

Risikant verkeersgedrag, verkeersagressie en veelplegers

SWOV-factsheet, januari 2021

SWOV



SWOV-factsheets bevatten korte en duidelijke antwoorden op de meest gestelde vragen over een specifiek verkeersveiligheidsonderwerp en worden met enige regelmaat geactualiseerd. Zie [swov.nl/factsheets](https://www.swov.nl/factsheets) voor de meest actuele versie van de factsheets.

Samenvatting

Risikant verkeersgedrag is gedrag dat de verkeersveiligheid negatief beïnvloedt, zoals rijden onder invloed van alcohol, drugs of geneesmiddelen, overschrijding van de snelheidslimiet, onaangepaste snelheden, rijden terwijl men zeer vermoeid of afgeleid is, roodlichtnegatie en het niet of verkeerd gebruiken van beveiligingsmiddelen (motor- of bromfietshelm, gordel). Jongere verkeersdeelnemers vertonen vaker risikant verkeersgedrag dan oudere verkeersdeelnemers en mannen vaker dan vrouwen. Een specifieke vorm van risikant gedrag in het verkeer is agressief verkeersgedrag. Dat is erop gericht een andere weggebruiker opzettelijk fysiek of emotioneel schade toe te brengen, bijvoorbeeld bumperkleven, excessief toeteren, knipperen met de lichten, roepen en/of obscene gebaren maken. Agressief verkeersgedrag komt vaak voort uit ongeduld, ergernis, vijandigheid en/of haast en gaat vaak samen met de emotie boosheid. Mensen die in het algemeen geneigd zijn snel boos te worden, vertonen ook vaker agressief gedrag in het verkeer. Een andere vorm van risikant verkeersgedrag is het herhaaldelijk begaan van overtredingen door zogenoemde veelplegers. Volgens de 'recidiveregeling Veelplegers' gaat het om mensen die binnen twee jaar drie keer een *ernstige verkeersovertreding* begaan. Ook het veelvuldig plegen van kleine overtredingen is relevant, want dit blijkt gepaard te gaan met een grotere ongevalsbetrokkenheid.

Effectieve maatregelen tegen risikant gedrag zijn onder andere gerichte verkeershandhaving, beperking van specifiek verkeersgedrag door apparatuur (zoals een alcoholslot of intelligente snelheidsassistentie) en monitoring van verkeersgedrag door datarecorders. Agressieve verkeersdeelnemers kunnen daarnaast door psychotherapeutische programma's leren hun boosheid tijdens het rijden te verminderen. Aanvullende maatregelen specifiek gericht op veelplegers, zijn onder andere het sturen van een brief dat zij geregistreerd staan als veelpleger en het aangaan van persoonlijke gesprekken over hun verkeersgedrag.

1 Wat verstaan we onder risikant verkeersgedrag?

Risikant verkeersgedrag is gedrag dat een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid. Gedragingen die wetenschappelijk aantoonbaar de verkeersveiligheid negatief beïnvloeden zijn: rijden onder invloed van alcohol, drugs of geneesmiddelen, overschrijding van de snelheidslimiet, onaangepaste snelheden, vermoeidheid, afleiding (bijvoorbeeld door telefoongebruik), roodlichtnegatie, te korte volgtijden, onvoldoende gebruik van verlichting (met name bij fietsers), en niet of verkeerd gebruiken van beveiligingsmiddelen zoals motor- en bromfietshelm en gordel [1]. Risikant rijgedrag gaat vaak gepaard met de geneigdheid om tijdens het autorijden boos te

worden [2]. Vooral bij jonge bestuurders is boosheid tijdens rijden een voorspeller van riskant verkeersgedrag [2].

Specifieke vormen van riskant verkeersgedrag zijn verkeersagressie (zie ook de vraag [Wat verstaan we onder verkeersagressie?](#)) en het veelvuldig begaan van overtredingen door veelplegers (zie ook de vraag [Wat verstaan we onder veelplegers of 'verkeershuffers'?](#)).



2 Wat verstaan we onder verkeersagressie?

Verkeersagressie of agressief verkeersgedrag is opzettelijk gedrag dat erop is gericht een andere weggebruiker fysiek of emotioneel schade toe te brengen [3]. Voorbeelden van agressief verkeersgedrag zijn bumperkleven, excessief toeteren, knipperen met de lichten, roepen of obscene gebaren maken. Ook de term 'road rage' (verkeerswoede) wordt vaak gebruikt, maar het gebruik van deze term door verschillende onderzoekers is nogal eens inconsistent en vaak lastig te onderscheiden van de meer algemene term 'agressief verkeersgedrag' [3]; Galovski et al. (2006) zoals genoemd in [4]. Verkeersruzies waarbij verkeersdeelnemers elkaar uitschelden, slaan, met een voertuig aanrijden of afsnijden, of zelfs met wapens op elkaar schieten, zijn te beschouwen als manifestaties van verkeerswoede.

3 Waardoor ontstaat verkeersagressie?

Vijandigheid, ongeduld en/of haast zijn vaak de motieven voor verkeersagressie [5]. Agressief verkeersgedrag komt vooral door irritatie over anderen en situaties [6] [7] [8]. Volgens het Nationaal Automobilisten Onderzoek was de top tien ergernissen in 2019 als volgt [9]:

1. Bumperkleven
2. Agressief rijden
3. Rijden met alcohol en/of drugs
4. Geen richting aangeven
5. Onnodig links rijden
6. Te hard rijden binnen de bebouwde kom
7. Op het laatste moment ritsen
8. Rechts inhalen
9. Zondagsrijders
10. Drempels

Ook het gedrag van brom- en snorfietzers en fietsers kan ergernis oproepen. Een vragenlijstonderzoek in Amsterdam wees uit dat de helft van de ondervraagden zich stoort aan het gedrag van brom- en snorfietzers [10]. Een kwart van de mensen ergert zich aan fietsers. Respondenten die zelf niet of weinig fietsen, ergeren zich vooral aan roodlichtnegatie door fietsers (45%), over de stoep fietsen (35%), rijden zonder licht (25%), geen richting aangeven (24%) en het niet opletten tijdens het fietsen (23%) [10]. Fietsers ergeren zich vooral aan 'scooters en brommers' (56%), het niet opletten door andere fietsers (31%), door rood rijden (24%) en tegen het verkeer in rijden (23%).

Verkeersagressie gaat vaak samen met de emotie 'boosheid' [7] [11] [12] [13]. Boosheid in het verkeer kan voortkomen uit persoonlijke kenmerken of uit de verkeerssituatie. Er zijn persoonlijke verschillen in de mate waarin iemand geneigd is om emotioneel te reageren; ook in het verkeer gaat dit op. Mensen die de neiging hebben om in het algemeen boos of agressief te reageren, rapporteren vaker boosheid en ook ergere boosheid in het verkeer [11] [12]. Emoties kunnen al voor de verkeersdeelname zijn ontstaan of tijdens de verkeersdeelname opkomen [7].

Daarnaast is boosheid vaak een reactie op een frustratie die aan een ander wordt toegeschreven [6]. Frustratie in het verkeer kan ontstaan wanneer de eigen belangen belemmerd worden, bijvoorbeeld door filevorming, lange wachttijden bij rood licht of door overtredingen of onverwacht gedragingen van andere weggebruikers [6] [7]. Anonimiteit en gebrek aan directe communicatiemogelijkheden van autobestuurders dragen verder bij aan de kans op agressief gedrag [14] [15].

Ook onder fietsers komt boosheid in het verkeer voor, maar uit antwoorden op een online vragenlijst is af te leiden dat fietsers meestal op een constructieve manier omgaan met boosheid; zij accepteren de boosheid en laten hun frustratie en niet verder oplopen [16]. Agressieve reacties bij fietsers (verbaal, fysiek) komen meer voor bij jonge fietsers, bij mannen en bij degenen die vaak fietsen [16].

4 Hoe vaak komt verkeersagressie voor?

Er is geen officiële registratie van de frequentie van verkeersagressie, noch van het aantal verkeersslachtoffers dat daaruit voortkomt. Wel zijn er resultaten van enquêtes. De CBS Veiligheidsmonitor is een terugkerende grootschalige bevolkingsenquête onder 135.000 personen van 15 jaar en ouder waarin ook gevraagd wordt naar het voorkomen van agressief verkeersgedrag in de woonbuurt [17]. In 2019 antwoordde 29,3% dat agressief verkeersgedrag wel eens voorkomt in de eigen buurt en 6,3% dat men veel overlast ervaart van agressief verkeersgedrag in de eigen buurt [17]. In 2017 waren deze percentages vrijwel hetzelfde (respectievelijk 29,6% en 6,2%).

Volgens een online enquête onder ruim 25.000 leden van het EenVandaag Opiniepanel is in 2019 een op de acht automobilisten naar eigen zeggen wel eens betrokken geweest bij een 'verkeersruzie' [18]. De helft (52%) van die ruzies leidde tot een gevaarlijke situatie op de weg, zoals automobilisten die elkaar abrupt laten remmen in druk verkeer, het bewust van de weg (proberen te) rijden, of op straat vechten. In dezelfde enquête rapporteerde meer dan een kwart (27%) van de fietsers wel eens betrokken te zijn geweest bij een verkeersruzie.

In de laatste jaren worden verkeersruzies steeds vaker gemeld bij de politie. Tussen 2013 en 2018 verdubbelde het aantal gemelde verkeersruzies in Nederland, van 3140 in 2013 naar 6340 in 2018 [19]. In 2018 kregen politiemensen 824 maal met geweld in het verkeer te maken, 300 keer meer dan in 2017 [19].

5 Wat verstaan we onder veelplegers of 'verkeershufters'?

In de Dikke van Dale [20] wordt een verkeershufter beschreven als: "iemand die zich hufterig gedraagt tegenover andere verkeersdeelnemers (bijvoorbeeld door bumperkleven en snijden) en daardoor een gevaar op de weg is". De politie definieert een verkeershufter als: "een persoon die geen rekening houdt met andere weggebruikers, verkeersregels niet naleeft en zich daaraan stelselmatig schuldig maakt" [21].

Verkeershufter is een woord dat wordt gebezigd op straat, in beleidskringen en de politiek en waarin vooral morele afkeuring van de persoon die het verkeersgedrag vertoont doorschemert. SWOV gebruikt liever het begrip 'veelpleger'; dit is een neutraler begrip dat het aantal overtredingen centraal stelt en geen uitspraak doet over achterliggende intentie of mentaliteit van de persoon [22]. Volgens de 'recidiveregeling Veelplegers' kan een veelpleger beschouwd worden als een persoon die binnen twee jaar drie keer een ernstige verkeersovertreding – een zogenaamd hufter-feit – heeft gepleegd [23] [24]. Als 'hufter-feit' geldt bijvoorbeeld niet stoppen voor een stopteken, door een rood kruis rijden, inhalen nabij een voetgangersoversteekplaats of op een autosnelweg keren of achteruitrijden. Deze verkeersovertredingen zijn per 1 januari 2015 overgebracht naar het strafrecht om de zichtbaarheid van de groep veelplegers te vergroten voor

justitie (binnen het strafrecht kan recidive wel worden geregistreerd) en ze strenger aan te kunnen pakken bij herhaaldelijke overtredingen [25].

Over het aantal veelplegers van ernstige verkeersovertredingen is in Nederland weinig bekend. Er worden in Nederland geen cijfers uitgebracht over jaarlijkse aantallen weggebruikers die onder de recidiveregeling Veelplegers of andere recidiveregelingen vallen.

Voor de verkeersveiligheid is ook het veelvuldig plegen van kleine overtredingen relevant. Uit een analyse van bekeuringen op kenteken bleek een negatieve relatie met ongevallen. Voertuigen met negen of meer bekeuringen per jaar maakten minder dan een halve procent uit van de overtredderspopulatie. Deze voertuigen waren echter betrokken bij ruim 6% van de geregistreeerde verkeersongevallen [26].



Voertuigen met
meer dan **9** bonnen



Minder dan
0,5% van de
overtreders



Meer dan
6% van de
ongevallen

6 Hoeveel ongevallen worden veroorzaakt door riskant verkeersgedrag?

Hoeveel ongevallen worden veroorzaakt door riskant verkeersgedrag is niet bekend. De politie registreert bij ongevallen niet of er sprake was van riskant verkeersgedrag. Wel is iets te zeggen over de risicoverhoging door verschillend overtredingsgedrag of riskant gedrag.

Voor riskante verkeersgedragingen die een prioriteit zijn voor handhaving, zoals rijden onder invloed van alcohol, snelheidsovertredingen en afleiding in het verkeer, is er informatie over de kans op doden of ongevallen. Naar schatting is 12 tot 23% van de verkeersdoden in Nederland het gevolg van rijden onder invloed van alcohol (zie de SWOV-factsheet [Rijden onder invloed van alcohol](#)). Volgens internationaal onderzoek houdt ongeveer een derde van de dodelijke ongevallen verband met de overschrijding van de snelheidslimiet of met een snelheid die niet is aangepast aan de omstandigheden (zie de SWOV-factsheet [Snelheid en snelheidsmanagement](#)).

Recente schattingen van het aantal ongevallen door afleiding in Nederland ontbreken. Amerikaanse ongevallencijfers uit 2017 laten zien dat afleiding een rol speelde bij 9% van de geregistreerde dodelijke auto-ongevallen en dat 6% van de automobilisten die betrokken waren bij een dodelijk ongeval, was afgeleid [27] (zie de SWOV-factsheet [Afleiding in het verkeer](#)). Al is het geen handhavingsprioriteit, vermoeidheid van de bestuurder speelt naar schatting een rol in 15 tot 20% van de verkeersongevallen (zie de SWOV-factsheet [Vermoeidheid](#)).

Van ander riskant verkeersgedrag (roodlichtnegatie, fietsen zonder verlichting, onvoldoende afstand houden) is minder bekend over het effect op het aantal ongevallen, maar er is wel enige kennis over risicoverhoging of over de rol van deze factoren bij specifieke typen ongevallen. De bestudering van dodelijke ongevallen op 50km/uur-kruispunten met verkeerslichten laat zien dat bij 41 tot 67% van deze ongevallen roodlichtnegatie zeker of mogelijk een rol heeft gespeeld [28]. Er is verder geschat dat roodlichtnegatie de kans op een dergelijk ongeval 14 keer verhoogt [28]. Door het niet voeren van fietsverlichting voor en achter kan de kans om bij een fietsongeval in het duister betrokken te raken, naar schatting tot 17% toenemen [29]. De onderzoekers stellen echter dat de onzekerheid in de uitkomst groot is. Ook is er geen rekening gehouden met de kwaliteit van de fietsverlichting (de resultaten hebben dus betrekking op fietsverlichting zoals die in 2002 tot 2010 gebruikelijk was). Zie ook de SWOV-factsheet [Openbare en voertuigverlichting](#).

In de Verenigde Staten werd eerder geschat dat ruim 50% van de dodelijke ongevallen te maken had met mogelijk riskante (of agressieve) gedragingen [30] inclusief onder andere snelheidsovertredingen, te korte volgfstand, niet verlenen van voorrang en verkeerd inhalen, maar ook met bijvoorbeeld geen richting aangeven of plotselinge wisselingen van snelheid.

Over veelplegers is voor onderzoeksdoelen vaak alleen informatie bekend over overtredingen op voertuigniveau (het is niet bekend wie de feitelijke bestuurder van het voertuig was). Goldenbeld et al. [26] vonden dat de groep voertuigen waarbij negen of meer overtredingen per jaar zijn geconstateerd, bij ruim 6% van de verkeersongevallen betrokken is, terwijl deze groep minder dan een half procent van de overtrederpopulatie uitmaakt.

7 Gedragen sommige typen weggebruikers zich riskanter in het verkeer dan andere?

In het verkeer maken verschillende typen weggebruikers – automobilisten, brom- en snorfietsers en fietsers — zich frequent schuldig aan riskant gedrag. Het is lastig objectief te bepalen of sommige groepen weggebruikers dat vaker doen dan andere groepen.

Bij automobilisten zijn naar eigen zeggen het overschrijden van de snelheidslimiet en het handeld smartphonegebruik achter het stuur veelvuldige overtredingen [31]. Maar ook motorrijders en brom- en snorfietsers noemen het overschrijden van de snelheidslimiet als een overtreding die zij veelvuldig begaan. Fietsers maken zich naar eigen zeggen vooral schuldig aan verkeersovertredingen zoals handeld smartphonegebruik [32] of rijden met (mogelijk) meer alcohol op dan wettelijk is toegestaan [31]. Het rijden onder invloed van alcohol bleek ook daadwerkelijk een veel voorkomende overtreding bij fietsers: in de steden Groningen en Den

Haag was op uitgaansavonden 42% van de geteste fietsers wettelijk gezien onder invloed van alcohol [33].

Alle typen weggebruikers vertonen dus wel eens riskant gedrag en er zijn geen objectieve gegevens dat sommige typen dat vaker doen dan andere. Wel zijn er aanwijzingen dat mensen geneigd zijn verkeersdeelnemers die (op dat moment) een andere verkeersrol vervullen dan zichzelf, negatief of als 'asociaal' te stereotyperen. Dit fenomeen kan worden verklaard door de sociale identiteitstheorie [34], die stelt dat de sociale identiteit van een persoon bepalend is voor wie hij als 'wij' en als 'zij' ziet, waarbij hij de neiging heeft om positieve eigenschappen toe te kennen aan de eerstgenoemde groep en negatieve aan de laatstgenoemde. Wanneer verkeersdeelnemers hun sociale identiteit ook ontleen aan een specifieke rol in het verkeer ('automobilist' of 'fietsers'), kan dat gepaard gaan met de neiging om het verkeersgedrag van anderen groepen in het verkeer op een meer negatieve manier te interpreteren. In Nederlands onderzoek vonden Hoekstra et al. [35] steun voor deze theorie: mensen die zichzelf vooral identificeren als 'automobilist', waren meer geneigd om een overtreding van een fietser te verwachten dan van een andere automobilist. Zij waren ook meer geneigd om overtredingsgedrag toe te schrijven aan de persoonlijkheid van een fietsers, in plaats van aan de omstandigheden.

8 Gedragen sommige mensen zich riskanter in het verkeer dan anderen?

Uit onderzoek blijkt dat jongeren en mannen vaker riskant verkeersgedrag vertonen dan ouderen en vrouwen. Dit geldt ook als we specifiek kijken naar agressief verkeersgedrag en naar veelplegers. Riskant en agressief verkeersgedrag wordt versterkt door specifieke persoonlijkheidseigenschappen (onder andere spanningsbehoefte en neiging tot boosheid) [36].

Over verschillende typen van riskant verkeersgedrag – snelheid, telefoongebruik, negeren gordeldraagplicht, rijden onder invloed van alcohol, drugs of rijgevaarlijke medicijnen, rijden terwijl men vermoeid is – blijkt uit een zelfrapportage-onderzoek dat jongeren vaker dit riskante gedrag vertonen dan oudere automobilisten, en mannen vaker dan vrouwen. Maar de verschillen tussen de jongste en oudste leeftijdsgroepen (18-24; 25-34 versus 55-64; 65+) zijn aanzienlijk groter dan de verschillen tussen de seksen [31].

Uit verschillende onderzoeken blijkt dat agressief verkeersgedrag afneemt naarmate men ouder wordt en vaker voorkomt bij mannen dan vrouwen [31] [37] [38] [39]. Het verschil tussen weggebruikers die riskant gedrag vertonen en agressieve bestuurders is, dat de laatste groep ook vaak in andere situaties dan in het verkeer agressief is [36].

Verder blijkt uit onderzoek dat bepaalde persoonlijkheidseigenschappen samenhangen met een grotere neiging tot riskant of agressief rijgedrag [8] [12] [40] [41] [42] [43]. Het gaat om personen met

- > een neiging tot boosheid [8] [12] [37];
- > een sensatiebehoefte [42] [43] [44];
- > een neiging tot impulsiviteit [40];
- > een laag niveau van zorgvuldigheid [45]; of
- > een narcistische persoonlijkheid [41] [43].

Het profiel van de groep 'agressieve bestuurders' dat uit internationaal onderzoek naar voren komt is: vaak jong; vaak man; snel geneigd tot boosheid; overtuigd van eigen superieure rijvaardigheid; op zoek naar spanning [36].

Over de achtergronden van Nederlandse veelplegers in het verkeer is er geen onderzoek bekend. Op basis van een internationaal vragenlijstonderzoek bij 35.000 automobilisten in 32 landen vonden Goldenbeld et al. [46] dat het herhaald plegen van verschillende typen verkeersovertredingen – alcohol-, drugs- en snelheidsovertredingen – vooral gedaan werd door automobilisten die jong waren, die man waren, die al ervaring hadden met rijden onder invloed, die alcohol en drugs meer accepteerden, die in een sociale omgeving verkeerden waarin drugsgebruik in het verkeer werd geaccepteerd, en die ook rijden met een hoge snelheid als een persoonlijke noodzaak beschouwden.

De buitenlandse literatuur over recidiverende verkeersovertreders gaat verder vooral over rijders onder invloed. Daaruit blijkt dat zware alcoholovertreders en recidivisten naast een alcoholprobleem, vaak ook andere persoonlijkheids- en/of gedragsproblemen hebben [47]. Martí-Belda Bertolín et al. [48] vonden dat problematisch alcoholgebruik, de neiging tot vijandigheid en persoonlijkheidseigenschappen zoals een hoog activatieniveau en een hoge spanningsbehoefte, verband hielden met het herhaald maken van verkeersovertredingen.

9 Hoe effectief is wetgeving en verkeershandhaving in het voorkomen van riskant verkeersgedrag?

Via heldere wetgeving en gerichte verkeershandhaving kunnen snelheidsovertredingen, rijden onder invloed van alcohol of drugs, rijden door rood licht, fietsen zonder licht enzovoort, aantoonbaar verminderd worden. Zie de SWOV-factsheet [Verkeershandhaving](#) voor de geschatte reductie van ongevallen door gerichte handhaving op rijden onder invloed, snelheid, afleiding en roodlichtnegatie.

10 Hoe effectief is voorlichting in het voorkomen van riskant verkeersgedrag?

Voorlichting als opzichzelfstaande maatregel heeft meestal weinig effect op verkeersgedrag en verkeersveiligheid. Voorlichtingscampagnes gecombineerd met handhaving (straffen en/of belonen) hebben wel positieve effecten op verkeersgedrag. Dit betekent niet dat voorlichting over verkeersveiligheid achterwege kan worden gelaten. Verkeersvoorlichting kan leiden tot kennisvermeerdering en attitudeverandering en kan het draagvlak voor effectieve maar impopulaire maatregelen vergroten (zie ook de SWOV-factsheet [Voorlichting](#)).

11 Hoe effectief zijn rehabilitatiecursussen (EMG, LEMA en EMA) in het voorkomen van riskant verkeersgedrag?

Dit antwoord is in september 2023 aangepast.

Evaluaties van rehabilitatiecursussen in Nederland laten geen effect zien op het voorkomen van recidive. Het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (WODC) vond geen effect van de EMA (Educatieve Maatregel Alcohol) [49] of de LEMA (Lichte Educatieve Maatregel Alcohol) op recidive (er werd gekeken naar zowel algemene verkeersrecidive als naar recidive van rijden onder invloed) [50]. Ook de Educatieve Maatregel Gedrag (EMG), gegeven aan automobilisten met een snelheidsovertreding binnen de bebouwde kom van meer dan 50 km/uur, bleek geen effect te hebben op het voorkomen van EMG-gerelateerde recidive [51]. Deze WODC-studies zijn uitgevoerd op data van 2013 (LEMA) of 2015 (EMA en EMG). De inrichting van de maatregelen is sindsdien wel veranderd. Dit betekent dat de resultaten van deze studie niet een-op-een vertaald kunnen worden naar de actuele situatie.

Een overzicht van internationale studies naar de effecten van rehabilitatieprogramma's voor overtreders liet zien dat de effecten erg variëren [52]. Zie ook de SWOV-factsheet [Verkeershandhaving](#).

12 Hoe effectief is een alcoholslot in het voorkomen van riskant verkeersgedrag?

Een alcoholslotprogramma blijkt tot minder recidive te leiden dan een ontzegging van de rijbevoegdheid of ongeldigverklaring rijbewijs. Dit effect wordt meestal alleen waargenomen in de periode dat het alcoholslot aanwezig is. Uit Nederlands recidiveonderzoek blijkt dat deelname aan een alcoholslotprogramma de kans om binnen twee jaar opnieuw met te veel drank op te worden gepakt, met 4 procentpunt verlaagt (4% versus 8%) [51]. Zweedse ervaringen laten zien dat de effecten van een alcoholslotprogramma ook tot meer blijvende veranderingen kunnen leiden als een integrale benadering wordt toegepast, waarbij ook de oorzaak van het alcoholprobleem wordt aangepakt en de medische controles na verwijding van het alcoholslot doorgaan [53] [54]. Zie ook de SWOV-factsheet [Rijden onder invloed](#).

13 Hoe effectief is een snelheidsbegrenzer of ISA in het voorkomen van riskant verkeersgedrag?

Snelheidsovertredingen zijn met intelligente snelheidsassistentie (ISA) tegen te gaan. Als alle voertuigen voorzien zouden zijn van een verplichte, dwingende ISA-variant, wordt naar verwachting 29% van de verkeersongevallen voorkomen (zie ook de FS [Snelheid en snelheidsmanagement](#)).

14 Hoe effectief zijn puntenstelsels en een progressief boetestelsel in het voorkomen van riskant verkeersgedrag?

Puntenstelsels kunnen de verkeersveiligheid verbeteren, maar als de pakkans klein is of wordt, is het effect kortdurend. Dit blijkt onder andere uit een meta-analyse van vierentwintig Europese en niet-Europese studies [55]. Die analyse liet in eerste instantie een daling zien van het aantal ongevallen, doden en gewonden van tussen de 15 en 20%, maar die daling was na gemiddeld minder dan anderhalf jaar verdwenen.

Het verkeersveiligheidseffect van progressieve (geld)boetes is niet direct onderzocht, noch in Nederland, noch in het buitenland. Een Nederlandse scenario-analyse wijst wel uit dat een

progressief boetestelsel jaarlijks 5% van de verkeersdoden zou kunnen besparen [56], zie ook de SWOV-factsheet [Progressieve sanctiesystemen in het verkeer](#).

15 Wat is het effect van rijstijlverzekeringen in het voorkomen van riskant verkeersgedrag?

Rijstijlverzekeringen waarbij verzekeraars korting geven op de premie van de autoverzekering op basis van rijstijl, zoals gemonitord via een smartphone-app of een systeem in de auto, kan het rijgedrag positief beïnvloeden. Dat blijkt bijvoorbeeld uit onderzoek van Bolderdijk [57]. Wanneer keurig snelheidsgedrag van jonge beginnende bestuurders beloond werd met korting op hun verzekeringspremie en de snelheidsovertredingen gestraft werden met een premieverhoging, werden er minder overschrijdingen van de snelheidslimiet waargenomen. Uit deze studie bleek echter ook dat het gedrag weer naar het oude niveau terugkeert als de beloning wegvalt [57]. In een simulatorstudie van Dijksterhuis et al. [58] bleek dat zowel directe feedback aan de bestuurder tijdens rijden, als geaggregeerde feedback achteraf tot minder snelheidsovertredingen leidde.

Het toepassen van dergelijke monitor- en feedbacksystemen stuit echter ook op enkele problemen: monitoring van rijstijl via voertuigbewegingen geeft geen uitsluitel wie het voertuig bestuurt, de monitoring moet wel zo ingericht zijn dat de privacy van de bestuurder is gewaarborgd en de nauwkeurigheid van gps-bepaling is vooral in buurt van hoge gebouwen minder dan gewenst [59].

16 Welke maatregelen zijn mogelijk om verkeersagressie te voorkomen?

Een belangrijke bron van verkeersagressie is ergernis (zie de vraag [Waardoor ontstaat verkeersagressie?](#)). De kans op ergernis, en (dus) op verkeersagressie, kan worden verminderd door (infrastructurele) maatregelen die helpen om het verkeer gemakkelijker, zonder hindernissen of conflicten, te laten stromen [6] [7] [60]. Een voorbeeld is de maatregel in Amsterdam om de snorfiets niet langer op het fietspad te laten rijden [61]. De zichtbare aanwezigheid van politie in het verkeer vermindert ook agressief verkeersgedrag [62].

Op individueel niveau kan verkeersagressie verminderen door iemands geneigdheid tot het ervaren van boosheid in het verkeer te verminderen. Deffenbacher [8] concludeert in zijn overzichtsartikel over mogelijke interventies voor boosheid in het verkeer dat er veelbelovende psychotherapeutische programma's zijn, waaronder mindfulness-training, die boosheid tijdens rijden kunnen verminderen. Het zou nuttig zijn na te gaan welke potentieel effectieve

behandelprogramma's voor agressief (verkeers)gedrag in Nederland ingezet zouden kunnen worden, bijvoorbeeld als onderdeel van een alternatieve taakstraf.

17 Welke maatregelen gericht op veelplegers zijn mogelijk?

Als het gaat om het voorkomen van veelvuldige overtredingen en de beste aanpak van veelplegers, is een combinatie van met name persoonlijk gerichte maatregelen nodig. Zo concludeert Hoekstra ([63]; p. 36) op basis van een literatuurstudie het volgende: "Veelplegers lijken op hun beurt relatief ongevoelig voor het simpelweg verzwaren van maatregelen zoals boetes en rijontzeggingen en meer ontvankelijk voor een combinatie aan verschillende maatregelen, zoals een rehabilitatieprogramma met cognitieve gedragstherapie of een Intensief Supervisie Programma waarin meerdere maatregelen worden gecombineerd, zoals supervisie, proeftijd, therapie, rijontzegging of gedwongen autoverkoop."

Potentieel effectieve maatregelen specifiek gericht op veelplegers – 'notoire verkeersovertreders' – zijn volgens Kuiken et al. [64]:

- Een bericht sturen aan een notoire overtreder dat hij bij politie/OM geregistreerd staat als veelpleger.
- Het aangaan van een persoonlijke gesprek met een veelpleger over zijn verkeersgedrag.
- Het inzetten van een extra sanctiemogelijkheid: verbeurdverklaring van het voertuig.
- Het beperken van specifiek rijgedrag door ingebouwde voertuigapparatuur zoals een alcoholslot en ISA.
- Het monitoren van het rijgedrag van een veelpleger door een on-boardunit.

Publicaties en bronnen

Hieronder vindt u de lijst met referenties uit deze factsheet; alle bronnen zijn in te zien of op te vragen. Via [Publicaties](#) vindt u, naast de hier gebruikte bronnen, nog een uitgebreide collectie aan literatuur op het gebied van verkeersveiligheid.

[1]. Weijermars, W.A.M., Stipdonk, H.L., Aarts, L.T., Bos, N.M., et al. (2014). [Verkeersveiligheidsbalans 2000-2012. Oorzaken en gevolgen van verkeersonveiligheid](#). R-2014-24. SWOV, Den Haag.

[2]. Zhang, T. & Chan, A.H.S. (2016). [The association between driving anger and driving outcomes: A meta-analysis of evidence from the past twenty years](#). In: Accident Analysis & Prevention, vol. 90, p. 50-62.

- [3]. Dula, C.S. & Geller, E.S. (2003). *Risky, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent communication in research*. In: Journal of Safety Research, vol. 34, nr. 5, p. 559-566.
- [4]. Craig-Henderson, K.M. (2006). *Road rage: When drivers lose it*. In: PsycCRITIQUES, vol. 51, nr. 8.
- [5]. Tasca, L. (2000). *A review of the literature on aggressive driving research*. Bijdrage aan het Aggressive Driving Issues Conference, October 16th to November 30th, 2000, Downsview, Ontario.
- [6]. Levelt, P.B.M. (1997). *Agressief gedrag in het verkeer. Opmvattingen, stand van zaken en aanbevelingen*. R-97-45. SWOV, Leidschendam.
- [7]. Mesken, J. (2006). *Determinants and consequences of drivers' emotions*. Proefschrift Rijksuniversiteit Groningen RUG, SWOV-Dissertatiereeks. SWOV, Leidschendam.
- [8]. Deffenbacher, J.L. (2016). *A review of interventions for the reduction of driving anger*. In: Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, vol. 42, p. 411-421.
- [9]. Lorscheijd, J. (2019). *Bumperkleven grootste ergernis in het verkeer*. Verkeerskunde. Geraadpleegd 04-09-2020 op <https://www.verkeerskunde.nl/artikel/bumperkleven-grootste-ergernis-in-het-verkeer>.
- [10]. Greven, J. & Bosveld, W. (2013). *Fietsergernissen*. Omnibus 91. Gemeente Amsterdam, Bureau Onderzoek en Statistiek Amsterdam.
- [11]. Deffenbacher, J.L., Stephens, A.N. & Sullman, M.J.M. (2016). *Driving anger as a psychological construct: Twenty years of research using the Driving Anger Scale*. In: Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, vol. 42, p. 236-247.
- [12]. Deffenbacher, J.L., Deffenbacher, D.M., Lynch, R.S. & Richards, T.L. (2003). *Anger, aggression, and risky behavior: a comparison of high and low anger drivers*. In: Behaviour Research and Therapy, vol. 41, nr. 6, p. 701-718.
- [13]. Nesbit, S.M., Conger, J.C. & Conger, A.J. (2007). *A quantitative review of the relationship between anger and aggressive driving*. In: Aggression and Violent Behavior, vol. 12, nr. 2, p. 156-176.
- [14]. Ellison, P.A., Govern, J.M., Petri, H.L. & Figler, M.H. (1995). *Anonymity and aggressive driving behavior: A field study*. In: Journal of Social Behavior & Personality, vol. 10, nr. 1, p. 265-272.
- [15]. Ellison-Potter, P., Bell, P. & Deffenbacher, J. (2001). *The effects of trait driving anger, anonymity, and aggressive stimuli on aggressive driving behavior*. In: Journal of Applied Social Psychology, vol. 31, nr. 2, p. 431-443.
- [16]. Stephens, A.N., O'Hern, S., Trawley, S., Young, K.L., et al. (2019). *Self-reported aggression amongst active cyclists*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 128, p. 46-52.
- [17]. CBS (2020). *Veiligheidsmonitor 2019*. Centraal Bureau voor de Statistiek CBS, Den Haag.

- [18]. Kester, J. (2019). [*Onderzoek: Verkeersruziës*](#). 1V OpiniePanel Rapport. EenVandaag.
- [19]. Dagblad van het Noorden (2019). *Weggebruikers ergeren zich kapot aan elkaar; huftegrigheid neemt ook toe*. Geraadpleegd 04-09-2020 op https://www.dvhn.nl/extra/Weggebruikers-ergeren-zich-kapot-aan-elkaar-huftegrigheid-neemt-ook-toe-24709999.html?harvest_referrer=https%3A%2F%2Ftoestemming.ndcmmediagroep.nl%2F%3Ftoke n%3Dc8ffaf7a-acdb-4a06-bb14-53ff2269daf4.
- [20]. Dikke van Dale (2015). Van Dale Uitgevers, Utrecht.
- [21]. Bieleman, B., Boendermaker, M., Mennes, R. & Snippe, J. (2014). [*Hard op weg. Onderzoek naar verkeersveelplegers*](#). Politiekunde 65, Politie en Wetenschap. Reed Business, Amsterdam, Apeldoorn.
- [22]. Goldenbeld, C. & Twisk, D.A.M. (2009). [*Verkeersovertredingen, veelplegers en verkeersonveiligheid. Kennis uit bestaand onderzoek*](#). R-2009-7. SWOV, Leidschendam.
- [23]. Rijksoverheid (2016). *Richtlijn voor strafvordering feitgecodeerde misdrijven en overtredingen 2016*. Geraadpleegd 17-11-2020 op <https://wetten.overheid.nl/BWBR0037399/2016-01-01>.
- [24]. OM (2016). *Veelplegers in het verkeer*. Openbaar Ministerie. Geraadpleegd 19-10-2020 op <https://www.om.nl/onderwerpen/verkeer/handhaving/veelplegers-in-het-verkeer>.
- [25]. Minister van VenJ (2014). [*Brief Tweede kamer Stand van zaken aanpak veelplegers in het verkeer*](#). Kamerbrief. Ministerie van Veiligheid en Justitie, Den Haag.
- [26]. Goldenbeld, C., Reurings, M.C.B., Norden, Y. van & Stipdonk, H.L. (2011). [*Relatie tussen verkeersovertredingen en verkeersongevallen. Verkennend onderzoek op basis van CJIB-gegevens*](#). R-2011-19. SWOV, Leidschendam.
- [27]. NHTSA (2019). [*Distracted driving in fatal crashes, 2017*](#). National Highway Traffic Safety Administration NHTSA, Washington, D.C.
- [28]. Aarts, L.T., Loenis, B., Korving, H. & Guiking, C. (2017). [*Risicofactoren op 50km/uur-kruispunten met verkeerslichten. Methodologische verdieping en verdere verkenning van de kwantificering van risicofactoren zoals roodlichtnegatie*](#). R-2017-21. SWOV, Den Haag.
- [29]. Kuiken, M. & Stoop, J. (2012). [*Verbetering van fietsverlichting. Verkenning van beleidsmogelijkheden*](#). Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM), Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart DVS, Delft.
- [30]. AAA Foundation (2009). [*Aggressive Driving: Research Update*](#). AAA Foundation for Traffic Safety, Washington.
- [31]. Goldenbeld, C. & Buttler, I. (2019). [*Enforcement and traffic violations*](#). ESRA2 Thematic report Nr. 6 - E-Survey of Road users' Attitudes. SWOV, Den Haag.
- [32]. Kint, S.T. van der & Mons, C. (2019). [*Interpolis Barometer 2019. Vragenlijststudie mobiele telefoongebruik in het verkeer*](#). R-2019-26. SWOV, Den Haag.

- [33]. Houwing, S., Twisk, D.A.M. & Waard, D. de (2015). [Alcoholgebruik van jongeren in het verkeer op stapavonden](#). R-2015-12. SWOV, Den Haag.
- [34]. Tajfel, H. & Turner, J.C. (1986). [The social identity theory of intergroup behavior](#). In: Worchel, S. & Austin, W. (red.), Psychology of intergroup relations. Nelson-Hall, Chicago, p. 7-24.
- [35]. Hoekstra, A.T.G., Twisk, D.A.M. & Hagenzieker, M.P. (2018). [Do road user roles serve as social identities? Differences between self-described cyclists and car drivers](#). In: Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, vol. 59, p. 365-377.
- [36]. Goldenbeld, C. & Mesken, J. (2012). [Verkeersovertreders, achtergronden van gedrag en mogelijkheden voor beïnvloeding door voorlichting. Een literatuurstudie](#). R-2012-15. SWOV, Leidschendam.
- [37]. Mesken, J., Hagenzieker, M.P. & Rothengatter, J.A. (2008). [A review of studies on emotions and road user behaviour](#). In: Dorn, L. (red.), [Driver behaviour and training Vol III; Human factors in road and rail transport; based on the contributions for the Third International Conference on Driver Behaviour and Training](#). 12-13 November 2007. Ashgate, Aldershot, Dublin.
- [38]. Rhodes, N. & Pivik, K. (2011). [Age and gender differences in risky driving: The roles of positive affect and risk perception](#). In: Accident Analysis & Prevention, vol. 43, nr. 3, p. 923-931.
- [39]. González-Iglesias, B., Gómez-Fraguela, J.A. & Luengo-Martín, M.Á. (2012). [Driving anger and traffic violations: Gender differences](#). In: Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, vol. 15, nr. 4, p. 404-412.
- [40]. Ball, L., Tully, R. & Egan, V. (2018). [The influence of impulsivity and the Dark Triad on self-reported aggressive driving behaviours](#). In: Accident Analysis & Prevention, vol. 120, p. 130-138.
- [41]. Bushman, B.J., Steffgen, G., Kerwin, T., Whitlock, T., et al. (2018). [“Don’t you know I own the road?” The link between narcissism and aggressive driving](#). In: Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, vol. 52, p. 14-20.
- [42]. Meunier, J.-C., Schinckus, L. & Kaiser, S. (2019). [Themadossier Verkeersveiligheid nr. 20 – Risicobereidheid en agressie](#). Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid, Brussel.
- [43]. Bowen, L., Budden, S.L. & Smith, A.P. (2020). [Factors underpinning unsafe driving: A systematic literature review of car drivers](#). In: Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, vol. 72, p. 184-210.
- [44]. Goldenbeld, C. & Schagen, I. van (2016). [Personal Factors – Sensation Seeking](#). European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. Geraadpleegd 18-09-2018 op <https://www.roadsafety-dss.eu>.
- [45]. Dahlen, E.R., Edwards, B.D., Tubré, T., Zyphur, M.J., et al. (2012). [Taking a look behind the wheel: An investigation into the personality predictors of aggressive driving](#). In: Accident Analysis & Prevention, vol. 45, p. 1-9.
- [46]. Goldenbeld, C., Torfs, K., Vlakveld, W. & Houwing, S. (2020). [Impaired driving due to alcohol or drugs. International differences and determinants based on E-Survey of Road Users' Attitudes first-wave results in 32 countries](#). In: IATSS Research.

- [47]. Goldenbeld, C., Blom, M. & Houwing, S. (2016). [Zware alcoholovertreders in het verkeer. Omvang van het probleem en kenmerken van de overtredders.](#) R-2016-12. SWOV, Den Haag.
- [48]. Martí-Belda Bertolín, A., Pastor Soriano, J.C., Montoro González, L., Bosó Seguí, P., et al. (2019). [Persistent traffic offenders. Alcohol consumption and personality as predictors of driving disqualification.](#) In: The European Journal of Psychology Applied to Legal Context, 2019, vol. 11, nr. 2, p. 81-92.
- [49]. Blom, M., Boschman, S.E. & Weijters, G. (2022). [Differentiële effectiviteit maatregelen alcohol en verkeer.](#) Cahier 2022-7. Wetenschappelijk Onderzoek- en documentatie Centrum WODC, Den Haag.
- [50]. Blom, M., Blokdijk, D. & Weijters, G. (2017). [Recidive na een educatieve maatregel voor verkeersovertreders of tijdens een Alcoholslotprogramma.](#) Cahier 2017-15. Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum WODC, Den Haag.
- [51]. Blom, M., Blokdijk, D. & Weijters, G. (2019). [Recidive na maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid. Cahier 2019-20.](#) Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum WODC, Den Haag.
- [52]. SUPREME (2007). [Thematic report: Rehabilitation and diagnostics.](#) Directorate-General for Transport and Energy (TREN), European Commission, Brussels.
- [53]. Bjerre, B. & Thorsson, U. (2008). [Is an alcohol ignition interlock programme a useful tool for changing the alcohol and driving habits of drink-drivers?](#) In: Accident Analysis & Prevention, vol. 40, nr. 1, p. 267-273.
- [54]. Gustafsson, S. & Forsman, A. (2016). [Utvärdering av alkoholås efter rattfylleri: enkätstudie \[Evaluation of a Swedish alcohol interlock program for drink driving offenders: questionnaire study\].](#) VTI-code: 35-2016; summary in English. VTI, Linköping.
- [55]. 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.
- [56]. Hoekstra, A.T.G., Eenink, R.G. & Goldenbeld, C. (2017). [Progressief boetestelsel en verkeersveiligheid. Geschatte veiligheidseffecten van hogere boetes bij herhaalde snelheidsovertredingen.](#) R-2017-3. SWOV, Den Haag.
- [57]. Bolderdijk, J.W., Knockaert, J., Steg, E.M. & Verhoef, E.T. (2011). [Effects of Pay-As-You-Drive vehicle insurance on young drivers' speed choice: Results of a Dutch field experiment.](#) In: Accident Analysis & Prevention, vol. 43, nr. 3, p. 1181-1186.
- [58]. Dijksterhuis, C., Lewis-Evans, B., Jelijs, B., Waard, D. de, et al. (2015). [The impact of immediate or delayed feedback on driving behaviour in a simulated Pay-As-You-Drive system.](#) In: Accident Analysis & Prevention, vol. 75, p. 93-104.
- [59]. Vlakveld, W. (2018). [Notitie Monitor- en Feedbacksystemen. Literatuurstudie naar de effecten van monitor- en feedbacksystemen op het rijgedrag.](#) R-2018-26. SWOV, Den Haag.
- [60]. Neighbors, C., Vietor, N.A. & Knee, C.R. (2002). [A motivational model of driving anger and aggression.](#) In: Personality and Social Psychology Bulletin, vol. 28, nr. 3, p. 324-335.

- [61]. Gemeente Amsterdam (2018). [*Verkeersbesluit Snorfiets naar de rijbaan met helmplicht te Amsterdam*](#). In: Staatscourant van het Koninkrijk der Nederlanden, vol. Staatscourant 2018, 71559.
- [62]. Stanojević, P., Sullman, M.J.M., Jovanović, D. & Stanojević, D. (2018). [*The impact of police presence on angry and aggressive driving*](#). In: Accident Analysis & Prevention, vol. 110, p. 93-100.
- [63]. Hoekstra, A.T.G. (te verschijnen). *De effectiviteit van maatregelen op verkeersrecidive*. R-2020-9. SWOV, Den Haag.
- [64]. Kuiken, M., Barten, M. & Fokkema, J. (2009). [*Aanpak van notoire Verkeersovertreders. Een verkenning*](#). Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart DVS, Delft.

Colofon

Overname is toegestaan met bronvermelding:

SWOV (2021). *Risikant verkeersgedrag, verkeersagressie en veelplegers*. SWOV-factsheet, januari 2021. SWOV, Den Haag.

URL Bron:

<https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/risikant-verkeersgedrag-verkeersagressie-en-veelplegers>

Thema's

Risico's; Mens, gedrag & verkeer

Cijfers:

Ongevallen voorkomen Letsel beperken Levens redden

SWOV

Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Postbus 93113

2509 AC Den Haag

Bezuidenhoutseweg 62

070 – 317 33 33

info@swov.nl

www.swov.nl

 [@swov_nl](#) / @swov

 [linkedin.com/company/swov](https://www.linkedin.com/company/swov)