

## Wat drijft de motorrijder?



Els Ronsse is van beroep psycholoog, en zij vroeg zich af waarom het motorrijden de dag van vandaag zo populair is. Ze probeerde hier een antwoord op te vinden...

In België waren op 31 december 2005 volgens Febiac, de Belgische federatie van de auto- en tweewielerindustrie, 341.861 moto's geregistreerd. Geen klein getal, waarvan statistici vermoeden dat het alleen maar verder zal groeien. Eind 2004 werden al 25.055 nieuwe motorfietsen aangekocht, 12,7% meer dan in 2003. Motorrijden lijkt dus in trek te zijn. Europees gezien is het motorpark zelfs gegroeid met 41% en de voorbije 10 jaar is het aantal gereden kilometers met gemotoriseerde tweewielers toegenomen met 49%, waar andere vormen van transport slechts met 15% zijn gegroeid.

Waar vroeger rijden met een motor als goedkope variant werd gezien van autorijden, wordt het nu meer en meer aanzien als een volwaardige vervanging. Dit is niet alleen zichtbaar in het stijgende gebruik van motors als vervoersmiddel, maar ook in de maatregelen die genomen zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. Na een analyse van ongevallen bleek dat heel veel ongevallen waar motorrijders bij betrokken waren, veroorzaakt werden door automobilisten. Verschillende bewustmakingscampagnes werden naar aanleiding hiervan gelanceerd. Het positieve gevolg hiervan is dat het aantal ongelukken met motorrijders, ondanks het toegenomen gebruik, gedaald is met

30% op drie jaar tijd.

Ook vrouwen profileren zich meer en meer bij deze groep weggebruikers. De tijd dat motorrijden aan mannen met jeansjackets deed denken is voorbij. Vrouwen zijn aan een inhaalbeweging begonnen, ook al komen ze nog niet helemaal aan hun trekken in het motorrijderswereldje. Zo telt de Belgische Motorrijdersbond (BMB) drieduizend leden, waar amper één procent vrouwen van zijn. Volgens de woordvoerder van de BMB munten de vrouwelijke leden daarenboven uit in onzichtbaarheid. Dit komt omdat vrouwen niet persé als motorrijdster willen bekeken worden. Gewoon motorrijden, los van sekse, is voldoende. Toch bestaan er wel organisaties die zich eerder op vrouwen richten. 'Women in The Wind' ontstond in 1979 in Toledo, Amerika. Sindsdien promoot de vereniging het motorrijden en ontstonden er tot in Nederland toe, plaatselijke afdelingen. Leden helpen elkaar met veilig rijden en ondervragen elkaar over het technisch onderhoud. En misschien komen er in de toekomst ook afdelingen in België. In 2004 werden namelijk 11,5% meer motorfietsen ingeschreven op de naam van een vrouw dan in het jaar voordien; bij de mannen bedroeg de stijging 7,9%. Langzamerhand kiezen meer vrouwen voor een gemotoriseerde tweewieler, vooral voor de naked bikes (32%) en scooters tot 125cc (19%).

Maar wat doet nu iemand beslissen om met een motor te rijden? Is dit meer en meer een milieuvriendelijke manier van transport, een economische oplossing voor de fileproblemen of moeten we het meer en meer op de sensaties zoeken die een motorrijder ervaart als hij zich met de motor beweegt?

Het valt volgens LAT ('the Laboratory of Applied Thermodynamics) van de Aristotle University of Thessaloniki niet meer te onderkennen dat de toekomstige evolutie van de emissies van de belangrijkste vervuilende stoffen door motors een goede, en vaak zelfs betere, trend vertonen in vergelijking met de globale emissies van het wegverkeer, over de periode 1999 –2012. In verband met fileproblemen publiceerde Febiac onlangs dat tweewielers steeds vaker worden ingezet als volwaardig vervoermiddel. Pendelaars kiezen de motor als alternatief om tijdverlies in files te mijden of om aan de stress van het werk te ontsnappen. Zo zouden de werken aan de Antwerpse ring verantwoordelijk zijn voor een stijgende verkoop van motoren in en rond Antwerpen.

Toch blijft het sensationele, en hiermee bedoelen we niet het effect dat motorrijden op anderen heeft, maar het ervaren van sensaties, de belangrijkste motivatie om met een motor te rijden. Motorrijden blijft een sterk emotionele uitstraling hebben, waarbij puur plezier, absolute vrijheid, eigen identiteit, adrenalinekicks, technologiegevoel en nog zovele andere woorden gebruikt worden om de sensaties te beschrijven. Trendwatchers omschrijven motorrijders bv als 'nieuwe nomaden op zoek naar een fysieke kick'. Belangrijk zijn de drang naar exclusiviteit, zelfexpressie, ontstressen, groepsgevoel, de materiële trots en het eeuwige vakantiegevoel.

Bij bevraging blijkt dat motorrijders als belangrijkste redenen om met een motor te blijven rijden, opgeven dat ze er een aantal praktische en financiële problemen mee vermijden, dat ze er een boel sociale contacten door hebben, het dé manier is om stress te verminderen, en het bevrijdend en stimulerend werkt.

Vooral de laatste elementen zouden doorslaggevend zijn, en bijna verslavend werken. Is hier een logische verklaring voor?

Sociale contacten zijn belangrijk, zoals blijkt uit de Gezondheidsenquête 2001. Deze stelt dat Sociale gezondheid, zoals fysieke en mentale gezondheid, een fundamenteel deel uit van de definitie van gezondheid gehanteerd door de WGO (Wereld Gezondheid Organisatie). Bovendien is sociale gezondheid op zich een niet verwaarloosbare determinant van algemene gezondheid. Sommige specialisten stellen zelfs dat “het effect van sociale relaties op gezondheid van even groot belang is als andere gekende risicofactoren zoals tabaksgebruik, fysieke activiteit, obesitas en bloeddruk”. Het lijkt er alvast op dat het aantal en de kwaliteit van sociale relaties bijdragen tot het behoud van de fysieke en mentale gezondheid van individuen en tot een verbetering van de levensverwachting.

Met dit in het achterhoofd, kunnen we dan ook begrijpen waarom motorrijders ‘netwerken’ belangrijk vinden en deze proberen te onderhouden. We kunnen deze netwerken op verschillende niveau’s situeren, gaande van individuele contacten, over kleine groepsgerichte netwerken, tot heel grote sociale ‘treffen’.

Tussen motorrijders onderling is er een soort informele wegcode, een zogenaamde code van beleefdheid, waarbij je vooral aangeeft dat je elkaar hebt gezien, door een signaal te geven met de hand of voet, of waarbij je elkaar signaleert waar moeilijke wegstukken liggen. Daarnaast is er een sterk engagement om elkaar bij motorpech te helpen, en wordt er snel even aan ‘social talking’ gedaan als je in een restaurant een andere motorrijder tegen komt.

Sommige motorrijders vormen groepen, vaak streekgebonden, waarbij ze samen activiteiten doen, zoals ritten uitstippelen, motors onderhouden, en gewoon samen iets gaan drinken, vaak met een vaste locatie als standplaats.

Grote sociale ‘treffens’ hebben vaak een doel van algemeen sociaal nut, of voor zichzelf als weggebruikers, maar ook heel vaak voor de sociaal zwakkeren. De ‘Hartrijders’ organiseren elk jaar een rit voor mensen met autisme, ‘kanaal 3’ organiseerde een trip ten voordele van Levenslijn en de ‘bRoCkOli-rit’ in Oostvlaanderen waarvan de opbrengst naar een jeugdhuis ging. En zo zijn er nog honderden initiatieven.

Waar sociale contacten vaak aanleiding zijn om te starten met motorrijden, zijn het de effecten die bijna therapeutisch zijn, die motiveren om te blijven rijden. Elke motorrijder zal grif toegeven dat hij minder stress ervaart na het motorrijden. In het boek ‘Zen en de kunst van het motoronderhoud’ schrijft Pirsig een fragment: ‘ben blij dat ik weer door dit land rijd. Het is een soort nergensland, dat om absoluut niets bekend staat en net juist daarom zo aantrekkelijk heeft. Spanningen verdwijnen op zulke oude wegen als deze.’ Maar waarom verdwijnen die spanningen?

Hier spelen dezelfde principes die bij relaxatie en hypnose worden gebruikt. Je lichaam en geest wordt gevraagd om sensaties op te nemen, te verwerken en te ontladen, waardoor het klaar is om nieuwe informatie op te nemen en opnieuw te starten. Iets wat je alle dagen steeds weer opnieuw doet, maar waar je op het moment dat je op de motor klimmen, andere of extra zintuigen gaat inschakelen om die sensaties te verwerken.

We staan er niet vaak bij stil, maar de meeste zintuigen worden heel intens geprikkeld bij het motorrijden. De meest voor de hand liggende zijn het gezichtsvermogen en het gehoor, de reukzin, het smaakvermogen en de tastzin. Deze zijn de uitwendige ontvangssystemen. Maar daarnaast hebben we ook nog twee inwendige ontvangssystemen, namelijk de proprioceptoren die onze lichaamshouding en de bewegingen van het lichaam in kaart brengen, en het vestibulaire systeem dat de bewegingen of de veranderingen in stand van het hoofd opvangt. En vooral op deze laatste twee systemen wordt een heel groot beroep gedaan bij het motorrijden. Evenwicht bewaren, balanceren in bochten, meer voorovergebogen zitten dan in een stoel of zetel, enz... Ook de tastzin wordt meer geprikkeld. Beschermende kledij oefent namelijk meer druk uit dan gewoon kledij op de huid, en wie toch zonder beschermend pakt rijdt, zal dit in de eerste plaats doen omdat het zo ‘vrij’ voelt. Voeg hierbij nog dat de tastzin ons grootste zintuiglijke systeem is met zijn bijna 2 meter oppervlakte, en het lijkt logisch dat we heel intense sensaties ervaren bij het motorrijden.

Deze intense sensaties vragen dan een uiterste alertheid, en stimuleren op die manier de adrenalinaanmaak, met de gekende kick als ontlading. Dus ja, meteen een verklaring voor het ontspannende en verslavende effect.

Motorrijden vraagt dus een immense inspanning van je hersenen. Je moet je heel hard concentreren op wat je doet, waardoor je geen ‘mentale’ ruimte of tijd meer hebt om te denken aan je dagelijkse beslommeringen. En op die manier verplicht je jezelf om even afstand te nemen en kan je alles in het juiste perspectief plaatsen achteraf. En dit is dan weer het mechanisme dat ook in creatief denken vaak wordt toegepast: even verplicht aan iets ander denken. Eenmaal je in de routine van het rijden komt, komt je lichaam in een staat van alertheid die iets hoger is dan normaal. En dit stimuleert dan weer je denkprocessen. Bovendien ben je alleen of heb je toch niet echt de kans om vlot te praten met iemand, tenzij je graag hard schreeuwt of enkel via koptelefoontjes communiceert. Je hebt dus tijd om dingen tot je te laten doordringen en er over te mijmeren. Op je gemak en uitgebreid nadenken zonder opgejaagd te worden en zonder het gevoel te hebben dat je tijd verspilt. Je krijgt de kans om mentaal te ‘freewheelen’. En hier kan je opnieuw de vergelijking maken met psychotherapie.

Het doel van een therapie is immers om een zoektocht te maken, die gewoonlijk een start bij een crisissituatie, en die als doel heeft om die crisissituatie op te lossen, en de cliënt meer sterkte te bieden om een volgende keer dat een dergelijke crisis plaatsvindt, hier zelfstandig met om te kunnen gaan. Vaak gebeurt dit door te zoeken naar alternatieve wijzen van gedragingen en betekenis verlenen. Het echte doel van een therapie is dus eigenlijk de cliënt toe te laten dat hij zijn echte behoeften onderkend, en de middelen vindt om aan die behoeften tegemoet te komen, rekening houdend met de omgeving waarin hij leeft. Als middel om dit te realiseren zal de therapeut een veilig kader creëren, een verklaring bieden voor de klachten of problemen waarmee iemand zich aanmeldt en een methode of techniek gebruiken om deze klachten of problemen op te lossen.

En hier kunnen we veel parallellen maken met datgene wat een geroutineerde motorrijder ervaart: hij bevindt zich een voor hem veilige omgeving, die hij zelf scheidt, waarbij hij probeert een verklaring te vinden voor de zaken waarover hij nadenkt, en dit op een creatieve manier.

Wat er echter wel ontbreekt, is een relatie met de therapeut die intens en emotioneel geladen, vertrouwelijk en vertrouwenwekkend is, en waarin iemand een zekere afhankelijkheid ontwikkelt, zodat hij meer openstaat voor beïnvloeding en verandering. Deze laatste factor is natuurlijk ook de doorslaggevende factor om over psychotherapie te kunnen praten, en is noodzakelijk om psychische klachten en problemen aan te pakken indien iemand er niet alleen uitraakt. Maar vaak is echte psychotherapie bij dagdagelijkse gebeurtenissen niet nodig, en kan iemand in een veilig milieu, met concentratie en creatief denken al een heel eind komen. Voor een motorrijder dus rijden!!

Het is dan ook niet ongewoon dat motorrijders (zelf)inzichten en zelfconfrontaties hebben tijdens het rijden, die hun zelfkennis en zelfvertrouwen vergroten.