

WAAROM DIT LEZEN?

Of u nu nog het rijbewijs halen moet of als rijbewijsbezitter/ster geconfronteerd wordt met gebrek aan zelfvertrouwen, rijangst of paniekaanvallen achter het stuur: informeer u éérst goed voordat u een rij school, een rijangstbehandelaar of instituut voor behandeling van uw rijprobleem kiest.

Waarom?

Omdat - helaas, helaas - verreweg het grootste gedeelte van de faalangstinstructeurs tot aan de gespecialiseerde rijangstbehandelaars schokkend weinig inzicht blijkt te hebben in het betreffende fenomeen. Met als gevolg dat de meesten van hen vaak op een geheel verkeerd spoor gaan zitten om u te helpen en alles daardoor moeizamer en minder effectief verloopt, of zelfs helemaal geen resultaat geeft.

Als je het rijbewijs wilt gaan halen en je oriënteert op het soort van rijopleiding dat je moet kiezen, of als je reeds aan het lessen bent maar daarbij problemen ondervindt: sla dan gerust het volgende over en lees verder vanaf pagina 10 (primaire rijangst). Anders: gaat u hieronder met lezen door!

Dit gaat helaas ook op voor soms grote en gerenommeerde instituten van (angst)psychologen, die vaak samenwerken met door henzelf opgeleide zogenaamde rijangstcoaches, of hoe zij ze ook genoemd mogen worden. Vaak zijn dit landelijk werkende instituten van psychologen, soms zelfs onder leiding van hoogleraren, die denken op grond van hun (angst)psychologische opleiding voldoende kennis en inzicht in huis te hebben om zichzelf (!) te kunnen kwalificeren voor het opleiden van rij-instructeurs tot de rijangstcoach enerzijds en anderzijds zelf als psycholoog u voor wat betreft het psychische gedeelte deskundig te kunnen behandelen voor uw rijangst.

Niets blijkt echter minder waar te zijn, getuige de vele rijangstigen die bij ons in de laatste 20 jaar aanklopten nadat zij bij een dergelijk instituut **tevergeefs** onder behandeling waren geweest, maar die wij vervolgens meestal wél met het aldaar **enorme stuk ontbrekende kennis** konden helpen.

Ook zijn er instituten met initiatiefnemers op psychosociaal HBO-niveau of andere HBO-opleidingsrichting, die de plank al gauw duidelijk misslaan met hun diagnoses en aanpak. Met name bij behandelaars op dit of op nog lager niveau tieren bovendien **halve en hele onzin** welig, als onderdeel van de behandeling van uw rijangstprobleem:

NLP, hypnose, RET, 'mindtuning' reïncarnatietherapie, . . .

Niet dat bijvoorbeeld RET een geheel onzinnige vorm van interventie zou zijn, maar dat is het **wél in het kader** van de meestal door de behandelaar **totaal verkeerd begrepen rijangstproblematiek**.

Het vak van rijangstbehandelaar is niet beschermd en iedereen kan zich zondermeer van een dergelijke titel voorzien, of als algemeen gerespecteerde organisatie opleidingen in elkaar draaien voor faalangstinstructeur, verkeerscounselor, rijangstcoach, rijangstinstructeur etcetera..

SOORTEN VAN RIJANGST

Bij bijna alle andere aanbieders van rijangsthulp treffen we een uitleg en indeling in soorten van rijangst aan waaruit ons al duidelijk wordt dat zij de kern van de angstproblematiek achter stuur niet echt begrijpen.

Fobische rijangst.

Bij deze soort van rijangst gaat het om de angst voor het angstfenomeen dat in specifieke situaties onverklaarbaar tussen uw oren en in uw lijf opstart, als gevolg waarvan u vreest de **controle over uzelf** zodanig te zullen verliezen dat u *vervolgens* de auto niet meer onder controle zult weten te houden. Vaak heeft men het gevoel tegelijk al die controle gedeeltelijk te zijn kwijtgeraakt.

Deze angst heeft niets met de mate van uw rijvaardigheid te maken. Veelal heeft u veel rijervaring, uitzonderingen daargelaten. Dit angstfenomeen kan zich voordoen als paniekaanvallen of als een constant hoge spanning, meestal gepaard gaande met allerlei als onrustbarend opgevatte lichamelijke verschijnselen zoals hoge hartslag, verkramping, hyperventilatie, zweverigheid, onscherp gaan zien, enzovoort enzovoort. Ook plotseling opkomende dwanggedachten waarvoor u bang wordt vallen onder deze soort van rijangst.

Kortom:

de kern van dit soort angsten is gelegen in hetgeen *in uw eigen binnenwereld* begint op te spelen zonder daarover de controle te hebben, met daarbovenop gestapeld de zeer heftige *gevolgangst* dat u daardoor de controle over een veilige gang van zaken in de buitenwereld verliezen zult, in het bijzonder over een vaste koers.

Het is overigens mogelijk dat naast uw fobische rijangst ook gewone rijangst een rol speelt, ook al komt dit minder vaak voor.

Meer voorbeelden en informatie treft u aan op de betreffende pagina op de RijRelaxed website.

Als u last heeft van fobische rijangst, gaat u door met lezen op pagina 3.

Gewone (ook wel primaire) rijangst.

Bij deze soort van rijangst is *de kern* van uw probleem als autobestuurder gelegen *in uw functioneren in de buitenwereld*.

Daarin komt u zelfvertrouwen tekort, tot aan regelrechte angst.

U vertrouwt er niet op dat u steeds het overzicht zult houden en op tijd begrijpen zult hoe of wat, laat staan altijd goed te zullen reageren op de onbekende of onverwachte situatie waarop u afkomt. Dat kan zich in alle situaties afspelen of slechts in bepaalde situaties, zoals grote rotondes, invoegen op de drukke snelweg, bij complexe kruispunten, enzovoort.

U hebt het gevoel in uw eigen taak te kunnen falen, of niet adequaat op onverwachte fouten van anderen te zullen reageren.

Ook de meer technische kanten van het autorijden kunnen een probleem zijn: het inparkeren, hellingproef, afslaan van de motor, enzovoort.

Vaak is het ook zo, dat u zich bezwaard voelt in het verkeer omdat u het idee heeft door uw onvolmaakte gedrag anderen onterecht in de weg te zitten. U moet méé met het verkeer, maar voelt juist dan tekort te kunnen schieten om het veilig te houden.

Het is overigens mogelijk dat naast uw primaire rijangst ook een fobische (rij)angst een rol speelt, hoewel dit niet zo vaak voor komt.

Meer voorbeelden en informatie treft u aan op de betreffende pagina op de RijRelaxed website.

Als u last heeft van primaire rijangst, gaat u door met lezen op pagina 10.

FOBISCHE RIJANGST

De grote fout die de andere hulpverleners maken, is dat zij het *werkelijke* probleem in het ‘technisch ruimtelijk brein’ over het hoofd zien en als gevolg daarvan uit arrenmoede zich werpen op andere psychische problemen bij u die vermeend of soms werkelijk aanwezig zijn maar die echter zelden de *directe* oorzaak van uw rijfobie zijn.

Dat zit zo. Ik zal proberen het hier zo beknopt mogelijk maar toch helder genoeg te beschrijven, zonder mijn concurrenten hiermee alle know-how maar cadeau te geven. Want dat hebben ze tot nu toe zeker niet verdiend!

Elke *doelgerichte beweging die we in de ruimte maken* is het *eindproduct* van dezelfde beweging die in bepaalde gedeelten van ons brein vooruitlopend aan de echte beweging wordt gesimuleerd. Die simulatie, die ‘beweging in ons ruimtelijk brein’, die de noodzakelijke software voor onze fysieke beweging door de ruimte is, wordt wel de *mentale representatie* genoemd. Het maakt niet uit of we een kopje thee van tafel pakken, door de drukke Kalverstraat lopen, aan het fietsen zijn of achter het stuur met 120 km/uur een vrachtwagen aan het inhalen zijn.

Die mentale representatie van de beweging is geen menselijk verzinsel zoals reïncarnatietherapie, NLP en dergelijke, maar *een technisch volledig aangetoond gegeven* in die bepaalde delen van ons brein, tegenwoordig met behulp van functionele MRI scanapparatuur (fMRI) zichtbaar gemaakt.

Aard en kwaliteit van de beweging door de ruimte worden in principe bepaald door de aard en de kwaliteit van die technische mentale representatie in ons brein, aannemende dat de verdere aansturing in ons lijf van de benodigde spieren in orde is. Hier bevinden we ons *niet op het terrein van de psycholoog en/of therapeut of HBO-psychologisch geschoolde en de inhoud van hun opleiding* (die vooral over gevoelens, gedachten en gedrag gaat), maar op het terrein van het moderne technische hersenonderzoek alsmede van de neuropsychologie.

Maar niet alleen *de kwaliteit van de beweging* wordt bepaald door die mentale representatie. Ook zal *ons gevoel van veiligheid*, en dan vooral van *onveiligheid*, afhankelijk zijn van een voldoende kwalitatief functionerend ruimtelijk brein. Immers: om ons bij de beweging *safe* te voelen - ook al voelen we ons dat *niet bewust*, we merken het pas op als we ons *niet meer veilig* beginnen te voelen - dus om ons bij de beweging veilig te kunnen voelen, zal die mentale representatie van de huidige en toekomstige beweging *qua aard en qua kwaliteit aan de eisen van de werkelijke beweging moeten voldoen* willen wij het (onbewuste) gevoel kunnen hebben dat *wij met onszelf* door de ruimte bewegen, in plaats van dat *ons lijf en/of onze auto met óns* bezig is door de ruimte te bewegen.

Anders gezegd: om volcontinu het gevoel te hebben en te houden *dat wij het zelf zijn* die ten volle de regie voeren over onze huidige en toekomstige beweging, zelf ten volle de controle daarover hebben, in plaats van dat we die niet (meer) hebben.

Nu is ons brein vanuit de evolutie ingericht voor onze eigen natuurlijke snelheden. Dat betekent lopend of zelfs hard rennend, dit ongeveer ook overeenkomend met bijvoorbeeld fietssnelheid, maar dus niet de snelheden zoals die in de auto en laat staan die op de snelweg gebruikelijk zijn. Desondanks blijkt ons brein in staat ook bij die enorme schaalvergroting in voldoende hoge kwaliteit mentale representaties te kunnen genereren. Dit bij een kwaliteitseis daaraan die waarschijnlijk kwadratisch toeneemt met de snelheid! Dus 5 maal harder dan hardlopend met 20 km/uur – 100 km/uur – dan een 25 maal hogere eis die nodig is om het gevoel van controle over je koers te kunnen blijven genereren.

Dat betekent per definitie dat een opeens optredende tekortkomende breintechniek, een tijdelijke hapering daarin, bij die enorme vaart met ons door de ruimte, des te gemakkelijker kan optreden, en des te grotere onveiligheidsgevoelens en alarmbellen in werking zal zetten: je bent het niet meer helemaal zélf die de regie over jouw beweging lijkt te hebben, de auto lijkt het van je te hebben overgenomen. Je schrikt je rot, weet niet wat er aan de hand is en je angstsysteem start in je lijf en tussen je oren op, waarmee je jouw brein nog eens extra belast. Zodat de kans dat het ruimtelijk brein zich herneemt en de mentale representatie weer op orde kan brengen direct vervliegt.

Sterker nog, doordat je al je aandacht nu erop begint te richten waar je zo snel mogelijk de weg af kan of aan de kant kunt, begin je bovenop de toch al tekortschietende mentale representatie een tweede valse mentale representatie te leggen! Namelijk eentje in de richting van de zijkant. Of van die vrachtwagen waar je nu naast zit en die dat voorlopig nog even verhindert. Kortom, je levert je ruimtelijk brein de data-invoer van een richting waar je nu nog niet heen kunt, hetgeen die valse mentale representatie genereert (je meest dominante visuele aandachtsrichting neigt het ruimtelijk brein te beschouwen als de gewenste bewegingsrichting, ook al weet je cognitieve brein dat je dáár nu nog niet naar toe wilt: dus: er ontstaat in je brein nog een groot conflict bovenop!).

Bovenop die valse data-invoer verwaarloos je tegelijk de data-invoer die wél past bij de beweging/koers die je op dit moment en de volgende seconden nog moet aanhouden: namelijk rechtdoor. Zodat je het probleem steeds heftiger maakt en je daarin alleen maar de bevestiging ziet dat je dadelijk de controle helemaal zult kwijt raken. Nóg meer paniek met dito nóg meer overbelasting voor je brein, enzovoort.

Daar komt dan vervolgens – ook bekend uit de neuropsychologie – gemakkelijk het verschijnsel naar boven van een gevoel van ruimtelijke desoriëntatie, zweverigheid, onwerkelijkheid. Namelijk als gevolg van het breintechnische feit dat op dat moment je mentale representatie/interpretatie van je beweging afwijkt van je werkelijke beweging.

Vergelijk dit maar met de iedereen bekende situatie dat je in de langs het perron stilstaande trein je krantje zit te lezen, even opkijkt naar buiten en daar de trein aan de andere kant van het perron ziet. Je denkt: “hé, we rijden al”, maar je krijgt er gelijk een lijfelijk raar gevoel bij: je zou je willen vastpakken aan de bank waarop je zit of de armleuningen pakken.

Totdat je blik op dat billboard valt en je ziet dat het de ándere trein is die is gaan rijden. Dan daal je weer helemaal terug in de werkelijkheid en in je lijf.

Hoe komt dat precies? Dat komt doordat jouw nu wél juist zijnde interpretatie van de beweging overeenkomt met wat **de situatie in je evenwichtsorgaan** je brein vertelt, namelijk: we staan stil! De mismatch tussen je aanvankelijk valse mentale representatie in je ruimtelijke brein enerzijds en de toestand in je evenwichtsorgaan anderzijds bezorgde je jouw **ruimtelijke desintegratie en bijbehorende gevoelens**. Overigens doet hyperventilatie nog een schepje bovenop die zweverigheid etcetera.

Hoe kan zo'n eerste paniekaanval dan zijn ontstaan?

Na het bovenstaande verhaal gelezen te hebben, zal het u wel duidelijk zijn hoe dat **eerste moment van onrust of paniek** achter het stuur waarschijnlijk zal zijn ontstaan. Véél mensen maakten op dat moment een moeilijke periode in hun leven door, waren emotioneel en/of fysiek **overbelast**, en dus óók hun brein.

Geen wonder dat er dan zomaar **te ernstige haperingen** kunnen optreden in dat ruimtelijk brein, dat eventjes niet meer kan voldoen aan die **hoge perfectiegraad** die daar nodig is bij die onnatuurlijk hoge snelheid waarmee u door de ruimte beweegt. En zoals al uitgelegd: uw direct opstartende angstreactie belast u nog veel meer daar bovenop, plus u begint ogenblikkelijk de noodzakelijke visuele data-invoer naar dat ruimtelijk brein óók nog eens te verwaarlozen en te vervangen door valse data.

Nu willen we met dit voorbeeld beslist niet zeggen dat dit soort aanvallen alleen bij hoge snelheid hoeven te beginnen. Ook **bij lage snelheden en zelfs bij stilstand** kunnen er triggers zijn die uw ruimtelijk brein opeens de totaal verkeerde kant opbrengen. Wij hebben tijdens onze 25-jarige loopbaan als rijangsthulpbehandelaar ontdekt dat ook bij bijvoorbeeld **hoogtevrees** (al dan niet achter het stuur) parallel aan het angstgevoel het ruimtelijk brein anders reageert dan bij iemand zonder hoogtevrees.

Ook dát gaat gepaard met een **foutieve data-invoer, foutieve selecties**, en zéér waarschijnlijk het genereren van een **mentale representatie van beweging: diep naar beneden**. Terwijl **je evenwichtsorgaan** ondertussen iets geheel anders aan je brein vertelt. Bingo!

Er blijkt op fMRI-scans **geen enkel verschil** te zijn tussen iemand die een bepaalde beweging daadwerkelijk maakt en iemand die zich dat alleen maar voorstelt! Dus zal men daarbij waarschijnlijk soortgelijke heftige gevoelens (kunnen) ervaren als bij de werkelijke beweging.

Hoe kan je met deze kennis van zaken die ruimtelijke fobieën dan aanpakken?

Wij blijken in staat te zijn onze mentale representaties vanuit onze ogen op de juiste wijze te genereren en die op orde te kunnen houden, ondanks spanning of een heftige paniekaanval en bijkomende verschijnselen.

De beweging door de ruimte *kan* niet anders dan die mentale representatie volgen, de beweging is immers het daaraan vastgekoppelde eindresultaat daarvan.

Je behoudt zodoende gegarandeerd de regie over die beweging, dus over je koersvastheid. Waarvoor je nou juist het meeste bang was die te gaan verliezen.

Als je eenmaal beseft wat je kunt doen om die **honderd procent garantie** te krijgen de **volle controle** over de auto te behouden ondanks de heftige paniekaanval, is het **minder moeilijk** om die irreële orkaan die met windkracht 12 door je lijf trekt nog even te blijven accepteren, waarna die weer zal kunnen afzwakken en je - doordat je ervaart ermee om te kunnen gaan - minder bang wordt voor dat fenomeen.

Je weet dan hoe je kunt voorkomen dat je jezelf helemaal laat meesleuren door je angstgevoelens, door je angstgedachten en met precies contraproductief gedrag.

De angst voor de angst neemt geleidelijk af, het fenomeen zal zich **minder vaak en minder heftig** gaan voordoen en uiteindelijk helemaal uit je leven kunnen **verdwijnen**.

Hoe je precies in verschillende situaties op de weg **met je ogen** en **met gerichte aandacht** ervoor zorgt een ijzersterke correcte mentale representatie te genereren en aldus het gevoel van de regie over je beweging én over jezelf te behouden of terug te krijgen, gaan we hier niet uit de doeken doen. Dat hebben wij zelf in de afgelopen 25 jaar **tot in detail** weten te analyseren, beargumenteren en inmiddels met enkele duizenden klanten met groot succes kunnen testen!

Daarbij hebben we 25 jaar geleden al bedacht dat we steeds moeten weten **wat de ogen van de klant nou exact aan doen zijn**, en hebben daarvoor dan al gauw een **extra spiegel** zodanig gemonteerd dat we die nauwgezet kunnen volgen. Als het ware de voorloper van het huidige **eye-tracking**, waarbij via een speciale bril met elektronica de oogbewegingen precies geregistreerd worden, hetgeen tegenwoordig voor allerlei soorten van onderzoek wordt aangewend. Dit vooral heeft ons de inzichten, kennis en begeleidingsvaardigheid kunnen geven waarmee wij heden ten dage op een **volstrekt hoog en uniek niveau** staan bij de hulp aan rijangstigen.

SAMENGEVAT

- Rijden met hogere snelheden is de mens van nature niet voor gemaakt, dus angst daarbij is in principe een **natuurlijk** verschijnsel!
- Eveneens is de mens niet gemaakt voor het omgaan met grotere dieptes, in tegenstelling tot vogels kunnen we namelijk niet vliegen. Hoogtevrees is dus in principe een **natuurlijk** verschijnsel!
- Tóch zijn we in staat ons **zonder angst** over te leveren aan voor ons als mens onnatuurlijke dieptes of snelheden, maar daarvoor is dan wél vereist dat ons **ruimtelijk brein** met een **hoge graad van perfectie** de juiste selecties maakt uit wat onze ogen zien en op grond daarvan de juiste hoogwaardige mentale representaties van oriëntatie en/of beweging maakt.
- Vooral in een door andere omstandigheden **overbelast lichaam en brein** is het dan maar zó mogelijk dat het ruimtelijk brein daarin tekort schiet, met nog veel hogere belasting als gevolg door de opstartende angstreactie.
- Is je angstsysteem eenmaal getriggerd geweest, dan zal je in soortgelijke omstandigheden en omgevingen al gauw **opnieuw geregeerd gaan worden** daardoor en de daarbij optredende overbelasting.
- De overbelasting uit andere oorzaken waaraan je bloot stond toen je de fobie ontwikkelde, heb je nu hopelijk grotendeels achter je gelaten, en was ook **niet de directe oorzaak** van je paniek.
Dát zat hem in een stukje **breintechnisch disfunctioneren**, dat je zelf met onze kennis weer perfect op de rails kunt gaan zetten.
- Bijna **alle andere aanbieders** van hulp bij dit soort rijangsten onderkennen dit stuk **cruciale werkelijkheid** niet, en gaan dan ook uit gebrek aan deze deskundigheid die wij wél hebben bij u op zoek naar andere **psychische problemen**, al dan niet voortkomend uit uw kinderjaren.
- Nou heeft bijna iedereen wel zo zijn of haar **psychische onvolmaaktheden**, dus vinden zij al gauw wat bij u, hetgeen zij dan totaal onwetenschappelijk tot **de oorzaak** van het ontstaan en voortduren van uw rijfobie bombarderen. Zelfs al heeft u een echt psychisch probleem, dan nog is dat niet altijd verantwoordelijk geweest voor dat ontstaan of het voortduren van uw fobie, hoewel dat in sommige andere gevallen wél het geval kan zijn.

VIJF VOORBEEDEN TOT SLOT

Onderstaande klanten zijn echte recente klanten van ons.

KLANT 1.

Deze man is servicemonteur van rond de 30 jaar, en heeft veel kilometers rijervaring zonder enig probleem, als hij op de snelweg opeens geconfronteerd wordt met een onverklaarbare paniekaanval. Hierna ontwikkelt hij een snelweg- en bruggenfobie, zodat hij snelwegen waar mogelijk begint te vermijden.

Om te voorkomen dat het erger en erger wordt en hij daardoor arbeidsongeschikt zou raken, wordt hij naar een grote landelijk werkende groep van vele honderden psychologen gestuurd, met aan het hoofd zelfs een hoogleraar.

Aldaar heeft hij liefst 30 praatsessies, waarbij de psycholoog bij hem een 'ontwijkende persoonlijkheidsstoornis' vaststelt en daaraan werkt.

Bij het rijden ervaart de klant echter geen enkele vooruitgang, ook al probeert hij de raad van de psycholoog op te volgen om toch maar zoveel mogelijk de snelweg te gaan oefenen. De behandelende psycholoog heeft het niet nodig geacht om ook maar één keer naast zijn klant in de auto mee te gaan om te kunnen zien wat er precies gebeurt. Dat zou overigens niet zo heel veel hebben opgeleverd, doordat de psycholoog totaal onwetend is over die enorme berg aan cruciale kennis waarover wij wél beschikken, en hij de echte problemen achter de paniek dan ook niet kán opmerken.

Na zich bij ons aangemeld te hebben bleek deze servicemonteur met vijf trainings-sessies zover de goede kant op te gaan dat hij ons niet meer nodig had.

Wij konden aan zijn algemene rijstijl en na wat vragen daarover in het verleden zelf vaststellen dat die eventuele zogenaamde ontwijkende persoonlijkheidsstoornis zich nooit manifesteerde als hij achter het stuur aan het verkeer deelnam, en dus ook nooit iets te maken kan hebben gehad met het ontstaan van zijn paniekstoornis! Bovendien valt te bedenken, dat een dergelijke stoornis zich altijd ontwikkelt in de kinder- en jeugd jaren, en het dan wel erg vreemd is dat deze man daarmee géén problemen ervaart gedurende de tien jaar snelweg rijden voorafgaande aan het moment dat hij de eerste paniekaanval krijgt.

Tegenwoordig weten we steeds meer dat psychologen en zelfs hoogleraren het niet altijd bij het juiste eind hoeven te hebben, en soms al dan niet opzettelijk pure flauwekul kunnen verkopen.

KLANT 2.

Deze man in dezelfde leeftijdsklasse werkt bij een bank, en ontwikkelt een heftige snelwegfobie die zelfs terrein wint op binnenwegen, die ook de grootste problemen beginnen te geven. Zijn werk waarbij hij veelvuldig op pad moet kan hij daardoor nauwelijks meer doen. Ook hij komt terecht bij deze gerenommeerde psychologen-groep die op hun website zeggen ook rijangst te behandelen, maar hij laat het niet tot tientallen praatsessies komen. Het was hem zelf ook al duidelijk dat de fobie ontstond in een periode dat hij zowel in zijn werk als in zijn privésituatie veel te veel hooi op de vork genomen had, en had dit dan ook al drastisch aangepakt.

Na zeven sessies ziet hij totaal niet in wat hem dit verder zou kunnen gaan opleveren achter het stuur, en breekt dit dan ook af.

Vervolgens meldt hij zich gelukkig aan bij ons. Hij blijkt met zijn probleem al behoorlijk ver weggezakt te zijn, zodat er samen met ons keihard gevochten moet worden om het rijden voor hem weer net zo gewoon en net zo leuk als vroeger te laten worden. Maar nu na 18 intensieve sessies is hij inmiddels zover dat wij de bezoeken aan ons aan het afbouwen zijn. Hij rijdt zelf alweer naar zijn bankklanten toe.

KLANT 3.

Deze klant is een vrouw, in dezelfde leeftijdsklasse als de vorige twee, die al een hele tijd last heeft van haar snelwegfobie, maar die ook haar hele leven bang is om zelfstandig en alleen te reizen. Bij de intake vertelt ze terloops dat zij als peuter maandenlang in het ziekenhuis moest verblijven, in een tijd dat men er nog niet over nadacht hoe traumatisch die scheiding van haar moeder voor het kind kan uitpakken. Bovendien vertelt zij erg beschermd te zijn opgevoed, overal scholen gevaren en mocht zij maar weinig zelfstandig ondernemen.

Aanvankelijk is zij in zee gegaan met een groep van psychologen die zich vooral richt op angststoornissen, en die zich ook profileren als deskundigen op het gebied van rijangst. Zij behandelen die in combinatie met door henzelf daartoe opgeleide rij-instructeurs.

Na een aantal sessies met de psycholoog is zij dan ook de lesauto ingegaan, waarbij aanvankelijk de psycholoog achterin meereed. Het levert haar geen enkele vooruitgang op, en geen inzicht in haar probleem of concreet bruikbare aanwijzingen waarmee ze iets zou kunnen achter het stuur.

Een paar jaar later meldt zij zich aan bij een behandelaar van rijangst die in de rijopleidingsbranche grote bekendheid geniet en die zelfs rij-instructeurs opleidt tot faal- en rijangstinstructeur. Deze zet vooral NLP en hypnose in en soms zelfs reïncarnatietherapie, waarvoor deze klant te nuchter blijkt te zijn.

Desondanks denkt zij enige verbeteringen bij zichzelf te bespeuren na enige sessies in de auto met deze behandelaar, maar dan vertelt deze haar totaal onaangekondigd dat hij standaard niet meer sessies dan vijf stuks met klanten doet, ongeacht de wens van deze klant door te gaan nu het haar iets gemakkelijker begint af te gaan.

De behandelaar houdt zonder verdere argumentatie echter voet bij stuk, hoe boos deze klant daar ook over is.

Op onze vraag welke praktische tips en wat voor concrete tools voor achter het stuur zij daar nou heeft opgestoken, is haar antwoord: "Geen enkele".

Weer een jaar later meldt zij zich bij ons aan. Wij gaan samen aan de slag met onze aanpak, en na enige sessies mag zij bepaalde dingen weer zelfstandig gaan oefenen. Nu zij dat zonder iemand ernaast begint te doen, blijkt ons uit het verslag van hoe dat haar verging dat bij deze vrouw wél een psychisch probleem een sterke rol in haar rijangst speelt: gevoelens van afhankelijkheid, van verlatenheid, er helemaal alleen voorstaan, erg herkenbaar uit de gebeurtenissen als peuter en haar opvoeding daarna.

Wij adviseren haar om het boek *Leven in je Leven* van Jeffrey Young te gaan lezen, een belangrijke ontwikkelaar van de zogenaamde Schemagerichte Therapie (ook wel: Schematherapie). Hierin ontdekte zij een aantal voor haar heel herkenbare problemen en de oorzaken daarvan vanuit haar jeugd, waaruit zij begreep dat zij daaraan nu eerst zou moeten gaan werken met een Schematherapeut (te vinden op www.schematherapie.nl).

Het verbaast haar en ons bijzonder dat de psychologengroep waar zij de behandeling van haar rijangst begon haar psychische problematiek niet heeft ontdekt als een belangrijke factor daarbij, terwijl deze psychologen nou juist de principiële overtuiging hanteren dat rijangst bijna altijd samengaat met een psychische stoornis. Waarover wij zoals nu bekend nogal anders denken, maar in dit speciale geval die link er wel degelijk was. Desondanks ontdekten *wij* die wél.

KLANT 4.

Ook deze vrouw heeft een fobische rijangst op de snelweg ontwikkeld, en valt ook in de leeftijdklasse 30 -40 jaar, al 9 jaar als zij zich bij ons aanmeldt. Dat begon na de geboorte van haar eerste kind met een paniekaanval op een brug. In de hele periode vanaf het begin heeft zij al diverse hulptrajecten doorlopen, waaronder een psycholoog, tot tweemaal toe een traject gevolgd met de psychologengroep die bij klant 3 beschreven staat, waar tussenin 2 jaar geleden bovendien het overlijden van haar broer een verslechterende invloed heeft. Haar snelwegangst gaat bovendien gepaard met gevoelens van depersonalisatie.

Op het moment van dit schrijven hebben wij behalve een uitgebreide intake nu drie sessies in de auto met haar achter de rug, en de hele basis opgebouwd zodat zij zelfstandig kan gaan oefenen. Zij zegt het als schokkend te ervaren dat geen van de eerdere hulpverleners haar de concrete kennis, inzichten en effectieve praktische tools voor achter het stuur boden zoals wij die haar nu wél bieden.

Sterker, zij herinnert zich *geen enkele* duidelijke strategie te hebben gehoord waarmee zij zelfstandig achter het stuur zichzelf kan gaan coachen om de heftige momenten met vertrouwen te kunnen doorstaan. Zij zegt op zeer moeilijke momenten achter het stuur tijdens de sessies met de psycholoog achterin en de rijangstcoach ernaast geen steun te hebben ervaren en zelfs het gevoel te hebben gehad dat deze zich met de situatie niet goed raad wisten. Hoe wij haar door een dergelijke voor haar zeer heftige situatie heen hielpen ontlokte haar achteraf spontaan een diepgemeend compliment. Ook zij komt er wel, is nu haar en ons vertrouwen.

KLANT 5.

Klant 5 is een man van midden 50, die al geruime tijd een stevige hoogtevrees heeft, zowel in de auto als daarbuiten. Galerijflats bijvoorbeeld zijn hem een gruwel. Zowel voor dit laatste als voor zijn hoogtevrees bij bruggen heeft hij de hulp ingeroepen van het in angsten gespecialiseerde psychologeninstituut dat we al onder de twee vorige klanten hebben beschreven.

Daar werd er zowel met hem in de auto geoefend als op een galerijflat, maar in beide gevallen zag hij niet in hoe zijn desondanks voortdurende probleem daarbij ooit zou kunnen afnemen.

De oefeningen samen met de psycholoog op de galerijflat bestonden uit het steeds vanaf een hogere verdieping proberen te hopen dat de angst daarbij uiteindelijk vanzelf wel zou gaan uitdoven. Van enige andere praktische inhoudelijk strategie was verder geen sprake, zoals dat bij ons nou juist de cruciale basis is om dáármee in dergelijke situaties te gaan oefenen: actief aan het werk in het ruimtelijk brein, in plaats van jezelf passief te moeten overleveren aan de angst oproepende situatie. Binnen een vijftal trainingen in de auto was het probleem voor deze klant op de voor hem meest gevreesde bruggen opgelost! Wij nemen aan dat hij deze techniek zelf ook zal zijn gaan toepassen op galerijflats en in andere voor hem zijn hoogtevrees triggerende situaties.

PRIMAIRE RIJANGST

Bijna alle behandelaars van dit soort rijangst die bijna alleen bij vrouwelijke rijbewijsbezitters voor komt, stellen dat de rijangst ofwel het gevolg zal zijn van andere psychische problemen bij de rijangstige, dan wel het gevolg van weinig rijervaring. Beide veronderstellingen zijn echter in 90% van de gevallen geheel onjuist en is hun psychische toestand voor zover die mede een rol speelt *niet de kern* van hun rijprobleem.

De ware oorzaak blijkt meestal te liggen in onze vaststelling, dat deze vrouwen aan hun rijopleiding weliswaar genoeg hadden om - met een ander ernaast en de dubbele bediening paraat - het **standaard uiterlijke gedrag** te kunnen vertonen waarmee ze hun rij-instructeur en de examinerator tevreden konden stellen, maar **aanzienlijk tekort** kwamen aan **intern inzicht en gevoel** om daarna **zelfstandig** achter het stuur met toenemend zelfvertrouwen hun vaardigheden te kunnen gaan uitbouwen. Met gevolg dat zij ofwel het er direct al bij lieten zitten om rijervaring te gaan opdoen, ofwel na enige pogingen de pijp aan Maarten gaven. Ieder helder denkend mens zal begrijpen dat bij al deze vrouwen de oorzaak in de kern van de zaak **niet het gebrek aan rijervaring** is – ook al maakt dat het er vervolgens niet beter op – maar het feit dat speciaal voor deze vrouwen het **eindresultaat van de rijopleiding onvoldoende** was om daarna **zelfredzaam** achter het stuur het **zelfvertrouwen** te kunnen gaan opbouwen.

Slechts bij een beperkt aantal vrouwen met primaire rijangst waren het wél uitsluitend praktische omstandigheden dat ze langere tijd niet reden, maar bij de meesten is gebrekkige rijervaring **geen oorzaak** van de rijangst, maar **juist gevolg**: namelijk van **een voor hen gebrekkige rijopleiding!**

Geschat wordt dat er zo'n 800.000 Nederlandse rijbewijsbezitters met rijangst zijn, waarvan ongeveer driekwart vrouwen met primaire rijangst. Het gaat zowaar dus niet om een probleem van geringe omvang! Zij rijden ofwel helemaal niet meer, of slechts met beperkingen en onder spanning.

Wat al deze **rijangsthulpverleners**, maar ook **de hele rijopleidingsbranche**, vertikken te zien is wat het **verschil in aanleg** voor het rijden met name bij vrouwen betekent voor **de noodzakelijke inrichting van de rijopleiding** voor hen, om ze daarmee wél te geven wat zij nodig hebben.

Niemand trekt het in twijfel als je vertelt dat niet iedereen evenveel aanleg heeft voor wiskunde, voor vreemde talen of voor gevoel krijgen over techniek, maar zodra je het over **de werkelijkheid** hebt dat dit óók geldt voor ruimtelijke processen in het brein en dat er een grote groep vrouwen is die daar aantoonbaar meer moeite mee hebben dan doet men daar luchthartig over of verwijt men je te discrimineren.

Maar om er luchthartig over te doen is helemaal geen reden voor, integendeel. Deze **grote groep van vrouwelijke leerlingen** voor het rijbewijs krijgen inderdaad veel minder gemakkelijk **de auto in hun gevoel**, begrijpen niet als vanzelf een aantal zaken die anderen wél onuitgelegd als vanzelf beginnen te begrijpen.

Het enige wat de rijopleiding dan doet is die vrouwen noodzakelijkerwijze **aanzienlijk langer over hun rijopleiding te laten doen** en er ook meestal meer examens benodigd zijn, in plaats van hen **inhoudelijk en qua training passende instructie** te geven.

Daar blijken ze ook totaal geen besef van te hebben, en ook **niet te willen** accepteren dat ze daarin **zwaar tekort schieten**. Tientallen uitgebreide artikelen daarover in het vakblad voor de rij-instructie van mijn hand, mijn bezoeken daarover aan het CBR, aan opleidingsinstituten voor rij-instructeur, de Bovag en zelfs het ministerie mochten helemaal niets uithalen. Men wenst niet te accepteren dat er een stuk know how

bestaat dat het hunne zou kunnen overstijgen en wenst zelfs niet eens een begin te maken om zich daarin te verdiepen. De eigen visie zal overeind moeten blijven staan.

Bij veel van deze leerlingen schiet de stress omhoog en wordt er **als vanzelf faalangst en examenangst gegenereerd**, ook al heeft een groot deel van deze vrouwen daarvan bij andere opleidingen of werkzaamheden veel minder last. Die faalangst en examenangst worden dan steevast door iedereen in de branche versleten voor een **op zichzelf staande psychische problematiek** bij de betreffende leerling, waarmee de plank aldus volkomen wordt misgeslagen.

Om te beseffen wát er nou precies aan ontbreekt en wát je als instructeur vanaf de eerste rijles met deze leerlingen moet doen om ze **wél de perfecte kans** te geven dat **gevoel van controle en dat ruimtelijke inzicht** te kunnen ontwikkelen, daar heb je die enorme berg van kennis voor nodig die wij in de laatste 25 jaar daarover **minutieus** hebben opgebouwd: samen met duizenden vrouwen die ofwel primaire rijangst hadden, ofwel het rijbewijs nog moesten halen maar **daarbij elders vastliepen**. De rijopleiding die daarop helemaal is ingericht hebben we de FEM-rijopleiding genoemd, waarover op de betreffende website nog veel meer te lezen valt. Op de RijRelaxed-website staat op diverse plekken de link naar de FEM-website. Bovendien nog meer interessants over primaire rijangst op de RijRelaxed-website zelf, op de pagina 'Gewone rijangst'.

Natuurlijk is het niet zo dat er nóóit sprake is van échte faalangst en van échte examenangst die op zichzelf staan, maar veel vaker ligt de echte boosdoener in de **inhoud en structuur** van de standaard rijopleiding, evengoed als in de modernere Rijopleiding In Stappen (RIS).

Ondanks mijn toenmalige aanbod mijn unieke expertise in te brengen bij de ontwikkeling van de RIS (door het CBR, Bovag en Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland) kreeg ik nul op het rekest: men had voldoende deskundigheid in eigen gelederen, was het antwoord.

De volgende waslijst van verschillen tussen de gemiddelde mannelijke leerling en de grote schare van de vrouwelijke leerlingen met minder aanleg en daarmee potentiële **slachtoffers van faalangst, examenangst** en daarna als rijbewijsbezitster **van primaire rijangst**:

- Minder makkelijk het gevoel van **controle over de auto** krijgen, in de zin van: *ik rij met de auto*, in plaats van: *de auto rijdt met mij*. De auto voelt eerder als een 'tegenstander' dan als een 'medestander'.
- Minder makkelijk ontwikkeling van **gevoel over de koppeling**, resulterend in **afslaan motor**, moeizame **hellingproef**, diverse problemen bij het **afremmen en terugschakelen** voor kruispunten, minirotondes, bochten of andere situaties.
- Minder zeker bij het beoordelen van de mogelijkheden om voor ander verkeer **langs een kruispunt te nemen** of de minirotonde op te rijden. Eén van de aspecten die hierbij een rol zal spelen is dat vrouwen minder goed in staat zijn een situatie te beoordelen die **niet vanuit haar eigen standpunt** verloopt (zoals zij de plattegrond liever omdraaien om die vanuit hun eigen richting te kunnen bekijken, terwijl je de naderende auto op de kruisende weg uiteraard niet vanuit diezelfde richting beoordelen kunt).
- Minder goed begrijpen wat de **spiegels** haar vertellen, vooral **bij invoegen, weven** en dergelijke strookwisselingen als het druk is.
- Minder ruimtelijk begrip en overzicht bij **grote rotondes**, vooral driekwart.

- Minder inzicht **bij achteruitrijden welke kant het stuur opgedraaid** moet worden, ook welke kant dat op moet om de wielen weer recht te krijgen. Hierbij denkt een vrouw vanuit haar **taalgebied** in haar brein, in termen van 'links' en 'rechts', terwijl een man **het beeld in het ruimtelijk brein** al gauw begrijpt en op basis daarvan **voelt** welke kant er op gestuurd moet worden zonder te hoeven bedenken of dat 'links' of 'rechts' is.
- Vrouwen zijn sowieso meer geneigd **hun taalgebied** erbij te gebruiken, terwijl veel van de controle over de auto en ruimtelijke beoordelingen in het verkeer nou juist vanuit een heel **ander gedeelte van ons brein** moet plaatsvinden. Daarbij levert bovendien de heel vaak voorkomende **mismatch** tussen hun taalbrein en ruimtelijk brein extra problemen op: de omzetting van de **woorden** 'links' en 'rechts' gebeurt vaak foutief naar het **ruimtelijk begrip** dat erbij hoort of kost extra veel tijd om het goed te doen ("Links" wordt vaak rechts en "Rechts" vaak links, vooral als er snel gehandeld moet worden).
- Enzovoort. Het gaat hier te ver om een volledig overzicht te geven. Zie daarvoor ook de FEM-website en de daar vanaf te downloaden uitleg.

Jan Voerman
RijRelaxed Nederland

Februari 2012

Het is uitgezonderd de hieronder vermelde personen, bedrijven en instellingen een ieder toegestaan dit document uitsluitend in haar geheel, ongewijzigd en zonder enige toevoeging of weglating en slechts inclusief vermelding van de auteur te vermenigvuldigen en te verspreiden. Kortere stukjes eruit mogen slechts geciteerd worden mits onder vermelding van de auteur.

Het is personen, bedrijven en instellingen die op directe dan wel indirecte wijze al dan niet met een commercieel oogmerk zich beroepshalve profileren als deskundige of als (mede)behandelaar van rijangsten en/of hoogtevrees nadrukkelijk niet zonder schriftelijke toestemming van de auteur Jan Voerman toegestaan dit document of gedeelten daaruit te gebruiken door opname in of beschikbaarstelling via hun eigen media dit inclusief hun websites en dergelijke elektronische media.

Met een dergelijke niet met onze schriftelijke toestemming verkregen ongeautoriseerde opname en/of beschikbaarstelling verklaart en accepteert de betreffende persoon, bedrijf of instelling onvoorwaardelijk daarmee automatisch een onherroepelijke overeenkomst met de auteur Jan Voerman te hebben gesloten met het recht van het betreffende gebruik voor de som van € 47.500,-- inclusief BTW, verhoogd met alle eventueel noodzakelijke juridische dan wel andere invorderingskosten, welk bedrag onmiddellijk na vaststelling van het gebruik verschuldigd zal zijn aan de auteur Jan Voerman en te voldoen binnen 30 dagen na dagtekening van de per aangetekend schrijven ontvangen factuur.