

# Verkeerstoezicht en straffen voor

Verkeersdeelname is cruciaal in een moderne maatschappij. Het is daarom niet onbelangrijk dat weggebruikers zich houden aan de geldende verkeersregels. In Nederland is Duurzaam Veilig de sturende visie voor het verkeersveiligheidsbeleid. Binnen deze visie is aanpak van overtreders een laatste, maar noodzakelijke stap om weggebruikers die bewust overtredingen begaan hiervan te weerhouden. Dit artikel geeft een overzicht van de wetenschappelijke kennis over de werking en de effectiviteit van toezicht en straf in het verkeer vanuit een verkeersveiligheidsperspectief.

CH. GOLDENBELD EN I.N.L.G. VAN SCHAGEN

## Inleiding

Verkeersdeelname is een van de basiskennmerken van het leven in een moderne maatschappij. Het wegverkeer kan worden opgevat als een systeem van wegen, voertuigen en mensen. De verkeersregels geven sturing aan de relaties tussen weggebruikers en omgeving en tussen weggebruikers onderling en zijn bedoeld om een veilige en vlotte afwikkeling van het verkeer te bevorderen. Onder andere vanuit dat oogpunt is het belangrijk dat weggebruikers zich ook aan de verkeersregels houden.

In Nederland is Duurzaam Veilig de sturende visie voor het verkeersveiligheidsbeleid. Duurzaam Veilig streeft ernaar om via een duidelijke weginrichting, begrijpelijke en geloofwaardige verkeersregels en goede verkeerseducatie onbedoelde fouten en onbewuste overtredingen van verkeersdeelnemers te voorkomen. Binnen deze visie is toezicht op en straffen van overtreders een laatste, maar noodzakelijke stap om weggebruikers die bewust overtredingen begaan hiervan te weerhouden.<sup>1</sup>

Dit artikel geeft een overzicht van de wetenschappelijke kennis over de werking en de effectiviteit van toezicht en straf in het verkeer vanuit een verkeersveiligheidsperspectief. Eerst gaan we kort in op de relatie tussen verkeersovertredingen en verkeersveiligheid. Vervolgens laten we vanuit een gedragswetenschappelijk kader zien hoe verkeerstoezicht en straffen in theorie kunnen bijdragen aan gedragsverandering. Daarna beschouwen we het effect van verkeerstoezicht en straffen in de praktijk en tenslotte gaan we nog in op de mogelijkheden van verkeerstoezicht en straffen in de toekomst.

De kennis over de werking van straf en toezicht ontleenen wij deels aan onderzoek in andere Europese landen, Australië, Canada, en de Verenigde Staten. De achterliggende principes van toezicht en straf betreffen algemene menselijke drijfveren. Daarom kunnen resultaten uit deze landen, ondanks verschillen in systemen van rechtshandhaving en culturele verschillen, zeker ook relevant zijn voor Nederland. Uiteraard zijn de lessen in andere landen niet een-op-een overdraagbaar naar de Nederlandse situatie. Maar wel kunnen meer algemene gedragsprincipes worden afgeleid die ook in Nederlandse context met succes toe te passen zijn.

## Samenhang overtredingen en verkeersonveiligheid

Redenerend vanuit een verkeersveiligheidsperspectief zijn verkeerstoezicht en straffen bedoeld om overtredingen te voorkomen die samenhangen met de verkeersveiligheid. Dat roept de vraag op of en in welke mate er, objectief bezien, een relatie bestaat tussen verkeersovertredingen en verkeersonveiligheid. Vervolgens dient zich ook de vraag aan of de statistische relatie tussen overtreding van regels en verkeersveiligheid ook als zodanig ervaren wordt door de weggebruikers zelf.

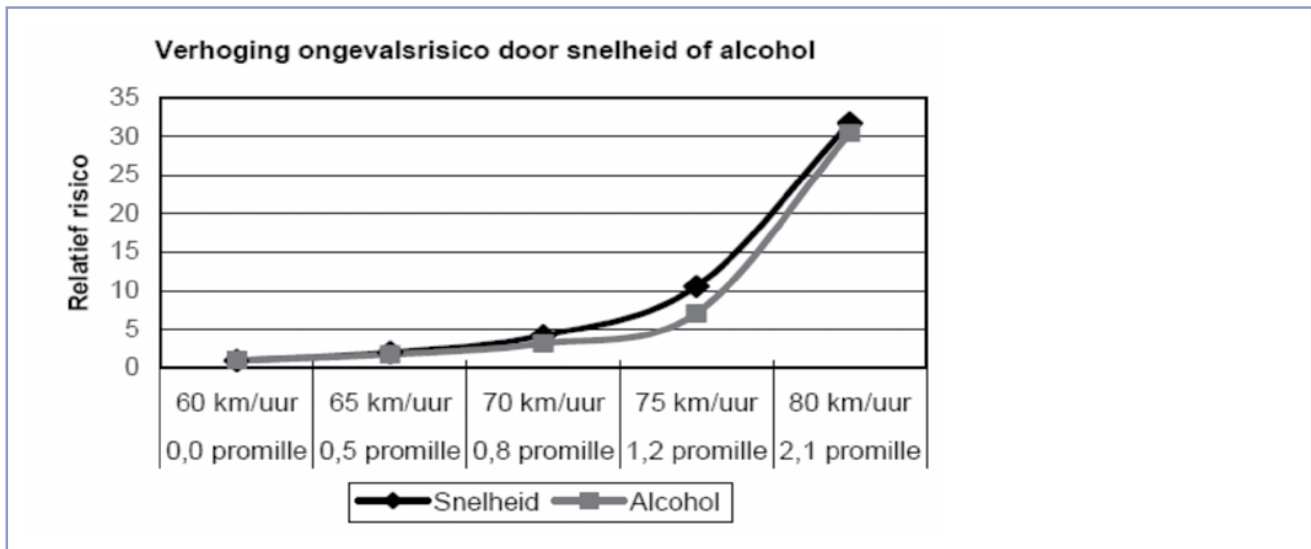
De Israëlische onderzoeker Zaidel inventariseerde het wetenschappelijke onderzoek over de relatie tussen verkeersovertredingen en ongevallen en vatte de bevindingen samen in de volgende conclusies:<sup>2</sup>

- Er is een positieve samenhang tussen overtredingen en ongevallen: hoe meer verkeersovertredingen bestuurders begaan, hoe vaker zij betrokken zijn bij ongevallen.
- Deze samenhang is echter zwak, onder andere vanwege methodologische beperkingen van studies, bijvoorbeeld omdat gere-

<sup>1</sup> F. Wegman & L. Aarts, *Door met Duurzaam Veilig. Nationale verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005–2020*, Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid 2006 (downloaden via: [www.swov.nl/rapport/DMDV/DMDV.pdf](http://www.swov.nl/rapport/DMDV/DMDV.pdf)).

<sup>2</sup> D. Zaidel, *Non compliance and accidents*, (WP3 of the ESCAPE project), Espoo: Technical Research Centre of Finland (VTT) 2001 (zie: [http://virtual.vtt.fi/virtual/proj6/escape/escape\\_wp3.pdf](http://virtual.vtt.fi/virtual/proj6/escape/escape_wp3.pdf)).

# verkeersveiligheid



Afbeelding 1

Ongevalsrisico bij verschillende snelheden binnen de bebouwde kom en bij verschillende BAG-niveaus

Bron: voetnoot 4

gistreerde overtredingen geen goede afspiegeling vormen van de feitelijk gepleegde overtredingen.

- Gemiddeld genomen zullen bestuurders met meer overtredingen in de komende jaren vaker betrokken zijn bij ongevallen. Echter, de foutmarge is zo groot dat dergelijke voorspellingen voor individuele bestuurders nauwelijks zin hebben.

Voor twee specifieke overtredingen, het overschrijden van de snelheidslimiet en rijden onder invloed, is via methodologisch goed uitgevoerd onderzoek overtuigend bewijs geleverd dat zij de relatieve ongevalskans vergroten. Op het gebied van rijden onder invloed dateert het onderzoek al uit de midden jaren zestig. Toen heeft een onderzoeksgroep onder leiding van Robert Borkenstein in de Verenigde Staten het verband bepaald tussen het bloedalcoholgehalte (BAG) en de kans om bij een verkeersongeval betrokken te raken.<sup>3</sup> De belangrijkste resultaten van dat onderzoek: bij een BAG tussen 0,5 en 0,8‰ is de kans op een ongeval 35% groter dan bij een BAG van 0‰. Bij hogere promillages neemt het risico exponentieel toe. Bij een BAG tussen 0,8 en 1,0‰ is de kans bijna twee keer zo groot, bij een BAG tussen de 1,0 en 1,5‰ bijna zes keer en bij een BAG van 1,5‰ of hoger ruim 18 keer. Sinds die tijd zijn er vele onderzoeken geweest die deze resultaten hebben bevestigd.

Onder andere in Australië is veel onderzoek verricht naar de samenhang tussen snelheidsovertredingen en ongevalskans. De onderzoekers vonden dat te hard rijden minstens zo gevaarlijk is als

het rijden onder invloed.<sup>4</sup> In hun onderzoek richtten ze zich op wegen binnen de bebouwde kom. In Australië geldt daar een limiet van 60 km/uur. De resultaten laten zien dat een automobilist die 5 km/uur harder rijdt dan deze limiet tweemaal zoveel kans heeft om bij een letselongeval betrokken te raken als een automobilist die zich precies aan de limiet houdt. Een overschrijding van de limiet met 10 km/uur leidt tot een viermaal grotere ongevalskans en een overschrijding van 15 km/uur tot een ruim tienmaal grotere ongevalskans. Net als bij rijden onder invloed neemt de ongevalskans dus exponentieel toe naarmate de snelheidsoverschrijding groter is. De risicoverhoging van limietoverschrijdingen op de onderzochte Australische wegen bleek ongeveer gelijk aan de risicoverhoging op dezelfde wegen bij een alcoholpromillage (BAG) van respectievelijk 0,5, 0,8 en 1,2 (zie afbeelding 1).

Ook van andere overtredingen zoals geen gebruik van de gordel, roodlichtnegatie<sup>5</sup> en telefoneren tijdens het autorijden<sup>6</sup> is wetenschappelijk onderzoek de risicoverhogende werking vastgesteld. Wat het mobiel telefoneren betreft is gebleken dat handheld en handsfree bellen een even groot risico met zich meebrengen.

3 R.F. Borkenstein et al., 'The role of the drinking driver in traffic accidents. The grand rapids study', *Blutalcohol* 1974, 11, supplement 1, p. 1-132.

4 C.N. Kloeden et al., *Travelling speed and the risk of crash involvement. Volume 1: Findings* (CR 172), Canberra: Federal Office of Road Safety 1997.  
 Latere her-analyse gerapporteerd in: Kloeden, C., McLean, J. en G. Glonek, *Reanalysis of Travelling Speed and the Risk of Crash Involvement in Adelaide South Australia*, Road Accident Research Unit 2002, University of Adelaide, Adelaide, Australia.  
 5 SWOV-Factsheet *Effecten van politietoezicht op het gebruik van beveiligingsmiddelen, bromfietshelmen en op roodlichtovertredingen* (zie: [www.swov.nl/rapport/Factsheets/Factsheet\\_Politietoezicht\\_gordel\\_helm\\_roodlicht.pdf](http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/Factsheet_Politietoezicht_gordel_helm_roodlicht.pdf)).  
 6 SWOV-Factsheet *Mobiel bellen tijdens het rijden* (zie: [www.swov.nl/rapport/Factsheets/Factsheet\\_Mobiele\\_telefoon.pdf](http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/Factsheet_Mobiele_telefoon.pdf)).

Uit wetenschappelijk onderzoek is dus redelijk veel bekend over de relatie tussen overtredingen en ongevalsrisico. Deze wetenschappelijke kennis lijkt echter niet of nauwelijks een rol te spelen bij de beleving van de verkeersdeelnemers noch bij de straftoemeting. Laten we het voorbeeld van het rijden onder invloed in vergelijking met snelheidsovertredingen weer ter hand nemen. De meeste Nederlanders beschouwen alcoholovertredingen als absoluut onaanvaardbaar en moreel verwerpelijk. Over snelheidsovertredingen van 10 km/uur wordt daarentegen vaak laconiek gedaan. De straftoemeting komt overeen met de houding van de weggebruikers. Rijden met een promillage van 0,81 resulteert in een boete van € 350,-; een snelheidsovertreding van 10 km/uur binnen de bebouwde kom, qua risicoverhoging vergelijkbaar met de genoemde alcoholovertreding, kost de overtreder € 32,-. In welke mate bij deze naar verhouding lichte straf voor snelheidsovertredingen de mening van de burgers een rol speelt of, juist andersom, dat de lichte straf de mening van de burgers beïnvloedt is ons niet bekend.

Een ander voorbeeld is de discrepantie tussen handheld en handsfree bellen in de strafmaat: handheld is bij wet verboden en kent een boete van € 150,-; handsfree is wettelijk toegestaan. Hier is de reden duidelijker. Handsfree telefoneren in het verkeer is lastig te detecteren en daarmee ook lastig te handhaven. Waarschijnlijk een legitieme reden, het heeft weinig zin regels te stellen die niet gehandhaafd kunnen worden, maar vanuit een inhoudelijk eveneens legitiem principe 'gelijke ernst, gelijke straffen' moeilijk uit te leggen.

### Verkeershandhaving vanuit een gedragswetenschappelijk kader

Het bestraffen van overtredingen is onderdeel van de keten van verkeershandhaving (zie afbeelding 2). We spreken van een 'keten' omdat alle schakels onderling verbonden en afhankelijk zijn. De eerste schakel, het fundament van de verkeershandhaving, is de verkeerswetgeving. De wetgeving stelt de regels vast voor verkeersdeelname en bepaalt de mogelijkheden voor het opsporen en straffen van overtredingen. Vanuit verkeersveiligheidsperspectief is de wetgeving bedoeld om de verkeersveiligheid te bevorderen. Naast regelgeving zijn er uiteraard vele andere zaken die van invloed zijn op de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld de zaken die in het blok rechtsboven in de afbeelding zijn genoemd.

De feitelijke handhaving van de regels leidt tot een *objectieve pakkans* of handhavingsdruk. De handhavingsdruk wordt meestal uitgedrukt in het aantal verkeerscontroles of aantal uren verkeerscontroles, afgezet tegen bijvoorbeeld de lengte van gecontroleerde wegen, de verkeersintensiteit of de bevolkingsdichtheid. Uiteindelijk gaat het echter niet om de objectieve pakkans, maar om de *subjectieve pakkans*, dat wil zeggen de inschatting van weggebruikers van de kans dat zij bij een overtreding betrapt zullen worden. De subjectieve pakkans wordt deels door de objectieve pakkans bepaald; daarnaast door bijvoorbeeld berichtgeving in de media, voorlichtingscampagnes en verhalen van kennissen. Wanneer weggebruikers de subjectieve pakkans voldoende groot achten, zullen zij regelovertreding vermijden. Wij spreken dan van preventie. Handhaving is *generaal preventief* als weggebruikers verkeersovertredingen vermijden op basis van de verwachte consequenties. Met andere woorden, weggebruikers passen hun gedrag aan zonder dat

ze zelf al gestraft zijn. Ze doen dat om mogelijke negatieve consequenties (bekeuring, staandehouding, gezichtsverlies) te voorkomen. Handhaving is *specifiek preventief* wanneer weggebruikers verkeersovertredingen vermijden op basis van de zelf ervaren boetes of straffen bij eerdere overtredingen.

Het bestraffen van overtredingen kan gezien worden als een onderdeel van het preventieve effect van handhaving. Het effect van straffen is vanuit twee brede theoretische kaders te begrijpen.<sup>7</sup> Het eerste, de instrumentele benadering, gaat uit van afschrikking waarbij de angst voor straf wordt gezien als het centrale mechanisme om bepaald gedrag te vermijden. De klassieke afschrikkingstheorie is in de achttiende eeuw geformuleerd door de filosofen Bentham en Beccaria. Begin twintigste eeuw is daar de 'operante conditioneringstheorie' uit voortgevloeid. Volgens beide theorieën kan straf het menselijk gedrag beïnvloeden, vooral als een straf zeker is, en wanneer ze snel volgt op het ongewenste gedrag. Laboratoriumexperimenten in het kader van de operante conditioneringstheorie hebben de regulerende werking van straf op gedrag aangetoond. Ook de gedragsvormende effecten van beloning zijn in laatstgenoemde theorie onderzocht en vastgesteld. Ook het belonen van correct verkeersgedrag blijkt effectief te zijn om gedragsverandering te bewerkstelligen,<sup>8</sup> maar valt buiten het kader van dit artikel.

Deels contrasterend en deels in aanvulling op bovenstaande theorieën stelt de normeringstheorie<sup>9</sup> dat het strafrecht en de daarop gebaseerde keten van rechtshandhaving pas effectief kan zijn als burgers de geldende normen en regels kennen en overtuigd zijn dat naleving ervan belangrijk is. Bestrafing als mechanisme om mensen aan regels te laten gehoorzamen heeft veel meer effect als die bestrafing aansluit op de normen en waarden en het rechtsgevoel van burgers zelf. Volgens deze benadering is het de maatschappelijke afkeuring die een formele straf ook tot een psychologische straf maakt. In een artikel over de aanpak van de (kleine) criminaliteit, waaronder ook verkeersovertredingen, bracht de toenmalige minister van Justitie Hirsch Ballin het normatieve gezichtspunt als volgt onder woorden:

*"Controle alleen is niet afdoende. Dan verzandt de rechtsstaat in een spel van kat en muis, in een systeem van pakkansen en calculaties. Geen enkel samenlevingsverband is daarop te baseren. Het versterken van het rechtsgevoel reken ik daarom tot een belangrijke taak van de overheid. Ook in die zin moeten de methoden waarmee wij de kleine criminaliteit bestrijden zoveel mogelijk bijdragen aan de geloofwaardigheid van de rechtsstaat."*<sup>10</sup>

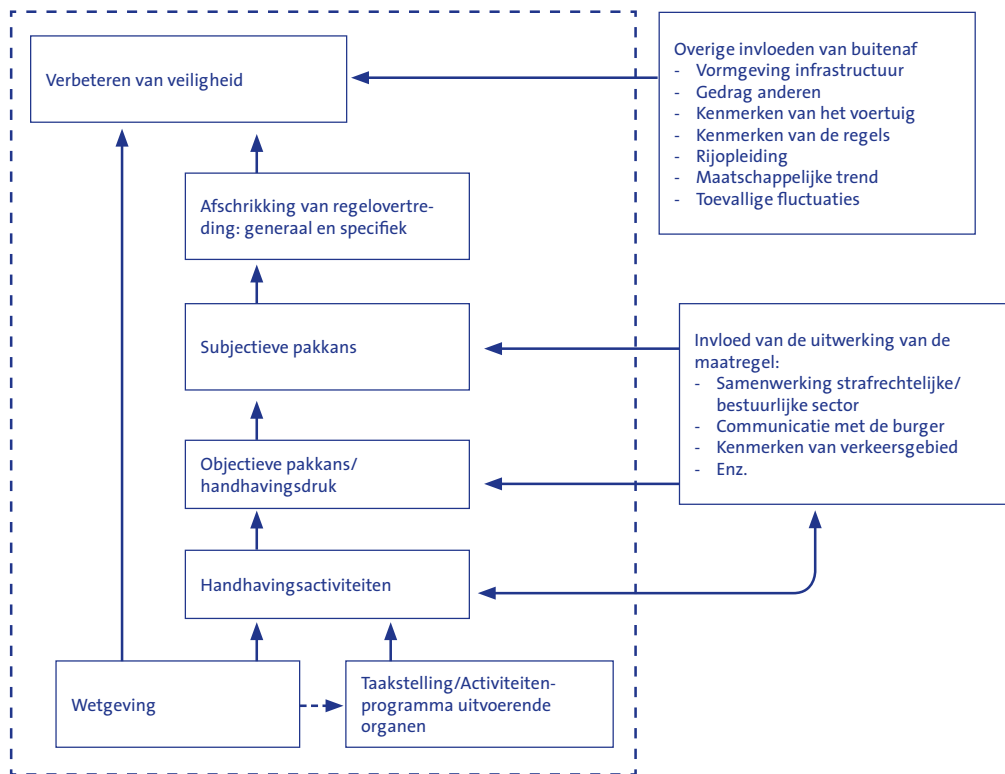
Op het terrein van de verkeersveiligheid heeft het meeste onderzoek echter plaatsgevonden binnen het instrumentele perspectief en is er veel minder theoretische en empirische uitwerking gegeven

7 J. van der Pligt, W. Koomen & F. van Harreveld, *Bestrafen, belonen en beïnvloeden. Een gedragswetenschappelijk perspectief op handhaving*, Den Haag: Boom Juridische uitgevers 2007.

8 M. Hagenzieker, 'Beloning voor veilig rijden', *Het Tijdschrift voor de Politie*, 2005(66), 10, p. 28-32.

9 J. Andenaes, *Punishment and deterrence*, Ann Arbor: University of Michigan Press 1974.

10 E.M.H. Hirsch Ballin, 'Publieke moraal en recht', *JV* 1993, nr. 2, p. 9-27, p. 22.



Afbeelding 2 Schematische weergave van het veronderstelde mechanisme van politietoezicht (binnen het gestippelde blok), inclusief de invloed van externe factoren (buiten gestippelde blok)  
Bron: voetnoot 11

aan het normatieve perspectief.<sup>12</sup> De reden hiervoor is waarschijnlijk dat de verkeersveiligheidsdeskundigen handhavingsactiviteiten uitsluitend zien vanuit het doel de verkeersveiligheid te verbeteren. De mate waarin een overtreding maatschappelijk geaccepteerd wordt, is dan minder belangrijk dan de wetenschappelijk aangetoonde relatie tussen een overtreding en de kans op een ernstig ongeval. Uiteraard is het wel belangrijk de maatschappelijke acceptatie te beïnvloeden, bijvoorbeeld via overheids campagnes. Ook het door Berkhout<sup>13</sup> geïntroduceerde begrip ‘duurzame handhaving’ kan bijdragen aan maatschappelijke acceptatie van regels. Berkhout stelt dat de politie naast het uitvoeren van controles in het verkeer, ook aandacht moet geven aan het vergroten van draagvlak voor regels en correct gedrag. De politie zou daartoe meer moeten investeren in goede communicatie en bejegening van weggebruikers, in een betere aansluiting van controlevorm op de aard van de overtreding, in het eigen voorbeeldgedrag, en ook in het belonen van gewenst gedrag. Het bewerkstelligen van een verandering in de maatschappelijke acceptatie van overtredingen is echter een langdurig proces.

### Voorkomt handhaving verkeersovertredingen?

Er is internationaal veel onderzoek gedaan naar het preventieve effect van verkeershandhaving op het overtredingsgedrag van verkeersdeelnemers. We hebben het dan over het generaal preventieve effect van handhaving (zie afbeelding 2). Verreweg de meeste studies laten zien dat weggebruikers minder overtredingen begaan wanneer ze geconfronteerd worden met een (vergroete) kans gepakt en bestraft te worden. Dat geldt voor verschillende overtredingen zoals snelheid, rijden onder invloed, gordelgebruik en roodlichtnegatie.<sup>14</sup> Bij de meeste van deze onderzoeken is gekeken naar het effect van de invoering van politietoezicht of naar een duidelijke verhoging van de handhavingsdruk ten opzichte van het bestaande niveau. Elk land heeft een zeker basisniveau van reguliere politiecontrole in het verkeer, vaak uitgedrukt in een jaarlijks aantal uren verkeerstoezicht of een jaarlijks aantal verkeerscontroles. Een gelijkblijvend niveau van toezicht is op den duur onvoldoende om het aantal overtredingen verder terug te dringen. Onderzoekers constateren dat de reguliere handhavingsdruk minimaal met een factor twee, drie of zelfs vier verhoogd moet worden om een effect op gedrag en dus op verkeersveiligheid te verkrijgen.<sup>15</sup> Uit elf internationale studies over snelheidstoezicht leidt de Noorse onderzoeker

11 Ontleend aan C. Goldenbeld, Verkeershandhaving in Nederland (Rapport R-2004-15), Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid 2004 ([www.swov.nl/rapport/R-2004-15.pdf](http://www.swov.nl/rapport/R-2004-15.pdf)).  
12 D. Yagil, 'Drivers and traffic laws. A review of psychological theories and empirical research', in: G. Underwood (ed.), *Traffic & transport psychology. Theory and application*, Amsterdam: Elsevier 2005, p. 487-503.  
13 R. Berkhout, 'De stappen van duurzame handhaving', *Verkeersknooppunt* 2002, 118, p. 20-21.

14 Een overzicht geven M. Elliott en J. Broughton, *How methods and levels of policing affect road casualty rates* (TRL Report 637), Wokingham: Transport Research Laboratory 2005 (zie: [www.trl.co.uk/store/report\\_detail.asp?srid=2786&pid=211](http://www.trl.co.uk/store/report_detail.asp?srid=2786&pid=211)).  
15 T. Bjørnskau & R. Elvik, 'Can road traffic law enforcement permanently reduce the number of accidents?', *Accident Analysis and Prevention* 1992, 24, p. 507-520.

Elvik<sup>16</sup> af dat een steeds hoger niveau van snelheidstoezicht naar verwachting steeds minder extra veiligheidswinst oplevert. Ook bij verkeershandhaving blijkt de 'wet van de verminderde meeropbrengst' van toepassing te zijn.

Het centrale principe voor een effectief politietoezicht dat gericht is op een algemeen preventief effect, is de subjectieve pakkans. Deze kan verhoogd worden door:<sup>17</sup>

- een ruime publiciteit rond het toezicht;
- sterk opvallende controles;
- een onvoorspelbaar patroon van aselecte controles;
- selecte controles op tijden en plaatsen met een grote kans om overtreders te betrappen;
- moeilijk te omzeilen controles;
- het gedurende ruime tijd continueren van het toezicht.

Voor generale preventie is nodig dat straffen in ieder geval een minimale hoogte hebben zodat weggebruikers gemotiveerd worden ze te vermijden. Op het terrein van verkeersveiligheid is er met name onderzoek uitgevoerd naar het effect van verzwaring van straf op rijden onder invloed. In het Australische New South Wales ging een in september 1998 ingevoerde verdubbeling van straffoogte voor rijden onder invloed niet gepaard met een vermindering van rijden onder invloed en ongevallen.<sup>18</sup> Ook in Nederland leidde de in 1992 doorgevoerde forse verzwaring van de straffen voor het rijden onder invloed (hogere boetes en snellere intrekking van het rijbewijs) er niet toe dat het rijden onder invloed van alcohol in de daaropvolgende jaren afnam. Het nam zelfs enigszins toe, waarschijnlijk mede als gevolg van de sterke daling van het toezichtniveau.<sup>19</sup> De in verschillende Amerikaanse staten ingevoerde wetten die gevangenisstraf verplichten voor overtreders die voor het eerst worden betrapt op rijden onder invloed, bleken geen of nauwelijks effect te hebben op rijden onder invloed.<sup>20</sup> Amerikaans survey-onderzoek laat zien dat de kans om betrapt te worden op rijden onder invloed wel samenhangt met overtredingsgedrag, maar *niet* de straffoogte.<sup>21</sup>

Over het effect van strafverhoging op rijnsnelheid is minder bekend. Er zijn enige aanwijzingen dat ook voor snelheid het toepassen van relatief zware straffen niet zo belangrijk is om een gedragseffect te bewerkstelligen. Zo werd er in een Finse studie gevonden dat persoonlijk gerichte waarschuwingsbrieven minstens zo effectief waren als verkeersboetes om snelheidsovertredingen te verminde-

---

## AUSTRALISCHE ONDERZOEKERS VONDEN DAT TE HARD RIJDEN MINSTENS ZO GEVAARLIJK IS ALS HET RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL.

---

ren.<sup>22</sup> Een studie in Noorwegen<sup>23</sup> liet zien dat een verhoging van de boetes voor snelheid – 100-150% verhoging in tien jaar – niet samenhangt met verbeterd snelheidsgedrag. Op basis van een dynamisch systeemmodel aangevuld met feitelijke gegevens schatte een Nederlandse werkgroep van deskundigen in dat een verhoging van de verkeersboetes met 20% in Nederlandse omstandigheden hoogstens een tijdelijk gedragseffect zou hebben; een eventueel effect zou binnen een jaar weer geheel verdwenen zijn.<sup>24</sup>

Mogelijkerwijs kan bij strafverhoging wel een effect optreden bij verkeersgedragingen die gemakkelijker veranderbaar zijn, zoals het gebruik van de veiligheidsgordel. Het gebruik van de gordel vergt slechts één beslissing en één eenvoudige handeling, terwijl er bij snelheidsgedrag sprake is van een continu keuzeproces in verschillende verkeerssituaties en er ook bij rijden onder invloed sprake is van meer complex gedrag dat meerdere beslissingen behelst (Wel of niet uitgaan? Wel of niet drinken? Wanneer stoppen met drinken? Met de auto naar huis gaan?). De eerder genoemde Noorse studie (noot 23) wees uit dat een verhoging van de boetes voor gordelgebruik – met 50% over 10 jaar – samenhangt met verbeterd gordelgebruik.

We concluderen dat straffoogte belangrijk is in de zin dat er een reële straffoogte moet zijn om generale preventie te bewerkstelligen en dat de straffoogte ook de ernst van de overtreding moet representeren. Een andere conclusie is dat – afgaande op het beschikbare onderzoek, met name ook onderzoek naar rijden onder invloed – de kans om betrapt te worden aanzienlijk meer gewicht in de schaal legt dan de straffoogte, wanneer het erom gaat om weggebruikers te beïnvloeden tot veiliger gedrag.

Nederland kent vijf handhavingsspeerpunten: snelheid, rijden onder invloed, gordelgebruik, gebruik van bromfietshelm en roodlichtnegatie. De meeste aandacht gaat uit naar snelheidshandhaving

---

16 R. Elvik, *Cost-benefit analysis of police enforcement* (WP1 of the ESCAPE project), Espoo: Technical Research Centre of Finland (VTT) 2001 (zie: [http://virtual.vtt.fi/virtual/proj6/escape/escape\\_wp1.pdf](http://virtual.vtt.fi/virtual/proj6/escape/escape_wp1.pdf)).

17 Ch. Goldenbeld, *Verkeershandhaving in Nederland. Inventarisatie van kennis en kennisbehoeften* (Rapport R-2004-15), Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid 2005.

18 S. Briscoe, 'Raising the bar: can increased statutory penalties deter drink-drivers', *Accident Analysis and Prevention* 2004, 36, p. 919-929.

19 M.P.M. Mathijssen, *Rijden onder invloed in Nederland, 1992-1993; Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten*. R-94-21, Leidschendam: SWOV, 1994. Zie: <http://www.swov.nl/rapport/R-94-21.pdf>

20 Wagenaar, A.C., Maldonado-Molina, M.M., Erickson, D.J., Ma, L., Tobler, A.M. en K.A. Komro, *General deterrence effects of U.S. statutory DUI fine and jail penalties: Long-term Follow-up in 32 states*, *Accident Analysis and Prevention* 2007, 39, p. 982-994.

21 Grosvenor, D., Toomey, T.L., en A.C. Wagenaar, 'Deterrence and the Adolescent Drinking Driver', *Journal of Safety Research* 1999, 30, p. 187-191. En ook: Nagin, D.S., en G. Pogarsky, 'Integrating celerity, impulsivity, and extralegal sanction threats into a model of general deterrence: Theory and evidence', *Criminology* 2001, 39, p. 865-889.

22 T. Mäkinen, D.M. Zaidel, G. Andersson, M.B. Biecheler-Fretel, R. Christ, J.P. Cauzard, R. Elvik, C. Goldenbeld, C. Gelau, J. Heidstra, M.-C. Jayet, G. Nilsson, P. Papaioannou, T. Rothengatter, A. Quimby, V. Rehnova, en T. Vaa, *Traffic enforcement in Europe: effects, measures, needs and future. Final report of ESCAPE*, Espoo: VTT. Zie: [http://virtual.vtt.fi/virtual/proj6/escape/escape\\_d10.pdf](http://virtual.vtt.fi/virtual/proj6/escape/escape_d10.pdf)

23 R. Elvik en P. Christensen, 'The deterrent effect of increasing fixed penalties for traffic offences: The Norwegian experience', *Journal of Safety Research* 2007, 38, p. 689-695.

24 Bureau Significant/Leden projectgroep, *Effecten verhoging verkeersboetes. De gevolgen van de 20% verhoging en de 'motie Van geel' voor opbrengsten en werklust*. Barneveld: Significant B.V., 2008.

en deze is sterk toegespitst op automatisch toezicht via snelheids-camera's op vaste punten met een geautomatiseerde administratief-rechtelijke afhandeling. Deze aanpak is bekritiseerd door verschillende deskundigen vanuit theoretisch oogpunt. Volgens de critici<sup>25</sup> zou een te eenzijdige nadruk op straffen en bekeuren de intrinsieke motivatie tot naleving van verkeersregels aantasten. Uit angst voor een bekeuring, niet uit overtuiging, rijden weggebruikers iets minder hard over een afstand van enkele honderden meters. Een paar honderd meter voorbij de plek van het toezicht wordt het gaspedaal echter weer ingedrukt. Op deze wijze zou bij de weggebruikers gedrag worden 'ingeprent' dat er puur op gericht is consequenties van snelheidscontroles ter plaatse te ontlopen.

In de praktijk blijkt echter dat met vormen van automatisch snelheidstoezicht, mits goed uitgevoerd, wel degelijk veiligheidswinst te behalen valt. Een methodologisch grondige evaluatie van het effect van snelheidscamera's in Engeland laat grote reducties zien van het aantal snelheidsovertreders en van het aantal letselongevallen.<sup>26</sup> Binnen de bebouwde kom leidden de vaste camera's tot een daling van het aantal letselongevallen van 22% in de directe nabijheid van de camera's; op niet-autosnelwegen buiten de bebouwde kom tot een daling van 33%. Voor mobiele camera's, dat wil zeggen camera's die regelmatig op een andere plaats werden gezet, was het effect iets kleiner, maar toch ook nog aanzienlijk: minus 22% binnen en minus 15% buiten de bebouwde kom. Een Nederlands onderzoek door de SWOV naar het effect van geautomatiseerde snelheidscontroles met radarauto's<sup>27</sup> vond een vergelijkbare effect: een reductie van 21% van letselongevallen waarbij snelverkeer is betrokken.<sup>28</sup> De onderzoeksliteratuur laat overigens wel zien dat de effecten van geautomatiseerd snelheidstoezicht beperkt zijn in ruimte<sup>29</sup> en tijd.<sup>30</sup> Een paar kilometer voorbij een camera of wanneer een camera verdwenen is, zijn de effecten op snelheidsgedrag en ongevallen niet meer waarneembaar. Het lijkt er sterk op dat veel automobilisten 'even' op specifieke plekken hun gedrag aanpassen om een bekeuring te ontlopen, maar daarna weer vervallen in het oude rijgedrag. Dit ondersteunt de hierboven genoemde kritiek op automatisch snelheidstoezicht op vaste punten, maar doet niets af aan het veiligheidseffect.

### Wat zijn de effecten op recidive?

Het bestraffen van verkeersovertredingen heeft niet alleen een ge-

neraal preventief effect tot doel, maar ook een specifiek preventief effect, dat wil zeggen het voorkomen dat verkeersovertreders recidiveren en opnieuw betrokken zijn bij ongevallen. De onderzoeksliteratuur laat op dit punt over het algemeen kleine en kortdurende effecten zien.

Dit blijkt onder andere uit een Canadees onderzoek waarin werd nagegaan of de kans betrokken te raken bij een dodelijk verkeersongeval groter, kleiner of gelijk was in de periode volgend op een bekeuring of straf voor een voor veiligheid relevante verkeersovertreding (snelheid, gordel, alcohol, gevaarlijk gedrag enz.).<sup>31</sup> De onderzoekers verzamelden en analyseerden de gegevens van meer dan tien miljoen automobilisten. Door een methodologisch zeer sterke onderzoeksopzet, waarbij elke persoon fungeert als zijn eigen statistische controle-eenheid, konden individuele verschillen in bijvoorbeeld genetische aanleg, persoonlijkheid, onderwijs en leefstijl, de onderzoeksresultaten niet beïnvloeden. Deze studie vond dat in de maand volgend op een door een politiegent uitgeschreven bekeuring of straf, de desbetreffende automobilist gemiddeld 35% minder kans had om bij een dodelijk ongeval betrokken te raken dan voor de straf. Wanneer gekeken werd naar een periode van twee maanden volgend op de straf, was de risicoreductie aanzienlijk kleiner en na drie maanden was er geen enkel effect meer te zien. Een zeer kortdurend effect dus van straffen op de ongevals-betrokkenheid.

In de Amerikaanse staat Maryland<sup>32</sup> is gekeken of automobilisten in het jaar na een snelheidsbekeuring minder snelheidsovertredingen maakten. In totaal ging het om 3,7 miljoen automobilisten. Het bleek dat de automobilisten die een snelheidsbekeuring hadden ontvangen en betaald, een tweemaal zo grote kans hadden om opnieuw een snelheidsbekeuring te ontvangen dan automobilisten zonder snelheidsbekeuring. Een snelheidsbekeuring, al dan niet in combinatie met strafpunten, blijkt volgens deze studie dus geen gedragscorrigerend effect te hebben. Interessant was dat de automobilisten, die de bekeuring niet meteen betaalden, maar ervoor kozen de zaak door een rechter te laten behandelen en als straf een geldboete plus een voorlopige proeftijd kregen, wel minder snelheidsbekeuringen kregen in het daaropvolgende jaar. In het rechtssysteem van Maryland worden strafpunten vaak achterwege gelaten wanneer de proeftijd goed wordt doorstaan met als gevolg dat de verzekeringsspremie niet omhoog gaat.

Hiervoor hebben we al gezien dat de hoogte van de boete hooguit een zeer beperkte rol speelt bij het algemeen preventief effect. Een Australische studie onderzocht of de hoogte van een straf effect had op recidive.<sup>33</sup> Deze studie maakte gebruik van een databestand van 70.000 mensen aan wie een rechter een geldboete had opgelegd voor een verkeersdelict. Via speciale statistische technieken werd

25 Kritieken zijn gegeven door verschillende auteurs o.a.: D. Zaidel, 'Total speeding management (TSM). A different way for controlling speeding', in: *Proceedings of the 13th ICTCT-workshop (Corfu, 5-7 October 2000)*, ICTCT 2000; C. Wildervanck, 'Duurzame misverstanden. Over de noodzaak van meer kennisverspreiding', in: F. Wegman & L. Aarts (red.), *Denkend over Duurzaam Veilig*, Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid 2005, p. 150-157; M. Otte, M. Herweijer & J.A. Rothengatter, *Considerans bestuurlijke handhaving verkeersovertredingen*, Groningen: Rijksuniversiteit Groningen 2000.

26 A. Gains et al., *The national safety camera programme. Four-year evaluation report*, London: PA Consulting Group 2005 (zie: [www.dft.gov.uk/pdf/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/nscp/thenationalsafetycameraprogr4597](http://www.dft.gov.uk/pdf/pgr/roadsafety/speedmanagement/nscp/nscp/thenationalsafetycameraprogr4597)).

27 In de auto bevindt zich de apparatuur voor detectie van snelheid en voor foto-opname van voertuig in overtreding. Een buitengewoon opsporingsambtenaar (BOA) bevindt zich in de auto en verplaatst de auto na twee uur controle naar een andere controlelocatie.

28 C. Goldenbeld & I.N.L.G. van Schagen, 'The effects of speed enforcement with mobile radar on speed and accidents. An evaluation study on rural roads in the Dutch province Friesland', *Accident Analysis and Prevention* 2005, 37, p. 1135-1144.

29 S. Hess, 'An analysis of the effects of speed limit enforcement cameras with differentiation by road type and catchment area', *Transportation Research Record* 2004, 1865, p. 28-34.

30 T. Vaa, 'Increased police enforcement: effects on speed', *Accident Analysis and Prevention* 1997, 29, p. 373-385.

31 D.A. Redelmeier, R.J. Tibshirani & L. Evans, 'Traffic-law enforcement and risk of death from motor-vehicle crashes: a case cross-over study', *The Lancet* 2003, 361, p. 2177-2182 (zie: [www.scienceservingsociety.com/p/151.pdf](http://www.scienceservingsociety.com/p/151.pdf)).

32 L. Jingyi, S. Lawpoolsri & E.R. Braver, 'Speeding tickets. Effective deterrents for future violations or not?', *Transportation Research Board Annual Meeting 2006, Paper #06-1871, TRB 85th Annual Meeting Compendium of Papers CD-ROM*.

33 S. Moffat & S. Poynton, 'The deterrent effect of higher fines on recidivism. Driving offences', *New South Wales Crime and Justice Bulletin* 2007, 106 (zie: [www.lawlink.nsw.gov.au/lawlink/bocsar/ll\\_bocsar.nsf/vwFiles/cjb106.pdf/\\$file/cjb106.pdf](http://www.lawlink.nsw.gov.au/lawlink/bocsar/ll_bocsar.nsf/vwFiles/cjb106.pdf/$file/cjb106.pdf)).

---

## OOK BIJ VERKEERSHANDHAVING BLIJKT DE 'WET VAN DE VERMINDERDE MEEROP- BRENGST' VAN TOEPASSING TE ZIJN.

---

gecontroleerd voor methodologische problemen (selectie-effecten en endogeniteit) die dit type onderzoek 'plagen'. De studie vond geen enkel bewijs voor een samenhang tussen hoogte van boete en de kans dat een overtreder opnieuw voor de rechter moest verschijnen. Ook was er geen bewijs dat de duur van intrekking van de rijbevoegdheid een effect had op deze kans.

Deze beperkte, minimale gedragseffecten doen vermoeden dat de recidive op verkeersterrein aanzienlijk moet zijn. De Nederlandse WODC-Recidivemonitor laat zien dat dat inderdaad het geval is. In dit onderzoek werden de gegevens beschouwd van alle personen die in 1997 wegens een overtreding van WVV 1994, het RVV 1990 of de WAM met justitie in aanraking zijn gekomen.<sup>34</sup> Veertig procent van de Nederlandse verkeersdelinquenten wordt binnen vier jaar minstens één keer opnieuw door justitie vervolgd, waarbij het in vier van de vijf gevallen gaat om het opnieuw begaan van hetzelfde verkeersdelict.<sup>35</sup>

### Effecten van speciale straffen

Huidige verkeersstraffen in Nederland bestaan voor het overgrote deel uit geldboetes. Voor beginnende bestuurders is daar in 2002 het puntenrijbewijs bijgekomen. Daarnaast zijn er straffen als (tijdelijke) intrekking van het rijbewijs, het volgen van speciale revalidatieprogramma's, en eventueel ook gevangenisstraf of taakstraffen voor de ernstige verkeersovertredingen met letsel als gevolg. Ook in deze gevallen gaat het er mede om recidive te voorkomen.

Over de effecten van deze speciale straffen is ook een en ander bekend. In de eerste plaats de revalidatieprogramma's. Revalidatieprogramma's, in het Engels ook wel aangeduid als 'driver improvement', zijn cursussen die verandering in verkeersgedrag en attitude proberen te bewerkstelligen bij een specifieke doelgroep. In principe wordt geprobeerd deze programma's qua aanpak, inhoud en methode toe te snijden op de kenmerken en mogelijkheden van de doelgroep. Wanneer de onderzoeksliteratuur bestudeerd wordt, blijkt dat dergelijke cursussen over het algemeen niet tot minder ongevallen leiden en slechts tot een geringe daling van het aantal

overtredingen.<sup>36 37</sup> Een positieve uitzondering hierop zijn cursussen die gericht zijn op het tegengaan van rijden onder invloed. Uit studies in Duitsland en Engeland is gebleken dat door deze cursussen het aantal recidivisten in de eerste drie jaar na het volgen van de cursus, 30 tot 50% lager ligt.<sup>38</sup> In Nederland is de Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (EMA) een voorbeeld van een revalidatieprogramma. De EMA blijkt bij te dragen aan een betere kennis en attitude inzake rijden onder invloed.<sup>39</sup> Er zijn echter geen cijfers bekend over het effect van EMA op de feitelijke recidive. Binnenkort wordt in Nederland ook de Educatieve Maatregel Gedrag ingevoerd voor bestuurders die zich risicovol gedragen in het verkeer, bijvoorbeeld door grote snelheidsovertredingen, en waarbij zij zichzelf en anderen in gevaar brengen.

Een strafpuntenstelsel is een internationaal gezien vaak toegepaste aanpak om de effectiviteit van straffen te verhogen. In 2007 kenden 20 van de 27 EU-lidstaten een puntenstelsel. Bij een dergelijk systeem krijgt een overtreder, naast de reguliere boete, strafpunten toebedeeld. Bij vrijwel alle vigerende puntenstelsels lopen verkeersovertreders meer punten op naarmate de verkeersovertreding ernstiger is. Bij overschrijding van een bepaalde limiet volgt meestal automatisch een (tijdelijke) ontzegging van de rijbevoegdheid en moet men een cursus volgen of opnieuw een rijexamen afleggen. In Nederland kennen we dit sinds 2002 voor beginnende bestuurders. Bij ons zijn de strafpunten persoonsgebonden, wat in de praktijk betekent dat ze slechts door staandehouding kunnen worden toegekend. In vrijwel alle landen waar een puntenstelsel is ingevoerd, verjaren de punten indien de overtreder over een zekere (lange) periode overtredingsvrij rijden. Ook kennen de meeste landen met een puntenstelsel revalidatieprogramma's die puntenvermindering opleveren.

De European Transport Safety Council (ETSC) noemt het strafpuntenstelsel een belangrijk aanvullend onderdeel van het systeem van verkeershandhaving. Wel merkt de ETSC op dat de veiligheidseffecten van een strafpuntenstelsel in de periode tussen 6 maanden en 1 jaar na introductie afzakken.<sup>40</sup> De afname van het aantal ernstige ongevallen in het jaar na introductie van het puntenstelsel was in Ierland 1,4%, in Italië 3,2%, in Denemarken 14% en in Spanje 7,6% ten opzichte van het jaar voor de introductie.<sup>41</sup> Vooral in de eerste maanden na introductie was de daling van het aantal ongevallen groot, maar daarna vond in deze landen weer een stijging plaats. Dat gold bijvoorbeeld ook voor Ierland en Italië. In Frankrijk, waar in 1992 als een van de eerste Europese landen een puntenstelsel werd ingevoerd, vielen in het eerste jaar na introduc-

---

34 Lichtere overtredingen die werden afgehandeld in het kader van de Wet Administratiefrechtelijke Handhaving (de zgn. Mulder-feiten) bleven buiten beschouwing.

35 M. Blom & B.S.J. Wartna, *Recidive onder verkeersdelinquenten. Een overzicht van hun strafrechtelijke carrière* (Cahier 2004-4), Den Haag: WODC 2004.

36 K. Ker et al., 'Post-licence driver education for the prevention of road traffic crashes. A systematic review of randomised controlled trials', *Accident Analysis and Prevention* 2005(37), 2, p. 305-313.

37 S.V. Masten & R.C. Peck, *Problem driver remediation. A meta-analysis of the driver improvement literature*, Arlington (VA): Insurance Institute for Highway Safety IIHS 2003.

38 O.a. A. Schützenhöfer & D. Krainz, 'Auswirkungen von Driver Improvement-Maßnahmen auf die Legalbewährung', *Zeitschrift für Verkehrsrecht* 1999(44), 4, p. 138-143.

39 R. Nägele & J. Vissers, *Gedragseffecten van de EMA. Een evaluatieonderzoek naar de leer- en gedragseffecten op middellange termijn van de Educatieve maatregel alcohol en verkeer* (TT00-119), Veenendaal: Traffic Test 2000.

40 ETSC SPEED Fact Sheet *Combatting speed through penalty point systems*, June 2008 (zie: [www.etsc.be/documents/Speed%20Fact%20Sheet%20202.pdf](http://www.etsc.be/documents/Speed%20Fact%20Sheet%20202.pdf)).

41 SWOV-Factsheet *Puntenstelsels* (zie: [www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet\\_Puntenstelsels.pdf](http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Puntenstelsels.pdf)).

tie 7% minder verkeersdoden dan in het jaar ervoor.<sup>42</sup> Na het eerste jaar steeg het aantal doden weer geleidelijk naar het niveau van voor de invoering. De waarschijnlijke reden voor de kortdurende effecten van een puntenrijbewijs is dat automobilisten aanvankelijk de kans om door het puntenstelsel het rijbewijs te verliezen, groter inschatten dan deze werkelijk is. Dat komt onder andere door de vele publiciteit rond de invoering. Zodra het automobilisten duidelijk wordt dat de kans om bij herhaling gepakt te worden in de praktijk erg klein is, begaan zij weer meer overtredingen en neemt daarmee ook het aantal ongevallen weer toe.

Het (tijdelijk) intrekken van het rijbewijs is voor velen een zware straf. In de Verenigde Staten blijken de zogeheten 'administrative license suspension laws' het meest effectief in het voorkomen van rijden onder invloed en het verminderen van recidive.<sup>43</sup> Volgens deze wetten mag de politie meteen het rijbewijs in beslag nemen als een bestuurder volgens de alcoholtest onder invloed verkeert of weigert mee te werken aan een alcoholtest. De bestuurder krijgt een tijdelijke vergunning om te rijden voor een periode van 7 tot 90 dagen, tijdens welke de bestuurder in beroep kan gaan tegen de intrekking. De intrekking van het rijbewijs zelf varieert in verschillende staten van 2 dagen tot 1 jaar voor overtreeders zonder voorgeschiedenis. Een belangrijk nadeel van deze strafvorm is dat een aanzienlijke groep overtreeders gewoon blijft autorijden ondanks intrekking van het rijbewijs.<sup>44</sup>

Verder moeten we ons realiseren dat verkeersovertreders verschillen in de mate waarin ze gemotiveerd kunnen worden en zelfstandig in staat zijn om hun verkeersgedrag structureel te wijzigen. Daarom dienen straffen die moeten leiden tot minder recidive op maat gemaakt te zijn. Bij verschillende groepen overtreeders werken verschillende soorten straf of behandeling het beste. Zo blijkt gevangenisstraf in de Verenigde Staten absoluut geen effect te hebben op recidive van rijders onder invloed, terwijl een alternatieve straf, een vorm van tijdelijk elektronisch huisarrest, wel een gunstig effect op recidive heeft. Vaak zal een combinatie van samenhangende sanctieonderdelen (tijdelijke intrekking van rijbewijs of een geldstraf in combinatie met de mogelijkheid tot het volgen van een rehabilitatieprogramma in ruil voor snellere terugkeer van het rijbewijs) beter werken dan één sanctie afzonderlijk.<sup>45</sup>

### Mogelijkheden in de toekomst

Het is duidelijk dat de perfecte straf niet bestaat. Het blijft dus zaak om verdere ideeën te ontwikkelen en onderzoek te doen naar straffen in het verkeer, die proportioneel zijn ten opzichte van de ernst van de overtreding, afgestemd zijn op de kenmerken en gesteldheid van de overtreder, en, last but not least, straffen die effectief zijn in het voorkomen van onveilig verkeersgedrag. Steeds meer zullen nieuwe voertuigtechnologieën hierbij een rol kunnen spelen.

Een voorbeeld van zo'n nieuwe technologie is het alcoholslot. In juni 2008 heeft de ministerraad ingestemd met het wetsvoorstel van minister Eurlings om ook in Nederland een alcoholslotprogramma in te voeren voor mensen die gepakt zijn met een hoog alcoholpromillage en voor recidivisten. Een alcoholslot is een alcoholtester die gekoppeld is aan de ontsteking van de auto. Wanneer de tester alcohol meet, kan de auto niet worden gestart. De blokkering van het startmechanisme wordt pas opgeheven, nadat de bestuurder met goed gevolg een alcoholtest heeft afgelegd. Tijdens het rijden moet op gezette tijdstippen opnieuw geblazen worden. Uit verschillende buitenlandse onderzoeken blijkt dat gebruikers van een alcoholslot 65–90% minder recidiveren dan bestuurders met een ontzegging van de rijbevoegdheid of ongeldigverklaring van het rijbewijs.<sup>46</sup> Van de deelnemers aan het Zweedse alcoholslotprogramma is in de eerste jaren zelfs niemand betrapt op herhaald rijden onder invloed.<sup>47</sup> Naast het alcoholslot zelf, bestaat een alcoholslotprogramma meestal uit medische begeleiding en een rehabilitatiecursus.

Een ander voorbeeld is de zogeheten Intelligente Snelheidsassistent (ISA), waarmee op soortgelijke wijze grote of regelmatige snelheidsovertreders kunnen worden bestraft. Een ISA-systeem bepaalt de positie van een voertuig en de limiet die daar geldt. Er zijn al systemen op de markt die de bestuurder via zijn navigatiesysteem informeren over de ter plaatse geldende snelheidslimiet en er zijn systemen die bij overschrijding van de limiet een waarschuwing geven of tegengas produceren. Deze systemen zijn vooral handig om onbedoelde limietoverschrijdingen tegen te gaan en bekeuringen te vermijden. Onderzoek laat zien dat dit laatste type ISA-systemen resulteert in een gemiddelde snelheidsvermindering van 2 tot 7 km/uur, kleinere verschillen in snelheid tussen voertuigen en een afname van het aantal snelheidsovertredingen.<sup>48</sup> Er zijn ook ISA-systemen die het fysiek onmogelijk maken de limiet te overschrijden. Praktijkproeven laten zien dat hiervan de veiligheidseffecten nog aanzienlijk groter zijn. Een dergelijke snelheidsbegrenzende vorm van ISA kan op soortgelijke wijze als het alcoholslot interessant zijn voor bijvoorbeeld veelplegers van snelheidsovertredingen.

Ook voor het algemeen preventieve toezicht zijn er technologische ontwikkelingen die het gezicht van de handhaving in de toekomst kunnen bepalen. We denken dan met name aan Elektronische Voertuig Identificatie (EVI) en voertuigrecorders. Bij EVI is elk voertuig uitgerust met een chip en kan op elk gewenst tijdstip de plaats van het voertuig bepaald worden. Op die manier kan dus bijvoorbeeld ook worden berekend hoe lang het voertuig er over heeft gedaan om van A naar B te rijden en dus hoe hard hij gemiddeld heeft gereden. Op die manier kan de snelheid over een nog langere afstand worden gecontroleerd dan met de huidige trajectcontroles.

42 F. Chatenet, *The French point system and the driver improvement programme, Locarno: Proceedings of the 5th International Workshop Driver Improvement, 5-7 May 1993*.

43 Austrian Road Safety Board, *Preventative measures to prevent driving while under the influence of alcohol/drugs*, Vienna: Austrian Road Safety Board 2003 (zie: [www.vv.se/finder/35555/the\\_study.pdf](http://www.vv.se/finder/35555/the_study.pdf)).

44 A.T. McCart, L.L. Geary & A. Berning, 'Observational study of the extent of driving while suspended for alcohol impaired driving', *Injury Prevention* 2003, 9, p.133-37.

45 T.H. Nochajski & P.R. Stasiewicz, 'Relapse to driving under the influence (DUI). A review', *Clinical Psychology Review* 2006, 26, 179-195.

46 Ch.A. Bax et al., *Alcohol interlock implementation in the European Union. Feasibility study* (Final report of the European research project, D-2001-20), Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid 2001 (zie: [www.swov.nl/rapport/D-2001-20.pdf](http://www.swov.nl/rapport/D-2001-20.pdf)).

47 B. Bjerre & H. Bergman, 'The Swedish ignition interlock programme. Is it possible to forecast which DWI offenders will succeed in the programme and which will not?', in: *Proceedings of the 17th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety T2004*, Glasgow 2004.

48 SWOV-Factsheet *Intelligente Snelheidsassistentie (ISA)* (zie: [www.swov.nl/rapport/Factsheets/Factsheet\\_ISA.pdf](http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/Factsheet_ISA.pdf)).



---

## EEN BELANGRIJK NADEEL VAN INTREKKING VAN HET RIJBEWIJS ALS STRAFVORM IS DAT EEN AANZIENLIJKE GROEP OVERTREDERS DESONDANKS GEWOON BLIJFT AUTORIJDEN.

---

Een voertuigrecorder in de auto, ook wel aangeduid als 'black box', kan vormen van zelfhandhaving of 'autopolicing' (100% controle in het voertuig zelf) mogelijk maken. De black box registreert het gedrag van de bestuurder, waarna een bevoegde autoriteit deze gegevens zou kunnen controleren op regelovertredingen.

### Samenvatting en conclusie

Verkeersregels zijn vooral bedoeld om de verkeersveiligheid te bevorderen. Volgens de *Duurzaam Veilig*-visie is het van groot belang dat die regels logisch ondersteund worden door de kenmerken van de weginfrastructuur en het voertuig en dat ervoor gezorgd wordt dat verkeersdeelnemers goed op de hoogte zijn van de regels. Op die manier worden onbewuste overtredingen grotendeels voorkomen. Uiteraard zal er altijd een groep blijven die de regels bewust overtreedt. Verkeerstoezicht zal dan ook een vast onderdeel moeten zijn van een verkeersveiligheidsbeleid. Het verkeerstoezicht zou zich vanuit dit perspectief dan wel moeten richten op die gedragingen waarvan bekend is dat zij het ongevalsrisico vergroten.

Veel studies hebben aangetoond dat de combinatie van toezicht en straf regelovertreding voorkomt en verkeersveiligheid bevordert. Aan de andere kant is er niet veel bewijs dat toepassing van zeer strenge straffen, als geïsoleerde op zichzelf staande maatregel, erg veel bijdragen aan generale preventie. De straf moet uiteraard recht doen aan de ernst van de overtreding en moet een minimumhoogte hebben om van invloed te zijn op gedrag, maar verder zijn het vooral de frequentie, zichtbaarheid, en onvoorspelbaarheid van controles die het generaal-preventieve effect bewerkstelligen.

Een strafpuntensysteem kan het generaal-preventieve effect van het handhavingssysteem versterken. De grote hoeveelheid publiciteit waarmee de introductie van een puntenrijbewijs veelal gepaard gaat en die wijst op de kans dat iemand zijn rijbewijs kwijtraakt, leidt vaak tot minder overtredingen. De Europese ervaring leert echter dat effectiviteit van een puntenstelsel in de loop van de tijd neigt af te zwakken. De uitdaging is dan om het effect van een strafpuntensysteem zo lang mogelijk te laten duren door een continu hoog controleniveau, dat ook om de zoveel tijd pieken in toezicht en publiciteit kent.

Naast het generaal-preventief effect van toezicht is er het specifiek preventief effect van toezicht. Hierbij gaat het erom mensen die gepakt zijn voor een overtreding ervan te weerhouden opnieuw een

overtreding te begaan. De straf die volgt op de overtreding zou hier het werkzame onderdeel zijn. Uit onderzoek blijkt dat het effect van de huidige meest voorkomende vorm van straf, een bekeuring, in tijd uitgedrukt gering is, vaak niet meer dan één maand risico-reductie. Toch kunnen deze geringe gedragseffecten wel degelijk vertaald worden in een vermindering van aantal ongevallen. Naarmate meer mensen een bekeuring krijgen, accumuleren de geringe gedragseffecten tot een reëel veiligheidseffect.

Voor een optimaal effect van straffen is het belangrijk dat rekening wordt gehouden met de motivatie van mensen en hun mogelijkheden om hun verkeersgedrag te veranderen. Dit vraagt om straffen op maat. Welke straffen of welke combinaties van straffen het meest geëigend zijn voor welke groepen verkeersovertreders is iets dat verder onderzoek vergt. Met name voor rijders onder invloed is bekend dat een combinatie van straf en een rehabilitatieprogramma, waarbij de rehabilitatie ook een gedegen follow-up kent, recidive meer kan terugdringen dan andere meer eenzijdige straffen. Daarnaast zijn er allerlei technologische toepassingen die de toezichtsketen effectiever kunnen maken. Naar verwachting zal op korte termijn een alcoholslotprogramma tot de mogelijkheden gaan behoren het gedrag van zware en recidiverende alcoholovertreders te bestraffen en te veranderen. Op soortgelijke wijze zal te zijner tijd een begrenzend ISA gebruikt kunnen worden voor zware snelheidsovertreders. Iets verder in de toekomst kan met EVI ook het toezicht veel intensiever en daarmee effectiever worden. In hoeverre een dergelijk systeem politiek en maatschappelijk acceptabel zal zijn, zal te zijner tijd duidelijk worden.

Dr. Ch. Goldenbeld en drs. I.N.L.G. van Schagen zijn als onderzoeker verbonden aan de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV te Leidschendam.