

Puntenstelsels in Europa: het kan beter

Drs. I.N.L.G. van Schagen, dr. Ch. Goldenbeld & dr. W.P. Vlakveld

D-2012-6

Puntenstelsels in Europa: het kan beter

Enkele aanbevelingen vanuit het Europese project BestPoint

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	D-2012-6
Titel:	Puntenstelsels in Europa: het kan beter
Ondertitel:	Enkele aanbevelingen vanuit het Europese project BestPoint
Auteur(s):	Drs. I.N.L.G. van Schagen, dr. Ch. Goldenbeld & dr. W.P. Vlakveld
Projectleider:	Drs. I.N.L.G. van Schagen
Projectnummer SWOV:	C07.05.3
Trefwoord(en):	Point demerit system, legislation, confiscation (driving licence), offence, evaluation (assessment), impact study, Europe.
Projectinhoud:	In het tweejarige Europese project BestPoint is onderzoek gedaan naar puntenstelsels en dat heeft geleid tot een 'handboek' voor overheden die overwegen een puntensysteem op te zetten of aan te passen. Binnen BestPoint is bekeken hoe effectief een puntenstelsel eigenlijk is en van welke uitvoeringsvormen het meest verwacht mag worden. Dit rapport gaat kort in op de bevindingen en de belangrijkste conclusies.
Aantal pagina's:	18
Prijs:	€ 7,50
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 2012

De informatie in deze publicatie is openbaar.
Overname is echter alleen toegestaan met bronvermelding.

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Telefoon 070 317 33 33
Telefax 070 320 12 61
E-mail info@swov.nl
Internet www.swov.nl

Samenvatting

Een puntenstelsel houdt, heel algemeen, in dat een verkeersdeelnemer bij een geconstateerde verkeersovertreding, naast de reguliere straf, ook strafpunten krijgt. Als iemand binnen een bepaalde periode een bepaald aantal strafpunten heeft verzameld, volgt een tijdelijke ongeldigverklaring van het rijbewijs. Puntensystemen richten zich op regelmatige overtreders en worden om die reden gezien als rechtvaardig, wat vermoedelijk hun grote populariteit verklaart. Driekwart van de Europese lidstaten heeft een of andere vorm van een puntenstelsel in gebruik. Op dit moment heeft Nederland een eenvoudige variant en alleen voor beginnende bestuurders.

In het tweejarige Europese project BestPoint is recent onderzoek gedaan naar puntenstelsels en dat heeft geleid tot een 'handboek' voor overheden die overwegen een puntensysteem op te zetten of aan te passen. Binnen BestPoint is bekeken hoe effectief een puntenstelsel eigenlijk is en van welke uitvoeringsvormen het meest verwacht mag worden.

De belangrijkste conclusie is dat puntenstelsels minder effectief zijn dan hun populariteit in Europa doet vermoeden. De effecten op de verkeersveiligheid zijn aanvankelijk aanzienlijk, maar de afschrikkende werking die van een puntenstelsel uitgaat, houdt vaak maar korte tijd stand. Echter, het rendement van een puntenstelsel kan worden verbeterd door dit op een juiste manier vorm te geven. Zeer belangrijk daarbij is dat de objectieve en subjectieve pakkans hoog blijft en dat ook automatisch gedetecteerde overtredingen meewegen.

Summary

Demerit points systems in Europe: room for improvement Some recommendations from the European project BestPoint

Broadly speaking, a demerit points system involves a road user receiving demerit points in addition to the regular punishment when a traffic violation has been observed. If someone has received a certain number of demerit points within a certain period of time, the driver's licence will be temporarily suspended. Demerit points systems aim at regular offenders and for this reason they are generally considered to be fair. This may be the explanation for their considerable popularity. Three quarters of the European Member States use some form of demerit points system. At present, the Netherlands has a simple variant which only applies to novice drivers.

Recently, the European project BestPoint has concluded a two-year study into demerit points systems which resulted in a handbook for governments who are considering to implement a demerit points system. BestPoint investigated the actual effectiveness of a demerit points system and which type of system may be expected to be the most satisfactory.

The most important conclusion is that demerit points systems are less effective than their popularity in Europe suggests. Initially, they have a considerable road safety effect, but their deterrence often is only short-lasting. However, the effectiveness of a demerit points system may be improved by setting it up in a good way; it is very important that both the objective and the subjective risk of being caught remain high and that automatically detected offences are also included.

Inhoud

1. Inleiding	6
2. Puntenstelsels in Europa: meer verschillen dan overeenkomsten	7
3. Hoe behoort een puntenstelsel te werken: theoretisch kader	9
4. Vaststellen van effecten: mogelijkheden en onmogelijkheden	10
5. Vaak aanzienlijke effecten, maar van zeer korte duur	11
6. Voor blijvende effecten: hoge subjectieve pakkans	12
7. Daarom ook automatisch gedetecteerde overtredingen	13
8. Overige aanbevelingen	14
9. Wel of geen cursussen	15
10. Samengevat	17
Literatuur	18

1. Inleiding

Heel algemeen gesteld, betekent een puntenstelsel dat een verkeersdeelnemer bij een geconstateerde verkeersovertreding, naast de reguliere straf, ook strafpunten krijgt. Het aantal strafpunten is meestal afhankelijk van de zwaarte van de overtreding. Als een persoon binnen een bepaalde periode een bepaald aantal strafpunten heeft verzameld, volgt een tijdelijke ongeldigverklaring van het rijbewijs. Meestal wordt het rijbewijs na verloop van tijd gewoon weer geldig verklaard; soms moet daarvoor eerst een cursus gevolgd, een rijvaardigheidstoets afgelegd of opnieuw rijexamen gedaan worden. Puntenstelsels zijn bij het publiek en de politiek populair. Deze populariteit hangt vermoedelijk samen met het feit dat puntenstelsels tegemoet komen aan het rechtvaardigheidsgevoel van mensen: wie overtredingen blijft maken, moet zwaarder gestraft worden.

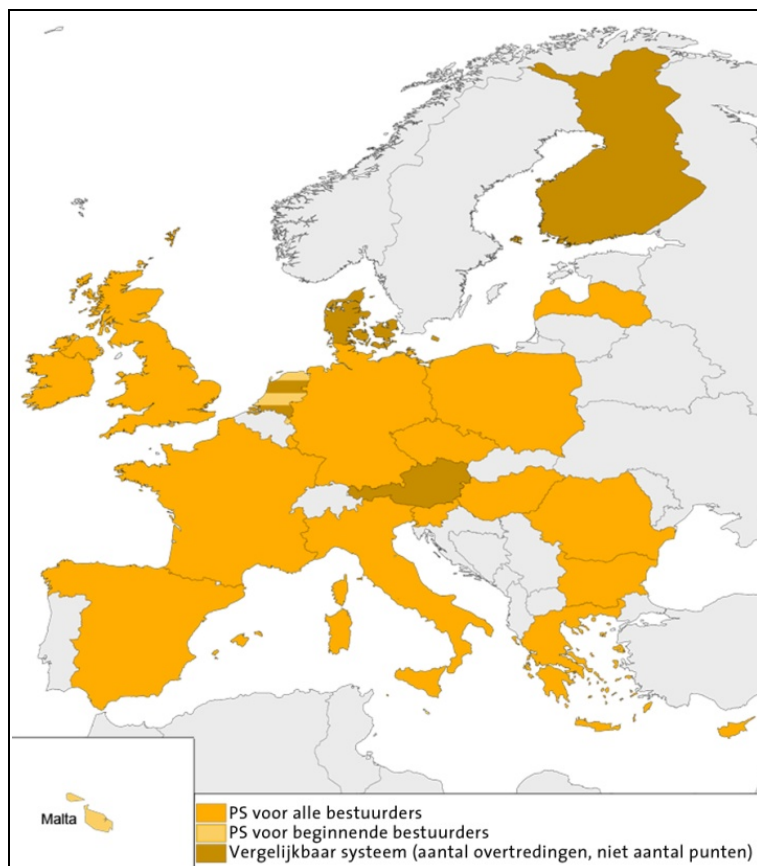
In Europees verband is recent onderzoek gedaan naar puntenstelsels en dat heeft geleid tot een 'handboek' voor overheden die overwegen een puntensysteem op te zetten of aan te passen. Dit was het BestPoint-project, een tweejarig project medegefinancierd door de Europese Commissie. Het project is uitgevoerd onder leiding van het Oostenrijkse Kuratorium für Verkehrssicherheit KFV in samenwerking met elf partners uit evenzoveel landen. Een van de partners was de SWOV.

Binnen BestPoint is bekeken hoe effectief een puntenstelsel eigenlijk is en van welke uitvoeringsvormen het meest verwacht mag worden. Hiertoe zijn ten eerste de bestaande vormen en de ervaringen daarmee in de Europese lidstaten geïnventariseerd. Dat is gebeurd via vragenlijsten en interviews met nationale experts. Daarnaast is de relevante wetenschappelijke literatuur geanalyseerd. Enerzijds ging het daarbij om studies die specifiek gericht waren op (de evaluatie van) puntenstelsels en anderzijds om meer algemene psychologische en didactische principes van leren en gedragsverandering in het verkeer en daarbuiten. Dit artikel gaat kort in op de bevindingen en de belangrijkste conclusies. De uitgebreide achterliggende (Engelstalige) rapporten en het handboek zijn te vinden op <http://www.bestpoint-project.eu/>.

2. Puntenstelsels in Europa: meer verschillen dan overeenkomsten

In Nederland kennen we op dit moment een beginnersrijbewijs met daaraan gekoppeld een eenvoudig puntenstelsel. Als beginnende automobilisten in de eerste vijf jaar na het behalen van hun rijbewijs drie grotere overtredingen maken, volgt schorsing van hun rijbewijs. Als het daaropvolgende rijvaardigheidsonderzoek door het CBR uitwijst dat iemand niet rijvaardig is, wordt het rijbewijs ongeldig verklaard en moet iemand opnieuw examens doen. Ook het voor alcoholovertredingen geldende 'twee keer geel is rood' zou je kunnen zien als een soort puntenstelsel.

De BestPoint-inventarisatie onder lidstaten (Klipp et al., 2011) leert dat op dit moment 21 van de 27 landen in de Europese Unie een of andere vorm van een puntenstelsel hebben, de meeste in een uitgebreidere vorm dan Nederland. Malta heeft net als Nederland alleen een puntensysteem voor beginnende bestuurders. Denemarken, Finland en Oostenrijk hebben net als Nederland een systeem dat alleen het aantal overtredingen telt. Alle andere landen hebben een puntenstelsel voor alle automobilisten waarin ze niet het aantal overtredingen tellen maar strafpunten toekennen afhankelijk van de (zwaarte van de) overtreding. *Figuur 1* laat zien welke Europese landen op dit moment een puntenstelsel hebben.



Figuur 1. *Puntenstelsels (PS) in de Europese Unie (Van Schagen & Machata, 2012).*

In de verdere uitwerking van het puntenstelsel is vrijwel elk puntenstelsel uniek. Aspecten waarop de systemen verschillen zijn onder andere:

- toekennen van punten: optellen of aftrekken;
- de overtredingen die strafpunten opleveren;
- het aantal strafpunten dat een bepaalde overtreding oplevert;
- mogelijkheden om strafpunten kwijt te raken, bijv. door een cursus te volgen;
- de levensduur van punten;
- de procedure voor het terugkrijgen van een ingevorderd rijbewijs;
- etc.

3. Hoe behoort een puntenstelsel te werken: theoretisch kader

Het beoogde effect van een puntenstelsel op de verkeersveiligheid berust op drie pijlers, te weten preventie, correctie en selectie (Goldenbeld et al., 2012; SWOV, 2012).

- **Preventie** van ongewenst verkeersgedrag wordt bewerkstelligd door de dreiging het rijbewijs te verliezen als je binnen een bepaalde periode meerdere overtredingen begaat. Die dreiging wordt groter en specifiekere als je al eerder voor een overtreding gepakt bent. Dat zou mensen ervan weerhouden opnieuw een overtreding te begaan; althans waar het gaat om bewuste overtredingen.
- **Correctie** wordt gerealiseerd doordat een puntenstelsel vaak gecombineerd wordt met cursussen, hetzij om een deel van de verzamelde punten kwijt te raken, hetzij om een ingevorderd rijbewijs weer terug te krijgen. Deze cursussen zijn bedoeld om een (duurzame) gedragsverbetering teweeg te brengen.
- **Selectie**, ten slotte, is het gevolg van het feit dat een puntenstelsel mensen met meerdere overtredingen (tijdelijk) uit het verkeer geweerd worden. Dit is gunstig voor de verkeersveiligheid, ervan uitgaand dat die overtredingen daadwerkelijk een samenhang vertonen met ongevalsbetrokkenheid.

In welke mate deze drie elementen hun werk kunnen doen is onder andere afhankelijk van de manier waarop het puntenstelsel precies is opgezet. Welke overtredingen tellen bijvoorbeeld mee en hoe zwaar wegen ze? Wanneer raakt iemand zijn rijbewijs kwijt en voor hoe lang? Wat wordt gedaan om dit te voorkomen, bijvoorbeeld een waarschuwingsbrief of de mogelijkheid een cursus te volgen? Daarnaast moet het puntenstelsel ook ondersteund worden door handhaving en informatie om een voldoende hoge objectieve en subjectieve pakkans te creëren en, uiteraard, een goede en efficiënte organisatie en administratie. Hoe dit in de praktijk gerealiseerd wordt en kan worden hangt mede af van de wettelijke en organisatorische kaders in een land.

4. Vaststellen van effecten: mogelijkheden en onmogelijkheden

Zoals aangegeven heeft het BestPoint-project beschikbare gegevens bekeken en beoordeeld om vast te stellen hoe effectief puntenstelsels zijn en op welke wijze ze zo effectief mogelijk ingezet kunnen worden. Daarbij is het wel belangrijk te realiseren dat het erg lastig is op een wetenschappelijk verantwoorde manier de werking van een puntensysteem vast te stellen, zeker als het gaat om het vergelijken van stelsels met verschillende kenmerken.

Voor het eenduidig vaststellen van het effect van een maatregel is het namelijk nodig dat de maatregel wordt ingevoerd, terwijl alle andere factoren die mogelijk van invloed zijn constant worden gehouden. Vervolgens moeten voor en na invoering de relevante indicatoren gemeten worden, bijvoorbeeld het aantal slachtoffers of bepaalde overtredingen. Dezelfde indicatoren moeten ook gemeten worden in een situatie waarin de maatregel niet is genomen, maar die op alle andere aspecten gelijk is: de controle- of referentiesituatie.

Bij het evalueren van een puntenstelsel is het vrijwel onmogelijk aan deze eisen te voldoen. In de eerste plaats wordt een puntenstelsel altijd landelijk ingevoerd, waardoor een goede vergelijkbare controlesituatie ontbreekt. In de tweede plaats wordt een puntenstelsel eigenlijk nooit als een losstaande maatregel ingevoerd. De invoering gaat over het algemeen gepaard met veel publiciteit en vaak ook met een verhoging van het handhavingsniveau en aanpassingen in de bepaalde verkeersregels. Daardoor is het niet mogelijk vast te stellen welk van die factoren verantwoordelijk is voor een eventueel gevonden effect. Nagaan welke uitvoeringsvormen het meest effectief zijn is nog lastiger. Daarbij kunnen alleen vergelijkingen tussen landen worden gemaakt, want binnen een land wordt (bijna?) nooit systematisch met kenmerken gevarieerd. Omdat die landen ook nog op een heleboel andere factoren verschillen, is het moeilijk eventuele verschillen toe te schrijven aan juist dat ene kenmerk van het puntenstelsel.

Toch wil dat niet zeggen dat er helemaal geen uitspraken kunnen worden gedaan. Dat kan wel: deels op niet helemaal waterdichte empirische gegevens en deels op grond van kwalitatieve theoretische analyses, kennis van psychologische leertheorieën en ervaringen van direct betrokkenen in de diverse landen.

Naar een internationale database voor puntenstelsels?

Om in de toekomst over meer gegevens te beschikken en daarmee ook beter gefundeerde uitspraken te kunnen doen over de effectiviteit van (kenmerken van) puntenstelsel, pleit het BestPoint-project voor het opstellen van een internationale database met daarin onder andere gegevens over de kenmerken van het puntensysteem, de output van het puntensysteem (bijvoorbeeld het aantal toegekende punten voor verschillende overtredingen, het aantal ongeldig verklaarde rijbewijzen), gegevens over een aantal objectieve veiligheidsindicatoren (bijvoorbeeld rijnsnelheden, rijden onder invloed, gordelgebruik) en de inzet van flankerende maatregelen zoals toezicht en publiciteit.

5. Vaak aanzienlijke effecten, maar van zeer korte duur

Kijkend naar de gerapporteerde algemene effecten van puntenstelsels, dat wil zeggen los van de precieze invulling, laat BestPoint zien dat puntenstelsels in de meeste landen aanvankelijk aanzienlijke positieve effecten hebben. Deze effecten blijken echter van beperkte duur. Een kwantitatieve meta-analyse door onderzoekers van de Universiteit van het Spaanse Sevilla bevestigt deze algemene bevinding (Castillo-Manzano & Castro-Nuño, 2012). Deze studie heeft parallel aan het BestPoint-project plaatsgevonden en is onlangs gepubliceerd in een wetenschappelijk tijdschrift. De onderzoekers rapporteren een aanvankelijke daling van het aantal ongevallen/verkeersdoden en -gewonden van tussen de 15 en 20%. Dit resultaat is gebaseerd op 24 effectmetingen in diverse Europese en niet-Europese landen. Deze effecten zijn gemiddeld genomen in minder dan anderhalf jaar verdwenen. In Italië en Spanje, landen met een relatief laag veiligheidsniveau, bleken de effecten naar verhouding het langst te duren, in de meeste andere landen was het effect al binnen een jaar verdwenen. Om verschillende redenen zal deze 15-20% reductie in Nederland naar verwachting niet worden gehaald en zal het effect ook eerder wegebben: Nederland is naar verhouding al een verkeersveilig land en er bestaat al een puntensysteem (voor beginnende bestuurders en voor alcoholovertredingen). Daarnaast, en dat wordt in de volgende paragraaf verder uitgewerkt, kunnen in Nederland op dit moment alleen strafpunten toegekend worden voor overtredingen via staandhoudingen en niet voor automatisch (op kenteken) gedetecteerde overtredingen.

6. Voor blijvende effecten: hoge subjectieve pakkans

Hoewel, zoals aangeven, harde empirische bewijsvoering erg lastig is, komt het BestPoint-project tot de conclusie dat het snel wegebben van het aanvankelijke effect te maken heeft met het feit dat mensen vrij snel doorhebben dat de kans dat ze binnen twee of drie jaar meerdere keren betrapt worden op een overtreding erg klein is. En daarmee is ook de kans om je rijbewijs kwijt te raken erg klein. Een voldoende hoge subjectieve pakkans wordt daarom gezien als een noodzakelijke voorwaarde voor een blijvend effect van een puntensysteem. En deze subjectieve pakkans is afhankelijk van enerzijds de objectieve handhavingsdruk en anderzijds de communicatie en publiciteit over de handhaving en het puntenstelsel.

Ook Castillo-Manzano & Castro-Nuño (2012) wijzen op de noodzaak van voldoende handhaving bij een puntenstelsel. Zij zeggen (pag. 199):

“It seems that this measure has only a major initial shock on a wide range of road safety variables and indicators, although the effect quickly declines over time when there are no other complementary enforcement measures”.

Al eerder kwam de OECD/ECMT (2006) tot eenzelfde conclusie bij bespreking van de mogelijkheden van een puntenstelsel voor beginnende automobilisten als onderdeel van een getrapd rijbewijs.

7. Daarom ook automatisch gedetecteerde overtredingen

Gezien de beperkte financiële middelen voor verkeershandhaving is het lastig om een voldoende hoge handhavingsdruk te realiseren. Zeker wanneer voor het puntenstelsel alleen overtredingen via staandehoudingen meetellen, is dit vrijwel onmogelijk. Door ook automatisch gedetecteerde overtredingen mee te laten tellen, wordt de pakkans aanzienlijk verhoogd. Bij het Nederlandse puntenstelsel voor beginners gebeurt dat op dit moment niet. De reden hiervoor is dat in Nederland automatisch gedetecteerde overtredingen administratief worden afgehandeld via de kentekenhouder. De kentekenhouder is echter niet altijd degene die de overtreding heeft begaan, terwijl de strafpunten in principe toch bedoeld zijn voor de overtreder.

In verreweg de meeste Europese puntenstelsels tellen automatisch gedetecteerde overtredingen wel mee voor het puntenstelsel. Grofweg zijn er drie mogelijkheden om dat mogelijk te maken:

1. Identificatie van de bestuurder is mogelijk doordat de camera niet alleen het kenteken maar ook de bestuurder fotografeert. Dit vereist een camera die de voorkant van het voertuig fotografeert.
2. De aanname is dat de kentekenhouder ook de bestuurder was, tenzij deze aangeeft dat dat niet het geval was en de werkelijke bestuurder aanwijst.
3. De kentekenhouder is verplicht aan te geven wie het voertuig bestuurde op het moment van de overtreding. Het niet of foutief aangeven is strafbaar. Dit is binnen Europa de meest voorkomende variant.

Zoals gezegd, vergroot het meenemen van automatische overtredingen de (objectieve en subjectieve) pakkans aanzienlijk en daarmee zou de effectiviteit van een puntenstelsel naar verwachting toenemen en ook langer aanhouden. Ter illustratie: Volgens gegevens van het CJIB werd in 2011 in Nederland slechts 8% van de zogenoemde Mulder-overtredingen via staandehouding bestraft. Het meenemen van automatisch gedetecteerde overtredingen heeft ook een nadeel. Het kan namelijk leiden tot het 'verhandelen' van punten. Ervaringen in het buitenland laten zien dat dit inderdaad gebeurt, meestal binnen het sociale netwerk van familie en vrienden, maar deels ook op commerciële basis via bijvoorbeeld internet sites. Er bestaan geen officiële statistieken over de omvang van dit fenomeen.

8. Overige aanbevelingen

Het BestPoint-project heeft een hoge objectieve en subjectieve pakkans, bewerkstelligd door voldoende handhavingsdruk, effectieve handhavingsmethoden en regelmatige publiciteit benoemd als de basisvoorwaarden voor een duurzaam effectief puntenstelsel.

BestPoint doet daarnaast ook aanbevelingen over specifieke aspecten van een puntenstelsel zoals overtredingen, doelgroepen, het aanbieden van cursussen, en organisatorische en administratieve kenmerken. Deze staan kort benoemd in onderstaand schema. Zoals al aangegeven is de empirische basis van deze aanbevelingen noodgedwongen dun; ze zijn voor een belangrijk deel gebaseerd op theoretische overwegingen, kennis van de verkeersveiligheid, en ervaringen van experts.



Figuur 2. Samenvattend overzicht van de BestPoint-aanbevelingen (Van Schagen & Machata, 2012).

9. Wel of geen cursussen

De meeste aanbevelingen uit *Figuur 2* spreken eigenlijk voor zichzelf en voor dit rapport voert het te ver om op elk ervan in te gaan. Daarvoor verwijzen wij naar het BestPoint Handboek (Van Schagen & Machata, 2012) en het uitgebreide rapport dat daaraan ten grondslag ligt (Goldenbeld et al., 2012). Een extra toelichting is echter wel op zijn plaats waar het gaat om het gebruik van cursussen.

Zoals in bovenstaand overzicht is te lezen adviseert BestPoint een systeem waarbij automobilisten die al enkele strafpunten hebben eerst een waarschuwingsbrief krijgen; bij volgende strafpunten zouden zij vervolgens aan een zogenoemde driver-improvementcursus moeten of kunnen deelnemen, waarna ze een deel van de strafpunten kwijtraken. Als ze vervolgens toch de kritische drempel overschrijden, volgt invordering van het rijbewijs. Na verloop van tijd en na het volgen van een rehabilitatiecursus krijgen ze ten slotte het rijbewijs weer terug. Een aanpak in vier stappen dus.

Over de effectiviteit van cursussen bestaat echter geen eenduidigheid (zie ook SWOV, 2010). Soms wordt wel een effect gevonden op bijvoorbeeld attitudes en gedrag of zelfs op ongevalsrisico en recidive; soms ook niet. Het feit dat verreweg de meeste Europese landen gebruikmaken van dit soort cursussen, al dan niet in samenhang met een puntenstelsel, lijkt vaak meer te maken te hebben met de *face value* van dit soort maatregelen dan met effectiviteitsoverwegingen.

Overigens willen we zeker niet beweren dat dit soort cursussen nooit kunnen werken. Uit één van de deelonderzoeken van het Europese project SUPREME (Bächli-Biétry et al., 2007; zie ook het kader op de volgende pagina) bleek bijvoorbeeld dat rehabilitatiecursussen meer effect hebben als ze gecombineerd worden met het tijdelijk invorderen van het rijbewijs. Verder kan de effectiviteit verbeterd worden door de inhoud zo veel mogelijk toe te snijden op de specifieke problemen van de doelgroep en een empathische in plaats van een confronterende aanpak te kiezen. Verder is het belangrijk gedragscursussen zo vroeg mogelijk in te zetten, voordat het ongewenste gedrag een gewoonte wordt. Daarmee zijn vooral overtreders onder beginnende bestuurders een belangrijke doelgroep. Waar het gaat om rijden onder invloed is het van groot belang vast te stellen of er sprake is van verslavingsproblematiek. In dat laatste geval zal een gedragscursus zeker onvoldoende blijvend effect sorteren en is een meer ingrijpende aanpak nodig.

SUPREME: Best Practices

Het Europese project SUPREME had als doel de beste werkwijzen (*Best Practices*) op het gebied van verkeersveiligheid in de lidstaten van de Europese Unie, Zwitserland en Noorwegen te verzamelen, te analyseren, samen te vatten en te publiceren. Naast thematische rapporten op negen maatregelgebieden, waaronder rehabilitatie en diagnostiek, is er een handboek verschenen met een verzameling van de beste werkwijzen, bedoeld voor nationale en regionale overheden. Dit handboek is vertaald in vrijwel alle talen van de Europese Unie, ook in het Nederlands.

Klik hieronder voor het Nederlandstalige handboek:

[Beste werkwijzen op het gebied van verkeersveiligheid; Handboek voor maatregelen op nationaal niveau](#)

Het thematische rapport *Rehabilitation and diagnostics* staat in het [overzicht van SUPREME-rapporten](#)

10. Samengevat

- Driekwart van de Europese lidstaten heeft een of andere vorm van een puntenstelsel in gebruik. Puntensystemen richten zich op regelmatige overtreders en worden om die reden gezien als rechtvaardig, wat vermoedelijk hun grote populariteit verklaart. Op dit moment heeft Nederland een eenvoudige variant en alleen voor beginnende bestuurders.
- Puntenstelsels blijken vaak aanzienlijke effecten te hebben op de verkeersveiligheid, maar deze effecten zijn van korte duur. Voor een duurzamer effect is het nodig dat automobilisten de pakkans bij een overtreding steeds voldoende groot achten. Daartoe moet de objectieve handhavingsdruk door de jaren heen voldoende groot blijven en moet er regelmatig publiciteit gegeven worden over de handhavingsactiviteiten en (de gerealiseerde consequenties van) het puntenstelsel.
- Om een voldoende grote pakkans te realiseren is het includeren van automatisch gedetecteerde overtredingen onontbeerlijk. In Nederland wordt daarbij echter de kentekenhouder geïdentificeerd en dat is niet altijd de overtreder voor wie de punten bedoeld zijn. Een oplossing zou kunnen zijn om kentekenhouders te verplichten de bestuurder ten tijde van de overtreding aan te wijzen. Ook zullen maatregelen genomen moeten worden om het 'verhandelen' van strafpunten te voorkomen.
- Hoewel hard empirisch bewijs ontbreekt, bieden theorie en ervaringen diverse aanknopingspunten om een puntenstelsel inhoudelijk en organisatorisch zo goed mogelijk vorm te geven. Het BestPoint-project heeft een en ander geïnterpreteerd en samengevat. Het handboek en de achterliggende documenten zijn te vinden op <http://www.bestpoint-project.eu/>

Literatuur

Bächli-Biétry, J., Achermann, Y. & Siegrist, S. (2007). *Rehabilitation and diagnostics*. Thematic Report of the SUPREME project. Directorate-General of Transport and Energy (TREN). European Commission, Brussels.

Castillo-Manzano, J.I. & Castro-Nuño, M. (2012). *Driving licenses based on points systems: Efficient road safety strategy or latest fashion in global transport policy? A worldwide meta-analysis*. In: *Transport Policy*, vol. 21, p. 191-201.

Goldenbeld, Ch., Schagen, I. van & Vlakveld, W. (eds.). (2012). *Identification of the essential features for an effective Demerit Point System*. Deliverable 2 of the EC project BestPoint. SWOV Institute for Road Safety Research, Leidschendam.

Klipp S., Eichel, K., Billard, A., Chalika, E., et al. (2011). *European Demerit Point Systems: Overview of their main features and expert opinions*. Deliverable 1 of the EC project BestPoint. Bundesanstalt für Strassenwesen BAST, Bergisch Gladbach.

OECD/ECMT (2006). *Road safety: young driver risks and effective countermeasures*. Joint Transport Research Centre JTRC; European Conference of Ministers of Transport ECMT, Paris.

SWOV (2012). *Puntenstelsels*. SWOV-Factsheet, september 2012. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

SWOV (2010). *Rehabilitatiecursussen voor verkeersdeelnemers*. SWOV-Factsheet, september 2010. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Schagen, I. van & Machata, K. (2012). *The BestPoint Handbook: Getting the best out of a Demerit Point System*. Deliverable 3 of the EC project BestPoint. Kuratorium für Verkehrssicherheit KfV, Vienna.