

---

Op de weg zit iedereen in zijn eigen cocon, maar toch ontkomen automobilisten er niet aan om met hun mede-weggebruikers te communiceren. Omdat dat niet kan met woorden, moet het letterlijk met handen en (jawel) voeten. En het vervoermiddel zelf wordt gebruikt. Hoe ziet die taal in het verkeer er precies uit?

---

Marieke Kolkman



# Fileflirten en snelwegschelden

## De taal van de automobilist

**V**rachtwagenchauffeurs zitten weliswaar dag in, dag uit alleen in hun cabine, maar wie denkt dat ze het zonder collegiale contacten moeten doen, vergist zich behoorlijk. Niet alleen ontmoeten ze elkaar in wegresters en pompstations, maar ook óp de weg wordt er flink wat afgepraat. Niet mondeling natuurlijk, want iedere chauffeur bevindt zich in zijn eigen geluiddichte ruimte. Daarom gebruiken zij hun wagen om te communiceren. Zo knipperen ze met de koplampen bij wijze van groet en gebruiken ze hun richtingaanwijzers om een ander te bedanken.

Die lichtsignalen zijn vooral ook heel praktisch: de chauffeurs kunnen zelf niet precies inschatten hoe lang hun wagen is. Dat merkte Fedor Ikelaar, die voor zijn afstudeerscriptie antropologie aan de VU drie maanden met een aantal chauffeurs meereed. Als ze een andere vrachtwagen inhalen, zo vertelt hij, seint de langzamere chauffeur met groot licht op het moment dat de snellere vrachtwagen er helemaal voorbij is. Die weet dan dat hij terug kan naar de

rechterrijstrook, zodat hij zo snel mogelijk de andere weggebruikers kan doorlaten. De irritaties bij automobilisten kunnen namelijk hoog oplopen als ze vanwege een vrachtwagen die inhaalt langzamer moeten gaan rijden. Wanneer de chauffeur zijn vrachtwagen weer terug heeft op de rechterrijstrook, bedankt hij de ander voor zijn hulp door snel na elkaar zijn linker- en rechterrichtingaanwijzer aan te zetten.

### ■ LOMP IMAGO

“Dat sociale gedrag van die vrachtwagenchauffeurs is toch hartverwarmend”, zegt verkeerspsycholoog Cees Wildervanck aan de telefoon. “Vrachtwagenchauffeurs hebben een nogal lomp imago, maar dat ze elkaar zo helpen, en zo veelvuldig bedanken op de weg, nuanceert dat beeld toch wel.” Juist zij, en ook andere professionele weggebruikers, zoals buschauffeurs, snappen de waarde van het bedanken en andere vormen van non-verbale communicatie in het verkeer. Het haalt je even uit de anonimiteit, en dat is volgens Wildervanck heel belangrijk.

Ikelaar bevestigt dat: “Vrachtwagenchauffeurs letten heel goed op wat voor verkeer eraan komt. Als er onder de tegenliggers een bekende of collega zit, gaat steevast het groot licht even aan. Ze zitten toch het grootste deel van de tijd alleen in hun vrachtwagen, dus die interactie is belangrijk om even de eenzaamheid te verdrijven en contact te hebben met anderen.”

Alle tierelantijnen in de vrachtwagen-cabine vormen volgens hem ook een vorm van non-verbale communicatie. Hun cabine is hun gezicht, zeggen de chauffeurs zelf. Met vlaggen geven ze aan op welke landen ze rijden, en andere herkenningpunten zijn kentekenplaten achter het raam met een naam erop, vaantjes van voetbalclubs en allerlei curiositeiten. Er is bijvoorbeeld een chauffeur met de bijnaam Rubber Duck (net als de hoofdpersoon in de oude truckersfilm *Convoy*) die een lamp met een gekleurd, doorschijnend eendje erop tegen zijn voorruit geplakt heeft. Op die manier is zijn wagen herkenbaar voor andere chauffeurs van hetzelfde bedrijf: ‘Hé, daar heb je Willem.’



Foto: iStockphoto

drong dat ik niets verkeers gedaan had toen een paar mannen in een busje naar ons toeterden. Dat gebruik van de claxon was bij mij nog niet bekend.

Cees Wildervanck denkt dat het flirten tijdens het rijden te maken heeft met die anonimiteit. In de auto ben je niet zo zichtbaar en heb je ook alleen indirect met anderen te maken. Daardoor is er minder een gevoel van controle en dat maakt dat je ook minder op je eigen gedrag let. "Dat geldt voor het toeteren naar jongedames denk ik net zo als voor agressief gedrag", aldus Wildervanck.

#### ■ LICHTSIGNALEN

Er is in de afgelopen halve eeuw veel veranderd op de weg. Behalve dat het drukker is geworden, lijken mensen ook minder vriendelijk dan vroeger. Het Landelijk Parket Team Verkeer van het Openbaar Ministerie ondervroeg in 2008 bijna 6000 weggebruikers, onder andere naar agressief gedrag in het verkeer, en daaruit viel op te maken dat bijna een miljoen mensen daar weleens mee te maken hebben, van wie een heel groot deel minstens één keer per week. De middelvinger is daarbij al jaren populair, maar ook bumperkleven, snijden en dwingende lichtsignalen zijn vormen van agressieve communicatie.

Gelukkig zijn weggebruikers ook hoffelijk tegen elkaar, en dat geldt niet alleen voor bestuurders van vrachtwagens. Non-verbaal aardig zijn kan op allerlei manieren, bijvoorbeeld door even met de koplampen te knipperen om een ander voor te laten gaan. Of door tijdens het inhalen van een sliert auto's terug te gaan naar de rechterrijstrook om een snellere achteropkomende auto erlangs te laten. Dat lijkt misschien geen communicatie, maar het geeft de bestuurder van de achterste auto toch

#### ■ FLIRTEN

Maar het zijn zeker niet alleen de vrachtwagenchauffeurs die op de weg zonder woorden met elkaar praten. In 2009 ondervroegen Routenet en Relatieplanet 1100 mensen over flirtgedrag in het verkeer. Maar liefst driekwart van de respondenten gaf aan weleens te flirten in de auto: zwaaien, glimlachen, knipogen en handkussen geven. Het gebeurt het meest in de file. Eén op de negen fileflirters gaat zelfs weleens verder dan alleen flirten in de auto. Met handgebaren wordt afgesproken om bij de eerstvolgende gelegenheid de snelweg te verlaten en daar even wat te drinken, of heel af en toe zelfs om samen door te rijden naar het huis van een van de twee.

Met 120 kilometer per uur wordt er ook volop geflirt. Automobilisten toeteren en knipperen met de lichten om aandacht te trekken en te geven, of halen in, zwaaien, laten zich vervolgens weer inhalen en zwaaien weer. Toen me dat laatst zelf overkwam, met mijn zus onderweg van Parijs naar de Randstad, duurde het even voor het tot me door-

geven, zodat degene die even aan de kant ging zonder gas te minderen weer terug kan naar de linkerrijstrook om verder in te halen. Maar dat snapt lang niet iedereen."

#### ■ SORRY-GEBAAR

Veilig Verkeer Nederland probeerde in 2007 het sorry-gebaar in te voeren. 'Kleine moeite, groot gebaar' heette de campagne, die voorschreef dat als je een fout maakt, je een open hand moet opsteken naar de ander. Wildervanck: "Daar werd met een homerisch gelach op gereageerd. Als je non-verbaal je excuses aanbiedt, dan wordt dat heus wel duidelijk uit je lichaamstaal. Een speciaal sorry-gebaar hebben we daar niet voor nodig. Je kunt ook iemand aankijken met grote ogen en opgetrokken wenkbrauwen." Het is vooral belangrijk dát er interactie is. "Elke gelegenheid die zich aandient om de anonimiteit te doorbreken, is meegenomen. Het werkt als een kettingreactie: het goede gevoel dat je elkaar geeft, verspreidt zich, omdat je in een volgende situatie eerder geneigd bent om weer vriendelijk te doen, en die ander neemt dat dan ook weer over."

Wat dat betreft doen motorrijders het goed, want die groeten elkaar volop. Met opgestoken hand of bij het inhalen soms met een uitgestoken rechterbeen. Weer zo'n groep die niet bekendstaat om zijn goed ontwikkelde sociale vaardigheden in het verkeer, maar wel onderling de beleefdheid zelve is. Hoewel, Harley-rijders groeten alleen elkáár.

Een probleem met de signalen en gebaren op de weg is dat ze niet altijd even goed begrepen worden. De vrachtwagenchauffeur die op een webforum beweert dat hij twee keer kort en één keer lang seint met groot licht om zijn tegenliggers te laten weten dat de koffie

## Vrachtwagenchauffeur seint: de koffie in de laatste restauratie was niet te drinken.

informatie over de behulpzaamheid van de voorste.

Volgens Wildervanck kan het nog veel subtieler. "Echt zakelijke rijders hebben meer codes. Tijdens het inhalen kan de voorste automobilist bijvoorbeeld eerst heel kort zijn linkerknipperlicht aandoen en dan naar rechts gaan om de ander erlangs te laten. Hij geeft daarmee aan dat hij zelf ook snel weer naar de linkerrijstrook wil. De achterste inhaler kan daarop een flinke dot gas

in de laatste restauratie niet te drinken was, heeft grote kans dat die specifieke boodschap niet helemaal goed overkomt. Fedor Ikelaar is hem in zijn drie maanden op de weg in ieder geval niet tegengekomen. Ook de motorrijder die zijn voet uitstak om Cees Wildervanck te bedanken, omdat die voor hem aan de kant ging, schiep verwarring. "Het leek nog het meest op een schop. Dat kwam niet echt positief op mij over, maar inmiddels weet ik beter." ■