepaalde situaties optreedt, bijvoorbeeld op de snelweg, in tunnels, enzovoort. En juist deze laatste op zichzelf staande mogelijkheid zonder verder voorkomende paniekstoornis komt verreweg het meeste voor, en is in 90% van de gevallen ontstaan in een periode van emotionele en/of fysieke overbelasting. Een dikke overlapping dus met het tweede punt.
- Rijangst na beladen gebeurtenis en trauma zal vooral een verkeersongeval betekenen met heftige gevolgen of waarvan de gevolgen heftig hadden kunnen uitpakken. Een niet onaanzienlijk deel van de ongevallen is in zekere zin onnodig - zelfs als er een andere partij is die eraan schuldig is - door een grotere vaardigheid inclusief in een anticiperende kijk- en rijstijl om fouten en mogelijke fouten van anderen zowel als die van jezelf beter te kunnen opvangen. Hier is regelmatig sprake van een vaardighedentekort en/of routinegebrek als belangrijke directe oorzaak van de ongevalsbetrokkenheid en dus indirecte oorzaak van de angst na het ongeval.
- Vaardighedentekort heeft een stevige overlapping met routinegebrek. Immers door routinegebrek zullen de vaardigheden niet (meer) hetzelfde niveau hebben als met flinke rijervaring. Dit geldt niet alleen voor een goed geautomatiseerde bediening van het voertuig. Ook zullen situaties wat minder snel herkend en begrepen worden en de keuze van een juiste reactie daarop zal ook meer aandacht en tijd vergen.

- Rijangst ten gevolge van faalangst zal wellicht bedoeld zijn als de angst om in de ogen van andere weggebruikers te falen en hen aldus onterecht in de weg te zitten ('sociale faalangst'). Maar het kan ook betekenen bang te zijn echte fouten te maken en daardoor een ongeval te veroorzaken, of te falen in een goede en snelle reactie op fouten van anderen en daar dan het slachtoffer van te worden. In feite is je angst dan angst door vaardighedetekort, dat al onder een ander punt genoemd staat. Naast deze mogelijke overlapping is dit punt dus voor twee geheel verschillende uitleggen vatbaar. Daarbij wordt sociale faalangst achter het stuur in veel gevallen inderdaad veroorzaakt door een stuk vaardighedetekort ook al is dat niet altijd direct zichtbaar voor de niet-kenner, en is minder vaak een op zichzelf staande stoornis. De meeste bestuurders met sociale faalangst achter het stuur raken daar gemakkelijk vanaf als ze *zelf* eenmaal zowel rationeel als in hun gevoel overtuigd zijn van hun eigen goede rijvaardigheid.
- Niet alleen bij deze indeling maar ook bij bijna alle andere indelingen die we tegenkomen ontbreekt minstens één uiterst belangrijke oorzaak van de soort van rijangst die bijna uitsluitend bij vrouwen voorkomt: een voor hun persoonlijke aard en situatie ontoereikende rijopleiding om na het halen van het rijbewijs zich tot een zelfstandig autobestuurder met zelfvertrouwen te kunnen ontwikkelen. Daarover uitgebreid later in dit boek.

EEN BETERE INDELING

Op grond van mijn ruim 25-jarige expertise met rijangst is de volgende heldere indeling ontstaan. In plaats van alle mogelijke soorten in 1 rijtje in te delen is het beter om dit gelaagd te doen. Dat wil zeggen rijangst onder te verdelen in enkele grote groepen, en deze dan weer verder onder te verdelen.

Een logische eerste onderverdeling is dan in twee 'basisgroepen':

- Rijangst als gevolg van een ongeval (wat de onderliggende oorzaak van het ongeval ook was)
- Rijangst *niet* als gevolg van een ongeval

Deze laatste basisgroep is dan weer onder te verdelen in twee nieuwe hoofdgroepen:

Rijangst *niet* als gevolg van een ongeval

- I. Rijangst waarbij de kern is dat men als autobestuurder het gevoel heeft *controle* tekort te (zullen) komen *over de buitenwereld* door te falen, wat de dieper liggende oorzaak hiervan ook is en wat er verder eventueel nog aan andere psychische of fysieke kwesties zouden meespelen. Onder 'controle over de buitenwereld' zowel te verstaan de controle over de auto zelf (bediening) als over een veilige deelname aan het verkeer.

Kortom, de kern is: *angst voor controletekort/verlies over de buitenwereld*.
Zie voorbeelden in het kader.

Klachten die bij mensen met deze groep van rijangst vaak worden gehoord zijn onder andere:

- *Bang dat de motor afslaat bij het wegrijden, bang voor de hellingproef, bang voor inparkeren, bang in smalle straten met geparkeerde auto's en tegenliggers.*
- *Bang het overzicht te verliezen - algemeen en/of in specifieke situaties- en dan niet te weten wat te doen of iets verkeerd te doen. Zoals op (onbekende) drukke kruispunten, op grote rotondes, bij het invoegen e.d. op een drukke snelweg, in situaties en op plaatsen waar ik onbekend ben.*
- *Bang voor het gevoel anderen in de weg te zitten door mijn onhandige of verkeerde gedrag.*

II. Rijangst waarbij de kern is bang is te zijn om de *controle over de 'binnenwereld'* te verliezen als gevolg van psychische-, neurologische of lichamelijke verschijnselen en vaak ook bang *als gevolg daarvan* de controle over de auto te gaan verliezen.

Kortom, kern is: *angst voor controleverlies over de 'binnenwereld'*.

Met daaraan vaak gekoppeld een (heftige) secundaire angst:

voor controleverlies over de buitenwereld (over de auto). Dit dus vanuit het idee uiteindelijk niet meer in staat te zijn 'de auto te kunnen houden'.

Klachten die bij mensen met deze groep van rijangst vaak worden gehoord zijn onder andere:

- *Bang voor paniekaanvallen zonder dat er op dat moment concreet enige aanleiding toe is en dan niet ogenblikkelijk daaruit weg te kunnen komen. Dit meestal in specifieke situaties zoals op snelwegen, bij inhalen, bij gebrek aan een vluchtstrook direct naast je, in tunnels, op hoge bruggen, in bochten, op fly-overs, voor een rood verkeerslicht, in een file, langs water, enzovoort.*
- *Bang daardoor niet meer goed een passende snelheid aan te durven houden, zodoende gevaarlijk rijgedrag te gaan vertonen en medeweggebruikers (vooral achterliggers) tot last te zijn.*
- *Bang hierbij door allerlei lichamelijke en neurologische verschijnselen niet meer in staat te zijn voldoende controle over de auto te houden of geheel weg te vallen (flauw vallen, hart geeft het op, enzovoort).*
- *Last van verschijnselen hierbij als hyperventileren, hoge hartslag, verkrampingen, wazig zien, duizeligheid, hallucinerende verschijnselen zoals gevoel van onwerkelijkheid (derealisatie), gevoel van zelf niet meer achter het stuur te zitten (depersonalisatie), gevoel dat de auto al gekanteld op twee wielen rijdt, enzovoort.*
- *Last van dwanggedachten dat ze tegen hun wens in de auto abrupt tegen de vangrail of tegen een tegemoetkomende vrachtwagen zullen sturen, enzovoort.*

Per hoofdgroep I en II is weliswaar een verdere onderverdeling mogelijk in aard en oorzaken van de angst, maar op grond van bovenstaande analytische indeling is in grote lijn ook direct duidelijk hoe de aanpak ervan in principe gericht zou kunnen zijn.

I. **Controletekort of verlies over de buitenwereld**

De (rij)vaardigheid *en het besef daarvan* zodanig verhogen dat men daarmee voldoende vertrouwen en zelfvertrouwen kan opbouwen dat de kans minimaal is geworden op het zelf veroorzaken van een ongeval of het falen in de reactie op de fout van een ander. Dit zo ver gaande als het individu met zijn/haar psychische achtergrond nodig heeft om dit stadium van vertrouwen en zelfvertrouwen te

kunnen bereiken. Zo zal bij een vrouw *die van jongs af aan geconfronteerd werd met een angstige moeder als bijrijder + een gemiddeld lagere aanleg voor autorijden + een hang naar perfectionisme + een slecht op dat alles inspelende rijinstructeur tijdens haar rijopleiding* aanzienlijk verder moeten worden gegaan dan bij een vrouw die ondanks haar beneden gemiddelde aanleg na het halen van het rijbewijs het rijden maar zoveel mogelijk aan anderen heeft overgelaten doordat ze het niet echt leuk kon vinden.

Feitelijk is dit een aanpak met een combinatie van vaardigheid verhoging en cognitieve therapie, in een krachtige onderlinge samenhang.

Onder '(rij)vaardigheid' moet dan niet alleen de vaardigheid in de zin van bedieningstechnische controle over de auto begrepen worden, maar nog meer de wijze van bewust kijken, waarnemen, begrijpen en bewust je belevingswereld daarmee veranderen over wat autorijden is en de controle die je daar zelf over hebt. Die (rij)vaardigheid verhoging in combinatie met dat nieuwe besef gaat vaak heel veel dieper dan de kennis van gewone rijinstructeurs en van nagenoeg de meeste rijangstinstructeurs, rijangstcoaches en dergelijke blijkt te reiken. In de kennis hiervan, het diagnosticeren van de kern van de angsten en onzekerheid en de uitleg en training hierin is de auteur aanzienlijk verder kunnen komen dan anderen voor zover dat tot heden is gebleken. Verderop in dit boek nadere uitleg.

Deze hoofdgroep van rijangst heb ik de naam van 'primaire rijangst' gegeven, ook wel 'gewone rijangst'.

II. Controleverlies over de binnenwereld

De angst- of paniekgevoelens, gedachten en verschijnselen in het lijf zijn op zichzelf al erg onplezierig, maar de echte angel in het probleem is dat je daarmee nou juist achter het stuur zit en de heftige angst daar bovenop komt niet meer veilig genoeg te kunnen blijven functioneren om überhaupt nog de controle over de auto niet kwijt te raken. Doordat je lijf of je mentaal daartoe niet meer in staat zou zijn, of doordat je lijf zou toegeven aan je rampzalige dwanggedachte. Dat zou dan natuurlijk écht bloedlink zijn.

De meest logische aanpak is dan ook om de man, of de vrouw, die hieraan lijdt, de kennis, inzichten en vaardigheden bij te brengen die maken dat hij aan den lijve achter het stuur gaat ervaren dat hij daarmee gegarandeerd en voor de volle honderd procent de controle over de auto behoudt hoe heftig de paniek ook de kop op steekt. Al dan niet gepaard gaande met een dwanggedachte en hoe je gegarandeerd voorkomt dat daar uitvoering aan wordt gegeven.

Deze kennis lijkt uitsluitend bij mij aanwezig, bij geen van de andere aanbieders van rijangst. Die zullen dus noodgedwongen moeten focussen op het proberen te voorkomen dan wel verminderen van de angst en paniek zelf. Maar dan dus geheel zonder de concrete kennis, kijk-, denk- en gedragstools achter het stuur die zo uniek zijn bij de aanpak die ik in die 25 jaar ontwikkeld heb en waarmee hij voor de duur van de aanval deze heel actief en bewust kan toepassen om zo de meest bedreigende angst voor controleverlies en verongelukken te kunnen elimineren. Hierover verderop in dit boek nog meer uitleg.

Deze hoofdgroep van rijangst heb ik de naam van 'fobische rijangst' gegeven.

Onder de officiële definitie van 'fobie' zie je vaak paniekstoornis en dwang als niet daaronder begrepen stoornissen genoemd, maar als aparte stoornissen. Om de zaak niet al te ingewikkeld te maken vat ik in deze hoofdgroep van rijangst alles samen onder de term 'fobisch', waarbij belangrijk kenmerk is dat een groot deel van de angst en reactie daarop irreëel en overdreven is, uitgezonderd de gevolgangst van het controleverlies over de auto. Bij primaire rijangst echter is veelal wel sprake van een reëel groter veiligheidsrisico en is de angst aldus terecht en dus wél functioneel. Hierover verderop nadere uitleg.

HOE VERDER TE LEZEN IN DIT BOEK?

In het volgende geef ik allereerst verdere uitleg met betrekking tot fobische rijangst en kunt u lezen hoe de meeste aanbieders van rijangsthulp schromelijk tekort schieten in hun inzichten en hun daarop geënte aanpak.

Bent u niet in fobische rijangst geïnteresseerd, dan kunt u dat deel gerust overslaan en verder gaan met het deel over primaire rijangst (pagina 31).

Resteert de basisgroep van rijangst na een ongeval.

Deze zal ik niet uitgebreid bespreken, maar hieronder in het kort nog wel op in gaan.

Behalve de rijangst of onzekerheid achter het stuur die als gevolg van een ongeval kan zijn ontstaan in specifieke situaties of verder uitgebreid meer in het algemeen, kunnen er emotionele en andere psychische problemen mee gepaard gaan. Dit nog los van eventuele blijvende of langdurige last van lichamelijk letsel, zoals een whiplash.

Voor de emotionele verwerking zoals huilbuien, herbelevingen, enzovoort zou een EMDR-behandeling uitkomst kunnen bieden. Bij andere psychische problemen zoals schuldgevoelens enzovoort zal daarnaast een goede cognitieve therapie bij een psycholoog/psychotherapeut uitkomst kunnen bieden.

Echter betekent dit alles dan wellicht nog niet dat daarmee ook de angst achter het stuur en/of als passagier automatisch verleden tijd zal zijn.

Er zal een flinke knauw zijn toegebracht aan het gevoel van controle over de buitenwereld, dus in dit boek zou het dan voor u interessant kunnen zijn nog iets meer op te steken over deze hoofdgroep van primaire rijangst.

Soms ontwikkelt zich ook een fobische angst of een paniekstoornis. In dat geval zal ook dat gedeelte in dit boek voor u interessant kunnen zijn.

FOBISCHE RIJANGST

Verlies van controle over de binnenwereld met vaak een heftige angst voor verlies van controle over de auto.

Zoals gezegd is de meest logische aanpak dan ook om de man, of de vrouw, die hieraan lijdt, de kennis, inzichten en vaardigheden bij te brengen die maken dat hij aan den lijve achter het stuur gaat *ervaren* dat hij daarmee *gegarandeerd voor de volle honderd procent de controle over de auto behoudt*, hoe heftig de paniek ook de kop op steekt. Dit om de angst voor de angst of voor de paniek te kunnen inperken, hoe vervelend dat verschijnsel op zichzelf ook is, dat meestal volautomatisch opstart zonder daar direct invloed op te kunnen uitoefenen.

De makke van alle andere aanbieders van rijangsthulp is -voor zover wij weten- dat zij de kennis en praktische tools hiervoor niet in huis hebben en dat zij dus allen zijn aangewezen op indirect werkende methodes.

Confrontatie met de angstsituatie is er een van, waaraan u zich dan nogal passief dient over te leveren en waarbij gehoopt wordt op het geleidelijk uitdoven van de angst door het maar zo vaak mogelijk en in opbouwende stappen te gaan doen (exposure in vivo). Daarbij wat zijdelingse praktische tips die vaak nogal open deuren zijn en die men dus vaak zelf al had bedacht, heel beperkt zoden aan de dijk zetten en soms zelfs tegendraads werken. Meer daarover in het volgende hoofdstuk.

De andere insteek zonder deze kennis en praktische tools is een psychische benadering van welke soort dan ook, van psycholoog tot NLP-practitioner tot angstgoeroe met eigen theorieën. Daarbij wordt erop gehoopt dat dit u zodanig anders 'programmeert' in uw denk- en gevoelswereld dat de angst- of paniekaanvallen daardoor automatisch zullen verminderen of achterwege zullen blijven. Maar aangezien dit vaak niet zo ideaal blijkt te werken als sommigen u willen doen geloven, blijft u vervolgens geheel overgeleverd aan het nogal passief en gelaten moeten ondergaan van de angst of paniekaanval als die dan toch optreedt. Waarbij door gebrek aan de kennis en aan de praktische tools met betrekking tot het desondanks voor de volle honderd procent controle kunnen houden over de auto, die angel van die heftige angst over onveiligheid er nog steeds in steekt en zodoende de kans op uitdoving flink wordt geblokkeerd.

Een combinatie van een psychische benadering en exposure komt natuurlijk ook voor.

Die kennis en praktische tools die ik mij eigen heb gemaakt blijken flink te leunen op de neuropsychologie en de resultaten van hersenonderzoek, gerelateerd aan hoe wij ons door de ruimte bewegen en dit gericht en gecontroleerd met een meer of minder goed gevoel erover kunnen doen. Het verklaart op een exacte wijze hoe bijvoorbeeld coureurs en rallyrijders het voor elkaar krijgen vertrouwen te houden in het onder controle hebben van de auto en daarbij het maximaal haalbare eruit durven te halen. Maar het verklaart evengoed hoe wij zelf met bepaald (kijk)gedrag als input naar het brein dat gevoel van 'ruimtelijke controle' om zeep kunnen helpen, en hoe dat juist bij hogere snelheid gemakkelijk optreedt en daarbij gemakkelijk allerlei als onprettig en bedreigend ervaren neurologische verschijnselen kunnen optreden. Gewoon doordat 'de techniek' tussen ogen en brein niet deugt, hetgeen je bovendien zelf geheel

onnodig teweeg brengt. Je zou de hierop gebaseerde door mij ontwikkelde aanpak de naam kunnen geven van 'visueel-cognitieve gedragstherapie'.

Zonder de ogenspiegel die ik al eerder genoemd heb zou ik nooit tot de ontdekking zijn gekomen hoe mensen met angst of paniek achter het stuur hun kijkgedrag heel anders inrichten en mede daardoor de verwerking daarvan in hun brein ook anders verloopt dan bij autobestuurders zonder problemen. En zo hun angst voor controleverlies in breintechnische zin en in hun gevoel alleen maar vergroten en bevestigen. Hetgeen de angst steeds verder doet oplopen. Elke serieuze hulpverlener zou dus naast zijn of haar eigen soort van interventie ervoor moeten zorgen dat de klant niet in het disfunctionele visuele gedrag blijft volharden. Maar als gevolg van volslagen onbekendheid hiermee gebeurt dat dus niet. Men komt meestal niet verder dan advies verder weg te kijken en om zich heen te kijken. Of juist je blik op je voorligger te houden. Hetgeen al aangeeft dat deze hulpverlener er écht helemaal niets van begrijpt en u bovendien aanzet tot levensgevaarlijk kijkgedrag.

Als inleiding daarop en nog veel meer treft u in het volgende hoofdstuk mijn zogenaamde 'Neuro-info' aan, welke ook al via de website kosteloos te krijgen was. Zodat u kunt gaan begrijpen dat het hier niet om wat zweverige ideeën gaat maar om een stuk 'technische werkelijkheid' in de relatie tussen ons netvliesbeeld en ons brein waarbij ook ons evenwichtsorgaan nog een duit in het zakje kan doen.

Deze hele breintechnische werkelijkheid die flink ontregeld wordt naast de psychische en lichamelijke verschijnselen die optreden, is de helft van de hele problematiek van de angst, dwang of paniekaanval. Alle andere hulpverleners negeren die helft volstrekt, waarmee zij de genezing van uw probleem een flink stuk moeizamer laten verlopen met hun eenzijdige kennis, inzichten en aanpak in de praktijk. Voor gewone psychologen lijkt dit alles een brug te ver buiten hun beperkte studierichting en vervolgstudie in de psychische richting. Voor neuropsychologen blijkt dit vaak wel tot hun verbeelding te kunnen spreken en weten zij vaak hun meer algemene kennis door te trekken naar de breintechnische kant van beweging in de ruimte en de fenomenen die zich daarbij - goed of verkeerd - kunnen manifesteren.

Om mijn kennis over fobische rijangst met collega-rijangstbehandelaars te delen heb ik sommigen van hen zelfs meermalen actief benaderd, waaronder Jan van den Berg van het IPZO en de andere in het voorwoord genoemde behandelaars. Op degenen na die dit volstrekt negeerden lieten de anderen blijken geen enkele interesse te hebben om daarvan zelfs maar kennis te nemen. Dit zonder echter ook maar één reden daarvoor aan te voeren of met argumenten tegen mijn inzichten en aanpak voor de draad te willen komen. Nu is dat van de zijde van NLP-gelovige behandelaars en angstgoeroes wel te verwachten, maar van academisch gevormde psychologen bepaald niet als zij de wetenschappelijke mores hoog in het vaandel zouden dragen: "Kennis moet worden gedeeld ('outreach') en dat wordt breed gezien als een maatschappelijke verplichting voor de wetenschap."

FOBISCHE RIJANGST: DE NEUROPSYCHOLOGISCHE KANT VAN VERSCHIJNSELEN

Om onszelf fysiek in de ruimte stabiel te kunnen voelen, om het gevoel te hebben dat alles daarin klopt en dat wij zelf grip hebben op onze ruimtelijke werkelijkheid, is het nodig dat de prikkels die ons via de verschillende zintuigen bereiken over die ruimte en over onze positie daarin, ons allemaal precies hetzelfde vertellen. Bovendien moeten die prikkels snel en goed in ons brein worden verwerkt en samengebracht. Ons evenwichtsorgaan speelt daarbij ook een belangrijke rol.

Een voor bijna iedereen bekend voorbeeld van een situatie waarin prikkels via verschillende zintuigen ons niet hetzelfde verhaal vertellen en waarbij wij ons ruimtelijk ongemakkelijk en gedesorïenteerd kunnen gaan voelen is de volgende.

In de langs het perron stilstaande trein zittend een terloopse blik werpend naar de andere kant van het perron, denk je te ontdekken dat jouw trein inmiddels vertrekt.

Tegelijkertijd ontstaat er een raar en vervreemdend gevoel, naarmate die prikkel via jouw ogen jou blijft vertellen dat jouw trein aan het rijden is. Totdat je opeens aan een vast punt op het perron ontdekt dat het de trein aan de andere kant van het perron is die vertrekt en jouw trein nog gewoon stil staat. De interpretatie die jouw brein maakte van je netvliesbeeld was vals en kwam niet overeen met wat je andere zintuigen plus je evenwichtsorgaan je onbewust vertelde: wij staan stil!

Als zo'n situatie van onvoldoende met elkaar overeenkomende prikkels blijft voortduren kan dat alle denkbare gevoelens van verlies van controle en grip op je eigen situatie in de ruimte oproepen: van zweverigheid/duizeligheid, gevoelens van onwerkelijkheid, van contactverlies met of uitgetreden zijn uit je lijf, tot aan misselijkheidgevoel aan toe.

Een ander bekend voorbeeld is Virtual Reality in 3D, via een bril of beeldschermen zonder de echte wereld om je heen te kunnen zien, waarbij je in het beeld voortbeweegt (bijvoorbeeld als autobestuurder) terwijl je lijf in werkelijkheid op een stil staande stoel zit.

Samenvattend moeten de prikkels over de ruimtelijke werkelijkheid die via de ogen en tegelijk via andere zintuigen inclusief ons evenwichtsorgaan ons brein bereiken, alsmede de verwerking van al die prikkels aan twee belangrijke voorwaarden voldoen om grip op onze ruimtelijke werkelijkheid te kunnen ervaren:

1. De prikkels via de verschillende zintuigen moeten goed met elkaar overeenkomen. Dat wil zeggen dat zij ons zowel inhoudelijk hetzelfde moeten vertellen als dat zij bovendien van voldoende kwaliteit moeten zijn. Des te groter er onderling verschil is als gevolg van bijvoorbeeld een valse interpretatie of als gevolg van kwalitatief onvoldoende beeldvorming via de ogen ontstaat er meer frictie bij het samenvoegen ervan in het brein.
2. Alle prikkels moeten door het brein snel genoeg en met voldoende kwaliteit verwerkt en samengevoegd kunnen worden.

Dat dit laatste punt van groter belang is naarmate je met een hogere snelheid rijdt lijkt een logische gedachte. Stel dat jouw beeld- en begripsvorming over je werkelijke koers bij 100 kilometer per uur een volle seconde nodig heeft om in je brein geïnterpreteerd en verwerkt te worden tot een conclusie (koers goed of koers aan het

verliezen), dan rijdt de auto volledig met jou in plaats van andersom. In die seconde die je nodig hebt om je koersverlies (van 1 seconde geleden!) te ontdekken ben je alweer 28 meter verder . . en dan feitelijk al deels op de andere baan of in de berm beland.

Dus om het gevoel van controle over de auto te kunnen hebben zal de interpretatie in je brein van je netvliesbeelden over je werkelijke huidige koers voldoende snel gemaakt moeten worden, en voldoende snel verder worden verwerkt in de combinatie met de andere prikkels inclusief de situatie in je evenwichtsorgaan.

De mate waarin die interpretatie overeenkomt met de werkelijkheid, en de mate van snelheid waarmee je brein kan interpreteren, is mede afhankelijk van hoe je de weg daarbij bekijkt en welke onbewuste ijkpunten je daaruit selecteert.

Pas als dit allemaal voldoende niveau heeft besef je voldoende snel en goed in hoeverre je werkelijke koers overeenkomt met het plan dat je in je brein hebt uitgezet voor je koers. Zodat je voldoende in staat bent tot de controle erop en dus ook snel genoeg zal kunnen overgaan tot tijdige effectieve correcties. Dit is per definitie het gevoel van het zeggenschap hebben over, dus grip hebben op die huidige en toekomstige werkelijkheid van jou als bestuurder in die auto met die hoge snelheid. Je huidige vaart en koers op de weg ervaar je als voor honderd procent zelf teweeg gebracht in plaats van dat het je overkomt. Net zoals je het vertrouwen erin zult hebben zelf volledig de dienst te zullen blijven uitmaken en de auto in de hand te houden.

Nu wordt er juist bij hogere snelheid met over ons netvlies razende beelden van wegdek, strepen, vangrail en dergelijke van ons brein een aangepaste wijze van kijken en selectie van ijkpunten gevraagd. Dit om die interpretatie van de werkelijkheid nog snel en goed genoeg door ons brein te kunnen laten maken. Zodanig dat die voldoende bij de feitelijke werkelijkheid blijft aansluiten om het optreden van de vervelende en verontrustende verschijnselen zoals genoemd zoveel mogelijk de voedingsbodem te ontnemen.

Daarbij wordt het brein natuurlijk ook extra belast door de hogere eisen bij die hoge snelheid: van interpretatie en verwerking samen met de andere prikkels, om die goed en snel te laten verlopen. Bij oververmoeidheid en fysieke of psychische overbelasting zou het dus zomaar kunnen gebeuren dat dit proces in het brein eventjes wat hapert, met een begin van een 'raar en onbekend gevoel': van vervreemding, onwerkelijkheid, licht in het hoofd, zweverigheid/duizeligheid, plus de lichamelijke stressreactie en opkomende angstgevoelens daarbij. En juist dat alleen al betekent nog méér overbelasting voor het brein, waardoor dit de zaken nog maar moeilijk weer gauw op orde krijgt, uw ongerustheid toeneemt tot aan paniekgevoelens aan toe. Vooral als u ter plekke niet stante pede de weg af kunt of voor nood niet een vluchtstrook ter beschikking hebt.

Wat weinigen weten (inclusief andere behandelaars van fobische rijangst) is niet alleen dat bovenstaande neurologische technische kant hoe dan ook *altijd* aan de orde is bij het optreden van de genoemde verschijnselen: dus óók als er een psychische probleem of psychische trigger meespeelt. Maar ook lijkt niemand ontdekt te hebben dat de autobestuurder bij zo'n angst bijna altijd zijn hele kijk- en waarnemingswereld van die werkelijkheid op de weg automatisch verslechtert,

inclusief zijn selectie van de ideale ijkpunten om het brein daarmee zo goed mogelijk te kunnen bedienen.

Dus de kwaliteit van de interpretatie inclusief de mate van overeenkomst met de feitelijke werkelijkheid geven zij zodoende nog een extra deuk, zonder dit te beseffen. Zodat de genoemde vervelende en voor velen angstaanjagende verschijnselen eerder toenemen dan afnemen. En zij daarmee het gevoel van naderend controleverlies en dus hun angst alleen maar verder voeden.

Zonder deze zeer specifieke kennis is het voor de behandelaar onmogelijk u daarop direct te wijzen op het moment achter het stuur dat u begint te disfunctioneren, laat staan dat u uzelf daarin kunt gaan proberen aan te sturen. Om tenminste die breintechnische kant van uw spannings- of paniekprobleem zo goed mogelijk te kunnen elimineren.

Bij een uitsluitend op het psychische deel en/of de lichamelijke ontspanning en ademhaling gefocuste behandeling zonder dat deze neurologische kant daarbij wordt aangepakt kan dit daarom veel moeizamer blijken te verlopen of zelfs elke vooruitgang blijken te blokkeren.

Hoewel de kans op het overwinnen van het probleem dus aanzienlijk groter zal zijn met een aanpak zoals wij daarin tot nu toe helaas nog steeds uniek zijn, blijft er een kleine kans dat u daarmee toch niet ver genoeg zal blijken te vorderen. Dat u niet geheel van het probleem verlost zal zijn, of tenminste er zoveel anders mee weet om te gaan dat het u niet meer beperkt.

Dat hoeft dus niet persé het gevolg te zijn van een psychisch moeilijk te behandelen probleem bij u. Het zou aan de andere kant ook heel goed een zeer lokaal defect(je) in uw brein kunnen zijn waardoor dat bij hogere snelheid net niet meer voldoende aan de technische eisen daarbij kan voldoen om u het gevoel van grip op de werkelijkheid en de auto te kunnen geven zoals u dat voorheen wel had. Maar dan nog is er in de meeste gevallen toch nog wel winst te behalen uit de wijze waarop wij met u aan het werk gaan.

Fobische rijangst: een psychisch probleem of een neurologisch probleem?

Uit de bovenstaande uitleg zult u begrepen hebben dat er bij het optreden van verschijnselen zoals gevoelens van controleverlies over de auto, van zweverigheid/duizeligheid, onwerkelijkheid etcetera, sprake is van een puur technische component in het brein dat dit soort van verschijnselen bewerkstelligt. En dat dit in combinatie met de data invoer via de ogen naar het brein plaatsvindt.

Ook heeft u begrepen dat van ons brein meer verlangd wordt voor de (koers)controle over de auto naarmate wij met een hogere snelheid rijden: er wordt dan continu een topprestatie gevraagd, ook al zijn we ons daarvan niet erg bewust en kunnen wij ons tegelijkertijd daarbij redelijk ontspannen en prettig voelen. Hapering in die 'ogen-breintechniek' om het zo maar even te noemen, kan van zodanige aard zijn dat u de verschijnselen gaat ervaren zoals hierboven genoemd.

Er is alle reden toe om aan te nemen dat een toestand van fysieke en/of psychische overbelasting zodanig veel van ons kan vergen dat daarin dergelijke haperingen gaan optreden in die vereiste topprestatie bij hogere snelheid: momenten, hoe kortdurend ook, waarop er sprake is van dergelijke technische haperingen en desintegratie van de verschillende prikkels.

Verreweg de meeste mensen met fobische rijangst - los van degenen bij wie een ongeval de oorzaak bleek te zijn - blijken ten tijde van het ontstaan daarvan in een situatie van overbelasting te hebben verkeerd: oververmoeid, emotioneel zware tijd, grote of langdurige stress op werk of in privé, burn-out.

Sommigen daarvan hebben daarnaast ook psychische problemen, en is dit mede een oorzaak van hun overbelast zijn, maar bij velen lijkt de overbelasting dus een op zichzelf staande werkelijkheid te zijn.

Tenslotte hebben wij de relatief *kleine* groep van mensen met een psychisch probleem waarbij dat psychische probleem los van de overbelasting die dit teweegbrengt een direct psychisch verband lijkt te hebben met de rijfobie. Het gevoel van en/of de angst voor verlies van controle in hun leven of bepaalde aspecten daarin, lijkt zich te uiten in het gevoel van en/of angst voor verlies van controle achter het stuur.

Een verhaal apart is hyperventilatie achter het stuur. Hyperventilatie is op zichzelf een fysieke klacht, beginnend bij een verkeerde ademhaling.

Daarbij kunnen fysieke klachten ontstaan zoals een gevoel van benauwdheid, tintelingen in handen/voeten, enzovoort enzovoort, maar ook: gevoel van duizeligheid, van onwerkelijkheid, onscherper gaan zien en/of tunnelvisie, de omgeving vertekend gaan waarnemen. Precies dus dezelfde soort van verschijnselen die we al eerder zagen die kunnen optreden als gevolg van technisch tekortschieten van het ogen-breinproces bij hogere snelheden achter het stuur!

Behalve deze fysieke klachten brengt hyperventilatie meestal ook psychische klachten met zich mee, als uitvloeisel van de fysieke klachten: bang om flauw te vallen, het idee gek te worden, de angst om dood te gaan (ook als men niet achter het stuur zit en dus geen controle over een auto hoeft te houden). De angst voor hyperventilatie aanvallen kan zo een paniekstoornis op zichzelf worden.

Maar de aanvankelijke oorzaak van hyperventilatie - het verkeerd ademen - is bijna altijd een gevolg van teveel of te langdurige stress, etcetera, dus dezelfde toestanden als die uiteindelijk overbelasting opleveren en daarmee het technische disfunctioneren van onze ogen-breintechniek in de hand werken! De angst voor de angst is vervolgens de trigger die het hyperventileren steeds weer in gang zet.

De conclusie lijkt dan ook voor de hand liggend dat bij een paniekstoornis achter het stuur deze verschijnselen en het bijbehorende gevoel van controleverlies niet uitsluitend een gevolg is van daarbij optredende hyperventilatie, maar tegelijkertijd óók van de daarbij technisch tekortschietende ogen-breintechniek.

Samenvattend kunnen we stellen:

- 1. Er spelen bij fobische rijangst naast de psychische klacht van de angst en de angst voor de angst één of meer *fysieke factoren* een belangrijke rol.**
- 2. *Overbelasting* is een belangrijke oorzaak en misschien wel de meest voorkomende oorzaak voor het ontstaan van fobische rijangst, *waarbij de 'ogen-breintechniek' tekortschiet*. Ook nadat de oorzakelijke overbelasting als gevolg van veranderde omstandigheden verleden tijd is geworden blijft de rij fobische stoornis veelal voorduren: zij is ingesleten en blijft als gevolg van de angsten alsdan nog steeds voor een zekere overbelasting zorgen.**
- 3. *Andere psychische klachten* als oorzaak van de rijfobie kunnen wel voor komen, maar daarnaást blijft de verstoring van de 'ogen-breintechniek' tegelijkertijd roet in het eten gooien.**

4. **Het ligt dus voor de hand om bij de behandeling aanpak van de disfunctionerende ‘ogen-breintechniek’ de hoogste prioriteit te geven. Dit blijkt zeer direct mogelijk met de in ruim 25 jaar opgedane kennis en expertise in de praktijk door Jan Voerman.**
5. **Aanname dat er bij fobische rijangst wel sprake *moet* zijn van een veroorzakend psychische probleem, zoals veel behandelaars met zekerheid denken te kunnen stellen, is dus veel te kort door de bocht. Vaak heeft die visie te maken met de richting van hun studie/opleiding enerzijds en gebrek aan bovenstaande kennis met betrekking tot de neurologische aspecten van een rijfobie anderzijds.**

Wilt u nu van de hoed en de rand weten hoe wij dat neurologische (oog-brein) aspect precies werkt, hoe wij dat concreet aanpakken en hoe u dit mogelijk zelf ook kunt gaan aanpakken al dan niet onder onze coaching, dan kunt u dat lezen in de Gids Fobische Rijangst. Deze is te bestellen via www.hoogtevrees.info (ook als er bij uw rijangst geen sprake is van hoogtevrees).

De andere optie is een intake/kennismaking met ons af te spreken, waarbij wij de onderwerpen uit de gids die op uw situatie van toepassing blijken te zijn mondeling uit de doeken zullen doen.

Januari 2015, © Jan Voerman

NASCHRIF BIJ DEZE NEURO-INFO

De meeste zich als professioneel hulpverlener aanbiedende rijangstbehandelaars blijken er bij hun hele aanpak van intake en behandeling van uit te gaan dat uw rijfobie in alle opzichten een psychisch probleem is. Dat betekent dat zij ofwel alleen maar praat sessies met u houden met het idee u daarmee over uw probleem heen te kunnen helpen, ofwel dat de praat sessies (of wat voor naam ze daaraan ook geven) het belangrijkste bestanddeel van de behandeling uitmaken en deze nog gevolgd worden door enige sessies met begeleiding achter het stuur.

Deze visie en aanpak vinden we terug bij hoog of hoger opgeleide hulpverleners zoals (angst)psychologen en HBO opgeleiden in de sociale-psychologie. Voorbeelden hiervan zijn het IPZO en Stichting Rijangst.

Daarnaast zijn er vele andere hulpaanbieders die op de één of andere meer of minder alternatieve wijze u trachten psychisch te herprogrammeren in de hoop u daarmee van uw rijfobie te genezen. Voorbeelden daarvan zijn Frijters Mindtuning en vele anderen die vaak gebruik maken van NLP of andere wetenschappelijk zeer mager gefundeerde visies en aanpak.

Wat betreft de vele rij scholen die tegenwoordig rijangsttherapie aanbieden naast hun corebusiness van het opleiden van leerlingen voor het rijbewijs, het volgende. Bij de meesten daarvan is dit gebaseerd op een twee dagen korte cursus die de instructeur heeft doorlopen waarin NLP een belangrijke plaats inneemt, met

daarnaast exposure in vivo (zie verderop). Daarnaast zijn er enkele rijinstructeurs die zich rijinstructeur⁺ noemen, gebaseerd op een door hen gevolgde cursus waarin NLP een hoofdmoot vormt. Allen dus uitgaande van de veronderstelling dat uw rijfobie een psychische zaak is.

Wat betreft exposure in vivo het volgende. Daarbij wordt verondersteld dat u door veel te oefenen en daarbij blotstelling aan de situatie van uw angst u geleidelijk ongevoeliger zal worden. Bij veel mensen blijkt dit echter weinig tot niets te werken of uiterst moeizaam en tergend langzaam, en de angst soms alleen maar te vergroten. Dat is redelijk logisch als we bedenken dat men daarbij het ondertussen neurologische ogen-breinproces - dat verkeerd functioneert - geheel en al buiten de aanpak laat en dit een behoorlijke vooruitgang dan al blokkeert. Eenzelfde probleem kent de aanpak van hoogtevrees, al dan niet in combinatie met autorijden.

Helaas moeten wij vaak vaststellen dat de gespecialiseerde rijangstbehandelaar, van psycholoog tot verkeerscounselor, van rijangstcoach tot rijangstinstructeur, middelen inzet die eveneens aantonen dat hij er juist *heel weinig* van begrijpt! Een veel voorkomend voorbeeld hiervan is het advies dat daar dan aan de fobiepatiënt gegeven wordt, om achter het stuur zijn of haar aandacht maar vooral te richten op dingen in de omgeving die te zien zijn: een vogel hier, een lichtmast daar, een molen of een ander idyllisch plaatje. In de hoop dat je daarmee je aandacht voldoende afleidt van je angstprobleem.

Waarom dit niet werkt, althans hooguit enkele ogenblikken, en vervolgens al gauw in het tegendeel omslaat, weten zij klaarblijkelijk niet te bedenken. Want wat is daarbij het geval?

Onder normale niet-angstige omstandigheden kunt u heel goed echte interesse hebben of die ontwikkelen en daarvan dan genieten. Maar bij u lukt dat beslist niet, u voelt dat u wel wat anders aan uw hoofd heeft. U moet uzelf ertoe gaan *forceren* uw blikken op dat soort dingen te gaan richten. En als u merkt dat dit misschien een beetje helpt en de angst of paniek nog even lijkt tegen te houden, wordt u gemakkelijk bang dat die zal toeslaan zodra u niet geforceerd blijft *dóórgaan* met het kijken naar dingen die u onder de huidige omstandigheden totaal niet interesseren, niet eens *kunnen* interesseren.

Kortom: u vervalt zo in nieuw gegenereerd *dwangmatig* en geforceerd (kijk)gedrag, met de hoop daarmee uw angst of paniek te kunnen bezweren. U wordt daardoor nou juist extra ingewreven dat u een angstprobleem heeft, daar volcontinu met uw aandacht op gedrukt! Precies het tegenovergestelde van hetgeen die behandelaars zeggen daarmee te willen bereiken, namelijk afleiding van uw probleem. Compleet foute boel natuurlijk. Maar zelfs psychologen en andere zichzelf hoogst respecterende rijangstbehandelaars blijken helaas deze denkfout te kunnen maken. Weliswaar is het zeker niet een verkeerde *aanvulling* om ook te leren wat meer van de omgeving te gaan zien en daarvan te gaan genieten, maar dat is absoluut *geen kernpunt* om uw rijfobie op te lossen. Zoals gezegd is het slechts een *aanvulling*.

Ook behandeling op basis van cognitieve gedragstherapie (CGT) of een EMDR-behandeling door een psycholoog en dergelijke opgeleiden blijkt gemakkelijk doel te missen.

De specifieke kennis van het technisch en (neuro)psychologisch functioneren achter het stuur schiet hen in ieder geval gewoon dramatisch tekort om bij GCT daaraan goed inhoud te kunnen geven.

EMDR lijkt voor psychologen steeds meer een speeltje en booming business te worden bij het trachten te behandelen van fobische rijangst, gezien het sterk toenemende aantal klanten die zich bij ons aanmelden die een kostbare langdurige EMDR-behandeling hebben ondergaan maar daaraan voor geen stuiver een positief effect hebben ondervonden. Uiteraard hebben wij geen kennis van het aantal EMDR-behandelingen dat wél resultaat geeft, maar met onze specifieke kennis van fobische rijangsten komt het ons als tamelijk onwaarschijnlijk voor dat een dergelijke behandeling erg effectief zou kunnen zijn. Alleen bij traumatische rijangst kunnen we ons daar wél wat bij voorstellen, maar dan nog uitsluitend als een aanvulling op onze fundamentele behandeling van de rijangst.

Inmiddels is ons wetenschappelijk onderzoek bekend waaruit blijkt dat EMDR geen significante verbetering brengt bij fobieën waaraan geen traumatische gebeurtenis (zoals een ongeval) ten grondslag ligt. Dat betekent ons inziens dat psychologen e.d. die u aan de EMDR willen hebben voor uw rijfobie ofwel hun vakkennis niet op peil houden ofwel uit zijn op omzet. Niet zo'n vreemde gedachte overigens: de cursus voor hun EMDR-certificaat is kostbaar en eist voor toelating tot deel 2 bovendien dat ze een aantal klanten met EMDR hebben behandeld.

Een zoveelste prachtig inkijkje in de studie psychologie werd in het NRC van 7 maart 2015 gegeven door Annet Veenstra, die behalve klassieke talen ook bedrijfscommunicatie en psychologie studeerde.

“De gammawetenschappen spannen de kroon;”, schrijft zij, “studenten worden gedurende hun bachelor en hun master beziggehouden met het tot in de perfectie aanleren van een bepaalde bronvermeldingsstijl (APA), het in elkaar zetten van *flashy* powerpoints en het klikken op de juiste knoppen in dataverwerkings-programma SPSS.”

“Dit zijn tamelijk holle exercities”, vervolgt zij. “Dan beheers je alleen trucjes.

Dit trucjesonderwijs zorgt ervoor dat de student niet verder leert denken dan zijn trukendoos”.

Terecht merkt zij op dat eerst kennis en inzicht verworven moet worden en leren zelf te denken, als input voordat je aan onderzoek begint dat de naam van wetenschappelijk onderzoek waard mag zijn.

Zij vervolgt:

“De focus op trucjes levert in de volwassen gammawetenschap de merkwaardige illusie van een monopolie op de waarheid op; als de datamachine gunstige resultaten uitspuugt, dan heeft men de Absolute Waarheid in handen. Want cijfers liegen natuurlijk nooit”.

En verderop in haar betoog: “En toch ziet men op de arbeidsmarkt die aapjes graag die trucjes doen. En stellen de studenten die vooral veel APA en SPSS maar weinig eigen denkwerk hebben verricht, later wel uw psychologische diagnoses. Waarmee ze een onuitwisbare impact op uw leven hebben. Want diagnoses liegen natuurlijk nooit”.

Zij besluit met:

“De studie (psychologie) vergt gewoon te weinig van haar studenten, namelijk loze exercities die verschoond zijn van elke vorm van creativiteit. Een veredeld hbo eigenlijk. En toch studeer je daar met een universitaire graad af. Als het zoveelste aapje”.

Waarvan akte!

Nederlandse boeken:

- 'Omgaan met rijangst' van Jan van den Berg, directeur van het IPZO, specialisatie angsten.
Uitgever Bohn, Stafleu van Loghum, in de reeks Van A tot ggZ.
Dit boek is gebaseerd op het idee dat de rijfobie vooral een psychisch verhaal is en behandelt dit dan ook theoretisch tot in detail. De tips zijn dan ook van dien aard. De neuro-kant bij vooral fobische rijangst met al haar daaruit voortvloeiende praktische tools voor achter het stuur ontbreken hier dan ook volkomen. Evenals het feit van de tekortkomingen in kennis, inzichten en vaardigheid welke meestal een cruciale rol spelen bij primaire rijangst (zie volgende hoofdstuk).
- 'Rijangst' van Yvette van der Pas, klinisch psycholoog en gedragstherapeut met specialisatie angsten. Heeft zelf fobische rijangst grotendeels overwonnen.
Uitgever Boom, in de reeks Hulpboek.
Ook in dit boek ontbreekt geheel de kennis, inzichten en tips over de aanpak van de neuropsychologische helft van het probleem. Evenals het feit van de tekortkomingen in kennis, inzichten en vaardigheid welke meestal een cruciale rol spelen bij primaire rijangst (zie volgende hoofdstuk). Wel heeft de auteur hiermee een helder handboek samengesteld dat als leidraad kan dienen bij een zelfstandige aanpak zonder hulpverlener. Maar toch ook hier: zonder al die andere kennis blijft het half werk en dus behelpen.

Zie voor meer boeken: pagina 42.

*Ontboezemingen van fobieklanten
die eerder al elders hun heil hadden gezocht
(de namen van de klanten zijn uit privacy overweging veranderd)*

Marga (bij een angstpsychologen instituut):

“Na een aantal sessies waarin zij mij op een goede manier met mijn rouwproblemen bij mijn overleden broer wisten te helpen, ging ik best behoorlijk gespannen met de psycholoog in mijn auto de snelweg op. Veel anders dan met open deuren te komen zoals dat ik mijn spieren moest loslaten, op mijn ademhaling moest letten en proberen wat rond te kijken, was er niet bij. Toen ik echt in paniek begon te raken was aan zijn hele zithouding en gezicht te zien dat hij het zelf ook eng begon te vinden. Waardoor het paniekgevoel alleen maar nog meer toenam bij mij. Daarbij heb ik het toen ook maar gelaten en ben ik verder gaan zoeken om van mijn rijfobie af te komen”.

Annet (bij een door de BOVAG als deskundig aanbevolen rijangstbehandelaar die vooral met NLP werkt):

“Hij kwam bij mij thuis voor de intake. Maar zijn vragen en opmerkingen waren mij veel te algemeen waarvan ik dacht: wat moet ik daarmee? Zo merkte hij bijvoorbeeld op dat ik al pratend mijn ogen vaak iets schuin naar links naar boven richtte, en dat mijn rechter hersenhelft dus wel erg dominant zou zijn. Ook had hij gelijk een conclusie klaar nadat ik terloops had verteld dat ik als kind van expats op veel plaatsen in het buitenland had gewoond. Ik zou dan wel problemen hebben met afscheid nemen, constateerde hij. Toevallig is echter eerder het tegenover gestelde het geval doordat ik dat van kinds af aan zo gewend was. Ik heb maar geen vervolgspraak met hem gemaakt”.

Ben (bij dezelfde behandelaar):

“Hoewel ik aanvankelijk moeizaam vooruit ging doordat ik best wel sceptisch was over de mogelijkheid van mijn probleem af te komen, voelde ik toch al een klein beetje vooruitgang en kreeg ik eindelijk wat hoop bij de derde trainingssessie. Toen dat bij de vierde sessie ook niet tegenviel, wilde ik na afloop met hem gelijk alvast twee volgende sessies afspreken. Tot mijn stomme verbazing echter vertelde hij mij dat hij niet meer dan vijf sessies gaf, en weigerde hoe dan ook er meer te geven. Op mijn vraag waarom dat zo, gaf hij geen enkel antwoord. Hij volhardde erin en weigerde enige verklaring. Ik was daarover erg ontdaan en boos. Ik ben nog steeds woest op hem”.

Michael (bij een angstgoeroe met een tweedaagse groepsbijeenkomst):

“Gaandeweg de twee dagen werd ik steeds positiever als gevolg van zijn charismatische aanpak. De weken daarna was mijn angst een stuk minder en durfde ik weer de snelweg op. Maar naarmate de tijd verstreek werd dat gevoel weer minder en nu is het heilig vuur weer helemaal gedoofd. Veel nieuwe en echt concrete handvatten waarmee ik iets zou kunnen doen herinner ik mij niet”.

Als het onderwerp primaire rijangst u niet interesseert kunt u verder gaan met lezen bij Hoe nu verder? (pag.41).

PRIMAIRE RIJANGST

Verlies van controle over de buitenwereld

Van de dik duizend klanten die ik persoonlijk met primaire rijangst in de auto heb mogen helpen waren er precies vier man. De rest waren vrouw! En niet doordat ik door de dames als spetter zou worden gezien en door mannen als een engerd, neem ik aan. Van beide heb ik weinig gemerkt (respectievelijk helaas en gelukkig). Wij mogen dus aannemen dat deze cijfers redelijk representatief zijn voor de werkelijkheid van de rijangstpopulatie. Naast die vier mannen met echte primaire rijangst heb ik er ook nog een paar gehad die gewoon wat bijspijkerlessen wilden, verstandig als ze waren, omdat zij door praktische oorzaken nooit rijervaring hadden opgedaan en zij het vanzelfsprekend vonden dat zij met hun huidige vaardigheid in het drukker geworden verkeer onvoldoende toegerust zouden zijn. Angst speelde bij voorbaat geen enkele rol, doordat ze niet dachten: "Ik heb het rijbewijs gehaald *dus* kan ik rijden".

Die aanname die dit zinnetje uitdrukt is nou precies de grootste misvatting die er zowel bij het publiek als bij de meeste rijangsthulpverleners bestaat. Willen rijangsthulpverleners nog wel meegaan in de gedachte dat bij weinig rijervaring de rijvaardigheid - waarvan routine deel uitmaakt - tot een mager niveau zal zijn weggezakt en de rijangst dus terecht is als men desondanks gaat proberen weer achter het stuur te kruipen, heel anders ligt dat al gauw als de rijangstige dame nog maar kort geleden het rijbewijs heeft gehaald. Of wat langer geleden maar wel nog af en toe heeft gereden. Gaan ze dan met een rijangstinstructeur de (les)auto in is het al gauw, op enkele opmerkingen en tips na als verder weg kijken, wat eerder doorschakelen of beter je spiegels gebruiken:: "Je kunt rijden hoor, jou valt weinig meer te leren. Gewoon veel gaan doen dan gaat je angst wel over". Dit al dan niet met wat NLP trucjes erbij.

Zelfs 'de wetenschap' lijkt ze daarbij gelijk te geven. Althans als we de psychologen mogen geloven die de rijangstboeken hebben geschreven welke op pagina 28 staan vermeld. Bij bestudering van de onderzoeken waarnaar zij bij die bewering verwijzen blijkt echter nogal wat anders!

Daar wordt geconstateerd dat onderzoek naar de relatie tussen rijangst en vaardigheden maar uiterst mager is en er behoefte is aan meer en vooral gedetailleerder onderzoek (Tayler, Deane & Podd, 2008). Voor zover onderzoek reikt was de uitkomst dat rijangstigen juist meer fouten maken en een minder goede uitvoering van complexe taken laten zien dan de controlegroep van niet-rijangstige bestuurders. Er wordt echter te gemakkelijk aangenomen dat dit slechter functioneren vooral het gevolg zal zijn van hun angst. Overigens heeft men bij dat onderzoek geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende soorten van rijangsten, want tot een indeling zoals wij die kennen zijn ze (nog) niet gekomen.

Ook willen beide psychologen van de twee boekjes over rijangst u doen geloven dat uw rijangst en een eventueel minder goed functioneren achter het stuur het gevolg zal zijn van uw te lage zelfbeeld over uw rijvaardigheden. Daarbij doen zij een beroep op ander wetenschappelijk onderzoek waarin overigens autorijden en rijangst niet eens zijn getest. Door nu maar toch flink veel te gaan rijden zullen uw routine en zelfbeeld dan automatisch verbeteren, waarmee uw rijangst dan ook vanzelf verleden tijd zal zijn, is de mantra.

Nu zal dat voor een deel van de rijangstigen wel kunnen opgaan, maar het blijkt zeker niet op te gaan voor die ruim duizend vrouwen die ik persoonlijk in de auto heb mogen helpen. De verklaring daarvoor zal ik u nu geven.

Rijvaardigheid meer dan het zichtbare gedrag

Rijvaardigheid in enge zin wordt wel gezien als het uiteindelijke gedrag dat de bestuurder zichtbaar vertoont. Bedient zij de pedalen en de pook altijd correct, geeft zij richting aan als het moet, rijdt ze een vaste koers op de rechte weg en door bochten? Werpt zij blikken in de spiegels en dode hoek waar dat nodig is, verleent zij voorrang en maakt ze van voorrang gebruik zoals het hoort, enzovoort. Vertoont zij daarbij wel wat onzeker en aarzelend of onhandig niet soepel gedrag, dan wordt dat slechts gezien als gevolg van haar spanning, angst en wellicht te lage zelfbeeld wat het rijden betreft.

Maar rijvaardigheid is veel meer dan dat. Al dat uiterlijke gedrag is namelijk steeds de uitkomst van wat er in het hoofd van de bestuurder bestaat en gebeurt. En dat staat weer in nauw verband met:

- de wijze waarop zij de weg en het verkeer bekijkt en de wijze waarop zij het zichtbare verwerkt
- de mate waarin zij zowel de bediening van de auto als het rijden als de omgang met het verkeer 'in haar gevoel heeft gekregen': zij zich niet als een vreemde voelt in de auto, op die weg en in dat verkeer; de mate waarin dit alles dus 'deel van haar zelf' is geworden, of dit juist 'buiten haar zelf' is blijven staan ook al is zij getraind genoeg om de gedragingen te laten zien volgens het boekje. Waarop zij kon slagen en haar rijangstobservator te gemakkelijk constateert dat er aan haar rijvaardigheid niets schort.

Alleen als je de bestuurder rechtstreeks in de ogen observeert zoals ik in die ruim 25 jaar gedurende ruim 17.000 uren (!) bij totaal ruim 1.000 primair rijangstigen intensief heb gedaan, kan je zien dat:

- zij heel anders de weg en het verkeer bekijken dan bestuurders zonder angst
- zij een daarbij horende andere verwerking in het hoofd laten zien
- zij als gevolg van een dergelijke magere of zelfs verkeerde visuele input en verwerking die onzekerheid of angst tegelijk bevestigen en doen toenemen.

Nu zou je dus kunnen denken dat dit alles wordt aangestuurd door haar onzekerheid of angst, maar steeds weer is de 'kijk- en denkwereld' zoals wij ze dan leren die wel adequaat is, gebleken *volkomen nieuw* voor ze te zijn. Zo hebben het ze nooit geleerd en nooit als vanzelf begrepen.

Hetzelfde geldt bij de bediening van de auto. Een iets andere wijze van het hanteren van de versnellingspook waardoor je niet per ongeluk van de 2 in de 5 schiet, een ergonomisch iets andere bediening van de koppeling waardoor de motor niet gemakkelijk afslaat en de hellingproef in de parkeergarage ook goed verloopt ook al vind je het nog wel spannend, een andere veel meer controle gevende en ergonomisch veel relaxtere stuurtechniek in bochten: dát hebben ze zo echt *nooit geleerd*, is altijd de reactie.

En wat fijn, wat een ander gevoel geeft dat. Het is opeens niet meer de auto 'die tegen mij is' en waarmee ik strijd moet voeren over wie de baas is van ons twee, maar de auto die als vanzelf met mij meewerkt. En de weg en het verkeer: voor het

eerst begin ik echt overzicht te *ervaren*, te begrijpen hoe ik kijk, wat ik daar zoek, dat ik het begrijp op een manier zoals ik het nooit eerder begrepen heb. Met voor het eerst het gevoel dat zo niks en niemand mij nog onaangenaam verrassen kan. Zodat het mij nooit zal gebeuren dat ik opeens niet meer zal weten wat ik zou moeten doen. “Dit is een héél andere kijk- en denkwereld, en een heel ander gevoel”, kreeg ik met grote regelmaat te horen. En: “Alleen al die andere manier van sturen die mij nooit is geleerd maakt het een stuk rustiger en geeft mij meer gevoel over de auto”.

Dat alles dus, die adequate bewuste kijkstijl, andere selectie en andere denkwereld welke veel méér geeft dan het uiterlijk gedrag dat het poppetje heeft ingetraind gekregen, is wat ons betreft óók deel van het begrip ‘rijvaardigheid’. En zelfs niet eens het minst belangrijke deel! Maar helaas hebben zelfs rijinstructeurs en rijangstinstructeurs hier nauwelijks kennis van, zoals mij en al mijn klanten steeds weer blijkt. Niets hiervan in de opleidingen tot rijinstructeur ook. Laat staan dat die kennis aanwezig zou zijn bij psychologen en wetenschappers die de relatie rijangst-rijvaardigheid denken te kunnen onderzoeken. Zelfs als ze daarbij voor de beoordeling gebruik zouden maken van rijinstructeurs. Komt nog bij dat de meeste van die onderzoeken nou juist in landen plaatsvinden waar het halen van het rijbewijs en dus de rijopleiding nauwelijks iets voorstellen. Zodat het aannemelijk is dat het niveau van die bij dat onderzoek betrokken rijinstructeurs nog aanzienlijk onder dat van de Nederlandse rijinstructeur ligt, waar de exameneisen tot de hoogste in de wereld behoren. Kortom: van de verrichtingen vanuit de wetenschap tot nu toe op het gebied van rijangst en van de mening van psychologen die onderzoek van die anderen aanhalen moeten we een niet al te hoge pet op hebben.

Een zoveelste prachtig inkijkje in de studie psychologie werd in het NRC van 7 maart 2015 gegeven door Annet Veenstra, die behalve klassieke talen ook bedrijfscommunicatie en psychologie studeerde.

“De gammawetenschappen spannen de kroon;”, schrijft zij, “studenten worden gedurende hun bachelor en hun master beziggehouden met het tot in de perfectie aanleren van een bepaalde bronvermeldingsstijl (APA), het in elkaar zetten van *flashy* powerpoints en het klikken op de juiste knoppen in dataverwerkings-programma SPSS.”

“Dit zijn tamelijk holle exercities”, vervolgt zij. “Dan beheers je alleen trucjes.

Dit trucjesonderwijs zorgt ervoor dat de student niet verder leert denken dan zijn trukendoos” .

Terecht merkt zij op dat eerst kennis en inzicht verworven moet worden en leren zelf te denken, als input voordat je aan onderzoek begint dat de naam van wetenschappelijk onderzoek waard mag zijn.

Zij vervolgt:

“De focus op trucjes levert in de volwassen gammawetenschap de merkwaardige illusie van een monopolie op de waarheid op; als de datamachine gunstige resultaten uitspuugt, dan heeft men de Absolute Waarheid in handen. Want cijfers liegen natuurlijk nooit”.

En verderop in haar betoog: “En toch ziet men op de arbeidsmarkt die aapjes graag die trucjes doen. En stellen de studenten die vooral veel APA en SPSS maar weinig eigen denkwerk hebben verricht, later wel uw psychologische diagnoses. Waarmee ze een onuitwisbare impact op uw leven hebben. Want diagnoses liegen natuurlijk nooit”.

Zij besluit met:

“De studie (psychologie) vergt gewoon te weinig van haar studenten, namelijk loze exercities die verschoond zijn van elke vorm van creativiteit. Een veredeld hbo eigenlijk. En toch studeer je daar met een universitaire graad af. Als het zoveelste aapje”.

Waarvan akte!

Blijft de vraag hangen hoe het dan mogelijk was dat deze vrouwen slaagden voor het rijexamen. Duidelijk zal zijn dat de examinerator bij gebrek aan rechtstreekse observatie van gezicht en ogen van de examenkandidaat en bij gebrek aan dergelijke vergaande kennis omtrent het (dis)functioneren bovendien, alleen het voor hem zichtbare gedrag inclusief de uitkomst daarvan op de weg en in het verkeer zal hebben beoordeeld. Enigszins niet soepel lopend gedrag en kleine foutjes worden dan al gemakkelijk opgevat als het gevolg van de examenzenuren die iedereen natuurlijk wel in enige mate heeft. Bovendien zijn velen dan nog niet echt rijangstig. Ook niet tijdens het lessen met de rijinstructeur (hoewel daarop zeker uitzonderingen zijn).

Velen die na het halen van het rijbewijs pas rijangst ontwikkelen blijken uitstekend in staat te zijn te beseffen dat zij met die instructeur en dubbele bediening erbij geen echte verantwoordelijkheid dragen en zijn zo aardig in staat ongehinderd alle zichtbare gedrag aan te leren dat de instructeur van ze vraagt en dat de examinerator straks als criterium zal hanteren. Voor zolang er dubbele bediening plus instructeur of examinerator bij zit zijn zij in staat zonder zelfvertrouwen toch aardig goed te presteren. Zij delegeren dat zelfvertrouwen als het ware. Pas als ze zonder die veiligheids-back-up achter het stuur stappen, dringt het tot ze door dat ze een aapje zijn dat dan wel de aangeleerde kunstjes zo goed mogelijk doet, maar *begrijpen* en *voelen* zij niet tot in hun botten dat ze ook echt controle zouden hebben. En inderdaad: dat andere belangrijke stuk in dat hoofd zoals ik dat hierboven getracht heb enigszins te beschrijven ontbreekt bij deze vrouwen jammerlijk genoeg. Het heeft zich totaal onopgemerkt niet gaandeweg intuïtief ontwikkeld tijdens het lessen, zoals dat wel gebeurt bij de andere vrouwen en bij bijna alle mannen. Dat zij het juiste gedrag vertonen en dat al aardig geautomatiseerd is geraakt zegt dus nog bar weinig. Het is allemaal nog niet echt verinnerlijkt.

Voorbeelden

Ik kan mij goed voorstellen dat u bij mijn proza in de vorige paragraaf nog niet zoveel concreets kunt bedenken over de verkeerde en de goede manier van kijken en verwerken, welke respectievelijk zo kenmerkend blijken te zijn bij mensen met primaire rijangst en bij mensen zonder rijangst.

Daarom ga ik u nu enkele concrete voorbeelden daarvan geven waarmee u zelf (mits u auto rijdt) de proef op de som kunt nemen ook als u geen rijangst heeft.

Let op: ik vertel u daarbij dingen waarvan rijinstructeurs geen flauw benul hebben, voor zover ik en mijn klanten hebben ervaren. Het zit niet in hun instructeursopleiding en zelf ontdekken is bijna onmogelijk als je je klanten niet recht van voren in hun ogen kunt observeren, hetgeen zij dus geen van allen doen.

Voorbeeld 1:

Kijken naar de tegemoetkomende auto waarvoor langs je linksaf een straat in kunt slaan zonder hem daarbij tot enige hinder te zijn.

Algemeen blijkt te gelden: een angstreactie wordt getriggerd door wat je waarneemt, door wat je ziet. En wat je waarneemt wordt weer bepaald door *waar* je kijkt en *hoe* je daar naar kijkt.

Bij nadering van die zijstraat op links waarin je wilt afslaan moet je brein een vergelijking maken tussen (1) en (2):

1. de route die je nog moet afleggen tot waar je bocht naar links begint plus daar vervolgens doorheen de andere weghelft over de straat in (welke afstand steeds korter wordt naarmate je die straat nadert)
2. de wijze waarop je tegenligger het punt nadert waar je voor hem langs over zijn weghelft zult komen (die ondertussen dichterbij komt).

Dit kan je brein alleen maar goed als je het daartoe dan ook de juiste informatie via je ogen aanbiedt: je blik op de naderende tegenligger met grote regelmaat afwisselen met je blik tot aan de bocht en dan vlot doordraaiend naar links de straat in.

Alléén door *het doorlopen met je blik van je steeds korter wordende route* voor hem langs de straat in is *het gedeelte van je brein dat ons ruimtelijk begrip bestiert* in staat daarmee te gaan calculeren!

Echter blijkt 90% van de klanten met primaire rijangst in tegenstelling tot bestuurders die hier geen moeite mee hebben, vanaf het begin dat zij de tegenligger ontdekken die te blijven bekijken. Dat is aanvankelijk verder weg recht vooruit, in welke richting (hun huidige rijrichting) hun hoofd en blik nou eenmaal het meeste staat. In plaats van hun blik *ogenblikkelijk* van de tegenligger af te wenden en er niet op te focussen blijken ze dat nou juist wél te doen, seconde na seconde na seconde. En naarmate zij de zijstraat nadert en de tegenligger ook, maakt zij die met haar ogen steeds belangrijker, al die tijd totaal geen of nauwelijks afwisseling met korte blikken door haar route heen via de bocht naar links de zijstraat in (1).

Dat geeft dan twee zware negatieve gevolgen:

1. Haar ruimtelijk brein kan de gewenste vergelijking niet maken. Zou zij die wél maken door die tegenligger niet scherp te stellen en steeds weer los te laten met haar ogen, met regelmatige scans door haar eigen route de straat in, dan zou haar ruimtelijk brein als vanzelf (!) dichterbij gekomen *zien* hoe kort ze nu nog te gaan heeft en gemakkelijk voor de tegenligger langs de zijstraat in kan rijden (of niet in een ander geval, maar dan rijdt ze al langzaam genoeg vlak voor de bocht naar links om alsnog rustig te kunnen stoppen).
2. Door langer dan een seconde met haar blik aan de tegenligger te blijven hangen en bij gebrek aan andere ruimtelijke informatie gaat deze *automatisch de emotie aansturen*: je netvlies laat een auto zien die nadert, dus principieel gevaar, dus nee!". Heel primair en heel primitief overlevingsinstinct. En met angst, bij de gedachte dat je eigenlijk wél voor hem langs zou moeten gaan maar dat absoluut niet zou durven. Zodat je nu je achterliggers blokkeert die ook die zijstraat in willen en zich nu verbeten zitten af te vragen of het wellicht wachten wordt totdat de spits voorbij is voordat deze dame een keer gaat.

Wat dit soort van situaties betreft - het beoordelen van situaties waarin de ander voorrang geniet - trek je met je ogen naar je angsttrigger toe doordat je angst heb voor deze situaties. Met als gevolg dat die blik daarop andersom je angst verder triggert (zodra en zolang je hem niet loslaat, hetgeen steeds moeilijker wordt naarmate je hem langer en rechtstreeks in beeld houdt) .

Voorbeeld 2

Invoegen als het druk is en men daar vrij weinig afstand houdt.

Eén van de belangrijkste problemen hierbij van de rijangstige bestuurder is dat zij de vertaalslag van het spiegelbeeld naar de werkelijkheid niet goed weet te maken. Niet zo vreemd, want het beeld in de binnenspiegel bijvoorbeeld (waarin je als eerste begint te kijken als je het goed doet) voelt héél anders aan dan de werkelijkheid. Dat

komt doordat dat beeld begrensd is door een strak kader, de spiegelrand, en de rest van de ruimte daar vanaf gesneden is.

Neem maar zelf (of met uw instructeur ernaast) de proef op de som, met de binnenspiegel. Kies in een stille straat een links geparkeerde auto uit, rijd heel rustig naar langszij met pakweg een meter zijdelingse tussenruimte, en rol zo rustig rechtdoor totdat u in de linker hoek van uw binnenspiegel door uw achterrauit net ietsje van die auto in beeld krijgt. Stop dan, en probeer *in te voelen* hoe het zou zijn als u voor hem naar links zou moeten invoegen (alsof u vanaf de invoegstrook komt). Draai uw hoofd en ogen (en uw romp) in één draai om (zonder de buitenspiegel te bekijken!) om te zien waar die auto in werkelijkheid staat. Doe gerust het portier open om hem gemakkelijk te kunnen zien. En *verbaas u* hoeveel verder weg dat blijkt te zijn dan uw gevoel u via de binnenspiegel aangaf! Vergelijk dit nu nog een keer met hoe het beeld in de binnenspiegel aanvoelt! Kortom: uw spanning/angst bij het invoegen, uitvoegen en weven wordt alleen al getriggerd doordat uw vertaalslag van de binnenspiegel naar de werkelijkheid niet deugt, namelijk veel bedreigender aanvoelt dan de werkelijkheid.

Nou is dat geheel niet verwonderlijk, want in de rijopleiding wordt u dit soort van demonstraties zelden of nooit aangeboden als inleiding op het gaan leren invoegen, daarmee niet met u getraind en u niet daarmee gecoacht. U mag het gewoon zelf uitzoeken en maar hopen dat uw brein het intuïtief steeds beter ruimtelijk begrijpen gaat wat nog oké is en wat niet meer, door het maar vaak te doen. Hetgeen dus lang niet bij iedereen tot hetzelfde eindresultaat blijkt te leiden. Ook niet na het opdoen van veel rijervaring. Ook daar zien wij duidelijke verschillen in inschatting van de situatie. En ja, vrouwen en met name een bepaalde categorie van vrouwen zijn dan duidelijk in het nadeel vergeleken bij mannen. Daarover dadelijk meer. Overigens schort er nog veel meer aan praktische kennis en inzicht bij het invoeg onderwerp waaraan uw angst hiervoor te wijten is, wat ook grotendeels de meeste rijinstructeurs en rijangstinstructeurs ontgaat.

*Paula (bij een grote rijsschool in Amsterdam die ook met rijangst aan de weg timmert):
"Ik ging daar met een rijangstinstructeur drie uur lang op de ring Amsterdam invoegen
uitvoegen invoegen enzovoort, keek me rot in de spiegels zoals het voor hem moest, maar
elke keer dat er veel verkeer in de buurt was wist ik echt niet of het zou kunnen. Erg bang
was ik er niet eens bij, omdat hij naast me zat met de dubbele bediening en ook het stuur
wel pakte om dan toch te gaan invoegen of uitvoegen. Echt elke keer riep hij weer: "Kán
het?", terwijl ik de spiegels monterde. Waarop ik dan steeds weer antwoordde: "Ik wéét het
niet!" Dat ging drie uur lang door: "Kán het?" Dat vergeet ik m'n leven lang niet meer: "Kán
het?". Dat was achteraf beschouwd eigenlijk zijn hele inbreng bij die training."*

Geen leerboek

Met deze twee voorbeelden hoop ik dat het bij u voldoende begint te dagen waarop ik doelde met: *de wijze waarop zij de weg en het verkeer bekijkt en de wijze waarop zij het zichtbare verwerkt.*

Er zijn nog enkele tientallen issues van deze aard, maar dit boek is niet als leerboek of instructieboek bedoeld en dus laat ik het hierbij met de voorbeelden. Om alles voor het voetlicht te brengen heb ik alleen al bij rijinstructeurs drie dagen nodig waar op zeer intensieve wijze de voor hen nieuwe stof wordt overgebracht. Dit boek zou een uitgave in vele delen moeten worden om u dat allemaal te kunnen aanbieden.

Wel geef ik u achterin als bijlage nog mijn 'Introductie Autorijden', waaruit u een nog beter beeld kunt krijgen van een geheel andere aanpak van de rijopleiding welke de bewuste opzet heeft al dat soort van tekortkomingen van het begin af aan te vermijden. En daarmee de kans op het later ontwikkelen van primaire rijangst zoveel mogelijk de nek om te draaien.

Samenvatting en eerste conclusie bij primaire rijangst

1. Primaire rijangst blijkt nagenoeg alleen bij vrouwen voor te komen. Hierop ga ik in het volgende hoofdstuk verder in.
2. Bij een groot deel van de vrouwen met primaire rijangst blijkt er een duidelijk lek te zijn in hun kennis, begrip en vaardigheden dat niet is ontstaan als gevolg van hun angst, maar dat van het begin af aan voor hen persoonlijk (aard, aanleg) een tekort in hun rijopleiding blijkt te zijn om zich daarmee zelfstandig hun routine en zelfvertrouwen te kunnen uitbreiden na het behalen van het rijbewijs. Dit komt in vele gradaties voor: van geen enkele drive hebben om na het halen van het rijbewijs te gaan rijden, tot aan machteloze pogingen om (zelf)vertrouwen te krijgen door het daarna direct te gaan proberen, om het vervolgens geheel of grotendeels op te geven en beperkingen daarbij te accepteren.
3. Dit onverlet de vaststelling dat er ook rijangstige vrouwen zijn waarop voorgaande punt niet van toepassing is maar die puur door praktische oorzaken of reële overwegingen geen of weinig rijervaring hebben opgebouwd.
4. Ook onverlet de vaststelling dat bij een (veel kleiner) deel van de rijangstige vrouwen ook een niet gezonde psychische gesteldheid mede een niet onbelangrijke rol (mee)speelt. Welke echter vaak tegelijk met een goede aanpak in de auto met aandacht daarvoor in de rol achter het stuur redelijk goed te elimineren blijkt te zijn (gebrek assertiviteit/onderdanigheid, afhankelijkheid, perfectionisme, etc.).
5. Wetenschappelijk onderzoek is nog erg mager en schiet bovendien gemakkelijk tekort bij gebrek aan kennis, inzicht en expertise welke niet tot het vakgebied van de onderzoekers behoren. Met gevolg dat conclusies volstrekt onbetrouwbaar en van generlei waarde kunnen zijn.

Vrouwen en primaire rijangst

Nu we dit hierboven op een rijtje hebben staan resteert natuurlijk nog de vraag hoe het zou komen dat deze vorm van rijangst bij veel vrouwen voorkomt, terwijl dat bij mannen hoge uitzondering blijkt te zijn.

Over dit feit zien we beide psychologen in hun hiervoor vermelde boekjes relatief weinig zeggen. Er wordt toch wat naar geraden. Het zou kunnen komen doordat bij vrouwen meer angststoornissen voorkomen dan bij mannen, is één van de suggesties. En dat dat bij rijangst dan dus ook wel zo zal zijn.

Gaan we echter op de cijfers af van de aantallen vrouwen en mannen die ik in die ruim 25 jaar heb mogen helpen, namelijk ruim duizend vrouwen op slechts vier mannen met primaire rijangst, dan zou bij dezelfde verhouding het aantal vrouwen met andere angststoornissen dus ook ruim 250 maal groter zijn dan mannen met andere angststoornissen? Nee natuurlijk. Bovendien blijkt bij de kleine duizend klanten met fobische rijangst die ik geholpen heb de verhouding vrouw : man niet eveneens op een factor 250 meer vrouwen uit te komen, maar slechts ietsje meer dan mannen. Er moet bij primaire rijangst dus toch echt wel iets anders aan de hand zijn bij vrouwen.

Er volgen dan nog wat suggesties van onzekere mogelijke factoren die het verschil zouden kunnen verklaren. Echter geen van deze twee psychologen waarvan je toch een meer wetenschappelijk georiënteerd denkwerk zou hopen te krijgen, bedenkt het om de reeds wetenschappelijk aardig goed bewezen verschillen tussen mannen en vrouwen hierbij eens onder de loep te nemen in relatie tot het autorijden. Terwijl dat bij dit enorme verschil tussen de seksen bij primaire rijangst nou juist het allereerste is wat voor de hand zou liggen als je enigszins logisch hebt leren nadenken. Trouwens ook de rijsschoolbranche en rest van de rijangstbranche blijft blind en doof wat dit betreft, uitzonderingen daargelaten. Het boeit ze niet, en ze doen het zonder enige studie en zonder argumenten te leveren liever af als onzin. Al helemaal als je beweert dat je de rijopleiding aan vrouwen beter op een andere wijze kunt inrichten dan bij mannen. Dat riekt immers naar kritiek en een air dat je het beter zou weten dan zij. En juist dat blijkt zeker in de rijopleidingsbranche meestal olie op het vuur van de hoge eigendunk te zijn.

Door mijn in de praktijk opgedane kennis over de tekortkomingen die veel vrouwen met primaire rijangst in hun rijopleiding hebben ervaren en de oplossingen daarvoor die ik hen gaf in te brengen in de rijopleiding voor het rijbewijs, ontwikkelde ik in de loop van de tijd een geheel nieuwe en sterk afwijkende rijopleiding welke ik aanvankelijk de naam van 'Inzichtelijke Praktijkinstructie" gaf. Ik heb daarover in het vakblad voor de Rij-instructie veelvuldig artikelen geschreven. Veel later heb ik de naam veranderd in 'de FEM-rijopleiding'. Ook daarover heb ik in het vakblad een lijvige artikelenserie geschreven in relatie met het fenomeen van de primaire rijangst bij vrouwen.

Overigens zal de verhouding vrouwen/mannen die ik met primaire rijangst heb mogen helpen niet gekleurd zijn als gevolg van het gebruik van die naam 'FEM'. Die is pas 6 jaar in gebruik en de 21 jaar daarvoor was de verhouding vrouwen/mannen al ongeveer net zo als die tot op heden gebleven is.

Verschillen die het verschil kunnen maken

Op de FEM-website (www.femrijopleiding.info) staat op de homepage meer naar onderen een linkje naar meer informatie, waarin op 9 pagina's het nodige uit de doeken wordt gedaan. Daarom zal ik mij hier in dit boek beperken tot een beknoptere bespreking van de belangrijkste verschillen.

RUIMTELIJK

Niet alleen de wetenschap maar ook alle rijinstructeurs weten uit eigen ervaring dat er een categorie vrouwen is bij wie het ruimtelijk inzicht aanzienlijk anders en in praktische zin minder is dan bij de gemiddelde man.

- Dat komt heel direct naar buiten bij het (leren) inparkeren, bij het achteruit rijden, bij het inschatten van de ruimte die de auto in beslag neemt ook bij het inhalen of voorbijgaan van geparkeerde auto's als er weinig ruimte is in de straat, en dergelijke. Evenzo komt het bij vrouwen bijvoorbeeld ook enorm veel vaker voor dat zij bij het insturen of terugsturen tijdens het achteruit rijden het stuur de verkeerde kant op beginnen te draaien, om maar wat te noemen. Bij de meeste mannen komt een dergelijke verwarring veel minder vaak voor.
- Een ander niet onbelangrijk aanknopingspunt kan zijn dat bij een vrij grote categorie van vrouwen de vertaalslag in hun vrouwelijk brein van taal naar ruimtelijk gevoelsbegrip nogal eens verkeerd uitpakt. Elke rijinstructeur zal dat bevestigen: zeg je "Links af", dan gaat de knipper naar rechts en slaan ze ook

echt rechtsaf als je ze daar niet op aanspreekt. Dat gebeurt niet heel af en toe, maar kan in een les van een uur bij sommigen zomaar tientallen malen voorkomen, en bij velen met grote regelmaat binnen een lesuur. Aangezien bijvoorbeeld voorrangsregels in taal zijn opgeslagen in het hoofd (rechts gaat voor), ligt de mogelijkheid van vergissing of verwarring voor de hand in die seconden vlak voor het kruispunt dat de druk erop komt te staan om nu een juiste beslissing te gaan nemen. Maar ook zonder dit zou het zomaar kunnen zijn dat veel vrouwen meer aandacht en tijd kwijt zijn bij elke vertaalslag van taal naar ruimtelijk begrip, hetgeen voor hen dan een taakverzwaring zou inhouden. Bij mannen is links-rechtsverwarring echt uitzondering.

- Nog een ander ruimtelijk aspect. Onderzoek zou hebben uitgewezen dat vrouwen (een categorie daarvan althans) een plattegrond pas vlot kunnen interpreteren als ze die eerst in de richting hebben gedraaid in de huidige richting. Mannen hebben daar veel minder moeite mee. Maar het gevolg voor dergelijke vrouwen zou dus heel goed óók kunnen zijn dat zij bijvoorbeeld de nadering van een auto vanuit een andere richting dan de hare (tegenligger, vanuit een zijstraat) veel moeizamer weet te vergelijken met haar eigen nadering van het kruispunt. Dit zal wellicht niet reeds bewezen zijn, maar we mogen dit juist dan niet als onzin afdoen. Maar het als een mogelijke handicap voor vrouwen achter het stuur in ons achterhoofd houden. Om daar dan in onze manier van lesgeven rekening mee te houden. Want zou dit zo zijn, dan is dat ook één van de goede triggers voor angst. Die minder gemakkelijke beoordeling van een auto uit een andere richting zou dan tevens kunnen verklaren waarom zij de neiging hebben zo lang met hun ogen die naderende auto te monstereën.
- Vrouwen zijn evolutionair qua aandacht wat meer op de directe omgeving gericht waardoor zij gemakkelijk minder goed overzicht hebben dan mannen, die juist wat meer gericht zijn op de grotere lijn tot verderop.

SOCIAAL

- Vrouwen hebben gemiddeld wat meer inlevingsvermogen in anderen en hebben meer de neiging die aan anderen te tonen. Zij gedraagt zich ook op een andere manier in een groepje waarin uitgemaakt moet worden wie de leiding gaat nemen en met wiens oplossing dat zal zijn dan mannen dat doen. Vrouwen tonen zich eerst liever sociaal door de anderen bij die beslissing te betrekken en een kans te geven voordat zij besluit tot de actie over te gaan die zij in haar hoofd heeft. Zij vraagt zich zo meer af of de ander(en) haar oplossing wel zullen goedkeuren, in plaats van hup tot actie over te gaan met de eigen oplossing. Loopt dit dan toch ietsje minder ideaal dan gedacht, voelt zij zich er ook al gauw schuldiger over dan een man dat zou doen.
- Vrouwen hebben en tonen gemiddeld een groter verantwoordelijkheidsgevoel waar het gaat om veiligheid voor hun naasten en voor anderen.
- Vrouwen hebben minder de neiging zich te willen bewijzen met een rijstijl waaruit zou moeten blijken wat ze waard zijn. Maar daardoor zitten ze wel in een wat ongunstiger positie ten opzichte van de bestuurders (en bestuursters) die 'lekker scherp' willen rijden.

MOTORISCH

- Vrouwen hebben evolutionair en door opvoeding gemiddeld (!) minder interesse in en gevoel voor technische dingen, vooral als die door henzelf bediend moeten worden. Bovendien hebben zij dan veel meer dan de gemiddelde man de behoefte om éérs theoretisch te begrijpen hoe het werkt en waarom het dan goed werkt. Met dat beeld erbij zijn ze dan veel makkelijker in staat om te gaan aanvoelen van wat er gebeurt en er zodoende ook echt controle over te krijgen. Die mannen vertrouwen er gemakkelijker op dat ze het vanzelf wel zullen aanvoelen en het zullen leren door het te gaan doen.

Zo kan ik nog wel even doorgaan. Kortom elk punt op zich is al een prima factor waardoor vrouwen met hun niet specifiek op hun aard ingerichte rijopleiding veel gemakkelijker primaire rijangst ontwikkelen dan mannen. Laat staan de hele verzameling van punten bij elkaar!

Komt nog bij, dat kinderen hun ouders als rolmodel nemen waarbij jongens hun vader en meisjes hun moeder. En aangezien er heel veel meer moeders met primaire rijangst zijn dan vaders is dit los van bovenstaande sekseverschillen mede een oorzaak dat dergelijke meisjes al een achterstand hebben als ze gaan lessen en daarbij niet direct al voor de FEM-rijopleiding zouden hebben gekozen.

Maar ook al zouden er hierboven punten bij zijn die na wetenschappelijk onderzoek niet significant blijken te zijn voor de verklaring van het grote verschil in primaire rijangst tussen vrouwen en mannen, dan nog kan dat niet *de feiten* wegwissen over alle disfunctionele kijkstrategieën en andere verschijnselen welke ik in grote overmacht heb waargenomen bij die grote hoeveelheid aan vrouwen met primaire rijangst. Hierop zoiets als NLP inzetten of een stuk psychotherapie of uitsluitend exposure als belangrijkste remedie, berust op een gigantisch stuk gebrek aan kennis en inzicht bij de betreffende rijangstbehandelaars.

Om mijn kennis over primaire rijangst met collega-rijangstbehandelaars te delen heb ik sommigen van hen zelfs meermalen actief benaderd, waaronder Jan van den Berg van het IPZO en andere in het voorwoord genoemde behandelaars. Op degenen na die dit volstrekt negeerden lieten de anderen blijken geen enkele interesse daarvan zelfs maar kennis te nemen. Dit zonder echter ook maar één reden daarvoor aan te voeren of met argumenten tegen mijn inzichten en aanpak voor de draad te willen komen. Nu is dat van de zijde van NLP-gelovige behandelaars en angstgoeroes wel te verwachten, maar van academisch gevormde psychologen bepaald niet als zij de wetenschappelijke mores hoog in het vaandel zouden dragen: "Kennis moet worden gedeeld ('outreach') en dat wordt breed gezien als een maatschappelijke verplichting voor de wetenschap."

HOE NU VERDER?

Nu u heeft begrepen welke hoofdsoort van rijangst u heeft is het zaak dat u gaat beslissen of u daar wat aan wilt gaan doen en wat dan wel.

Als u fobische rijangst heeft en als u denkt dat u psychische problemen heeft en/of een medisch probleem dat te maken heeft met uw rijangst, is het goed om u daarvoor respectievelijk eerst tot een goede psychotherapeut of arts te wenden voor nader onderzoek en eventuele behandeling. Maar ga er daarbij niet vanuit dat dit dan automatisch uw rijangstprobleem zal kunnen oplossen. Meestal zal dit niet het geval zijn en zit er nog een heel stuk aan vast dat nou eenmaal geheel buiten de competenties van deze beroepsgroepen valt. Waar u voor dat gedeelte het beste terecht kunt zou u nu zelf het beste moeten kunnen beoordelen.

Laat u niet verleiden tot EMDR-behandeling als er geen ongevalshistorie bij speelt welke u emotioneel nog steeds bezighoudt. En laat u ook niet tot een cognitieve therapie of een alternatieve aanpak over uw rijangst verleiden: de meeste therapeuten weten niet wat ze niet weten in dat verband!

Een therapeut mag u niet in de auto begeleiden of coachen. Sinds 1 juni 2014 is het wettelijk (WRM) verboden om zonder WRM-bevoegdheidspas autobestuurders 'rijonderricht' te geven waaronder ook begeleiding en coaching van rijangstige rijbewijsbezitters wordt gerekend! Gaat uw psycholoog toch met u mee in de auto en komt het tot een ernstig ongeval, dan bent zowel u als de psycholoog zwaar de pineut. U rijdt dan onverzekerd doordat u met uw angstprobleem waarschijnlijk de geschiktheid daartoe niet had, en de psycholoog gaat ook niet vrijuit. De autoverzekeraar betaalt weliswaar alle schade uit aan de gedupeerde tegenpartij, maar komt dat vervolgens wel verhalen.

Als u primaire rijangst heeft is het bijna altijd het beste om niet naar een therapeut te gaan, maar direct voor een gedegen intake naar een rijangstspecialist waar u de kennis, inzichten en vaardigheden kunt verwachten zoals u uit dit boek duidelijk zal zijn geworden. Alleen als bij de intake of gaandeweg blijkt dat er blokkerende psychische factoren meespelen om met de tools die uw rijangstinstructeur aandraagt wel een beter gevoel te ontwikkelen, zal het vroeg genoeg zijn om die dan alsnog met een therapeut aan te pakken teneinde daartoe vervolgens wel in staat te zijn.

Tenslotte een laatste advies: kies zorgvuldig aan wie u uw goede geld wilt gaan spenderen en uw hoop op wilt vestigen om uw probleem de baas te worden. Want u zou tot het leger van de rijangstigen kunnen gaan behoren die in het doolhof van hulpaanbieders het één na de ander heeft geprobeerd zonder in de buurt te komen van uw doel. En daardoor steeds sceptischer zijn geworden.

Iedere hulpaanbieder wil u doen geloven dat hij/zij de ware methode heeft met de grootste kans uw probleem de baas te worden. Dus bij elke mislukking wordt u sceptischer over de volgende. En juist vertrouwen in zowel de methode als in de persoon is een cruciale voorwaarde om uw vooruitgang daarmee niet bij voorbaat te blokkeren.

Bovendien zult u bij elke volgende hulpverlener ongeduldiger worden, doordat u al zoveel geld kwijt was zonder een goed resultaat. Bij de volgende staat u dus meer onder spanning en wilt u liefst al na 1 of 2 afspraken een flinke vooruitgang ervaren en anders basta. In zo'n stemming en met die druk erop maakt u uw eigen kans op vooruitgang dan sowieso al knap klein, hoe goed die methode en die hulpverlener ook zou blijken te zijn.

BOEKEN

De reeds op pagina 28 genoemde boeken kunnen ondanks de genoemde gebreken toch interessant voor u zijn om erbij te hebben, maar noodzakelijk is het nou ook weer niet als u voor een echt goede rijangstbehandelaar zou kiezen.

Het boek van Jan van den Berg geeft veel gedetailleerde informatie over allerlei andere aspecten welke bij de rijangst kunnen meespelen.

Het boek van Yvette van der Pas is vooral goed waar het gaat om de wijze waarop het u bij de hand neemt als u zelf eenmaal gaat oefenen.

Verder zijn er van mijn hand drie praktische zelfhulpgidsen beschikbaar, waarin u tot in detail alle kennis, inzichten en praktische tools krijgt aangereikt waarmee u kunt gaan proberen uzelf vooruit te brengen. Sommigen zal dat daarmee geheel lukken, anderen hebben daarnaast nog een stuk hulp van ons nodig.

De gidsen betreffen:

- Fobische Rijangst (fobisch)
- Hoogtevrees (zowel achter het stuur als in andere situaties) (fobisch)
- Angst bij invoegen en dergelijke als het druk is (primair)

Meer informatie over deze gidsen en aanschaffen daarvan op:

- www.hoogtevrees.info

Primaire Rijangst: alles bij de hand in het HappyNDrive e-Praktijkboek!

- Inmiddels heeft Jan Voerman een e-Praktijkboek gemaakt waarin alles uit de bijlage hierna over de aanpak van primaire rijangst en nog veel meer, stap voor stap helder wordt uitgelegd met een keur aan afbeeldingen en video's vanaf achter het stuur. Ook al is het voor leerlingen gemaakt voor het rijbewijs-B, dezelfde methodiek is een belangrijk aspect in onze echt unieke aanpak bij de behandeling van primaire rijangst bij rijbewijsbezitters! Om u het inzicht en de vaardigheden te geven waarvan u gaandeweg overtuigd raakt daarop 100% te kunnen vertrouwen. En dus ook op uzelf achter het stuur! In alle bekende en onbekende situaties.
- Zelfs als u zou besluiten niet bij ons hulp te zoeken maar elders of het eerst nog zelf te willen proberen, zal al blijken hoeveel profijt u van dat e-Praktijkboek zult hebben. Alleen zult u ervaren nergens anders dan bij ons hierin ook gecoacht te worden.
- Bijna alles uit het e-Praktijkboek is onbekend terrein voor rijangstinstructeurs die niet door ons zijn opgeleid.
- Voor toegang tot het e-Praktijkboek gaat u naar www.happyndrive.nl, Aanmelden.
- U kiest daar het e-Praktijkboek, en komt dan uit op het formulier waarop u uw eigen account aanmaakt en aan de rechterkant een rijschoolcode moet invoeren en testen door de knop 'Rijschoolcode gebruiken'. Na goedkeuring van de code kunt u het afronden en krijgt u met uw emailadres als gebruikersnaam en uw zelfgekozen wachtwoord 9 maanden de toegang.
- De rijschoolcode is: RRN901

NLP-info

Links naar kritische informatie over NLP (Neuro Linguïstisch Programmeren):

- <http://www.skepsis.nl/s-frames.html> (In de lijst onder Psychologie)
- http://www.kwakzalverij.nl/968/Encyclopedie_Neurolinguistisch_programmeren
- <http://www.ivpp.nl/de-zin-en-onzin-van-nlp/>
- <http://evidencebasedhrm.be/nlp-neurolinguistisch-programmeren/>
- <http://skepp.be/nl/psychologie-coaching/de-hr-ballon-doorprikt-van-patrick-vermeren#.VQWoAWd0y70>

De auteur van het laatste boek, zelf tot zijn schaamte ooit NLP'er zoals hij zelf zegt, geeft naast een goed inzicht in niet deugende theorieën bij NLP een overzicht van artikelen en boeken over fundamentele bezwaren tegen NLP, waarvan velen van de hand van wetenschappers. Het zijn er liefst 55.

Maar ondanks alles blijven NLP'ers zoals in een sekte meestal angstvallig vasthouden aan de zelf verzonden theorieën en dogma's.

LET OP: zo'n 95% van de rijinstructeurs die rijangst behandelen (waaronder alle Rijinstructeurs⁺) baseren hun behandeling mede of grotendeels op NLP. En missen door hun focus daarop zodoende gemakkelijk inzicht op de kern van uw probleem en de behandeling die daarop rechtstreeks ingrijpt.

BIJLAGE (ook van belang voor rijbewijsbezitters met primaire rijangst)

FEM-rijopleiding, HappyNDrive rijopleiding

INTRODUCTIE AUTORIJDEN

Voor veel onervaren leerlingen voor het rijbewijs-B lijkt autorijden vooral een kwestie van controle hebben over de auto: met het stuur, de rem, het gaspedaal en met een soepel verloop van het schakelwerk. Gaandeweg tijdens de rijopleiding wordt het de meesten duidelijk dat dit heel anders in elkaar zit. Het kan daarom een stuk schelen als je van het begin af nu al een beter beeld krijgt van de werkelijkheid achter het stuur. Vandaar de uitleg hieronder.

Kijken, begrijpen en beslissen

Met je ogen dicht autorijden gaat niet lang goed, dat begrijpt iedereen. Klaarblijkelijk kunnen we niet zonder de informatie, die via onze ogen naar binnen komt. Met je ogen net iets te lang dicht is de kans al groot dat je ongemerkt je koers aan het verliezen bent. Maar er valt natuurlijk nog veel méér visuele informatie te vergaren dan nodig is om je auto op de juiste koers te houden. Waar zijn er zijstraten, rotondes; zijn er verkeerslichten, of staan er borden over de voorrang? Waar zijn de andere zichtbare verkeersdeelnemers met wie ik dadelijk iets te maken kan krijgen, en zijn er misschien nog hoeken die ik nu nog niet kan overzien? Wat zijn die andere verkeersdeelnemers nu aan het doen, en wat voorspelt dat voor de verdere ontwikkelingen, als we dadelijk bij elkaar in de buurt zijn gekomen?

Ook als het duidelijk lijkt wat ik van die ander zal kunnen verwachten, is het maar de vraag of hij niet plotseling van gedachten verandert, en ik toch nog op een andere strategie moet overschakelen. Maar wat je ook doet om de situatie op een veilige manier het hoofd te bieden, je zult je ogen óók nodig hebben om te controleren of jouw eigen actie wel het beoogde resultaat gaat sorteren: feedback wordt dat genoemd. Zodat je op grond van het effect van je eigen actie die zonodig op tijd kunt aanpassen. Bijvoorbeeld toch maar wat minder hard remmen, of iets méér uitwijken voor die niet al te stuurvaste fietser, dan dat je aanvankelijk dacht te moeten doen.

Zo kunnen we nog wel eventjes doorgaan om aan te tonen hoe belangrijk het hoofdstuk 'kijken, begrijpen en beslissen' bij het autorijden is.

Bij RijRelaxed Nederland – de ontwikkelaar van de FEM-rijopleiding – hebben we hiervoor een naam bedacht die het hele begrip goed vangt:

Visueel Informatie Management.

Eenvoudig gezegd: met je ogen de nodige informatie verzamelen, die verwerken, en tot allerlei kleine en grote beslissingen komen. Onderdeel van het visueel informatie management is, dat je de bij de situatie behorende verkeersregels herkent en in je besluitvorming weet in te brengen. Dat lukt alléén, als je alle regels ook paraat hebt.

Zodat je de voor die situatie geldende regel(s) vlot in gedachten kunt nemen en daarmee verder kunt toewerken naar een juiste beslissing.

Als wij de werking van onze hersenen en in het bijzonder van ons menselijk geheugen zouden vergelijken met een computer, kunnen we stellen dat je ervoor moet zorgen alle belangrijke regels zó goed 'op je harde schijf' te hebben staan, dat je in no time de regel die in de specifieke situatie van toepassing is op tijd in 'je werkgeheugen' kunt laden, zodat deze ook daadwerkelijk als basis kan dienen voor de verwerking van alles wat je ziet.

Dit lijkt misschien een aardige maar nutteloze vergelijking te zijn. Maar in de praktijk blijkt de oorzaak van falen of het nemen van verkeerde beslissingen heel vaak het directe gevolg te zijn van het niet op tijd in gedachten hebben genomen welke regel of regels in de concrete situatie van toepassing zijn. Regels die men overigens wel goed bleek te kennen! Als je 'met een leeg hoofd' (leeg 'werkgeheugen') de situatie observeert, weet je hem nauwelijks te interpreteren en tot een passende beslissing te komen. Dan blijkt men als onervaren of als gestreste autobestuurder al gauw op grond van zijn emoties een beslissing te nemen: meestal angst, en dus meestal precies de verkeerde beslissing.

Autorijden: negentig procent visueel informatie management

Als je alle min of meer bewuste activiteiten en processen die tijdens het rijden plaatsvinden in je lijf - inclusief tussen je oren - inventariseert, kom je al gauw tot de slotsom dat het visueel informatie management verreweg het grootste hoofdstuk daarin vormt. Het andere hoofdstuk is gevuld met alles wat met het feitelijke besturen en de verdere bediening te maken heeft. Sturen, gas of de rem doseren, schakelen, de richtingaanwijzer bedienen, en dergelijke handelingen.

Mits de bediening van de auto voldoende geroutineerd verloopt, dus zonder daarbij veel aandacht nodig te hebben, kan je stellen dat autorijden in een gemiddeld drukke omgeving voor pakweg negentig procent visueel informatie management is, en voor tien procent het bedienen van de auto.

Het idee dat je al behoorlijk kunt autorijden als je prima met de pook en de koppeling weet om te gaan, en je snelheid goed regelt en goed koers houdt, slaat dus nergens op!

Terecht zelfvertrouwen achter het stuur kan je dus pas hebben als je visueel informatie management van voldoende niveau is. Zodat je wéét dat je nóóit tekort zult komen.

Dat je altijd op tijd de situatie begrijpt, dat je het overzicht hebt en houdt, zodat je steeds op tijd en dus rustig zult kunnen reageren. Je hebt dan niet alleen vertrouwen waar het puur om je eigen taken gaat, maar je bent ook niet bang te laat te zullen reageren op een fout van een ander.

Om jouw aandacht bij dat leerproces van het visueel informatie management zo min mogelijk te verstoren, zal je FEM-instructeur voorlopig voor jou schakelen en koppelen, alsof je in een automaat rijdt. Heb je al de nodige rijlessen elders achter de rug, dan hangt het van jouw persoonlijke situatie af in hoeverre de FEM-instructeur het schakelen en koppelen voorlopig nog even van je overneemt. Het omschakelen naar een geheel andere manier van kijken én denken vraagt in het begin namelijk nogal veel van je concentratie.

Het principe van kijken, begrijpen & beslissen

Eigenlijk is het principe van 'kijken, begrijpen & beslissen', *dus van het autorijden*, heel simpel. Je rijdt met een bepaalde snelheid en met een bepaalde 'rijlijn'. Met dit laatste bedoelen we min of meer rechts of links, op de rechte weg of door een bocht, of op een brede weg met méér rijstroken de ene strook volgend of de andere strook.

In feite kan je aan het rijden *maar twee dingen* veranderen: *je snelheid* en *je rijlijn*.

Bij *je snelheid* kan je ervoor kiezen om langzamer of harder te gaan.

Bij *je rijlijn* kan je ervoor kiezen meer links of meer rechts te gaan rijden, of zelfs af te slaan een andere straat in.

Naar links uitwijken om een fietser of geparkeerde auto voorbij te gaan, of juist wat meer rechts gaan rijden als er een dikke tegenligger nadert is een keuze voor het verleggen van je rijlijn, evenals gaan invoegen, uitvoegen, en gaan inhalen.

De allerbelangrijkste taak die je dus achter het stuur hebt náást het op koers houden van je auto, is op tijd te begrijpen of je huidige snelheid en je huidige rijlijn wel passen bij de situatie een stuk verderop! Dáár gaat het in wezen om. Met opzet zeggen we 'een *stuk* verderop', omdat je snelheid met de auto relatief véél hoger ligt dan bijvoorbeeld op de fiets. Je zult dus véél verder weg de situatie al in ogenschouw moeten gaan nemen, ook al kan je de weg en het verkeer dichtbij óók nog niet helemaal voor gezien houden! Dat vergt dus een bepaalde vlot afwisselende manier van kijken waarbij je 'het dichtbijgebied' eventjes loslaat om alvast een heel stuk verderop een globaal beeld te gaan opbouwen van het 'vertegebied', en naarmate dat dichterbij komt steeds meer de relevante details. Deze manier van kijken noemen we ook wel 'scannen'. En jouw korte scans naar het vertegebied: *je 'routescan'*.

Als je deze techniek beheerst, kan je stellen dat je in standaardsituaties volledig op jezelf kunt vertrouwen: alles wat nu nog verder weg is kan jou persoonlijk hier en nu niet uit de hand lopen, maar je begint er wel alvast steeds meer informatie over te vergaren. En alles wat er hier in je huidige nabijheid is en daar gebeurt (in je dichtbijgebied), daar kan je óók gerust op zijn: voor zover je dat nodig vond had je jouw snelheid en/of rijlijn al zodanig aangepast, dat je er vertrouwen in kon hebben!

Op deze manier vergelijk je jouw dichtbijgebied bovendien steeds met het gebied verderop, waardoor je de inrichting van de weg vlak voor je neus en het (te verwachten) gedrag van je voorliggers veel gemakkelijker dáármee in verband kan brengen. Je begrijpt de situatie dan eerder, en je voorkomt dat je de situatie gemakkelijk verkeerd interpreteert.

Je belandt niet van de éne situatie, je dichtbijgebied, in de volgende compleet nieuwe situatie, maar je maakt op die manier één geheel van de ruimte: continuïteit, in wegbeeld en in ontwikkeling van het verkeersbeeld. Resultaat: overzicht hebben en overzicht houden! Je hebt dan ook minder het bekende gevoel van: "Help, alles moet tegelijk!"

Dit is de basistechniek die overal ter wereld werkt! Natuurlijk komen daar nog een paar speciale technieken en kijkvaardigheden bij. Bij het naderen van kruispunten om ander verkeer vlot en goed te kunnen beoordelen, bij het rijden van grote

rotondes, of bij het invoegen, uitvoegen of weven als het druk is en je weinig ruimte gelaten wordt.

En natuurlijk moet je goed op de hoogte zijn van de voorrangregels, waarmee je trouwens ook als fietser al te maken had.

De eerste lessen echter zal jouw FEM-instructeur jou helpen zo gauw mogelijk gevoel en controle te krijgen over de auto zelf. Stuurtechnieken, koershouden op de rechte weg en in bochten, het gevoel over het gaspedaal en over de rem. Heb je al eerder geleest, dan speelt de FEM-instructeur natuurlijk in op jouw specifieke situatie.

Veel plezier en succes bij je rijlessen toegewenst!

2009 © RijRelaxed Nederland, Jan Voerman