

**LET OP**

Deze SWOV-factsheet is gearchiveerd en wordt niet meer bijgewerkt.  
Actuele SWOV-factsheets vindt u op [swov.nl/factsheets](http://swov.nl/factsheets).



# SWOV-Factsheet

## Puntenstelsels

### Samenvatting

In 2012 kenden 21 van 27 lidstaten in de EU een of andere vorm van puntenstelsel. In theorie dragen puntenstelsels bij aan de verkeersveiligheid via drie mechanismen: 1) preventie van onveilig gedrag door de kans op strafpunten, 2) selectie en uitsluiting van de meest frequente overtreders, en 3) correctie van risicovol gedrag door middel van een educatief element in het puntenstelsel. Internationale studies laten zien dat de effecten van een puntenstelsel ook in de praktijk aanzienlijk kunnen zijn, maar dat deze effecten van (zeer) beperkte duur zijn. Nederland kent sinds 2002 een eenvoudig puntenstelsel voor beginnende bestuurders en sinds 2011 voor alcoholovertredingen. Voorwaarde voor een blijvend effect van een puntenstelsel is een grote – en blijvende – objectieve en subjectieve kans om het daadwerkelijk rijbewijs kwijt te raken; dit hangt samen met een voldoende hoog handhavingsniveau, efficiënte handhavingsmethodes, en regelmatig terugkerende publiciteit over de handhaving en het aantal mensen dat hun rijbewijs is kwijtgeraakt.

### Achtergrond en inhoud

Verkeersregels zijn er om een veilige en vlotte afwikkeling van het verkeer te bevorderen. Toch worden verkeersregels veelvuldig overtreden. Om naleving van de regels te bewerkstelligen, worden overtreders bestraft. De toegevoegde waarde van een puntenstelsel is dat daarin rekening wordt gehouden met recidive: mensen die steeds opnieuw overtredingen begaan worden extra bestraft. In deze factsheet wordt beschreven wat een puntenstelsel precies is en hoe het werkt. Vervolgens wordt ingegaan op de effecten van een puntenstelsel als methode om verdere verkeersovertredingen of ongevallen te voorkomen. Ook is er een korte beschrijving van de stand van zaken op het gebied van een puntenstelsel in Nederland. De factsheet sluit af met een overzicht van de aanbevelingen vanuit het Europese BestPoint-project om het veiligheidseffect van puntenstelsels te vergroten en te verlengen en van de mogelijk ongewenste effecten waarmee rekening moet worden gehouden.

### Wat is een puntenstelsel?

In een land met een puntenstelsel krijgt de verkeersovertreder, naast de reguliere straf voor de overtreding, ook strafpunten toegekend. Bij vrijwel alle vigerende puntenstelsels lopen verkeersovertreders meer punten op naarmate de verkeersovertreding ernstiger is. Soms, zoals in Nederland, wordt alleen het aantal (ernstige) overtredingen geteld. Indien een zekere puntenlimiet overschreden wordt, volgt een ongeldigverklaring of schorsing van het rijbewijs. Meestal wordt het rijbewijs na verloop van tijd gewoon weer geldig verklaard; soms moet daarvoor eerst een cursus worden gevolgd, een rijvaardigheidstoets worden afgelegd of opnieuw rijexamen worden gedaan. In vrijwel alle landen waar een puntenstelsel is ingevoerd, verjaren punten wanneer iemand over een zekere (lange) periode niet bekeurd wordt voor overtredingen die onder het puntenstelsel vallen. Ook bestaat er in de meeste landen de mogelijkheid punten weg te werken door deelname aan een zogenoemde driver-improvementcursus. Al met al zijn er erg veel verschillende uitvoeringsvormen van het puntenstelsel. In het Europese BestPoint-project zijn deze onlangs geïnventariseerd en beschreven (Klipp et al., 2011).

### Hoe werkt een puntenstelsel?

In theorie dragen puntenstelsels bij aan de verkeersveiligheid via de mechanismen *preventie*, *selectie* en *correctie*.

#### *Preventie*

De preventieve werking van een puntenstelsel bestaat eruit dat de kans aanwezig is het rijbewijs te verliezen wanneer een automobilist herhaaldelijk overtredingen begaat. Dit is een extra motief om zich aan de verkeersregels te houden. Een *generaal preventief* effect moet blijken uit een afname van overtredingen bij alle bestuurders: men rijdt voorzichtiger om maar geen punt op te lopen. Een *speciaal preventief* effect moet blijken uit een afname van overtredingen bij bestuurders die al punten hebben: men rijdt voorzichtiger om niet nog een punt op te lopen.

### *Selectie*

Wanneer een puntenstelsel verkeersdeelnemers die zich vaak gevaarlijk gedragen uit kan sluiten van verkeersdeelname, nog voordat ze een ongeval hebben veroorzaakt, kan dat gunstig zijn voor de verkeersveiligheid. Een puntenstelsel kan alleen als selectiemiddel effectief zijn als herhaaldelijke overtreeders tijdig worden opgespoord en de punten/overtredingen een goede voorspeller zijn van toekomstige ongevallen.

### *Correctie*

Puntenstelsels waarin bestuurders punten in mindering gebracht kunnen krijgen door een cursus te volgen, hebben een educatief element dat verweven is met de preventieve werking. Een puntenstelsel met educatieve elementen werkt alleen indien is aangetoond dat de cursus effectief is en een gedragsverandering bewerkstelligt.

### **Wat is er bekend over het generaal preventieve effect van een puntenstelsel?**

Hoewel steeds meer landen overgaan tot de invoering van een puntenstelsel – 21 van de 27 EU-lidstaten kennen in 2012 een puntenstelsel – is er betrekkelijk weinig bekend over het effect ervan. Vaak wordt als bewijs voor de effectiviteit van het puntenstelsel de afname van het aantal ongevallen in het eerste jaar na introductie genomen. Vooral in de eerste maanden na introductie is de daling van het aantal ongevallen doorgaans aanzienlijk. Zo laat een recente meta-analyse van 24 effectmetingen in verschillende Europese en niet-Europese landen (Castillo-Manzano & Castro-Nuño, 2012) een daling zien van het aantal ongevallen, doden en gewonden van tussen de 15 en 20%. Na gemiddeld minder dan anderhalf jaar is het effect echter weer verdwenen. De effecten bleken het grootst en duurden het langst in landen waar het oorspronkelijke veiligheidsniveau naar verhouding gering was.

Overigens is het niet eenvoudig om het effect van een puntenstelsel te onderzoeken. Er zijn vaak veel meer factoren dan alleen het puntenstelsel, die veranderen in de tijd en die van invloed zijn op het aantal ongevallen. Ook gaat de invoering van een puntenstelsel vrijwel altijd samen met een (tijdelijke) verhoging van de handhaving en met voorlichtingscampagnes, waardoor het onmogelijk is vast te stellen welk aspect in welke mate een effect bepaalt.

### **Hoe groot is het speciaal preventieve effect van een puntenstelsel?**

In Canada hebben Redelmeier, Tibshirani & Evans (2003) gekeken naar het preventieve effect bij bestuurders die al een punt hadden opgelopen. Zij vonden dat alleen in de eerste periode (van ruim een maand) na punten te hebben opgelopen, het ongevalsrisico van deze bestuurders afnam. Na die korte periode was het ongevalsrisico weer even hoog als ervoor. Dit effect werd bovendien alleen gevonden als de punten waren verkregen voor lichte tot middelzware overtredingen. Wanneer het om zeer zware overtredingen ging, was er geen statistisch significant effect op het ongevalsrisico. Dit lijkt erop te duiden dat de kleine groep van grove overtreeders zich weinig aantrekt van de gevolgen van een puntenstelsel en gewoon op dezelfde manier blijft doorrijden.

Indicaties voor een speciaal preventieve werking zijn ook gevonden in Australië en Engeland. Uit onderzoek in beide landen (Haque, 1987; Corbett et al., 2008) bleek dat naarmate bestuurders de limiet van het maximaal toegestane aantal punten dichterbij naderen, de periode tussen de geconstateerde overtredingen waarbij punten worden opgelopen, langer wordt. Hierbij moet wel aangetekend worden dat vanwege de omgekeerde bewijslast in Engeland, anderen (tegen betaling) de schuld op zich kunnen nemen. Het is dus in Engeland mogelijk om geen punten meer op te lopen doordat men ze verhandelt.

### **Hoe groot is de selectieve werking van een puntenstelsel?**

Uit onderzoek (Chen et al., 1995; Diamantopoulou, 1997) blijkt dat vooral zware overtredingen (met veel strafpunten) goede voorspellers zijn voor toekomstige ongevallen. Het verband is het sterkst bij jonge, beginnende automobilisten. Zo'n zware overtreding bleek al zoveel voorspellende waarde te hebben dat een tweede en derde overtreding daar nauwelijks meer iets aan toevoegden. Dat zou betekenen dat vanuit veiligheidsoogpunt uitsluiting het best kan plaatsvinden na een eerste grote overtreding en dat uitsluiting op basis van meerdere (grote) overtredingen te laat kan komen. Verondersteld wordt dan ook dat het selectieve effect van een puntenstelsel op de verkeersveiligheid verwaarloosbaar klein is.

### **Hoe groot is correctieve/educatieve werking van een puntenstel?**

Driver-improvement- en rehabilitatiecursussen zijn cursussen die verandering in gedrag en attitude proberen te bewerkstelligen. Er zijn enkele meta-analyses naar het effect van dergelijke verplichte cursussen uitgevoerd. Een overzicht van deze onderzoeken is te vinden in het SUPREME-rapport *Rehabilitation and Diagnostics* (SUPREME, 2007). De meta-analyse van Ker et al. (2005) ontbreekt nog in dat overzicht. Uit de meta-analyses komt naar voren dat dit soort cursussen gemiddeld genomen geen tot een heel klein effect hebben. Dit neemt niet weg dat er enkele cursussen zijn waarbij een duidelijke afname van recidive is gevonden; deze zijn vrijwel allemaal gericht op het tegengaan van rijden onder invloed. Zie voor meer informatie de SWOV-factsheet [Rehabilitatiecursussen voor verkeersdeelnemers](#).

### **Hoe staat het met het puntenrijbewijs in Nederland?**

In Nederland bestaat sinds 2002 voor beginnende bestuurders een tamelijk eenvoudig puntenstelsel. Wie in de eerste vijf jaar van het rijbewijsbezit drie ernstige overtredingen begaat, moet een rijvaardigheidsonderzoek doen. Als de rijvaardigheidscapaciteiten onvoldoende blijken te zijn, moet men opnieuw een rijexamen afleggen. Onderzoek heeft geen generaal preventief effect kunnen aantonen (Vlakveld & Stipdonk, 2009). Na invoering van het beginnersrijbewijs is het aantal ernstige ongevallen bij de groep van jonge bestuurders (waarvan er veel het beginnersrijbewijs hebben) niet sterker afgenomen dan bij een groep van iets oudere bestuurders (waarvan maar een klein percentage het beginnersrijbewijs heeft). Ook bleek er geen speciaal preventief effect op te treden. Zou deze er wel zijn, dan zou het aantal bestuurders met twee en drie punten lager moeten zijn dan op basis van kansberekening verwacht mag worden. Dit bleek niet het geval te zijn. Een reden van het gebrek aan effectiviteit kan zijn dat in Nederland alleen grove overtredingen die via staandehoudingen zijn geconstateerd, meetellen. De pakkans voor dit soort overtredingen is naar verhouding laag. Bovendien bleek ten tijde van de genoemde evaluatie nog lang niet in alle relevante gevallen punten te zijn toegekend. Ook dit kan hebben bijgedragen aan het feit dat geen effect is gevonden.

Sinds juni 2011 kent Nederland ook een puntenrijbewijs voor rijden onder invloed. Dit houdt in dat een bestuurder, ongeacht aantal jaren rijervaring, het rijbewijs kwijtraakt wanneer hij binnen vijf jaar twee keer door de rechter wordt veroordeeld voor het rijden onder invloed van alcohol. Bij de tweede overtreding moet het promillage wel meer dan 1,3 zijn. Na de periode van de rijontzegging moet opnieuw rijexamen worden gedaan.

Regelmatig wordt in Nederland ook gesproken over een algemeen puntenstelsel. Tot nu toe heeft dat echter niet tot concrete acties geleid.

### **Wat kan het effect van een algemeen puntenstelsel in Nederland zijn?**

Zoals eerder aangegeven bestaat het mogelijke effect van een puntenstelsel uit een generaal preventief effect voor iedereen en een speciaal preventief effect voor degenen die al een of meer punten hebben opgelopen. Op basis van het onderzoek van Redelmeier en collega's in Canada heeft de SWOV eerder berekend wat het speciaal preventief effect zou kunnen zijn van een algemeen puntenstelsel in Nederland. De conclusie was dat uitbreiding van het huidige beginnersrijbewijs (voor alleen grove overtredingen via staandehouding) hooguit een enkele verkeersdode per jaar zou besparen (Vlakveld, 2004). Wanneer ook alle, of bijna alle lichtere en op kenteken geregistreerde overtredingen mee zouden tellen, zouden jaarlijks maximaal tien verkeersdoden bespaard kunnen worden, mogelijk met een extra besparing in het jaar van invoering (Goldenbeld & Twisk, 2009). De reeds genoemde meta-analyse van Castillo-Manzano & Castro-Nuño kijkt naar zowel het speciaal als het generaal preventief effect en wijst op een beduidend groter effect van 15-20%, althans in de eerste anderhalf jaar na invoering. Om verschillende redenen zal dit effect in Nederland naar verwachting niet worden gehaald: Nederland is naar verhouding al een verkeersveilig land, er bestaat al een puntensysteem (voor beginnende bestuurders en voor alcoholovertredingen) en er kunnen op dit moment alleen strafpunten verkregen worden voor overtredingen via staandehoudingen en niet voor automatisch (op kenteken) gedetecteerde overtredingen. Een schatting van het verwachte veiligheidseffect voor Nederland is slechts te geven op basis van een uitgewerkt Nederlands plan.

### **Is er draagvlak voor een puntenstelsel?**

Er is over het algemeen een groot publiek draagvlak voor puntenstelsels. Dit komt waarschijnlijk doordat puntenstelsels tegemoetkomen aan het rechtvaardigheidsgevoel van mensen: wie overtredingen blijft maken, moet zwaarder gestraft worden. Tien jaar geleden bleek ruim 80% van de Nederlanders voor invoering van een puntenstelsel voor alle automobilisten te zijn (Groeneveld,

Frederikse & Mazor, 2002). De effecten worden hoog ingeschat: zo vonden Groeneveld et al., dat 33% van de Nederlanders verwacht dat invoering van een algemeen puntenstelsel tot een grote verbetering van de verkeersveiligheid zal leiden en nog eens 23% denkt dat dit tot een tamelijk grote verbetering zal leiden.

### **Hoe kan een langduriger effect van een puntenstelsel worden gerealiseerd?**

Zoals aangegeven is een puntenstelsel op dit moment alleen in de eerste korte periode na invoering effectief. Binnen het Europese BestPoint-project is geïnventariseerd hoe een puntenstelsel het best kan worden vormgegeven om de kans op een blijvend effect te vergroten (Goldenbeld, Van Schagen & Vlakveld, 2012; Van Schagen & Machata, 2012).

Belangrijkste voorwaarde lijkt te zijn dat er een gerede (objectieve en subjectieve) kans is dat iemand die regelmatig overtredingen begaat daadwerkelijk zijn rijbewijs kwijtraakt. Dat betekent dat er blijvend een voldoende hoge pakkans moet zijn en dat ook regelmatig gecommuniceerd moet worden over die handhaving en over het aantal ingetrokken rijbewijzen. Om een voldoende hoge pakkans te bewerkstelligen is het nodig om niet alleen punten toe te kennen aan overtredingen via staandhoudingen, maar ook aan automatisch gedetecteerde overtredingen. Aangezien de strafpunten bedoeld zijn voor de overtreder zelf en niet voor de kentekhouder, kan er in landen waar cameraovertredingen worden afgehandeld via de kentekhouder, zoals in Nederland, een probleem optreden. In de meeste landen wordt dit opgelost door de kentekhouder te verplichten de bestuurder aan te wijzen.

Andere aanbevelingen vanuit het BestPoint-project zijn onder meer (Van Schagen & Machata, 2012):

#### *Punten en overtredingen:*

- Ken alleen punten toe aan overtredingen die direct verband houden met ongevallen of ongevals ernst.
- Hoe ernstiger de overtreding hoe meer punten.

#### *Doelgroepen*

- Stel speciale eisen aan stelsels voor beginnende bestuurders.
- Richt het stelsel ook op beroepschauffeurs en hun specifieke overtredingen.
- Test alcohol- en drugsovertreders vroegtijdig en grondig op verslaving.

#### *Extra maatregelen in vier stappen:*

- Stuur waarschuwingsbrieven naar bestuurders met punten.
- Verzorg bij meer punten een driver-improvementcursus.
- Schors het rijbewijs als vastgestelde grens bereikt is.
- Geef rehabilitatiecursus voor terugkrijgen rijbevoegdheid.

### **Welk ongewenst gedrag kan door een puntenstelsel in de hand gewerkt worden?**

Puntenstelsels hebben mogelijk ook enkele ongewenste neveneffecten waarmee rekening moet worden gehouden.

#### *Rijden zonder rijbewijs*

Als een straf (in dit geval niet meer mogen rijden) een automobilist zwaar treft, maar de controle op de naleving van die straf gering is, dan zal men snel geneigd zijn de straf in de wind te slaan. Van de bestuurders in Engeland die de rijbevoegdheid was ontnomen op basis van het puntenstelsel, gaf 40% in een vragenlijstonderzoek toe dat ze toch reden (Knox et al., 2003). Men zou denken dat bestuurders zonder rijbewijs zich strikt aan de regels houden om niet tegen de lamp te lopen. Toch bleek uit het genoemde Engelse onderzoek dat het ongevalsrisico van bestuurders die reden zonder rijbewijs 3 tot 9 keer zo hoog was als dat van alle bestuurders.

#### *Doorrijden na een ongeval*

Een ander ongewenst neveneffect van een puntenstelsel is, dat de neiging zal toenemen om door te rijden na het veroorzaken van een ongeval, om zo extra punten te voorkomen. Voor zover bekend zijn er geen objectieve cijfers over de omvang van dit ongewenste neveneffect.

#### *Verhandelen van punten*

Wanneer binnen een puntenstelsel ook automatisch gedetecteerde overtredingen meetellen en de bestuurder daarbij niet geïdentificeerd kan worden, moet de bestuurder via de kentekhouder worden achterhaald. Dit kan leiden tot het 'verhandelen' van punten aan mensen die nog geen of

weinig punten hebben. De ervaring laat zien dat het verhandelen van punten meestal binnen de familie of vriendenkring gebeurt, maar er zijn ook aanwijzingen dat er (veel) geld aan te pas kan komen. Opnieuw ontbreken objectieve gegevens over de omvang van het probleem.

## Conclusies

Internationale studies laten zien dat de effecten van een puntenstelsel aanzienlijk kunnen zijn, maar dat deze effecten van (zeer) beperkte duur zijn. De beperkte duur van het effect heeft waarschijnlijk te maken met een aanvankelijke overschatting van de kans om het rijbewijs te verliezen. Het effect van een puntenstelsel kan naar verwachting verlengd worden door de objectieve en subjectieve pakkans blijvend te vergroten: een voldoende handhavingsniveau, effectieve handhavingsmethoden, waaronder automatisch gedetecteerde overtredingen, en terugkerende publiciteit over deze handhaving en het aantal ingetrokken rijbewijzen. Wel moet ook rekening worden gehouden met mogelijke ongewenste neveneffecten. Informatie voor een kosten-batenanalyse ontbreekt.

## Publicaties en bronnen

- Castillo-Manzano, J.I. & Castro-Nunõ, 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.
- Chen, W., Cooper, P. & Pinili, M. (1995). [\*Driver accident risk in relation to the penalty point system in British Columbia\*](#). In: Journal of Safety Research, vol. 26, nr. 1, p. 9-18.
- Corbett, C., Delmonte, E., Quimby, A. & Grayson, G. (2008). [\*Does the threat of disqualification deter drivers from speeding?\*](#) Road Safety Research Report 96. Department for Transport DfT, London.
- Diamantopoulou, K., Cameron, M., Dyte, D. & Harrison, W. (1997). [\*The relationship between demerit points accrual and crash involvement\*](#). Monash University Accident Research Centre, Victoria, Australia.
- Goldenbeld, Ch. & Twisk, D.A.M. (2009). [\*Verkeersovertredingen, veelplegers en verkeersonveiligheid; Kennis uit bestaand onderzoek\*](#). R-2009-7. SWOV, Leidschendam.
- Goldenbeld, Ch., Schagen, I. van & Vlakveld, W. (eds.) (2012). [\*Identification of the essential features for an effective Demerit Point System\*](#). Deliverable 2 of the EC project BestPoint. SWOV, Leidschendam.
- Groeneveld, J.P., Frederikse, R. & Mazor, L. (2002). [\*Draagvlakonderzoek 2002; Resultaten van een onderzoek onder de Nederlandse bevolking naar draagvlak voor verkeers- en vervoersbeleid 1992 t/m 2002\*](#). Adviesdienst Verkeer en Vervoer AVV, Rotterdam.
- Haque, M.O. (1987). [\*Evaluation of the Demerit Points Systems DPS in deterring traffic offences\*](#). General Report GR 87/21. Road Traffic Authority RTA, Hawthorn, Victoria.
- Ker, K., Roberts, I., Collier, T., Beyer, F., et al. (2005). [\*Post-licence driver education for the prevention of road traffic crashes: a systematic review of randomised controlled trials\*](#). In: Accident Analysis and Prevention, vol. 37, nr. 2, p. 305-313.
- Klipp S., Eichel, K., Billard, A., Chalika, E. et al. (2011). [\*European Demerit Point Systems: Overview of their main features and expert opinions\*](#). Deliverable 1 of the EC project BestPoint. Bundesanstalt für Strassenwesen (BASt), Bergisch Gladbach.
- Knox, D., Turner, B., Silcock, D., Beuret, K. et al. (2003). [\*Research into unlicensed driving. Final report\*](#). Road Safety Research Report 48. Department for Transport DfT, London.
- Redelmeier, D.A., Tibshirani, R.J. & Evans, L. (2003). [\*Traffic-law enforcement and risk of death from motor-vehicle crashes; Case-crossover study\*](#). In: The Lancet, vol. 361, nr. 9376, p. 2177-2182.

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

SUPREME (2007). [\*Thematic report: Rehabilitation and diagnostics\*](#). Directorate-General for Transport and Energy (TREN), European Commission, Brussels.

Vlakveld, W.P. & Stipdonk, H. (2009). [\*Eerste verkenning naar de effectiviteit van het beginnersrijbewijs in Nederland\*](#). D-2009-2. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.