

Verkeershandhaving

SWOV-Factsheet, september 2019

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

In Nederland wordt al tientallen jaren een systeemaanpak van verkeersveiligheid gehanteerd waarbij maatregelen op de terreinen van 'Engineering', 'Education' en 'Enforcement' (3E's) elkaar aanvullen. Verkeershandhaving ('Enforcement') vermindert risicovol verkeersgedrag en is daarom een belangrijk onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid. De *objectieve* pakkans (de feitelijke kans om gepakt te worden bij een overtreding) en de *subjectieve* pakkans (de door de weggebruiker ingeschatte kans om gepakt te worden) bepalen in hoge mate het succes van verkeershandhaving. De zwaarte van de straf heeft slechts een bescheiden invloed op verkeersgedrag.

De algemene basisteams, de teams Verkeer van de Regionale Eenheden van de politie, en de Landelijke Eenheid (voorheen KLPD) houden toezicht op het verkeer. Hierbij wordt nauw samengewerkt binnen de lokale driehoek (burgemeester, Openbaar Ministerie en politie), en met wegbeheerders en partners zoals Veilig Verkeer Nederland. Vanaf 2016 gelden de volgende landelijke handhavingsprioriteiten: Verkeersveelplegers, Afleiding, Rood licht, Alcohol en drugs, en Snelheid (afgekort VARAS). Het aantal bekeuringen via geautomatiseerd toezicht is het afgelopen decennium min of meer constant gebleven. Het aantal bekeuringen na staandehouding is daarentegen fors gedaald van jaarlijks ruim meer dan een miljoen in 2008-2010, naar net iets meer dan 400.000 in 2018.

Informatie over puntenstelsels en progressieve boetes staat in de SWOV-factsheet [Progressieve sanctiesystemen in het verkeer](#).

1 Hoe is verkeershandhaving in Nederland georganiseerd?

Sinds 2013 bestaat de Nederlandse nationale politie uit 10 regionale eenheden – die zijn verdeeld in 43 districten en in 168 basisteams – en een Landelijke Eenheid (voorheen KLPD). De algemene basisteams en de Teams Verkeer van de Regionale Eenheden, die onder de Dienst Regionale Operationele Samenwerking (DROS) – afdeling Infrastructuur vallen, houden verkeerstoezicht. De basisteams houden zich bezig met de basispolitiezorg (toezicht op straat, preventieadvies, horecatoezicht, hulpverlening, licht researchewerk, handhaven van wetten en regelgeving op het gebied van wapens en munitie, en sluitingstijden van horecagelegenheden en winkels). Sinds de reorganisatie van de politie zijn de Regionale Eenheden ook belast met verkeershandhaving op autosnelwegen, samen met de Landelijke Eenheid.

Bij de vorming van de Nationale Politie zijn de verkeershandhavingsteams opgegaan in de Teams Verkeer. Deze teams houden zich bezig met verschillende verkeerstaken, waaronder algemene verkeershandhaving op de prioriteiten (Verkeersveelplegers, Afleiding, Rood licht, Alcohol en drugs, en Snelheid – afgekort VARAS), handhaving van ‘bijzondere verkeerswetgeving’ (taxizaken, bijzondere transporten, rust-/rijtijden), afhandeling en onderzoek van incidenten op autosnelwegen, en verkeerstechnische advisering [1]. Volgens het Inrichtingsplan Nationale Politie uit 2012 [1] kan de omvang van de basisteams variëren tussen de 60 en 200 fte. Bij een onderzoek van Terpstra et al. [2] onder basisteams, bleek de spreiding onder de onderzochte basisteams minder groot: van 130 tot 176 fte, met als gemiddelde 151. Er zijn geen cijfers beschikbaar over de omvang van Teams Verkeer van de Regionale Eenheden.

De inzet van de basisteams voor verkeershandhaving wordt bepaald door afspraken in de driehoek (burgemeester, Openbaar Ministerie en politie), de integrale veiligheidsplannen van gemeenten en de landelijke prioriteiten uit de Veiligheidsagenda 2019 -2022 [3]. In deze agenda wordt *verkeersveiligheid* überhaupt niet genoemd. De inzet van de Teams Verkeer van de Regionale Eenheden wordt bepaald aan de hand van (regionale) handhavingsplannen. Op de autosnelwegen handhaaft de Dienst Elektronisch Verkeerstoezicht (EVT) van de Landelijke Eenheid op snelheid, in aanvulling op de trajectcontrolesystemen. Deze dienst houdt radarsnelheidscontroles op riskante delen van autosnelwegen op basis van risico-informatie en informatie over rijnsnelheden [4]. Daarnaast is er vanuit het OM een taakstelling van jaarlijks 35.000 staandhoudingen voor agenten van de Landelijke Eenheid [4].

In de toekomst kunnen buitengewone opsporingsambtenaren (BOA's) wellicht ook bevoegdheden krijgen voor verkeershandhaving. Nu (in 2019) kunnen BOA's niet bekeuren voor verkeersovertredingen. De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) pleit hiervoor [5] [6] als aanvulling op de beperkte capaciteit voor verkeershandhaving bij de politie (zie ook de vraag [Hoeveel wordt er in Nederland gehandhaafd?](#)).

2 Wat zijn de landelijke prioriteiten voor verkeershandhaving?

Het Openbaar Ministerie (OM) heeft in 2016 de volgende landelijke prioriteiten voor verkeershandhaving vastgesteld [7], afgekort als VARAS:

Landelijke handhavingsprioriteiten (VARAS)



Verkeersveelplegers



Afleiding



Roodlichtnegatie



Alcohol en drugs



Snelheid

Bij de handhaving van deze prioriteiten geeft het OM de volgende richtlijnen [7]:

- Politie blijft 659 fte exclusief inzetten voor verkeershandhaving. Deze randvoorwaarde heeft het OM aan de politie gesteld bij de overdracht van het budget voor de verkeershandhavingsteams.
- Stoppen is blazen. Naast de gebruikelijke alcoholcontroles, is het voor het vergroten van de subjectieve pakkans de bedoeling dat bij iedere staandehouding de bestuurder ook een blaastest aflegt.
- Bij iedere staandehouding controle van rijbewijs. Dit maakt de subjectieve en objectieve pakkans groter voor weggebruikers van wie het rijbewijs is ingevorderd.
- Helm en gordel bij surveillance. Het naleefgedrag van de helm- en gordelplicht ligt al jarenlang rond de 97%. Deze gedragingen worden daarom niet meer apart als prioriteit benoemd, maar afgesproken is dat de politie toezicht hierop meeneemt bij andere controles.

3 Welke methoden gebruikt de politie voor verkeershandhaving?

Bij de methoden voor verkeershandhaving is er in de eerste plaats onderscheid tussen methoden via staandehouding van de bestuurder van een voertuig, en methoden via automatisch toezicht en dus op het voertuigkenteken. Daarnaast hangt de methode af van het type overtreding. *Tabel 1* geeft een overzicht van de in Nederland meest gangbare methoden met staandehouding en op kenteken voor verschillende overtredingstypen.

Tabel 1. Overzicht van meest gebruikte verkeershandhavingsmethoden in Nederland.

Overtredingstype	Methode met staandehouding	Methode op kenteken
Alcohol en drugs	Met blaastest, drugstest en evt. ademanalyse	-
Afleiding	Rijdende surveillance	In testfase: slimme camera's voor detectie handheld smartphonegebruik
Snelheid (puntmeting)	Lasergun	Vaste camera (flitspaal), mobiele radar
Snelheid (over traject)	Videovoertuig	Trajectcontrole
Constructiesnelheid (brom-/snorfiets)	Rollentestbank	-
Roodlichtnegatie	Rijdende surveillance of onopvallende observaties	Vast camera (flitspaal)
Verkeersveelplegers	Rijdende surveillance (vaak door motoragent of videoauto)	-

4 Hoeveel wordt er in Nederland gehandhaafd?

In Nederland zet de politie jaarlijks 659 fte in voor verkeershandhaving. Verkeershandhaving gebeurt via geautomatiseerd toezicht en door staandehoudingen. Geautomatiseerd toezicht vindt plaats met vaste of mobiele camera's. Bij staandehoudingen stopt de politie de overtreder en spreekt deze aan op de overtreding. De overtreder kan een waarschuwing of een bekeuring krijgen. De overtreder moet zich altijd identificeren.

Voor het geautomatiseerde toezicht waren er in 2018 in Nederland 640 flitspalen om snelheidsovertredingen, roodlichtnegatie of het rijden op afgekruste rijstroken vast te stellen en 11 trajectcontrolesystemen voor het vaststellen van snelheidsovertredingen. De locaties van de trajectcontroles staan op <https://www.om.nl/onderwerpen/verkeer/handhaving-verkeer/snelheid/trajectcontrole/>. De trajectcontrolesystemen bevonden zich uitsluitend op autosnelwegen. In 2019 en 2020 worden 20 trajectcontrolesystemen geïnstalleerd op risicovolle provinciale wegen met als doel de verkeersveiligheid op deze wegen te verbeteren. Volgens cijfers van het Centraal Justitieel Incasso Bureau is het aantal bekeuringen via geautomatiseerd toezicht sinds 2010 van jaarlijks ongeveer 9 miljoen min of meer constant gebleven. Alleen in 2014 en 2015 was er een lichte en tijdelijke afname vanwege het uitvallen van enkele trajectcontrolesystemen [8] [9].

Het aantal bekeuringen na staandehouding is daarentegen fors gedaald van jaarlijks ruim meer dan een miljoen in 2008-2010, naar minder dan 360.000 in 2016. Het aantal is daarna wat gestegen, namelijk naar 385.000 in 2017 en 404.000 in 2018. De forse afname over de periode 2008-2016 heeft verschillende oorzaken. Volgens de IBO-werkgroep [10] waren dat vooral de afschaffing van het 'bonnenquotum', de gewijzigde prioriteitstelling bij de politie en de economische crisis. Volgens Goldenbeld en Houwing [11] heeft de daling mogelijk ook nog te maken met minder prioriteit voor verkeersveiligheid op lokaal niveau en met de cao-acties van de politiebonden in 2015. Verder valt op dat het aantal grootschalige alcoholcontroles de afgelopen jaren ongeveer is gehalveerd, van ruim 6.000 in 2013 naar net iets minder dan 3.100 in 2016 (zie [12]).

Ook in andere landen lijkt het aantal staandehoudingen voor verkeersovertredingen te dalen. De European Transport Safety Council ETSC, een onafhankelijk adviesorgaan voor Europese Commissie, Europees Parlement en EU lidstaten over transportveiligheid, noemt dit een zorgwekkende ontwikkeling die ertoe leidt dat overtredders van regels (anders dan snelheid en rood licht) een zeer kleine pakkans hebben [13].

5 Welke typen sancties bestaan er bij verkeersovertredingen?

Er bestaan in Nederland drie soorten sancties bij overtredingen in het verkeer: administratieve sancties, strafrechtelijke sancties en bestuursrechtelijke maatregelen. Soms kunnen die in combinatie worden toegepast, vooral bij alcoholovertredingen. Het Openbaar Ministerie (OM) publiceert jaarlijks de *Tekstenbundel voor misdrijven, overtredingen en Muldergedragingen*, waarin de richtlijnen voor de financiële sancties, WAHV-feiten en verkeersmisdrijven staan [14]. Daarnaast zijn er in het Wetboek van Strafrecht speciale straffen vastgelegd voor ernstige verkeersdelicten met een veroordeling wegens moord of doodslag, zware mishandeling, mishandeling of bedreiging, of poging tot doodslag of tot zware mishandeling [15].

Administratiefrechtelijke sancties

Binnen de Wet Administratiefrechtelijke Handhaving Verkeersvoorschriften (WAHV) worden voor lichtere verkeersovertredingen, zoals fout parkeren of kleinere snelheidsovertredingen, standaard financiële boetes opgelegd. De WAHV is ook bekend als 'de Wet Mulder' en de boete als een 'Mulderbeschikking'. Wanneer de overtreding met een camera is geconstateerd, wordt via het kenteken de eigenaar van het voertuig vastgesteld en krijgt hij de bekeuring toegestuurd. De eigenaar is niet altijd de bestuurder die de overtreding beging. Bij een staandhouding ontvangt de overtreder zelf de bekeuring. Het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB), een uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Justitie en Veiligheid, handelt de WAHV-overtredingen af. Valt een verkeersovertreding niet onder de WAHV, dan beslist de officier van justitie of de overtreder een strafbeschikking of een transactievoorstel krijgt, of dat hij voor de rechter wordt gedagvaard.

Strafrechtelijke sancties

Strafrechtelijke sancties worden opgelegd bij ernstige verkeersmisdrijven zoals bepaald in de Wegenverkeerswet 1994. Hieronder vallen bijvoorbeeld het rijden onder invloed, het negeren van een rijverbod en het verlaten van de plaats van een verkeersongeval. Het OM of de rechter legt de strafrechtelijke sancties op. Sancties kunnen een geldboete, het invorderen van het rijbewijs, een taakstraf, gevangenisstraf, of een combinatie hiervan zijn.

Bestuursrechtelijke maatregelen

Als weggebruikers met te veel alcohol of drugs rijden of gevaarlijk rijgedrag vertonen, kan de politie hiervan melding maken bij het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). Het CBR kan de rijgeschiktheid van de overtreder onderzoeken (zogenoemde vorderingsprocedure) of hem een cursus opleggen (bijvoorbeeld Lichte Educatieve Maatregel Alcohol – LEMA, of Educatieve Maatregel Alcohol – EMA; zie ook de vraag [Wat zijn rehabilitatiecursussen en hoe effectief zijn ze?](#)). Tot 2015 kon het CBR ook een alcoholslot opleggen; zie ook de SWOV-factsheet [Rijden onder invloed van alcohol](#). De weggebruiker moet meewerken aan dit soort bestuursrechtelijke maatregelen van het CBR om zijn rijbewijs te houden.

Combinatie van sancties/maatregelen

In Nederland kunnen overtreders verschillende typen sancties tegelijkertijd opgelegd krijgen. Als een weggebruiker bijvoorbeeld voor de tweede keer wordt aangehouden vanwege rijden onder invloed van alcohol, kan hij te maken krijgen met drie parallelle procedures:

1. Strafzaak.
2. Onderzoek naar de rijgeschiktheid. Bij een fors alcoholgehalte of wanneer iemand minimaal 3 keer is betrapt, kan het CBR besluiten om een onderzoek naar de rijgeschiktheid vanwege alcohol op te leggen.
3. Recidiveregeling alcohol. Wanneer een bestuurder van een motorrijtuig binnen vijf jaar twee keer wordt veroordeeld wegens rijden onder invloed, waarvan de tweede keer met minimaal 1,3 promille óf een weigering mee te werken aan het alcoholonderzoek, dan wordt het rijbewijs van rechtswege ongeldig verklaard.

Zie ook de gearchiveerde SWOV-factsheet [Straffen in het verkeer](#).

6 Waar hangt de effectiviteit van politietoezicht van af?

Politietoezicht werkt op basis van de objectieve en de subjectieve pakkans, en de daaruit voortvloeiende sancties of maatregelen. De politiecontroles langs de weg bepalen de *objectieve pakkans* of handhavingsdruk [16]. Op grond van de handhavingsdruk en wat weggebruikers hierover in kranten lezen of van vrienden of kennissen horen, schatten zij in hoe groot de kans is dat ze betrapt zullen worden op een overtreding: dit is de *subjectieve pakkans*. Wanneer weggebruikers deze pakkans voldoende groot achten, zullen ze overtredingen vermijden.

Om de subjectieve pakkans voldoende groot te laten zijn, is het belangrijk dat controles met enige regelmaat gehouden worden, dat ze onvoorspelbaar, goed zichtbaar en moeilijk te omzeilen zijn, en dat ze gepaard gaan met de nodige publiciteit. Als de subjectieve pakkans groot genoeg is, is de preventieve werking van politietoezicht in het algemeen groter naarmate de zekerheid van straf groter is, de straf sneller volgt op de overtreding, en er meer publiek draagvlak is voor toezicht op de overtreding [16]. Elk van deze elementen vormt een schakel in de keten van verkeershandhaving.

De hoogte van de straf is slechts in beperkte mate van invloed op de preventieve werking van het toezicht. Uit onderzoek is bekend dat de hoogte van een straf veel minder belangrijk is voor het beïnvloeden van verkeersgedrag dan de pakkans. Ook is bekend dat de strafverhoging geen effect heeft op rijden onder invloed, waarschijnlijk omdat de bestaande straffen hiervoor al tamelijk hoog zijn. Lichtere overtredingen zoals te hoge snelheid, geen gordel en roodlichtnegatie, nemen wel wat af als straffen hoger worden, maar alleen op plekken waar de politie frequent controleert [17] (zie ook de vraag [Helpt het verzwaren van straffen?](#)).

Naast een preventief instrument is politietoezicht ook een selectie-instrument. Door het invorderen van het rijbewijs en ontzegging van de rijbevoegdheid, kunnen gevaarlijke

bestuurders uit het verkeer geweerd worden (selectie), wat bijdraagt aan de veiligheid. Veelplegers maken slechts een klein deel uit van de totale populatie (minder dan een halve procent), maar ze zijn als bestuurders bij zes procent van de ongevallen betrokken [18] [19].

7 Helpt het verzwaren van straffen?

Het verzwaren van straffen heeft geen effect op rijden onder invloed, waarschijnlijk omdat de bestaande straffen hiervoor al tamelijk hoog zijn. Het verzwaren van straffen heeft wel enig effect op overtredingen zoals te hoge snelheid, het niet gebruiken van de gordel en roodlichtnegatie, maar alleen op plekken waar de politie frequent controleert [17].

Rijden onder invloed

Voor rijden onder invloed heeft verhoging van straf geen effect. In Nederland leidde een forse verzwarening van de straffen voor het rijden onder invloed in 1992 (hogere boetes en snellere intrekking van het rijbewijs) er niet toe dat het rijden onder invloed van alcohol afnam [20]. Het nam zelfs enigszins toe, waarschijnlijk mede doordat het toezichtniveau sterk afnam. Ook buitenlandse studies laten geen effect zien. De wetten in verschillende Amerikaanse staten die gevangenisstraf voorschrijven voor overtreders die voor het eerst worden betrapt op rijden onder invloed, bleken niet of nauwelijks effect te hebben op de prevalentie van rijden onder invloed [21]. In het Australische New South Wales ging een strafverdubbeling (in 1998) voor rijden onder invloed niet gepaard met een vermindering van rijden onder invloed en het aantal ongevallen [22]. Ook in een andere Australische studie is er geen samenhang gevonden tussen de hoogte van de straf en de kans dat een overtreder opnieuw voor de rechter zou verschijnen voor rijden onder invloed [23].

Er zijn verschillende verklaringen waarom de hoogte van straffen geen effect heeft op rijden onder invloed. De eerste verklaring is dat veel van de mensen die met teveel alcohol aan het verkeer deelnemen, alcoholafhankelijk zijn. Voor deze mensen is het erg lastig om hun alcoholgebruik terug te dringen en de kans is daarom groot dat zij zullen volharden in hun overtredingsgedrag. Een tweede verklaring is dat de pakkans die alcoholovertreders ervaren, te klein is. Als een overtreder voor de eerste keer betrapt wordt, zal deze niet onmiddellijk concluderen dat de pakkans groot is. Vaak zijn er immers jaren van onontdekt rijden onder invloed aan voorafgegaan. Ten slotte is ook een mogelijke verklaring dat hardnekkige alcoholrijders gevoelig zijn voor de zogeheten 'gambler's fallacy', de 'gokkersfout', waarvoor Pogarsky en Piquero [24] bewijs hebben gevonden. Alcoholrijders die jarenlang ongemerkt en ongestraft met alcohol hebben gereden, menen ten onrechte dat hun pakkans na de eerste aanhouding en bestraffing kleiner is geworden. Aanhouding en bestraffing leiden voor hen dus niet tot een grotere subjectieve pakkans, maar juist tot een kleinere.

Andere overtredingen

Voor andere verkeersovertredingen wordt vaak wel een (klein) effect gevonden van het verzwaren van de straffen. Buitenlands onderzoek naar *roodlichtnegatie*, gebaseerd op gegevens uit Israël en de Verenigde Staten, laat zien dat elke procent boeteverhoging leidt tot ongeveer 0,2 procent afname van het aantal roodlichtoverredingen [25]. Gebaseerd op de boeteverhogingen van 1 april 2008 en 1 januari 2010 voor *snelheidsovertredingen*, kwam Nederlands onderzoek tot een vergelijkbare schatting [26]: als de hoogte van de boete met 1% toeneemt, neemt het aantal snelheidsovertredingen (bij trajectcontrolesystemen) met 0,23% af. In beide onderzoeken zijn de effecten van boeteverhoging echter wel kort na de verhoging gemeten en vooral op plekken waar de politie op overtredingen controleert. Het gaat dus mogelijk om beperkte, aan tijd en plek gebonden gedragseffecten.

Het verhogen van de boete blijkt ook de *gordeldracht* te verbeteren. Een Noorse studie liet zien dat een verhoging van de boetes voor auto-inzittenden zonder gordel met 100 NOK (ruim 10 euro) samenhang met een toename van het gordelgebruik van 10% in stedelijke gebieden en 2,5 à 5% in rurale gebieden [27]. Ook in de Verenigde Staten [28] is deze samenhang gevonden: bij een verhoging van de geldboete van 25 naar 60 dollar, steeg het gordelgebruik met 3 à 4% en bij een verhoging van 25 naar 100 dollar, met 6 à 7%.

8 Wat is het effect van de handhavingsmethoden per prioriteit?

Hieronder staat voor elk van de vijf landelijke prioriteiten voor handhaving wat het effect van de handhavinginspanningen is op het desbetreffende overtredingsgedrag. De meeste inspanningen zijn in combinatie met voorlichtingscampagnes en media-aandacht en soms in combinatie met nieuwe wetgeving.

Verkeersveelplegers

Hoewel verkeersveelplegers minder dan een halve procent van de populatie uitmaken, zijn ze als bestuurder bij zes procent van alle ongevallen betrokken [19]. Reden dus om aan deze groep via handhaving en begeleidende maatregelen aandacht te schenken.

Er is in Nederland onderzoek gedaan naar het effect van waarschuwingsbrieven aan veelplegers (gedefinieerd als personen die met een hoge frequentie bekeuringen ontvangen voor ergerlijk en/of asociaal verkeersgedrag). Daaruit kwam naar voren dat de actie tot minder overtredingen leidde [29]. In de waarschuwingsbrief stond dat er op hun naam/voertuig veel beschikkingen van het Centraal Justitieel Incasso Bureau CJIB waren geregistreerd, dat de politie extra zou gaan controleren op personen/voertuigen met veel beschikkingen, en dat hen werd aangeraden zich aan de verkeersregels te houden. De brief was ondertekend door de plaatselijke districtschef van de politie. Bij de



veelplegers die een waarschuwingsbrief hadden ontvangen, daalde het aantal boetes in het daarop volgende jaar met 35%. Bij een controlegroep van veelplegers daalde het aantal boetes in diezelfde periode met 3%.

Er is in Nederland geen onderzoek bekend over het effect van handhaving die gericht is op verkeersveelplegers. Een theoretisch mogelijke maatregel die vooral op veelplegers is gericht, is de invoering van een progressief boetesysteem. Hierbij loopt de hoogte van de boetes op naarmate er meer bekeuringen worden gegeven, waardoor de groep verkeersveelplegers in theorie gemotiveerd kan worden tot aanpassing van het gedrag. Een scenario-analyse laat – op basis van enkele aannamen – zien dat door een progressief boetesysteem voor snelheidsovertredingen, het aantal verkeersdoden in Nederland met 5% zou kunnen dalen [30]. Zie ook de SWOV-factsheet [Progressieve sanctiesystemen in het verkeer](#).

Afleiding

In Nederland speelt afleiding een rol bij naar schatting enige tientallen tot ruim honderd doden bij auto-ongevallen (zie ook de SWOV-factsheet [Afleiding in het verkeer](#)). Een verbod op specifieke vormen van afleiding, gecombineerd met intensief politietoezicht op de naleving daarvan, kan leiden tot minder afgeleid-rijden en minder verkeersdoden [31]. In de Verenigde Staten bleek een expliciet verbod op handheld appen te leiden tot 3% minder verkeersdoden (95% BI¹: 0 tot 5%) en 7% (95% BI: 1% tot 12%) minder verkeersgewonden, dit ondanks het beperkte toezicht op de naleving van dat verbod [32] [33]. Het verhogen van de strafmaat op appen (van een 'secondary offence' tot een 'primary offence') leidde in de Verenigde Staten slechts tot een tijdelijk effect (drie maanden) [34]. Volgens de auteurs doofde het effect van strafverhoging zo snel uit door de geringe mate waarin het verbod op appen achter het stuur werd gehandhaafd.

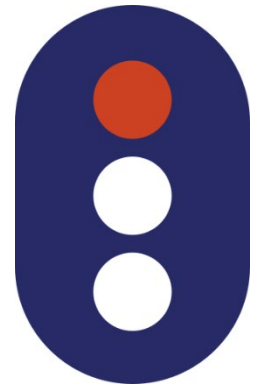


Roodlichtnegatie

Roodlichtnegatie op 50km/uur-kruispunten leidt tot een circa veertien keer grotere kans op een ongeval dan bij roodlichtacceptatie [35]. Op 50km/uur-kruispunten met verkeerslichten (VRI) blijkt dat bij 41 tot 67% van de ongevallen roodlichtnegatie zeker of mogelijk een rol heeft gespeeld [35].

1. Het betrouwbaarheidsinterval (BI) geeft aan hoe statistisch zeker het is dat een geschat effect binnen bepaalde grenzen ligt. Het 95%-interval geeft aan dat de werkelijke waarde met 95% waarschijnlijkheid ligt tussen de aangegeven minimum en maximumwaarde. Bijvoorbeeld: een geschat effect van 57% met BI: 50 tot 65% geeft aan dat het effect met 95% waarschijnlijkheid tussen 50% en 65% ligt.

Volgens een meta-analyse uit 2017 [36] gaat de invoering van roodlichtcamera's gepaard met 61% minder roodlichtovertredingen (95% BI: 56 tot 64%), 20% minder letselgevallen (95% BI: 5 tot 32%), 24% minder flankbotsingen (95% BI: 10 tot 35%) en 29% minder flankbotsingen met letsel (95% BI: 14 tot 42%), maar met 19% meer kop-staartbotsingen (95% BI: 9 tot 31). Het gaat hier om effecten op de kruispunten waar de camera's geplaatst zijn. De meest recente schattingen van veiligheidseffecten van roodlichtcamera's, gebaseerd op studies in de periode 2013-2017, bevestigen het bovengenoemd beeld [37]: 24% minder letselgevallen (95% BI: van 51% reductie tot 17% toename) en 29% minder flankbotsingen met letsel (95% BI: 21% tot 36% reductie), maar 14% meer kop-staartbotsingen (95% BI: van 11% reductie tot 46% toename).



Alcohol en drugs

In 2015 was naar schatting 12 tot 23% van de verkeersdoden in Nederland het gevolg van alcohol [38]. Naar schatting heeft ongeveer een op de tien ernstig gewonde automobilisten drugs in het lichaam (zie de SWOV-factsheet [Drugs en geneesmiddelen](#)). De combinatie van het gebruik van alcohol en drugs levert een risicoverhoging op die vergelijkbaar is met het rijden onder invloed met een BAG > 1,2‰, en die als extreem verhoogd risico kan worden bestempeld (zie de SWOV-factsheet [Rijden onder invloed van alcohol](#)).

Tussen 2003 en 2017 is in Nederland het percentage automobilisten met een alcoholpromillage boven de limiet gedaald van 3,4% naar 1,4%. Het aandeel zware overtreeders (een bloedalcoholgehalte van 1,3 promille en hoger) bleef lange tijd min of meer gelijk tussen de 0,6 en 0,4%. In 2011 daalde dit naar 0,3% en in 2017 naar 0,1% [39]. Hierbij moet wel de kanttekening worden geplaatst dat automobilisten steeds beter in staat zijn om alcoholcontroles te ontwijken via actuele informatie op sociale media/apps [40]. De positieve ontwikkeling kan daarom deels geflatteerd zijn, dus een deel van automobilisten drinkt en rijdt nog wel, maar slaagt er beter (dan vroeger) in om onder de radar van de alcoholcontroles te blijven. Een meta-analyse van resultaten uit 40 studies uit verschillende landen [41] laat zien dat toezicht op rijden onder invloed gemiddeld genomen leidt tot een afname in het aantal ongevallen van 17% (95% BI: 11 tot 22%) zonder, en van 14% (95% BI: 11 tot 18%) met, correctie voor een publicatiebias². Er is geen bewijs dat zwaardere straffen voor alcoholovertreders een effect hebben op het terugdringen van overtredingen (zie SWOV-factsheet [Rijden onder invloed van alcohol](#)).



Per 1 juli 2017 zijn in Nederland wettelijke limieten voor drugsgebruik in het verkeer ingevoerd. Er zijn geen evaluaties bekend van het effect van drugswetgeving en -handhaving op de verkeersveiligheid. De verwachting is dat wetgeving en handhaving op drugs in het verkeer zowel een algemeen preventief effect, als een specifiek effect op de overtreeders zullen hebben. Hierbij is het wel zo dat er veel minder verkeersslachtoffers vallen door drugs- en geneesmiddelengebruik dan door alcoholgebruik. Wanneer de handhaving op drugs in het verkeer ten koste zou gaan van handhaving op alcohol in het verkeer, zou dit dus een negatief effect hebben op de verkeersveiligheid [42].

2. Publicatiebias is de vertekening die ontstaat bij wetenschappelijk onderzoek als positieve resultaten wel, maar negatieve of onduidelijke resultaten niet, gepubliceerd worden.

Snelheid

Uit internationaal onderzoek komt naar voren dat ongeveer een derde van de dodelijke ongevallen (mede) veroorzaakt wordt door limietoverschrijdingen of onaangepaste snelheden (zie de SWOV-factsheet [Snelheid en snelheidsmanagement](#)).

Volgens een meta-analyse van studies over snelheidstoezicht [43] zorgt de invoering van cameratoezicht voor een snelheidsafname van 7% (95% BI: 0 tot 13%), een daling van het aandeel snelheidsovertreders van 57% (95% BI: 50 tot 64%), een afname van het aantal ongevallen van 19% (95% BI: 14 tot 24%), een afname van het aantal letselongevallen met 18% (95% BI: 13 tot 23%) en een afname van het aantal ernstige en fatale ongevallen van 21% (95% BI: 13 tot 29%). Een meta-analyse die specifiek gericht was op de effecten van trajectcontrole, vond dat deze methode resulteerde in een 30% afname van alle ongevallen (95% BI: 24 tot 36%) en een 56% afname van ernstige ongevallen (resultierend in dodelijk of ernstig letsel) (95% BI: 42 tot 66%) [44].



9 Wat zijn rehabilitatiecursussen en hoe effectief zijn ze?

Educatieve maatregelen of rehabilitatiecursussen zijn bedoeld om mensen te leren hun probleemgedrag in het verkeer te vermijden. Een dergelijke cursus beoogt de deelnemers bewust te maken van de oorzaken en risico van hun probleemgedrag en toont mogelijkheden voor gedragsverandering om problemen te vermijden. De deelnemers moeten de cursus zelf betalen.

In Nederlands bestaan er rehabilitatiecursussen voor alcoholovertreders: de EMA (Educatieve Maatregel Alcohol) en de LEMA (Lichte Educatieve Maatregel Alcohol). De LEMA is bedoeld voor beginnende bestuurders die zijn betrapt op rijden onder invloed met een promillage tussen de 0,5 en 0,8, en voor ervaren bestuurders die zijn betrapt met een promillage tussen de 0,8 en 1,0. De EMA wordt opgelegd bij hogere promillages of bij recidive. Beide cursussen gaan in op de risico's van alcoholgebruik in het verkeer en de noodzaak om alcoholgebruik en verkeersdeelname te scheiden. Tijdens de cursus wisselen deelnemers ervaringen uit en maken zij op de cursuslocatie en thuis opdrachten. De cursus sluit af met een persoonlijk gesprek van een uur met de trainer. De LEMA duurt twee middagen of twee ochtenden met een week tussentijd. De tweedaagse EMA-cursus vindt verspreid over zeven weken plaats.

Het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (WODC) vond in een onderzoek geen aantoonbaar effect van de LEMA op recidive (zowel algemene verkeersrecidive als recidive van rijden onder invloed) [45]. Naar verwachting verschijnt in 2019 een WODC-studie over de effectiviteit van de EMA.

Naast de (L)EMA is er ook de Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG). Deze is met name bedoeld voor bestuurders die in één rit herhaaldelijk ongewenst rijgedrag vertonen. Maar ook bij een eenmalige hoge snelheidsoverschrijding kan iemand worden doorverwezen naar de EMG. De WODC-studie [45] liet zien dat 30% van de bestuurders die in 2013 een EMG hadden afgerond, binnen twee jaar opnieuw met justitie in aanraking kwam voor enig delict, 20% pleegde binnen twee jaar een nieuw verkeersdelict en 12% werd binnen twee jaar opnieuw aangehouden voor een EMG-gerelateerd delict.

Een overzicht van internationale studies naar de effecten van rehabilitatieprogramma's voor overtreeders [46] liet zien dat de effecten erg variëren. De conclusie was dat de effectiviteit van rehabilitatieprogramma's groter is als ze gekoppeld zijn aan een rijbewijsmaatregel, wanneer een voorgaande probleemdiagnose en selectie wordt toegepast, wanneer mensen individueel begeleid worden, wanneer mensen goed in staat zijn hun eigen gedrag te monitoren en wanneer de stijl van benadering vooral empathisch is in plaats van confronterend.

Volgens een meta-analyse op zes recente buitenlandse studies kunnen rehabilitatieprogramma's voor alcoholovertreders recidive met 40% verminderen [47], mits de rehabilitatiecursussen duidelijk gericht zijn op gedragsplannen die hulp kunnen bieden wanneer een overtreder dreigt terug te vallen in overmatig alcoholgebruik en mits ze meerdere weken begeleiding omvatten.

Zie ook de gearchiveerde SWOV-factsheet [Rehabilitatiecursussen voor verkeersdeelnemers](#) en de vraag over EMA en LEMA in de SWOV-factsheet [Rijden onder invloed van alcohol](#).

10 Wat zijn effectieve methoden voor de aanpak van zware overtreeders ?

Over het algemeen zijn *zware verkeersovertreders* moeilijk te beïnvloeden met gangbare methoden zoals het opleggen van een boete. Het (tijdelijke) intrekken of ongeldig verklaren van het rijbewijs kan een effectieve maatregel zijn, vooral als het gecombineerd wordt met een andere maatregel zoals persoonlijke of groepsgewijze begeleiding en monitoring [48]. Het probleem bij deze maatregel is wel dat een deel van de bestuurders ook zonder geldig rijbewijs blijft rijden [49].

In het algemeen is een straf voor zware verkeersovertreders het meest effectief als deze bestaat uit een combinatie van samenhangende onderdelen (zoals een tijdelijke inbeslagname van het voertuig, een tijdelijke intrekking van het rijbewijs, of een geldboete), of de keuze voor een rehabilitatieprogramma in ruil voor een snellere teruggave van voertuig of rijbewijs, of een combinatie van het monitoren van alcoholgebruik en persoonlijke begeleiding [50] [51]. De straf moet dus enerzijds wel zwaar zijn, maar anderzijds ook motiveren om gedrag te verbeteren (in ruil voor strafvermindering).

Zware alcoholovertreders

Bij zware *alcoholovertreders* blijkt dat een alcoholslot de best bewezen preventieve werking heeft en veel beter werkt dan het intrekken of ongeldig verklaren van het rijbewijs [52].

Een meta-analyse uit 2011 [53] liet zien dat een alcoholslotprogramma het risico op recidive met 75% vermindert gedurende de periode dat de maatregel operationeel is. Resultaten van recentere studies zijn hiermee in overeenstemming [52]. Ook die laten een aanzienlijke verlaging van het risico op recidive zien, en ook alleen in de periode dat het alcoholslot aanwezig is. Uit Zweedse ervaringen bleek echter dat het wel degelijk mogelijk is met een alcoholslotprogramma blijvende veranderingen te realiseren, zowel in alcoholconsumptie als in rijgedrag, ook nadat het programma afgelopen en het alcoholslot verwijderd is [54] [55]. Dat de veranderingen blijvend zijn, heeft volgens de onderzoekers te maken met het integrale karakter van het programma: het pakt de oorzaak van het alcoholprobleem aan en niet alleen de symptomen. Een belangrijk onderdeel van deze integrale benadering is ook dat na de verwijdering van het alcoholslot, de frequente medische controles doorgaan [54]. In maart 2015 bepaalde de Raad van State dat het CBR geen alcoholslotprogramma (ASP) meer mag opleggen. Belangrijkste argument was dat de regeling in het bestuursrecht, dus zonder tussenkomst van een rechter, in een substantieel aantal gevallen onevenredig kan uitwerken. De ministers van Justitie en Veiligheid en Infrastructuur en Waterstaat concludeerden na consultatie van experts dat andere maatregelen de voorkeur verdienen boven herinvoering van het alcoholslot (in het strafrecht) [56].

Een betrekkelijke nieuwe sanctie voor alcoholovertreders is het monitoren op alcoholgebruik via een enkelband, eventueel in combinatie met een speciaal gedragstherapeutisch begeleidingsprogramma. De resultaten met het monitoren via een enkelband in het buitenland zijn overwegend positief [57] [58] [51]. In Nederland is in 2017 en 2018 een proef geweest met alcoholenkelbanden van mensen die alcohol-gerelateerde misdrijven (dus niet alleen rijden onder invloed) hadden begaan. Deze zogenoemde 'Alcoholmeter' wordt toegepast in combinatie met reclasseringstoezicht. Ook hier waren de ervaringen positief, al moet wel worden opgemerkt dat de deelname aan de proef gebeurde op vrijwillige basis [59].

Zware snelheidsovertreders

Er is nagegaan of het monitoren en feedback geven op het gedrag van *zware snelheidsovertreders* het gedrag kan verbeteren. Studies uit 2014 laten zien dat dergelijke systemen meestal tot een duidelijke verbetering van de rijstijl leiden [60] [61]. Wel blijken bestuurders meestal weer terug te vallen in hun oude gedrag wanneer er niet langer feedback wordt gegeven. Echter, hoe meer de feedback gekoppeld is aan een persoonlijk coaching programma en hoe intensiever dat coaching programma is, des te langer de rijstijlverbetering aanhoudt.

11 Hoe effectief is het belonen van goed gedrag?

Belonen van goed gedrag in het verkeer kan het gedrag in goede en veilige richting beïnvloeden, mits het beloningssysteem voldoet aan bepaalde succesvoorwaarden. Een onderzoek laat bijvoorbeeld overtuigend zien dat jonge Nederlandse automobilisten bereid zijn hun snelheid te matigen wanneer ze daarvoor beloond worden met een korting op hun verzekeringspremie [62]. Om ook langetermijneffecten te bereiken, moet een beloningsprogramma regelmatig herhaald worden.

Voorwaarden voor een succesvol beloningssysteem zijn onder andere [63] [64] [65]:

- Het is duidelijk dat de beloning afhankelijk is van het eigen vertoonde gedrag en het is duidelijk wanneer en hoe men de beloning krijgt.
- Het gewenste gedrag is specifiek, goed meetbaar en haalbaar.
- Het gedrag wordt regelmatig gecontroleerd, maar er hoeft niet steeds een beloning gegeven te worden als het gewenste gedrag vertoond wordt.
- Het is belangrijk dat men ziet dat anderen beloond worden.
- Beloningen zijn direct, onmiddellijk en aantrekkelijk; het kan ook gaan om een kans op een beloning via bijvoorbeeld een loterijstelsel.
- Beloningen zijn groot genoeg om een gedragsverandering voor elkaar te krijgen, maar niet zo groot dat dit de enige 'motivator' is voor het gewenste gedrag.
- Het beloningssysteem is progressief: als iemand meer successen behaalt, wordt de beloning groter.
- De (kans op een) beloning is voor iedereen gelijk, of wordt als gelijk beschouwd.
- Informatie over het beloningsprogramma gaat niet alleen over de beloning, maar ook over de relevantie ('winst') voor de persoon zelf, zoals zijn veiligheid.
- Er is snelle en duidelijke terugkoppeling over het gedrag en de vorderingen voor het behalen eventueel gestelde doelen.
- Het beloningsprogramma past goed naast handhaving door de politie.

Zie ook de gearchiveerde SWOV-factsheet [Beloningen voor verkeersveilig gedrag](#).

12 Hoe ziet verkeershandhaving bij niet-autoverkeer eruit?

Verkeershandhaving richt zich grotendeels op bestuurders van vrachtwagens en personenauto's. Maar ook voor andere verkeersdeelnemers zijn er regels die gehandhaafd moeten worden. Over het algemeen zijn de handhavingsactiviteiten voor deze groepen beduidend minder frequent en minder structureel. Exacte gegevens over het hoe en wanneer van deze activiteiten ontbreken.

Voetgangers

De politie kan voetgangers bekeuren voor overtredingen zoals het door rood licht lopen, door rood knipperlicht bij een overweg lopen, door rood licht of knipperlicht bij een brug lopen, lopen waar het verboden is (bord C16), en niet stoppen bij een stopteken op aanwijzing van politie/brigadier (rode lamp, vlag enzovoort). Ook kan de politie een voetganger bekeuren voor openbare dronkenschap. Over de wijze waarop de verkeershandhaving van voetgangers in de praktijk gebeurt, is geen informatie uit onderzoek voorhanden.

Fietsers

De politie kan fietsers bekeuren voor overtredingen zoals fietsen zonder licht, door rood licht fietsen, tegen de rijrichting in fietsen, en geen voorrang verlenen. Ook voor mankementen aan de fiets kunnen boetes worden uitgedeeld, bijvoorbeeld voor kapotte verlichting, geen reflectie op trappers of op wielen, geen/kapotte fietsbel en kapotte remmen. Een overzicht van boetes voor fietsers staat op: <https://www.fietsersbond.nl/ons-werk/wetten-en-regels/boetes-voor-fietsers/>.

In 2019 is ook het appen op de fiets toegevoegd aan de lijst van overtredingen waarop fietsers bekeurd kunnen worden. Vanaf 1 juli 2019 geldt het verbod op het vasthouden van mobiele elektronische apparaten, zoals mobieltjes, laptops of muziekspelers en camera's tijdens verkeersdeelname ook voor fietsers. Er zijn nog geen gegevens bekend over de mate van handhaving van dit verbod.

In Nederland controleert de politie jaarlijks op fietsverlichting, met name ter ondersteuning van voorlichtingscampagnes over het gebruik van fietsverlichting. In recente jaren schreef de politie circa 25.000 bekeuringen uit voor het ontbreken van fietsverlichting van fietsers (en snorfietsers). Wanneer er bij de politie veel klachten binnenkomen over fietsers op de stoep of in een winkelgebied, controleert zij hier (incidenteel) ook op.

Snorfietsers

De politie kan snorfietsers bekeuren voor overtredingen zoals voertuig-gerelateerde overtredingen (onder andere slecht afleesbare kentekenplaat, ondeugdelijke verlichting, ondeugdelijke claxon, of ondeugdelijke rem), bestuurder-gerelateerde overtredingen (onder andere rijden onder invloed, geen helm dragen, of het niet kunnen tonen van een rijbewijs, verzekeringsbewijs of kentekenbewijs) en overtredingen van de rijsnelheid. Een overzicht van boetes voor snorfietsers staat op: <http://www.scooternews.nl/scooter-boetes/>.

Wat snelheid betreft gaat speciale aandacht uit naar het opvoeren van de snorfiets (overschrijden van de maximum constructiesnelheid van 25 km/uur). Het opvoeren zelf en het overtreden van de maximumsnelheid worden streng aangepakt [66]. Een snorfietser die harder rijdt dan 25 km/uur krijgt een boete voor het overtreden van de maximumsnelheid die gelijk is aan die voor een automobilist die te hard rijdt. Daarnaast kan de politie het rijbewijs AM direct invorderen als iemand 30 km/uur of meer te hard rijdt op een snorfiets. Indien het door de geconstateerde snelheidsovertreding duidelijk is dat het voertuig is opgevoerd, kan de politie niet alleen een boete opleggen, maar ook eisen dat de RDW de snorfiets opnieuw keurt [66]. Over de handavingsinspanning en het aantal bekeuringen of andere straffen voor snelheidsovertredingen door snorfietsers is geen informatie.

In 2019 heeft de gemeente Amsterdam nieuwe verkeersregels opgesteld voor snorfietsers. Sinds 8 april 2019 is het wettelijk verplicht voor snorfietsers om binnen de ring A10 van Amsterdam op aangegeven plekken op de rijbaan te rijden en een helm te dragen. Sinds 3 juni 2019 krijgen overtreders een bekeuring van 95 euro. Cijfers over handhaving en gedragseffecten zijn nog niet bekend.

Bromfietsers

De politie kan bromfietsers bekeuren voor overtredingen, zoals voertuig-gerelateerde overtredingen (onder andere slecht afleesbare kentekenplaat, ondeugdelijke verlichting, ondeugdelijke claxon, of ondeugdelijke rem), bestuurder-gerelateerde overtredingen (onder andere rijden onder invloed, geen helm dragen, of het niet kunnen tonen van een rijbewijs, verzekeringsbewijs of kentekenbewijs), en overtredingen van de rijsnelheid.

Evenals bij snorfietsers, controleert de politie op opgevoerde bromfietsen die de maximum constructiesnelheid van 45 km/uur overschrijden [67]. Het opvoeren zelf en het overtreden van de maximumsnelheid worden streng aangepakt [66]. Er is weinig bekend over de veiligheidseffecten van speciale handhavingsprojecten gericht op bromfietsers, mede omdat deze projecten vaak kleinschalig zijn en een relatief kort duren [67].

13 Wat is het verschil tussen een administratieve boete en een strafrechtelijke procedure?

Een *administratieve boete* wordt opgelegd bij lichtere overtredingen. Dit gebeurt op basis van de Wet Administratiefrechtelijke Handhaving Verkeersvoorschriften (WAHV), de zogenoemde 'Wet Mulder'. Bij geautomatiseerd toezicht is de kentekenhouder aansprakelijk voor de overtredingen die begaan zijn met zijn voertuig, ongeacht of hij zelf achter het stuur zat. Voorbeelden van overtredingen die normaliter worden afgehandeld met een administratieve boete zijn snelheidsovertredingen van minder dan 30 km/uur op een niet-autosnelweg of minder dan 40 km/uur op een autosnelweg, en roodlichtovertredingen. Er wordt bij de afhandeling van de overtredingen geen rekening gehouden met recidive.

Een *strafrechtelijke procedure* vindt plaats bij zwaardere verkeersovertredingen. Het gaat dan bijvoorbeeld om zeer forse snelheidsovertredingen, het rijden onder invloed van alcohol, het veroorzaken van een verkeersongeval met letsel, en rijden zonder rijbewijs. Bij een strafrechtelijke procedure wordt wel rekening gehouden met recidive en dat leidt over het algemeen tot zwaardere straffen. Wat een verkeersdelict is, staat omschreven in de Wegenverkeerswet en het Wetboek van Strafrecht. Indien een persoon wordt verdacht van een verkeersdelict, kan hij worden gedagvaard om voor de kantonrechter of politierechter te verschijnen. Verkeerszaken worden ook vaak door het Openbaar Ministerie zelf afgedaan. Voor overtredingen die onder het strafrecht vallen, wordt een proces-verbaal opgemaakt.

14 Zijn staandehoudingen effectiever dan geautomatiseerd toezicht?

Zowel staandehoudingen als geautomatiseerd toezicht hebben een positief effectief op verkeersveiligheid. Beide hebben voor- en nadelen. Met geautomatiseerd toezicht kunnen grote hoeveelheden verkeer gecontroleerd worden. Dit kan niet met staandehoudingen. Toezicht via camera op rijnsnelheid en roodlichtnegatie is effectief gebleken in het verminderen van overtredingen en het verminderen van verkeersongevallen (zie de vraag [Wat is het effect van de handhavingmethoden per prioriteit?](#)). Een belangrijk nadeel van geautomatiseerd toezicht is dat de overtreder de bekeuring altijd pas enkele dagen of weken na de feitelijke overtreding krijgt. Hierdoor is de link met het gevaar in het verkeer niet altijd duidelijk.

Een aantal overtredingen kan niet met geautomatiseerd toezicht geconstateerd worden. Het gaat dan bijvoorbeeld om rijden onder invloed van alcohol of drugs, agressief rijgedrag, overtreding van de rust- en rijtijden-wetgeving, overbelading en opvoering van de constructiesnelheid van het voertuig. Daarom zijn staandehoudingen een noodzakelijke aanvulling op geautomatiseerd toezicht. Met staandehoudingen is bovendien per individueel geval een grotere impact te bereiken dan met geautomatiseerd toezicht. Ten eerste omdat de politieagent kan toelichten waarom de overtreding bekeurd wordt. Volgens de weggebruikers zelf geeft een waarschuwing bij staandehouding – zonder sanctie – het meest duurzame gedragseffect [68]. Ten tweede kunnen staandehoudingen leiden tot een juridisch dossier met verdergaande implicaties, bijvoorbeeld strafverhoging wanneer een rechter eerdere strafrechtelijke overtredingen laat meewegen. Staandehoudingen in het verkeer zijn verder noodzakelijk voor het uitvoeren van maatregelen die gebaseerd zijn op verkeersovertredingen die aan een persoon gekoppeld moeten worden, zoals het beginnersrijbewijs, het puntenrijbewijs en de recidiveregeling veelplegers [11]. Daarnaast geven staandehoudingen de politie de mogelijkheid om behalve op het controlespeerpunt, ook op andere potentiële overtredingen te controleren. Tot slot werkt de zichtbare aanwezigheid van politie in het verkeer en het staande houden van overtredders normbevestigend en heeft het veel draagvlak bij het publiek [11].

15 Welk effect heeft het vooraf melden van politiecontroles (bijvoorbeeld op de radio)?

Het effect van het vooraf melden van snelheids- of alcoholcontroles via radio of andere media op verkeershandhaving is niet onderzocht. Dergelijke voorafmeldingen bieden mensen de mogelijkheid om een bekeuring te vermijden doordat ze ter plaatse hun gedrag aanpassen of een andere route kiezen om de controle te omzeilen. Dat laatste lijkt bijvoorbeeld te gebeuren als via de sociale media gewaarschuwd wordt voor 'alcoholfuiken'. Dergelijke grootschalige, statische alcoholcontroles zijn hierdoor waarschijnlijk minder effectief geworden. Daarom zet de politie steeds vaker in op individuele controles.

Het vooraf melden van controles kan echter ook een positief effect hebben. Als mensen vaak dergelijke meldingen te horen krijgen, krijgen zij de indruk dat de politie vaak en op veel verschillende plaatsen actief is. Dit leidt tot een grotere subjectieve pakkans en dat is een van de cruciale elementen van een effectief handavingsbeleid (zie ook de vraag [Waar hangt de effectiviteit van het politietoezicht van af?](#)).

16 Wordt er ook gehandhaafd op het onderliggende wegennet?

Er wordt ook gehandhaafd op het onderliggend wegennet, maar de handhaving op 30km/uur-wegen is zeer gering. Van de bijna 8 miljoen snelheidsbekeuringen in 2016 werden er 5.467 (ofwel 0,1%) in een 30 km/uur-zone uitgeschreven. Het standpunt van het Openbaar Ministerie (OM) is, dat als een 30km/uur-zone niet voldoet aan de inrichtingseisen, de politie zeer terughoudend moet zijn dit met verkeershandhaving te corrigeren. Wanneer een 30km/uur-gebied in principe goed is ingericht en er desondanks overtredingen plaatsvinden, kan de politie wel besluiten om te handhaven.

Volgens praktijkonderzoek van MuConsult [68] heeft snelheidscontrole op wegen binnen de bebouwde kom een groter effect dan snelheidscontrole op wegen buiten de bebouwde kom. Volgens hen komt dit mede omdat snelheidsovertredingen binnen de bebouwde kom minder sociaal geaccepteerd worden dan snelheidsovertredingen buiten de bebouwde kom.

17 Betekent een verandering van het aantal boetes dat weggebruikers zich beter of slechter zijn gaan gedragen?

Een stijging of daling in het aantal boetes wil niet zeggen dat ook het aantal overtredingen is gestegen of gedaald. Het aantal boetes is namelijk voor een belangrijk deel afhankelijk van de hoeveelheid verkeer en vooral ook van de hoeveelheid politiecontroles. Als in een bepaald jaar de (auto)mobiliteit gedaald is of als er minder politiecontroles zijn, dan zal het totaal aantal uitgeschreven boetes in dat jaar lager zijn, ook al zijn er naar verhouding net zoveel overtredingen gemaakt.

18 Wat vindt de weggebruiker van verkeershandhaving?

Uit onderzoek in 2017 blijkt dat 80% van de respondenten politiecontroles op auto(snel)wegen (heel) zinvol vindt [69]. Dit is een stijging ten opzichte van 2016, toen 67% de controles (heel) zinvol vond. Ruim de helft (56%) vindt dat er meer politiecontroles mogen komen. De respondenten vinden dat de politie vooral moet controleren op asociaal rijgedrag (79%), afleiding achter het stuur (66%) en alcohol-/drugsgebruik (45%). Opvallend is dat meer mensen pleiten voor meer controle op afleiding achter het stuur. Dit percentage is met 10% gestegen ten opzichte van 2016.

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]. Ministerie van VenJ (2012). [Inrichtingsplan Nationale Politie](#). Ministerie van Veiligheid en Justitie, Den Haag.
- [2]. Terpstra, J., Duijneveldt, I. van, Eikenaar, T., Havinga, T., et al. (2016). [Basisteams in de Nationale Politie - organisatie, taakuitvoering en gebiedsgebonden werk](#). Politie & Wetenschap, Vaksectie Strafrecht en Criminologie, Faculteit Rechtsgeleerdheid, Radboud Universiteit Nijmegen, Apeldoorn.
- [3]. Ministerie van JenV (2019). [Uitwerking Veiligheidsagenda 2019 – 2022. Vastgesteld in het LOVP van 3 december 2018](#). Ministerie van Justitie en Veiligheid, Den Haag.
- [4]. Goldenbeld, C., Stelling-Kończak, A. & Kint, S. van der (2019). [Verkeershandhaving op Nederlandse autosnelwegen. Evaluatie van de werkwijze van het Team EVT, de effecten en de acceptatie van politiecontroles](#). R-2019-13. SWOV, Den Haag.
- [5]. VNG (2016). [Handhaving sterk in de openbare ruimte. Omdat de burger dat van ons verwacht. VNG-visie handhaver 2020](#). Vereniging van Nederlandse Gemeenten, Den Haag.
- [6]. VNG (2016). [Bestuurlijke boeteoverlast in de openbare ruimte en lichte verkeersovertredingen \(domein 1 Openbare ruimte\)](#). Vereniging van Nederlandse Gemeenten, Den Haag.
- [7]. CVOM (2015). [Leidraad Handhavingsplan Verkeer 2016-2018](#). Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie, Afdeling Beleid & Strategie, Openbaar Ministerie, Utrecht.

- [8]. CJIB (2015). *Ruim 8 miljoen verkeersovertredingen in 2014*. Geraadpleegd 17 juni 2019 op <https://www.cjib.nl/ruim-8-miljoen-verkeersovertredingen-2014>
- [9]. CJIB (2016). *Bijna 8 miljoen verkeersovertredingen in 2015*. Geraadpleegd 17 juni 2019 op <https://www.cjib.nl/bijna-8-miljoen-verkeersovertredingen-2015>
- [10]. Ministerie van Financiën (2016). *Interdepartementaal Beleidsonderzoek Verkeershandhaving*. Ministerie van Financiën, Den Haag.
- [11]. Goldenbeld, C. & Houwing, S. (2015). *Staanhoudingen in het verkeer; Signalering van achtergronden en ontwikkelingen in de verkeershandhaving*. Interne SWOV-notitie.
- [12]. NOS (2017). *Aantal alcoholcontroles afgelopen drie jaar gehalveerd*. NOS. Geraadpleegd 04 juni 2019 op <https://nos.nl/artikel/2156235-aantal-alcoholcontroles-afgelopen-drie-jaar-gehalveerd.html>.
- [13]. Adnait, D., Jost, G., Stipdonk, H. & Ward, H. (2016). *How traffic law enforcement can contribute to safer roads*. PIN Flash Report 31. European Transport Safety Council ETSC.
- [14]. OM (2018). *Tekstenbundel voor misdrijven, overtredingen en Muldergedragingen*. Openbaar Ministerie, Den Haag.
- [15]. Wolswijk, H.D., Postma, A. & Keulen, B.F. (2017). *Ernstige verkeersdelicten*. Rijksuniversiteit Groningen, Groningen.
- [16]. Goldenbeld, C. (2005). *Verkeershandhaving in Nederland; Inventarisatie van kennis en kennisbehoeften*. R-2004-15. SWOV, Leidschendam.
- [17]. Goldenbeld, C., Wijk, A.P. van & Mesken, J. (2013). *Sancties in het verkeer. Een vergelijking tussen het terrein van de verkeersveiligheid en de jeugdcriminaliteit*. R-2013-10. SWOV, Leidschendam.
- [18]. Goldenbeld, C. & Twisk, D.A.M. (2009). *Verkeersovertredingen, veelplegers en verkeersonveiligheid. Kennis uit bestaand onderzoek*. R-2009-7. SWOV, Leidschendam.
- [19]. Goldenbeld, C., Reurings, M.C.B., Norden, Y. van & Stipdonk, H.L. (2011). *Relatie tussen verkeersovertredingen en verkeersongevallen*. R-2011-19. SWOV, Leidschendam.
- [20]. Mathijssen, M.P.M. (1994). *Rijden onder invloed in Nederland, 1992-1993; Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten*. R-94-21. SWOV, Leidschendam.
- [21]. Wagenaar, A.C., Maldonado-Molina, M.M., Erickson, D.J., Ma, L., et al. (2007). *General deterrence effects of U.S. statutory DUI fine and jail penalties: Long-term follow-up in 32 states*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 39, nr. 5, p. 982-994.
- [22]. Briscoe, S. (2004). *Raising the bar: can increased statutory penalties deter drink-drivers?* In: Accident Analysis & Prevention, vol. 36, nr. 5, p. 919-929.
- [23]. Moffatt, S. & Poynton, S. (2007). *The deterrent effect of higher fines on recidivism: Driving offences*. In: Crime and Justice Bulletin 2007, vol. 106.

- [24]. Pogarsky, G. & Piquero, A.R. (2003). *Can Punishment Encourage Offending? Investigating The “resetting” Effect*. In: Journal of Research in Crime and Delinquency, vol. 40, nr. 1, p. 95-120.
- [25]. Bar-Ilan, A. & Sacerdote, B. (2001). *The response to fines and probability of detection in a series of experiments*. Working Paper 8638. National Bureau of Economic Research. NBER, Cambridge, Massachusetts.
- [26]. Moolenaar, D.E.G., Zuidema, T. & Boer, J. de (2011). *De afname van het aantal boetes en transacties voor verkeersovertredingen nader verklaard*. Cahier 2011-9. WODC, Den Haag.
- [27]. Elvik, R. & Christensen, P. (2007). *The deterrent effect of increasing fixed penalties for traffic offences: The Norwegian experience*. In: Journal of Safety Research, vol. 38, nr. 6, p. 689-695.
- [28]. Nichols, J.L., Tippetts, A.S., Fell, J.C., Auld-Owens, A., et al. (2010). *Strategies to increase seat belt use: An analysis of levels of fines and the type of law*. DOT HS 811 413. NHTSA, Washington.
- [29]. Bieleman, B., Boendermaker, M., Mennes, R. & Snippe, J. (2014). *Hard op weg. Onderzoek naar verkeersveelplegers*. Politiekunde 65, Politie en Wetenschap. Reed Business, Amsterdam, Apeldoorn.
- [30]. 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.
- [31]. Vlakveld, W. (2018). *Maatregelen tegen afleiding bij automobilisten. Een literatuurstudie*. R-2018-22. SWOV, Den Haag.
- [32]. Ferdinand, A.O., Menachemi, N., Sen, B., Blackburn, J.L., et al. (2014). *Impact of texting laws on motor vehicular fatalities in the United States*. In: American Journal of Public Health, vol. 104, nr. 8, p. 1370-1377.
- [33]. Ferdinand, A.O., Menachemi, N., Blackburn, J.L., Sen, B., et al. (2015). *Government, law, and public health practice. The impact of texting bans on motor vehicle crash-related hospitalizations*. In: American Journal of Public Health, vol. 105, nr. 5, p. 859-865.
- [34]. Abouk, R. & Adams, S. (2013). *Texting bans and fatal accidents on roadways: Do they work? Or do drivers just react to announcements of bans?* In: American Economic Journal: Applied Economics, vol. 5, nr. 2, p. 179-199.
- [35]. 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.
- [36]. Perkins, C., Steinbach, R., Edwards, P., Beecher, D., et al. (2017). *Red light enforcement cameras to reduce traffic violations and road traffic injuries*. College of Policing and the Economic and Social Research Council (ESRC), London.
- [37]. Goldenbeld, C., Daniels, S. & Schermers, G. (2019). *Red light cameras revisited. Recent evidence on red light camera safety effects*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 128, p. 139-147.

- [38]. SWOV (2016). *In 2015 75 tot 140 verkeersdoden als gevolg van alcohol*. SWOV. Geraadpleegd 05 juni 2018 op <https://www.swov.nl/nieuws/2015-75-tot-140-verkeersdoden-als-gevolg-van-alcohol>
- [39]. I&O Research (2018). *Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2017: ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten*. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Water, Verkeer en Leefomgeving WVL, 's-Gravenhage.
- [40]. Minister van VenJ (2017). *Antwoorden op Kamervragen over het aantal alcoholcontroles in het verkeer*. Brief aan Tweede kamer. Ministerie van Justitie en Veiligheid, Den Haag.
- [41]. Erke, A., Goldenbeld, C. & Vaa, T. (2009). *The effects of drink-driving checkpoints on crashes—A meta-analysis*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 41, nr. 5, p. 914-923.
- [42]. Veisten, K., Houwing, S. & Mathijssen, R. (2010). *Cost-benefit analysis of drug driving enforcement by the police*. Deliverable D3.3.1 of the EU FP6 project DRUID. European Commission, Brussels.
- [43]. Steinbach, R., Perkins, C., Edwards, P., Beecher, D., et al. (2016). *Speed cameras to reduce speeding traffic and road traffic injuries*. Cochrane Injuries Group, London School of Hygiene & Tropical Medicine, London.
- [44]. Høye, A. (2014). *Speed cameras, section control, and kangaroo jumps—a meta-analysis*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 73, p. 200-208.
- [45]. 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.
- [46]. SUPREME (2007). *Thematic report: Rehabilitation and diagnostics*. Directorate-General for Transport and Energy (TREN), European Commission, Brussels.
- [47]. Sloomans, F., Martensen, H., Kluppels, L. & Meesmann, U. (2017). *Rehabilitation courses as alternative measure for drink-driving offenders*. European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. Geraadpleegd 9 november 2018 op www.roadsafety-dss.eu.
- [48]. Goldenbeld, C. (2017). *Licence suspension*. European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. Geraadpleegd 9 november 2018 op www.roadsafety-dss.eu.
- [49]. Vis, M.A., Goldenbeld, C. & Bruggen, B. van (2010). *Rijden zonder geldig rijbewijs in Nederland. Hoe vaak komt het voor en wat betekent het voor de verkeersveiligheid?* R-2010-13. SWOV, Leidschendam.
- [50]. Miller, P.G., Curtis, A., Sonderlund, A., Day, A., et al. (2015). *Effectiveness of interventions for convicted DUI offenders in reducing recidivism: A systematic review of the peer-reviewed scientific literature*. In: The American journal of drug and alcohol abuse, vol. 41, nr. 1, p. 16-29.
- [51]. Averill, F., Brown, T.G., Robertson, R.D., Tchomgang, A., et al. (2018). *Transdermal alcohol monitoring combined with contingency management for driving while impaired offenders: A pilot randomized controlled study*. In: Traffic injury prevention, vol. 19, nr. 5, p. 455-461.

- [52]. Nieuwkamp, R., Martensen, H. & Meesmann, U. (2017). *Alcohol interlock*. European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. Geraadpleegd 1 maart 2018 op www.roadsafety-dss.eu.
- [53]. Elder, R.W., Voas, R., Beirness, D., Shults, R.A., et al. (2011). *Effectiveness of Ignition Interlocks for Preventing Alcohol-Impaired Driving and Alcohol-Related Crashes: A Community Guide Systematic Review*. In: American Journal of Preventive Medicine, vol. 40, nr. 3, p. 362-376.
- [54]. 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.
- [55]. Gustafsson, S. & Forsman, A. (2016). *Utvärdering av alkohol 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.
- [56]. Ministers van JenV en IenW (2018). *Aanpak rijden onder invloed van alcohol*. Kamerstuk 29 398 nr. 588. Brief regering dd. 7 maart 2018.
- [57]. McKnight, A.S., Fell, J.C. & Auld-Owens, A. (2012). *Transdermal alcohol monitoring: Case studies*. Report No. DOT HS 811 603. National Highway Traffic Safety Administration, Washington, DC.
- [58]. Tison, J., Nichols, J.L., Casanova, T. & Chaudhary, N.K. (2015). *Comparative study and evaluation of SCRAM use, recidivism rates, and characteristics*. DOT HS 812 143. Department of Transportation DOT, National Highway Traffic Safety Administration NHTSA, Washington, D.C.
- [59]. Grapperhaus, F. (2018). *Kamerbrief Evaluatie eerste pilotjaar Alcoholmeter*. Kamerbrief 2445831. Ministerie van Justitie en Veiligheid.
- [60]. Pas, J.W.G.M. van der, Kessels, J., Veroude, B.D.G. & Wee, B. van (2014). *Intelligent speed assistance for serious speeders: The results of the Dutch Speedlock trial*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 72, p. 78-94.
- [61]. Pas, J.W.G.M. van der, Kessels, J., Vlassenroot, S.H. & Wee, B. van (2014). *The pros and cons of Intelligent Speed Adaptation as a restrictive measure for serious speed offenders*. In: Transportation Research Part A: Policy and Practice, vol. 67, p. 158-174.
- [62]. 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.
- [63]. Goldenbeld, C. & Reurings, M.C.B. (2012). *Kansrijkheid van beloningsscenario's in de provincie Limburg*. D-2012-2. SWOV, Leidschendam.
- [64]. Hagenzieker, M.P. (1999). *Rewards and road user behaviour. An investigation of the effects of reward programs on safety belt use*. Proefschrift Rijksuniversiteit Leiden, Leiden.
- [65]. Hagenzieker, M.P. (2005). *Beloning voor veilig rijden*. In: Het Tijdschrift voor de Politie, vol. 66, nr. 10, p. 29-32.

- [66]. Ministerie van IenM (2016). [*Beantwoording motie Hoogland plan van aanpak snorfietsoverlast en motie De Rouwe evaluatie maatregelen snorfietsoverlast*](#). Brief 31 oktober 2016 aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal. Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Den Haag.
- [67]. Goldenbeld, C., Groot-Mesken, J. de & Zwan, S. van der (2014). [*Inventarisatie van handhavings- en educatieprojecten gericht op de bromfiets*](#). R-2014-4. SWOV, Den Haag.
- [68]. MuConsult (2019). [*Effect van handhaving in het verkeer. Snelheid, roodlichtnegatie, alcohol en afleiding*](#). MuConsult, Amersfoort.
- [69]. RWS (2018). [*Publiekspanel Rijkswegen Noord. Resultaten peiling 4 december 2017*](#). Rijkswaterstaat Noord-Nederland, Leeuwarden.

Colofon

Overname is toegestaan met bronvermelding:

SWOV (2019). *Verkeershandhaving*. SWOV-Factsheet, september 2019. SWOV, Den Haag.

URL Bron:

<https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/verkeershandhaving>

Thema's

Handhaving

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)