

RAPPORT

Normvervaging Noord-Brabant

Klant: Provincie Noord-Brabant, gemeente Tilburg, gemeente Helmond

Referentie: BJ4776-MI-RP-231003-0903

Status: Definitief/0001

Datum: 22 december 2023

Projectgerelateerd

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Larixplein 1
5616 VB Eindhoven
Netherlands
Mobility & Infrastructure

+31 88 348 42 50 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Normvervaging Noord-Brabant

Sub titel:

Referentie: BJ4776-MI-RP-231003-0903

Uw kenmerk BJ4776

Status: Definitief/0001

Datum: 22 december 2023

Projectnaam: Normvervaging Noord-Brabant

Projectnummer: BJ4776

Auteur(s): Niki Hukker, Jan Vissers, Ine Buuron, Jeroen Winkelmolen en Esmee van Selst

Opgesteld door:

Gecontroleerd door:

Datum:

Goedgekeurd door:

Datum:

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Contents

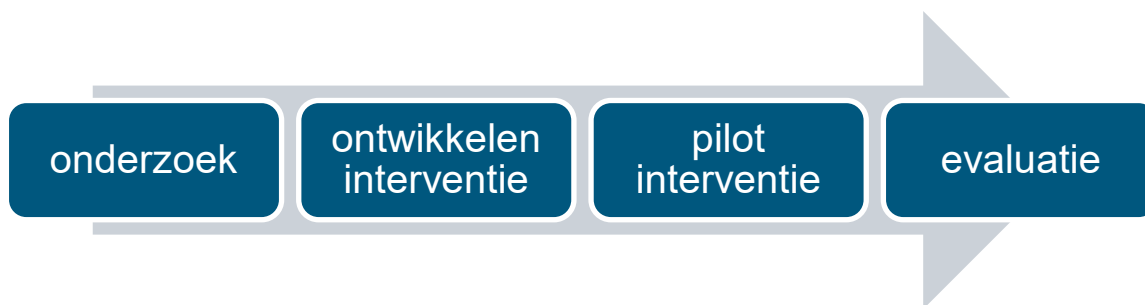
1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding voor het onderzoek	3
1.2	Doel en onderzoeksvragen	3
1.3	Aanpak	4
1.4	Leeswijzer	4
2	Probleemgedrag en doelgroepen	5
2.1	Samenvatting	5
2.2	Normvervaging in het verkeer: van normvervaging naar normoverschrijdend gedrag	5
2.3	Normoverschrijdend gedrag: overtredingen en ongevallen	6
2.4	Een typering van normoverschrijders	10
2.5	Normvervaging, normoverschrijding en hogere-ordevaardigheden	13
3	Verkeersveiligheid Noord-Brabant	15
3.1	Samenvatting	15
3.2	Normvervaging en normoverschrijdend gedrag	15
3.3	Verkeersveiligheid en risicogroepen	17
4	Naar een mogelijke aanpak van doelgroepen	19
4.1	Samenvatting	19
4.2	Aanpak incidentele overtreeders	20
4.3	Aanpak structurele overtreeders	26
5	Samenvatting en vervolg	30
5.1	Samenvatting: beantwoording onderzoeksvragen	30
5.2	Gezamenlijke koers	31
5.3	Volgende stappen	32
	Referenties	33
	Bijlage 1: Matrix met Goals of Driver Education	35

1 Inleiding

Dit rapport bevat de uitkomsten van het onderzoek naar normvervaging en normoverschrijdend gedrag in het verkeer. Het onderzoek is uitgevoerd door Royal HaskoningDHV in opdracht van de provincie Noord-Brabant en in samenwerking met de gemeenten Helmond en Tilburg. In dit inleidende hoofdstuk zijn beknopt de aanleiding, het doel en de aanpak van het onderzoek beschreven. Het hoofdstuk sluit af met een leeswijzer.

1.1 Aanleiding voor het onderzoek

In het Brabants Verkeersveiligheidsplan 2020-2024 is normvervaging in het verkeer als één van de hoofdthema's opgenomen. De provincie Noord-Brabant, de gemeente Helmond, de gemeente Tilburg en Royal HaskoningDHV (RHDHV) hebben de wens om dit thema concreet op te pakken. Hierover is in 2023 meerdere keren contact geweest tussen deze partijen. Voor een concrete aanpak van de problematiek van normvervaging in het verkeer is meer inzicht nodig in wat normvervaging is, tot welk normoverschrijdend gedrag dit leidt, welke groepen dat gedrag vertonen én hoe dat gedrag kan worden aangepakt. Aan RHDHV is gevraagd een inventariserend onderzoek te doen naar de problematiek van normvervaging als basis voor de gezamenlijke ontwikkeling van een interventie in de volgende fase. Hoe het volledige proces eruit kan zien is weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 1. Fases interventieontwikkeling.

1.2 Doel en onderzoeksvragen

Het onderzoek heeft tot doel inzicht te bieden in de problematiek van normvervaging en normoverschrijdend gedrag in het verkeer, en het type interventies dat ingezet kan worden om dat succesvol aan te pakken.

Uit de algemene doelstelling kunnen de volgende vier centrale onderzoeksvragen worden afgeleid:

1. Wat verstaan we onder normvervaging in het verkeer?
2. Hoe vertaalt normvervaging in het verkeer zich in concreet normoverschrijdend gedrag: wat zijn karakteristieke verkeersovertredingen en hoe vaak komen zij voor?
3. Wie vertonen het normoverschrijdend gedrag: welke doelgroepen kunnen we onderscheiden?
4. Welke interventies kunnen worden ingezet om het normoverschrijdend gedrag aan te pakken?

Beantwoording van bovenstaande onderzoeksvragen mondt uit in een advies op hoofdlijnen over de doelgroep(en) waarop een interventie in Brabant zich zou kunnen richten, en over het type gedragsinterventie(s) dat hiervoor geschikt is.

Er wordt in het rapport geen specifieke aanpak voorgesteld; er wordt richting gegeven met betrekking tot de elementen die een dergelijke aanpak zou kunnen bevatten. Op basis hiervan kunnen de provincie, de

gemeenten en RHDHV gezamenlijk onderbouwde keuzes maken over een mogelijk in de toekomst te ontwikkelen interventie. Wanneer deze keuzes zijn gemaakt, kan de interventie met behulp van de in dit onderzoek geschetste kaders verder worden uitgewerkt en toegespitst op de specifieke doelgroep(en).

1.3 Aanpak

De onderzoeksactiviteiten zijn uitgevoerd door RHDHV. De provincie Noord-Brabant en de gemeenten Helmond en Tilburg zijn betrokken geweest bij het bepalen van de aanpak en hebben tijdens de uitvoering input geleverd als deelnemers aan de klankbordgroep.

De volgende inhoudelijke stappen zijn doorlopen:

- Bureauonderzoek: Literatuur, studies en websites zijn geraadpleegd met betrekking tot de inhoudelijke thema's; onder andere over verkeersveiligheid, normvervaging, normoverschrijdend gedrag, doelgroepen, interventies, etc. Daarbij zijn landelijke en internationale bronnen meegenomen, en waar beschikbaar bronnen die specifiek betrekking hebben op (regio's in) Noord-Brabant. Gezien de bescheiden omvang van dit onderzoek is ervoor gekozen om niet alle beschikbare bronnen volledig uit te diepen, maar enkele relevante studies en resultaten te selecteren waarmee de onderzoeksvragen op hoofdlijnen beantwoord kunnen worden.
- Interviews experts: Aanvullend op de literatuurstudie hebben vijf interviews plaatsgevonden met deskundigen over verschillende aspecten van het thema, zoals (de theoretische achtergronden van) de achterliggende problematiek en het ontwikkelen en uitvoeren van interventies. De interviews hebben parallel aan het bureauonderzoek plaatsgevonden.
- Sessie klankbordgroep: Uitkomsten van het bureauonderzoek en de interviews zijn gepresenteerd in een overleg met de provincie en beide gemeenten. Op basis van de ontvangen input tijdens dit overleg zijn de resultaten verder aangescherpt en aangevuld.

Met behulp van de bovenstaande activiteiten zijn in dit rapport de onderzoeksvragen beantwoord.

1.4 Leeswijzer

De uitkomsten van de verschillende activiteiten zijn in dit rapport gecombineerd per onderwerp (i.p.v. per activiteit), zodat er een inhoudelijk logisch verhaal ontstaat. De onderzoeksvragen worden niet expliciet genoemd in de inhoudelijke hoofdstukken (2 t/m 4), maar de betreffende onderwerpen komen hierin allen aan bod. In het laatste hoofdstuk worden de onderzoeksvragen beantwoord.

De opbouw van het rapport is als volgt:

- Hoofdstuk 2: Gaat in op de definitie van normvervaging, het normoverschrijdende gedrag in het verkeer waar dit toe kan leiden en de doelgroepen die daarbij zijn te onderscheiden.
- Hoofdstuk 3: Beschrijft verkeersveiligheidsdata van Noord-Brabant in relatie tot de onderwerpen uit hoofdstuk 2. Er is gekeken in hoeverre de situatie in Noord-Brabant overeenkomt dan wel verschilt ten opzichte van de algemene bevindingen. Waar mogelijk zijn regionale verschillen genoemd.
- Hoofdstuk 4: Bevat een aanzet voor een aanpak van de verschillende doelgroepen, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de incidentele en notoire overtreeders. Er worden hierbij voorbeelden genoemd van bestaande interventies.
- Hoofdstuk 5: Begint met een samenvatting in de vorm van beantwoording van de onderzoeksvragen. Vervolgens wordt ingegaan op de gezamenlijke koers voor de aanpak van normvervaging en normoverschrijdend gedrag in het verkeer in Noord-Brabant en mogelijke vervolgstappen.

2 Probleemgedrag en doelgroepen

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste bevindingen vanuit de literatuur en interviews beschreven rondom het probleemgedrag en de doelgroepen. Het hoofdstuk start met de samenvatting (§2.1). Vervolgens wordt ingegaan op normvervaging in het verkeer en hoe dit zich vertaalt in normoverschrijdend gedrag (§2.2), de link tussen dit gedrag en verkeersveiligheid (§2.3), een typering van doelgroepen die dit gedrag vertonen (§2.4) en de rol van hogere-ordevaardigheden bij normoverschrijdend gedrag (§2.5).

2.1 Samenvatting

- Normvervaging wordt over het algemeen omschreven als: “het minder duidelijk worden van de gemeenschappelijke waarden en normen en het makkelijker overtreden van de gemeenschappelijke waarden en normen die nog wel gelden”.
- Aan normvervaging zitten twee kanten: enerzijds normen en waarden zoals ze door de maatschappij zijn vastgesteld én worden uitgedragen, en anderzijds de burger die zich er wel of niet aan houdt.
- Normvervaging speelt een belangrijke rol in normoverschrijdend gedrag in het verkeer en kan tot allerlei soorten normoverschrijdend gedrag leiden, zoals te snel rijden en agressief rijgedrag.
- Normoverschrijdend gedrag in het verkeer heeft een relatie met overtredingen en ongevallen.
- Binnen de groep verkeersovertreders worden vijf profielen onderscheiden, A t/m E. Groep A betreft incidentele overtreders die nog geen delictgeschiedenis hebben. In de groepen daarna worden de overtredingen talrijker en zwaarder. In Groep D en E is sprake van extreem riskant gedrag zowel binnen als buiten het verkeer.
- Bij normvervaging is sprake van een glijdende schaal. Aan het ene uiteinde van de schaal vinden we verkeersdeelnemers waarbij normvervaging een beperkte rol speelt bij normoverschrijdend verkeersgedrag. Aan het andere uiteinde van de schaal vinden we verkeersdeelnemers die zich weinig of niets van regels aantrekken.
- Een belangrijke achtergrond van normvervaging is een gebrek aan empathie voor de andere verkeersdeelnemer en zich niet kunnen verplaatsen in het perspectief van de andere verkeersdeelnemer. Verkeersdeelname is een sociale activiteit, inleven in de belangen en behoeften van anderen is daarbij noodzakelijk. Vaardigheden als tonen van weerbaarheid en empathie, impulscontrole en omgaan met groepsdruk komen daarbij van pas. We spreken wel van sociaal-affectieve hogere-ordevaardigheden. Bij sociaal-affectieve hogere-ordevaardigheden gaat het vooral ook om algemene ‘skills for life’ die ook voor veilig en verantwoord gedrag binnen andere domeinen dan verkeer van belang zijn.
- De aanpak van normvervaging en meer in het bijzonder de aanpak van het achterliggende gebrek aan sociaal-affectieve hogere-ordevaardigheden vragen om een brede insteek. Interventies moeten zich niet alleen richten op specifieke normoverschrijdende verkeersgedragingen, maar moeten steeds ook aandacht besteden aan de achterliggende factoren die deze normoverschrijdende gedragingen gemeenschappelijk hebben.
- De uitdaging daarbij is om een link te leggen met gedrag op gebieden buiten het verkeer, die ook een beroep doen op deze meer algemene ‘skills for life’.

2.2 Normvervaging in het verkeer: van normvervaging naar normoverschrijdend gedrag

Normvervaging is een begrip dat we vooral uit de sociologie kennen. Daar wordt normvervaging over het algemeen omschreven als “het minder duidelijk worden van de gemeenschappelijke waarden en normen en het makkelijker overtreden van de gemeenschappelijke waarden en normen die nog wel gelden”. In deze definitie van normvervaging zijn dus twee kanten te onderscheiden: enerzijds normen en waarden

zoals ze door de maatschappij zijn vastgesteld én worden uitgedragen, en anderzijds de burger die zich er wel of niet aan houdt (de Beer, 2014). Normvervaging kan leiden tot normoverschrijdend gedrag. Iemand die normoverschrijdend gedrag vertoont, is iemand die geschreven en ongeschreven regels breekt.

Ook in het verkeer kan normvervaging leiden tot normoverschrijdend gedrag. Normoverschrijdend verkeersgedrag kan verschillende vormen aannemen. Zo zijn er normoverschrijders die omschreven kunnen worden als snelheidsovertreders, rijders onder invloed van alcohol of drugs of automobilisten die handheld bellen tijdens het rijden. Daarnaast is er sprake van een groep riskante en agressieve overtreeders die allerlei overtredingen combineren. We spreken ook wel van notoire overtreeders of veelplegers (Kuiken, Barten en Fokkema, 2009; SWOV, 2014; Bongers, 2021).

In de SWOV-factsheet *'Riskant verkeersgedrag, verkeersagressie en veelplegers'* (SWOV, 2021a) wordt dit afwijkende gedrag omschreven als riskant en agressief verkeersgedrag. SWOV spreekt van *"gedrag dat opzettelijk erop gericht is een andere weggebruiker fysiek of emotioneel schade toe te brengen"*. De 'normen' die hierbij zijn vervaagd, zijn de verkeersregels waardoor het gedrag (dat hiermee in strijd is) 'riskant' wordt. Als voorbeelden worden genoemd: bumperkleven, agressief rijden, rijden met alcohol/drugs op, geen richting aangeven, onnodig links rijden, te hard rijden binnen de bebouwde kom, op het laatste moment ritsen en rechts inhalen.

2.3 Normoverschrijdend gedrag: overtredingen en ongevallen

Een belangrijke vraag is of er een verband is tussen normoverschrijdend gedrag en betrokkenheid bij verkeersongevallen? Voor een aantal specifieke rijgedragingen (en gedragskenmerken) van weggebruikers is er een duidelijke relatie met betrokkenheid bij verkeersongevallen. Er is eerst gekeken naar de relatie tussen geregistreerde verkeersovertredingen en ongevalsbetrokkenheid én die tussen geobserveerd risicovol gedrag en (bijna)ongevallen. Vervolgens wordt ingegaan op een aantal specifieke verkeersovertredingen en de relatie met verkeersongevallen.

2.3.1 Geregistreerde verkeersovertredingen en ongevallen

Er is veel onderzoek gedaan naar de relatie tussen het aantal geregistreerde verkeersovertredingen en ongevallen. Dit onderzoek is in verschillende meta-analyses op een rij gezet en de algemene conclusie luidt dat hoe vaker en hoe meer verkeersovertredingen een bestuurder begaat, hoe vaker hij ook betrokken is bij zogenaamde eigenschuldongevallen (SWOV, 2021a). Dit verband tussen het aantal processen-verbaal en de betrokkenheid bij verkeersongevallen is tussen de 0-10 processen-verbaal bijna lineair, maar bij nog grotere aantallen vlakt het af (dat wil zeggen neemt het aantal ongevallen niet meer toe). Geregistreerde overtredingen geven beperkt weer hoe ernstig en frequent het werkelijke overtredingsgedrag is op individueel niveau. Ook wordt een flink deel van de ongevallen niet geregistreerd, waardoor een onvolledig beeld ontstaat (zie ook onderstaand tekstkader).

Wet van de grote getallen

Voor de individuele verkeersdeelnemer is, hoewel hij veelvuldig de regels overtreedt, de kans op een ongeval over het algemeen erg klein. Dat betekent niet, dat overtredingen niet belangrijk zijn voor de verkeersveiligheid. Onderzoek van SWOV (Goldenbeld & Twisk, 2009) zegt hier het volgende over.

“Het feit dat de statistische samenhang tussen geregistreeerde overtredingen en geregistreeerde ongevallen vrij zwak is, betekent niet dat overtredingen niet belangrijk zijn voor verkeersveiligheid. Sterker nog: het verband is duidelijk positief én relevant, maar in de praktijk is het inderdaad zo dat de meeste verkeersovertredingen niet tot een ongeval leiden. Theoretisch beschouwd, en zoals ook daadwerkelijk aangetoond is voor snelheid en rijden onder invloed, verhogen verkeersovertredingen de ongevalkans, maar die kans is toch nog zo klein, dat een ongeval zelf gelukkig zelden tot stand komt. We weten uit onderzoek dat wanneer specifieke overtredingen zoals snelheid, rijden onder invloed, of niet dragen van gordel massaal worden verminderd, de verkeersveiligheid daadwerkelijk toeneemt. Het belang van verkeersovertredingen voor de verkeersveiligheid is dus onverminderd aanwezig. Er geldt wel de wet van de grote getallen: pas wanneer grote aantallen overtredingen voorkomen worden, leidt dat op termijn tot een aantoonbaar effect in termen van aantallen ongevallen. Terwijl op individueel niveau gelukkig niet alle overtredingen automatisch tot ongevallen leiden, is er op collectief niveau sprake van een duidelijke samenhang: meer overtredingen leiden tot meer ongevallen.”

Uit: Verkeersovertredingen, veelplegers en verkeersonveiligheid. Kennis uit bestaand onderzoek (Goldenbeld & Twisk, 2009)

2.3.2 Geobserveerd risicovol rijgedrag en (bijna)-ongevallen

In een grootschalig onderzoek in de VS (Klaus et al, 2006) is gedurende ruim een jaar gedetailleerde informatie verzameld over het rijgedrag voorafgaand aan ongevallen en bijna-ongevallen. Gedurende ruim een jaar is het natuurlijke rijgedrag van automobilisten continu en realtime gevolgd en vastgelegd. De resultaten laten vier belangrijke rijgedragingen of –condities zien die duidelijk met een verhoogd risico op een ongeval of bijna-ongeval zijn geassocieerd:

- De eerste is het rijden met *onaangepast hoge snelheid*. Veel harder rijden dan het omringende verkeer, leidt tot een drie keer zo grote kans op een (bijna)ongeval vergeleken met het rijden met aangepaste snelheid.
- De tweede is rijden terwijl je slaperig of vermoeid bent. *Vernoeidheid* verhoogt de kans op een (bijna)ongeval eveneens met factor 3, vergeleken met een wakkere automobilist.
- Een derde belangrijke risicoverhogende gedraging is *afleiding*: meer in het bijzonder gedurende langere tijd niet op de weg voor je kijken. Als de ogen van een bestuurder langer dan 2 seconden niet naar voren kijken, is de kans op een (bijna)ongeval twee keer hoger dan wanneer de bestuurder de aandacht op de weg blijft houden.
- Ten slotte bleek uit de studie dat de kans op een (bijna)ongeval verdubbelt als een bestuurder *agressief rijgedrag* vertoont.

De studie heeft automobilisten met een hoog en een laag risicoprofiel met elkaar vergeleken. De bestuurders met een hoog risicoprofiel hadden gemiddeld bijna 220 (bijna)ongevallen en incidenten per 10.000 gereden kilometers. De bestuurders met een laag risicoprofiel hadden gemiddeld slechts 2,1 (bijna)ongevallen.

2.3.3 Rijsnelheid en ongevallen

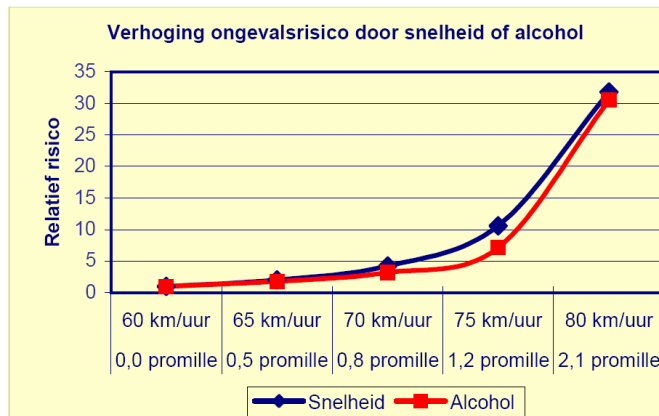
Volgens internationaal onderzoek houdt ongeveer een derde van de dodelijke ongevallen verband met de overschrijding van de snelheidslimiet of met een snelheid die niet is aangepast aan de omstandigheden (SWOV, 2021b). De grote nadelige gevolgen van hogere snelheden voor de verkeersveiligheid zijn bevestigd door uitgebreid onderzoek. Ongeveer een derde van de dodelijke verkeersongevallen wordt

(mede) veroorzaakt door een te hoge rijnsnelheid. Hogere snelheden leiden tot een grotere taakmoeilijkheid en beïnvloeden op twee manieren de ongevalskans:

- Er is minder waarneming- en reactietijd; de tijd om informatie te verwerken en daarop te reageren is minder.
- De remweg is langer bij een hogere rijnsnelheid; er is dus minder ruimte om op tijd stil te staan bij een onverwachte gebeurtenis.

Hoe hoger de gemiddelde snelheid is, des te groter de ongevalkans. Uit onderzoek blijkt duidelijk dat ook bij relatief kleine snelheidsovertredingen (5 km/uur boven de 60km/uur limiet) de ongevalkans al begint te stijgen. Als de gemiddelde snelheid met 5% toeneemt, neemt het aantal ongevallen met persoonlijk letsel met ongeveer 10% toe, het aantal ernstige letselongevallen neemt met 15% toe en het aantal dodelijke ongevallen met ongeveer 20% (SWOV, 2009; SWOV, 2021b).

Onderzoek op doorgaande wegen binnen de bebouwde kom laat zien —dat een automobilist die 5 km/uur harder rijdt dan de limiet tweemaal zoveel kans heeft om bij een letselongeval betrokken te raken dan een automobilist die zich precies aan de limiet houdt. Een overschrijding van de limiet met 10 km/uur leidt tot een viermaal grotere ongevalkans en een overschrijding van 15 km/uur tot een ruim tienmaal grotere ongevalkans (zie Figuur 2). De risicoverhoging van snelheidsovertreding op de onderzochte wegen bleek ongeveer gelijk aan de risicoverhoging op dezelfde wegen bij een bloedalcoholgehalte (BAG) van respectievelijk 0,5, 0,8 en 1,2. Bij deze vergelijking is het wel belangrijk om te realiseren dat het rijden onder invloed een vrijwel constante risicofactor is, terwijl het rijden met een te hoge snelheid vaak niet constant plaatsvindt. Rijden onder invloed beïnvloedt daarom een groter deel van een rit dan een te hoge snelheid.



Figuur 2. Ongevalsrisico bij verschillende snelheden en verschillende BAG-niveaus (SWOV, 2009)

2.3.4 Rijden onder invloed en ongevallen

In 2015 is geschat hoeveel verkeersdoden in Nederland vielen als het gevolg van alcohol in het verkeer. Dit was naar schatting 12 tot 23% van het totaal aantal verkeersdoden; dit kwam toen neer op een aantal van 75 tot 140 verkeersdoden (SWOV, 2023). Deze schatting is gebaseerd op het aandeel bestuurders met een bloedalcoholgehalte (BAG) boven de limiet in weekendnachten in 2015 en de risicocijfers per BAG-klasse. In de schatting is geen uitsplitsing gemaakt naar verschillende vervoerswijzen (bijvoorbeeld fietsers en automobilisten).

De kans op een verkeersongeval stijgt naarmate een bestuurder meer alcohol heeft gedronken. Een grootschalig Amerikaans onderzoek (Blomberg et al., 2005) toont dat het ongevalsrisico bij een

bloedalcoholgehalte (BAG) van 0,5‰ ongeveer 1,4 keer hoger is dan bij nuchter rijden. Bij 1,0‰ is het risico iets meer dan vier keer zo hoog, en bij een BAG van 1,5‰ is het ongevalsrisico meer dan twintig keer zo hoog als dat van een nuchtere bestuurder (zie ook Figuur 1 in de voorgaande paragraaf).

Ook rijden onder invloed van drugs of bepaalde geneesmiddelen vermindert de rijvaardigheid en verhoogt de kans op ongelukken. De mate waarin het rijgedrag wordt beïnvloed, hangt sterk af van de soort drugs of medicijnen die wordt gebruikt. De grootste risicoverhoging (minimaal vijf keer hoger dan rijden zonder drugs) is gevonden voor gebruik van amfetaminen, het combineren van verschillende soorten drugs en het combineren van alcohol en drugs. Gebruik van benzodiazepinen, cocaïne en opiaten leidt tot een risicoverhoging van anderhalf tot drie keer (SWOV, 2020). In een schatting uit 2011 had ongeveer een op de tien ernstig gewonde automobilisten in Nederland drugs in het lichaam, zoals vastgesteld door bloedonderzoek. Bij ongeveer de helft hiervan was er ook sprake van alcoholgebruik (SWOV, 2022).

2.3.5 Afleiding en ongevallen

Afleiding kan gezien worden als 'misplaatste' aandacht of aandacht voor 'het verkeerde'. Aangezien onze mentale capaciteit beperkt is, kunnen we onze aandacht slechts op een deel van de omgeving richten. De aandacht van een verkeersdeelnemer zou in de eerste plaats bij het verkeer moeten zijn. Een verkeerssituatie kan tenslotte in enkele seconden levensbedreigend worden. Een verkeersdeelnemer kan afgeleid worden wanneer zijn aandacht getrokken wordt door (opvallende) zaken en gebeurtenissen die weinig of niets met de verkeerstaak te maken hebben en die hij niet verwacht, bijvoorbeeld een laag overvliegend vliegtuig. Hij kan ook afgeleid zijn als hij de verkeerstaak combineert met een andere taak die ook aandacht vraagt, bijvoorbeeld het lezen van een tekstbericht. Daarnaast kunnen verkeerstaakgerelateerde handelingen voor afleiding zorgen, bijvoorbeeld het bedienen van een navigatiesysteem tijdens het rijden of het zoeken naar de bediening van de ruitenwisser. Nevenactiviteiten en (niet-)verkeerstaakgerelateerde zaken en handelingen kunnen zo veel aandacht van verkeersdeelnemers vergen, dat de aandacht voor de verkeerstaak ontoereikend is. Als gevolg daarvan nemen de (rij)prestaties af en kunnen ongevallen ontstaan.

Er zijn verschillende typen van afleiding:

- visuele afleiding, bijvoorbeeld wanneer een verkeersdeelnemer op het scherm van een smartphone kijkt in plaats van op de weg;
- auditieve afleiding, bijvoorbeeld wanneer een fietser via een koptelefoon of oortjes naar muziek luistert waardoor zijn aandacht niet meer bij het verkeer is;
- fysieke (biomechanische) afleiding, bijvoorbeeld wanneer een verkeersdeelnemer een telefoonnummer handmatig intoetst of een bericht typt;
- cognitieve afleiding, bijvoorbeeld wanneer een verkeersdeelnemer aan het dagdromen is of met zijn gedachten bij een gesprek met een passagier en dus niet bij het verkeer is.

Vaak doen verschillende typen afleiding zich tegelijkertijd voor. Wanneer iemand bijvoorbeeld onder het rijden tekstberichten verstuurt, is hij zowel visueel, fysiek als cognitief afgeleid. Tijdens het rijden naar een andere afspelijst zoeken, zorgt zelfs voor vier typen van afleiding tegelijk.

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 (SWOV, 2020). Sommige van deze dodelijke ongevallen betroffen twee of meer afgeleide automobilisten. Deze percentages zijn gebaseerd op verklaringen van de betrokkenen (en getuigen) en zijn daarom waarschijnlijk een onderschatting van de werkelijke percentages.

2.3.6 Vermoeidheid en ongevallen

Vermoeidheid treedt vooral op bij (een combinatie van) weinig of een slechte kwaliteit nachtrust, lang onafgebroken achter het stuur zitten en lange tijd te veel of juist te weinig te doen hebben. Vermoeidheid doordat de bestuurder te weinig te doen heeft, zal vaker gaan voorkomen naarmate meer rijtaken worden geautomatiseerd. Vermoeidheidsongevallen lijken relatief vaak voor te komen bij beroepschauffeurs, mensen die in ploegendienst/nachtdienst werken, mensen met slaapproblemen/slaapziekten en jonge mannen.

Naar schatting is 15 tot 20% van de verkeersongevallen (mede) het gevolg van vermoeidheid van de bestuurder, maar de schattingen van individuele studies lopen sterk uiteen. Mensen die vermoeid zijn, zijn minder alert en reageren minder snel en adequaat dan mensen die niet vermoeid zijn. Ook zijn zij sneller geïrriteerd en gefrustreerd (SWOV, 2019).

2.3.7 Ander riskant verkeersgedrag en ongevallen

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. Er is verder geschat dat roodlichtnegatie de kans op een dergelijk ongeval 14 keer verhoogt. Door het niet voeren van fietsverlichting voor en achter kan de kans om bij een fietsongeval in het donker betrokken te raken, naar schatting tot 17% toenemen (SWOV, 2021a).

2.4 Een typering van normoverschrijders

Onderzoek naar normoverschrijders heeft zich vooral gericht op de groep rijbewijsbezitters en daarbinnen op de groep riskante en agressieve overtreeders of veelplegers. Er wordt ook wel gesproken van verkeersasos' of verkeershuffers. Bij normoverschrijders is in feite echter sprake van een glijdende schaal, die loopt van meer incidentele normoverschrijders naar structurele normoverschrijders. Om normoverschrijdend gedrag succesvol te kunnen aanpakken is het belangrijk om inzicht te hebben in het type overtreder of normoverschrijder.

In een studie naar de mogelijke differentiatie in de aanpak van overtreeders die naar de Educatieve Maatregel Gedrag in het verkeer (EMG) worden verwezen, worden vijf overtrederprofielen onderscheiden. In de eerste plaats ontstaat dit onderscheid op basis van geregistreerd overtrekend verkeersgedrag en ander delinquent gedrag buiten het verkeer. Op de tweede plaats sluit de indeling in vijf profielen aan bij de achterliggende problematiek. In Tabel 1 is een en ander samengevat.

Tabel 1 Vijf typen overtreiders/ normoverschrijders naar soort en frequentie van geconstateerde delicten

Type overtreder/ normoverschrijder	Snelheidsovertredingen		Riskant, hinderlijk en agressief rijgedrag		Rijden zonder rijbewijs	Delicten buiten verkeer
	Incidenteel	Recidive	Incidenteel	Recidive		
Type A	X		X			
Type B		X	X			
Type C		X		X		
Type D		X		X		X
Type E		X		X	X	X

Overtredersprofiel A

Het eerste overtrederstype bestaat uit de incidentele overtreiders. Het gaat vaak om 'first-offenders' en bij deze overtreiders is geen sprake van een delictgeschiedenis. De overtreding is vaak situationeel ontstaan, niet bewust gemaakt en maakt (nog) geen onderdeel uit een patroon.

Overtredersprofiel B

Deze groep overtreiders valt vooral op door snelheidsovertredingen en kiest er bewust voor om de snelheidslimieten te overschrijden. Snelheidsovertredingen worden gemaakt vanwege afwezige risicoperceptie en een hoge mate van zelfvertrouwen. Over het algemeen gedraagt de groep zich regelconform en is sprake van sociaal aangepast gedrag.

Het gaat vaak om ervaren automobilisten in de leeftijd van 25 tot 50 jaar. De groep heeft een hoog jaarkilometrage. Dit betekent dat men een hogere kans op bekeuringen heeft, anderzijds gaat een hoog jaarkilometrage vaak gepaard met betere vaardigheden, maar ook een groter vertrouwen in de eigen rijkunst. Door de grote rijervaring en de betere rijvaardigheid is het voor hen niet gevaarlijk om met hoge snelheden te rijden; dat is wat men vindt.

Overtredersprofiel C

Deze bestuurders begaan veelvuldig verkeersovertredingen en zijn vooral te vinden in de categorie 18-24-jarigen: de jonge (ook vaak mannelijke) bestuurder. Dit type wordt vooral gekenmerkt door minder bereidheid zich aan te passen en te conformeren aan de regels. De lage conformiteit is te merken aan het aantal snelheidsovertredingen en andere verkeersovertredingen. Het overtredende gedrag beperkt zich echter meestal tot het verkeersdomein.

Naast normvervaging is bij deze groep sprake van een kalibratieprobleem: het onvoldoende aanpassen van de zwaarte van de verkeerstaak aan het eigen kunnen. Deze relatief jonge doelgroep overschat de eigen rijvaardigheid. Ook is er een gebrek aan inlevingsvermogen: men denkt tijdens het rijden vaak alleen aan zichzelf. Er is bij deze groep in toenemende mate sprake van agressief rijgedrag: dat vindt men stoer. Agressief rijgedrag vindt men acceptabel en het wordt soms verheerlijkt wordt als 'sportieve rijstijl'.

Overtredersprofiel D

Overtreders met dit profiel vertonen (extreem) riskant verkeersgedrag en onderscheiden zich vaak door een andere leefstijl, waaronder riskant gedrag buiten het verkeersgebied, en risicovolle vormen van vrijetijdsbesteding. Riskant verkeersgedrag gaat samen met antisociaal gedrag, vooral bij mannen en bij jongere adolescenten. Motieven liggen voornamelijk op het gebied van affectieve agressie in plaats van

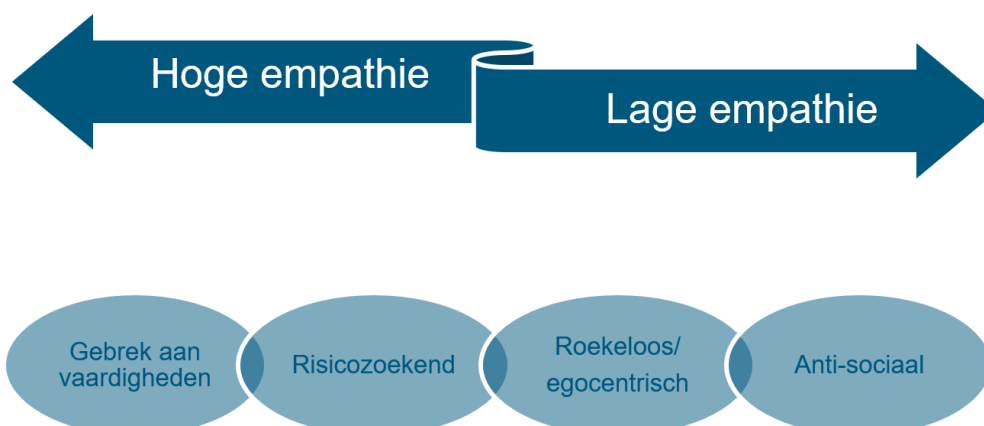
instrumentele agressie, dat wil zeggen: de emotie dient niet een verkeersdoel, maar is een uiting van frustratie en boosheid in het algemeen. De daaruit volgende agressieve handelingen tijdens de verkeersdeelname kunnen gezien als een reflectie van algemene kenmerken van een persoon.

Dit type wordt gekenmerkt door een hoge impulsiviteit, gebrek aan zelfcontrole, sociale onaangepastheid (lage conformiteit), hoge drang naar sensatie en prikkels (spanningsbehoefte en risicobereidheid), sterke affectieve respons (hoge mate van vijandigheid en neiging tot boosheid), externe locus van controle (de omgeving wordt de vijand) en gebrek aan empathie. Risicovolle gedragspatronen zijn het resultaat van de wisselwerking tussen zwak gereguleerde emoties, hoge impulsiviteit, en negatieve taxatieneiging. Dit patroon is indicatief voor disfunctionerende zelfregulerende mechanismen. Dit type laat zich sterk door emoties beïnvloeden en verliest de redelijkheid uit het oog. Het is niet alleen een verkeersprobleem maar een algemeen emotiemanagementprobleem.

Overtredersprofiel E

De overtreders binnen dit profiel hebben veel weg van profiel D, maar een belangrijk verschil is dat er een relatie is met ander, ernstig crimineel gedrag. De combinatie met het rijden zonder rijbewijs of zonder verzekering is een belangrijk onderscheid. Deze overtreders recidiveren vaak met hetzelfde delict (geen rijbewijs of geen verzekering) en maken zich schuldig aan misdrijven buiten het verkeersdomein. Relatief vaak is sprake van een antisociale persoonlijkheidsstoornis.

Van overtredersprofiel A naar overtredersprofiel E is sprake van een toename van de problematiek en van zich wel of niet willen conformeren aan de geldende regels. Door Sucha en Drimlova (2018) worden vergelijkbare overtredersprofielen onderscheiden. Zij koppelen de overtredersprofielen aan het vermogen om empathie te hebben met andere verkeersdeelnemers (zie Figuur 3). In interventies voor overtreders aan de linkerkant van het 'empathiespectrum' zou de nadruk vooral moeten liggen op het trainen van cognitieve hogere-ordevaardigheden (gevaarherkenning) en kalibratie. Opschuivend naar de rechterkant van het spectrum zou de nadruk meer moeten liggen op het trainen van sociaal-affectieve hogere-ordevaardigheden. Bij het overtredersprofiel D heeft de non-conformiteit vooral betrekking op de verkeersregels. Voor het anti-sociale, criminele overtredersprofiel is de problematiek breder dan verkeer alleen. Voor deze groep is het daarom de vraag of een verkeersgerichte training wel zinvol is. De complexiteit van de problemen vraagt om een meer diepgaande en individuele aanpak.



Figuur 3. Indeling van verkeersovertreders naar de mate waarin zij empathie hebben voor anderen (Sucha & Drimlova, 2018)

Ook Wagner et al. (2015) komen tot een soortgelijke indeling van verkeersovertreders. Volgens de auteurs is bij de criminele subgroep (overtredertype E) vaak sprake van een antisociale persoonlijkheidsstoornis die niet met een kortdurende interventie kan worden aangepakt. Ook zij komen tot de conclusie, dat voor deze doelgroep een intensieve, individuele therapeutische aanpak noodzakelijk is, die breder is dan verkeer alleen.

2.5 Normvervaging, normoverschrijding en hogere-ordevaardigheden

Uit de in de voorgaande paragraaf besproken overtredingstypen kunnen we afleiden dat belangrijke factoren die een rol spelen bij normvervaging, non-conformiteit en normoverschrijdend gedrag in het verkeer, te maken met de morele en emotionele ontwikkeling van verkeersdeelnemers. In deze paragraaf bekijken we op welke wijze deze ontwikkeling (of het gebrek daaraan) een rol speelt in verkeersgedrag.

Belang van hogere-ordevaardigheden

Met morele en emotionele ontwikkeling wordt hier concreet bedoeld het hebben van empathie voor de andere verkeersdeelnemer en zich kunnen verplaatsen in het perspectief van de andere verkeersdeelnemer. Deze sociaal-affectieve vaardigheden vormen samen met gevaarherkenningsvaardigheden en kalibratievaardigheden de drie hoofdgroepen hogere-ordevaardigheden, waarvan we uit onderzoek weten dat die een belangrijke voorspeller zijn van verantwoord en veilig rijgedrag (SWOV, 2021b; Tsapi, Vissers en Buuron, 2022). Bij sociaal-affectieve hogere-ordevaardigheden gaat het vooral ook om algemene 'skills for life' die ook voor veilig en verantwoord gedrag binnen andere domeinen dan verkeer van belang zijn (denk aan gezonde leefstijl en veilig omgaan met sociale media). Verkeersdeelname is een sociale activiteit, inleven in de belangen en behoeften van anderen is noodzakelijk. Vaardigheden als tonen van weerbaarheid en empathie, impulscontrole en omgaan met groepsdruk komen daarbij van pas.

Verkeersdeelname: vier niveaus van veilig handelen

Aan het einde van de vorige eeuw is een hiërarchisch model ontwikkeld voor de rijtaak als geheel. Het model met Goals of Driver Education (GDE) maakt gebruik van inzichten uit de cognitieve psychologie, waarin de rijtaak als een complex mentaal proces wordt voorgesteld (Siegrist, 1999). De GDE-matrix (zie Bijlage 1 voor meer gedetailleerde informatie) is een belangrijke stimulans geweest om de inhoud van de rijtaak te verbreden naar de hiërarchisch hogere taakniveaus. Op de lagere niveaus wordt vooral een beroep gedaan op technische en cognitieve basisvaardigheden. De hogere-ordevaardigheden zijn steeds belangrijker als men hoger in de GDE-matrix komt. Hogere-ordevaardigheden staan voor de meer complexe vaardigheden, vaardigheden waardoor de verkeersdeelnemer in staat is verschillende basisvaardigheden geïntegreerd toe te passen als onderdeel van rijtaken op de hogere niveaus van de GDE.

De uitvoering van de rijtaak behelst taken op vier kwalitatief verschillende niveaus van veilig handelen. Daarbij geldt dat gedrag op een hoger niveau gedrag op een lager niveau stuurt en dat het vierde en hoogste niveau van doorslaggevende betekenis wordt gezien voor de andere onderliggende niveaus.

Het gaat om meer algemene, zogenaamde 'skills for life', die betrekking hebben op het hoogste niveau van de GDE-matrix en ook voor verstandige keuzes op andere gedragsdomeinen (denk aan gezond gedrag en veilig omgaan met sociale media) belangrijk zijn.

Sociaal-moreel handelen

Uit tal van publicaties op het terrein van jeugdcriminaliteit is gebleken dat asociaal of normoverschrijdend gedrag kan worden teruggevoerd op een vertraagd of laag ontwikkeld niveau van sociaal-moreel handelen. Het achterblijvend moreel ontwikkelingsniveau van de overtreder manifesteert zich door het

gebruik van zelf-beschermende denkfouten om het eigen gedrag te rechtvaardigen. Zelf-beschermende denkfouten worden wel gedefinieerd als onjuiste en rationaliserende attitudes, gedachten, opvattingen over het eigen gedrag en dat van anderen. Zelf-beschermende denkfouten (of ook wel: 'cognitieve vervormingen') helpen bij het beschermen van het ego tegen schuld of een negatief zelfbeeld. Ze dragen bij aan de ontremming van antisociaal gedrag. Uit onderzoek is gebleken dat een laag ontwikkeld niveau van sociaal-moreel handelen een voorspeller is van regelovertrekend gedrag en samenhang met een hogere ongevalbetrokkenheid (zie onderstaand tekstkader).

Sociaal-moreel handelen in het verkeer

In het experiment met de Rijopleiding op Maat (ROM; Roelofs & Vissers, 2017) is aandacht besteed aan sociaal-moreel handelen in het verkeer. Een van de uitgangspunten van de ROM is dat de opleiding niet alleen aandacht besteedt aan de ontwikkeling van kennis en vaardigheden, maar ook aan de ontwikkeling van een positieve verkeersattitude. Meer in het bijzonder zijn twee deelcompetenties beschreven, inleven in andere verkeersdeelnemers en acceptatie van het regelsysteem vanuit een volwassen morele rechtvaardiging. Dit laatste komt erop neer dat leerlingen zich conformeren aan verkeersregels en het belang daarvan baseren op het vlot en veilig functioneren van het verkeerssysteem. Het opvolgen van verkeersregels op grond van het vermijden van boetes (of staandehouding) of uitsluitend eigen belang zijn daarentegen minder volwassen morele motieven die eerder leiden tot regel overschrijdend gedrag zodra de directe dreiging van straf ontbreekt.

Uit onderzoek onder jonge bestuurders is gebleken dat het maken van denkfouten een sterke voorspeller is voor overtredend rijgedrag (Roelofs & Hirsch, 2017). Naarmate bestuurders vaker eigen onwenselijk rijgedrag externaliseren en goedpraten, blijken ze vaker betrokken te zijn bij verkeersovertredingen en lopen ze vaker tegen boetes aan. Bij het experiment met de Rijopleiding op Maat bleek dat de experimentele groep na circa een half jaar rijervaring positiever sociaal rijgedrag vertoont dan de referentiegroep. ROM-opgeleide bestuurders leggen de schuld van eigen fouten en overtredingen minder vaak bij andere weggebruikers. Ook stellen ze minder vaak het eigen belang voorop ter rechtvaardiging van eigen regeloverschrijdend gedrag.

3 Verkeersveiligheid Noord-Brabant

Op basis van de beschikbare gegevens over Noord-Brabant is in dit hoofdstuk gekeken naar indicatoren van normvervaging en normoverschrijdend gedrag in de provincie (§3.2) en de risicogroepen in het verkeer (§3.3). Hiermee wordt getoetst in hoeverre de concepten uit hoofdstuk 2 voor Noord-Brabant af te leiden zijn en welke specifieke aandachtspunten er zijn wat betreft het probleemgedrag en bepaalde doelgroepen. Het hoofdstuk start met een samenvatting (§3.1) van de belangrijkste uitkomsten.

3.1 Samenvatting

- Net als in de rest van het land, komen de wettelijke normen (verkeersregels) in Brabant niet altijd overeen met de persoonlijke normen van verkeersdeelnemers. Zo vindt ruim een derde van de Brabanders dat het geen kwaad kan om af en toe harder te rijden dan de snelheidslimiet.
- De grote meerderheid van de Brabantse automobilisten en fietsers geeft aan zich (vrijwel) nooit schuldig te maken aan de meeste risicovolle gedragingen. Gedragingen die wel regelmatig gerapporteerd worden zijn o.a. autorijden bij vermoeidheid, handsfree bellen en op de stoep fietsen.
- In 2021 viel 1 op de 6 verkeersdoden in Noord-Brabant.
- Fietsers zijn in 2021 het meest vaak slachtoffer van een verkeersongeval. Daarnaast werden ook automobilisten en scooterrijders regelmatig slachtoffer. Ten opzichte van Nederland waren verkeersslachtoffers vaker 12-17 jaar en reden ze vaker op een scooter. Voor scooterrijders geldt dat zij vergeleken met andere vervoerswijzen het grootste risico lopen op basis van afgelegde kilometers, met name de 16 t/m 18-jarige scooterrijders.
- Verder ingezoomd op vervoerswijze en leeftijd, springt er een aantal risicogroepen uit, namelijk jonge fietsers (12-17 jaar), oudere fietsers (55+ jaar), jonge automobilisten (18-24 jaar) en voetgangers.
- Bij de jonge(re) slachtoffers speelt met name bewust overtredend, normoverschrijdend gedrag een rol, terwijl bij ouderen andere factoren vaker van invloed zijn zoals meer moeite met inschatten van verkeerssituaties en verminderd reactievermogen als gevolg van een achteruitgang van de lichamelijke conditie. Een interventie gericht op normvervaging en normoverschrijdend gedrag heeft daarom vanuit de vier risicogroepen de meeste potentie bij de jonge fietsers en jonge automobilisten.
- Gekeken naar welke groepen de meeste verkeersonveiligheid *veroorzaken* noemen de gemeenten Tilburg en Helmond beiden de jonge automobilisten. Deze leeftijdsgroep vertoont bovenmatig veel risicogedrag en kan in een auto veel schade aanrichten. De gemeente Helmond legt daarnaast ook de focus op jonge bestuurders van scooters.

3.2 Normvervaging en normoverschrijdend gedrag

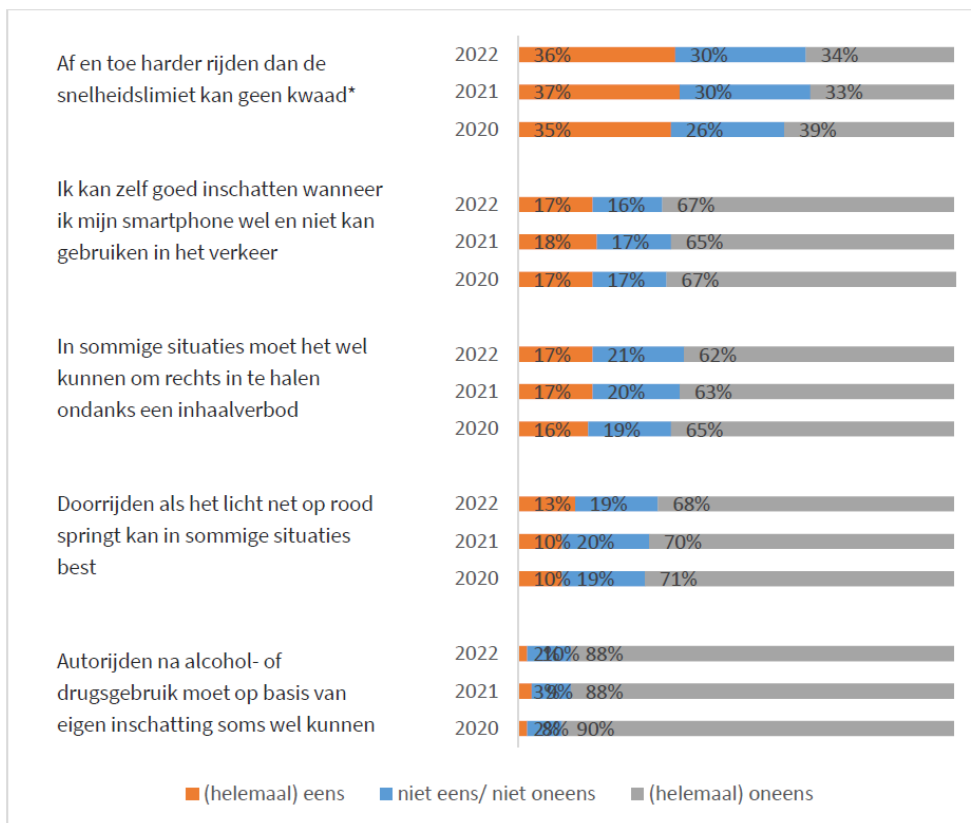
Sinds 2020 wordt jaarlijks door het PON & Telos onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid in Noord-Brabant (Van de Ven & Kroeze, 2023). Aan een panel van Brabanders worden verschillende vragen en stellingen voorgelegd. Daarin zijn ook onderwerpen opgenomen met betrekking tot normvervaging en normoverschrijdend gedrag. In deze paragraaf noemen we enkele relevante uitkomsten. Belangrijk om daarbij in het achterhoofd te houden is dat de uitkomsten zijn gebaseerd op zelfrapportage, en er dus – ondanks dat deelname anoniem was – sprake kan zijn van sociale wenselijkheid. Verder heeft het onderzoek nu drie achtereenvolgende jaren plaatsgevonden. Veranderingen in de uitkomsten kunnen een indicatie zijn van daadwerkelijke veranderingen, maar het is nog te vroeg om van trends te spreken.

Normvervaging

In figuur 4 is te zien in hoeverre men bepaalde risicovolle gedragingen acceptabel vindt. In 2022 is ruim een derde van de Brabanders (36%) van mening dat het geen kwaad kan om af en toe harder te rijden dan de snelheidslimiet op de desbetreffende weg. Verder geeft 17% van de Brabanders aan zelf goed in

Projectgerelateerd

te kunnen schatten wanneer zij hun smartphone kunnen gebruiken in het verkeer en vindt 17% dat het in sommige situaties moet kunnen om - ondanks een inhaalverbod - rechts in te halen. Voor door rood rijden en rijden onder invloed zijn dit kleinere percentages. De uitkomsten geven aan dat ook in Brabant de wettelijke normen (verkeersregels) niet altijd overeenkomen met de persoonlijke normen van verkeersdeelnemers.



Figuur 4. Reacties Brabanders op stellingen over normvervaging in het verkeer (PON, 2023).

Gekeken naar de subjectieve verkeersveiligheid, maken Brabanders zich steeds vaker zorgen over de verkeersveiligheid: van 69% in 2020 naar 73% in 2021 en 79% in 2022. Verder geeft in 2022 52% aan regelmatig tot vaak een onveilige verkeerssituatie te ervaren (t.o.v. 39% in 2020). Als belangrijkste veroorzakers daarvan noemen zij andere automobilisten die niet opletten of zich asociaal gedragen en fietsers die door rood rijden of zonder licht rijden. Vrijwel niemand legt de schuld voor onveilige verkeerssituaties bij zichzelf neer. Interessant is dat de meeste mensen in hetzelfde onderzoek hun eigen gedrag als het meest belangrijkste aspect van verkeersveiligheid bestempelen. Dit ten opzichte van het gedrag van anderen, weginrichting en handhaving. Gevraagd naar wat men zelf doet om de verkeersveiligheid te verbeteren geeft 95% van de Brabanders aan zich vrijwel altijd aan de verkeersregels te houden en 91% geeft aan zich zo sociaal mogelijk te gedragen op de weg.

Risicovolle gedragingen

In het onderzoek van PON & Telos is ook gevraagd naar hoe vaak men bepaalde risicovolle gedragingen in het verkeer zegt te vertonen, voor zowel autoverkeer als fietsverkeer.

De grote meerderheid van de Brabantse automobilisten geeft aan zich (vrijwel) nooit schuldig te maken aan de meeste gedragingen, bijvoorbeeld rijden onder invloed van drugs of lachgas, het niet dragen van een gordel, door rood rijden en handheld bellen. Gedragingen die soms of regelmatig/vaak gerapporteerd worden zijn autorijden bij vermoeidheid (57%), handsfree bellen (68%) en geïrriteerd reageren op andere

weggebruikers (72%). Op de fiets zegt men ook (vrijwel) nooit onder invloed van drugs of lachgas aan het verkeer deel te nemen, maar 39% van de Brabanders geeft aan wel soms of regelmatig/vaak te fietsen met te veel drank op. Andere gedragingen die vaak voorkomen zijn door rood fietsen/lopen, over de stoep fietsen en fietsen bij vermoeidheid. Verder geeft ongeveer 1 op de 5 Brabanders aan te fietsen zonder verlichting en te appen of sms'en tijdens het fietsen.

In lijn met het landelijke beeld rapporteren jongeren (18 tot en met 29 jaar) vaker gedrag in het verkeer dat als risicovol kan worden bestempeld in vergelijking met andere leeftijdsgroepen. Zo houden zij zich minder vaak aan de snelheid als zij autorijden, ze luisteren aanzienlijk vaker naar harde muziek in de auto, appen of sms'en vaker als zij autorijden, maken zich vaker schuldig aan bumperkleven en rijden vaker door rood. In afwijking van het landelijke beeld maken Brabanders tussen de 30 en 39 jaar (volwassenen) zich vaker schuldig aan veel van de genoemde gedragingen dan de oudere leeftijdsgroepen. Brabanders van 65 jaar en ouder maken zich een stuk minder vaak dan de jongere leeftijdsgroepen schuldig aan de genoemde risicovolle gedragingen in het verkeer.

In het onderzoek van PON & Telos worden enkele verschillen tussen de regio's genoemd, maar deze zijn niet relevant voor het onderzoek. Er is in het onderzoek geen onderscheid gemaakt naar gemeente. Er is niet veel onderzoek te vinden over verschillende gedragingen per regio in Noord-Brabant.

3.3 Verkeersveiligheid en risicogroepen

Ongevalscijfers geven een beeld van de verkeersveiligheidssituatie en de specifieke risicogroepen in het verkeer in Brabant. Landelijk gezien was 2022 een slecht jaar voor de verkeersveiligheid; het aantal doden en gewonden in het verkeer was ruim 20% hoger dan in eerdere jaren (SWOV, 2023). In 2022 vielen volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) 141 verkeersdoden in Brabant. Daarmee ligt het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in 2022 op hetzelfde niveau als in 2019 (vóór de coronajaren 2020 en 2021). Om inzicht te krijgen in de risicogroepen en achtergronden van de ongevallen hebben we geput uit het onderzoek dat VeiligheidNL heeft uitgevoerd op basis van data uit het Letsel Informatie Systeem (LIS) en andere bronnen (Asscheman & Krul, 2023). Er is gekeken naar ongevallen die plaatsvonden in 2021, waarbij slachtoffers zijn behandeld bij de Spoedeisende Hulp (SEH), zijn opgenomen in het ziekenhuis of zijn overleden als resultaat van een verkeersongeval.

In 2021 bezochten naar schatting 15.400 verkeersslachtoffers de SEH in Noord-Brabant. Naar verwachting is dit aantal in 2022 gestegen. Tussen 2012 en 2019 steeg het aantal SEH-bezoeken in de provincie namelijk met 13%. Onder invloed van de COVID-19 maatregelen nam dit aantal af, maar landelijk zette de stijging in 2022 door tot een hoger aantal dan vóór de pandemie. Hoewel het totale aantal slachtoffers in 2021 lager was dan pre-COVID, geeft het onderzoek van VeiligheidNL wel een representatief beeld van de risicogroepen die gemiddeld genomen vaker verkeersslachtoffer worden.

Risicogroepen

Ten opzichte van Nederland waren verkeersslachtoffers in Noord-Brabant vaker 12-17 jaar en reden ze vaker op een scooter. Daarnaast viel 1 op de 6 verkeersdoden in 2021 in Brabant. Fietsers zijn in Brabant het meest vaak slachtoffer van een verkeersongeval, met 67% van het totaal. Naast fietsers werden ook automobilisten (12%) en scooterrijders (10%) regelmatig behandeld op de SEH. Voor scooterrijders geldt dat zij vergeleken met andere vervoerswijzen het grootste risico lopen op basis van afgelegde kilometers, vooral de 16 t/m 18-jarige scooterrijders.

Verder ingezoomd op vervoerswijze en leeftijd, springt er een aantal risicogroepen uit, namelijk jonge fietsers (12-17 jaar), oudere fietsers (55+ jaar), jonge automobilisten (18-24 jaar) en voetgangers. In 2021 zijn naar schatting 1.200 jonge fietsers op de SEH behandeld. Van die groep was bij 57% sprake van

ernstig letsel. Jonge fietsers hebben vaker een botsing met een ander voertuig dan andere leeftijdsgroepen. Oudere fietsers daarentegen hebben vaker eenzijdige ongevallen (66%) en vaker ernstig letsel (71%). Er bezochten in totaal rond de 5.200 oudere fietsers de SEH. Slachtoffers reden vaker op e-bikes (14%) en racefietsen (8%) dan andere doelgroepen. Verder zijn in 2021 300 jonge automobilisten behandeld op de SEH. Dat is 21% van het totaal aantal ongevallen met automobilisten in Noord-Brabant. Jonge automobilisten hebben vaker een eenzijdig ongeval (27%) dan oudere automobilisten, maar houden daar minder vaak ernstige letsels (23%) aan over. Als laatste zijn voetgangers oververtegenwoordigd onder de slachtoffers. Er melden zich 2.400 mensen op de SEH in 2021, waarvan 71% ernstig letsel had. De meeste slachtoffers waren ouder dan 55 jaar en struikelden op straat.

Via een verdiepend vragenlijstonderzoek onder slachtoffers in heel Nederland (Krul et al., 2022) zijn achtergronden van de ongevallen opgehaald. Hieruit blijkt dat bij jonge slachtoffers met name gedrag een rol speelt, terwijl bij ouderen ook andere factoren vaker van invloed zijn zoals inschatten van de verkeerssituatie en de lichamelijke conditie. Naar verwachting gelden deze uitkomsten ook voor de slachtoffers in Noord-Brabant. Van de vier risicogroepen zijn daarom de oudere fietsers en de voetgangers minder interessant. Normvervaging en normoverschrijdend gedrag spelen bij deze groepen slechts een beperkte rol, en interventies die daarop zijn gericht hebben daardoor weinig potentie. Voor jongere verkeersdeelnemers (fietsers en automobilisten) is die potentie er wel. Als jongeren minder normoverschrijdend gedrag gaan vertonen, profiteren uiteindelijk ook andere doelgroepen in het verkeer die hier slachtoffer van worden.

Aandachtspunten gemeenten Tilburg en Helmond

Aangezien Tilburg en Helmond onderdeel zijn van dit project, is kort gekeken naar de verkeersveiligheidssituatie in beide gemeenten. Helaas bevat het onderzoek van VeiligheidNL geen voor dit onderzoek relevante data uitgesplitst op gemeenteniveau. Een blik op de ongevalsdata uit VIA Statistiek laat zien dat de statistieken van beide gemeenten op hoofdlijnen overeenkomen met de provinciale en landelijke trends. Gekeken naar welke groepen de meeste verkeersonveiligheid *veroorzaken* noemen beide gemeenten in de klankbordgroep jonge automobilisten. Deze groep vertoont bovenmatig veel risicogedrag en zorgt voor overlast bij andere verkeersdeelnemers. Dit geldt voor de doelgroep jonge bestuurders in het algemeen, onafhankelijk van het voertuig, maar de redenatie is dat zij in auto's de meeste schade kunnen aanrichten. De gemeente Helmond legt daarnaast de focus op jonge bestuurders van scooters. In Helmond is dat namelijk een specifieke doelgroep die verkeersonveiligheid veroorzaakt. Vanuit de provincie Noord-Brabant wordt naar deze doelgroep verdiepend onderzoek uitgevoerd door VeiligheidNL. Dit onderzoek is nog niet afgerond, maar voorlopige uitkomsten wijzen erop dat niet alle scooterrijdende jongeren het belang inzien van het volgen van de verkeersregels, vooral niet als het ten koste gaat van snelheid en comfort. Hun normoverschrijdende gedrag blijft onder andere voortbestaan omdat het niet wordt gecorrigeerd en er geen goed voorbeeld wordt gesteld.

4 Naar een mogelijke aanpak van doelgroepen

In dit hoofdstuk gaan we in op een mogelijke aanpak van normvervaging en normoverschrijdend gedrag in het verkeer in Noord-Brabant. Het hoofdstuk begint met de samenvatting (§4.1). Op basis van de in paragraaf 2.3 beschreven profielen is vervolgens onderscheid gemaakt in twee doelgroepen: de incidentele overtreders (profielen A, B; §4.2) en de veelplegers of structurele overtreders (profielen C, D en E; §4.3). Deze tweedeling helpt om de aanpak overzichtelijk te maken, maar het is goed te realiseren dat de realiteit genuanceerder is. De profielen bestaan op een schaal, waarbij verkeersdeelnemers uit groep C én de aanpak daarvan kenmerken van zowel incidentele als structurele overtreders bevatten.

4.1 Samenvatting

- Voor het opstellen van een globale aanpak van normvervaging en normoverschrijdend gedrag in het verkeer in Noord-Brabant is onderscheid gemaakt in twee groepen: de incidentele overtreders en de structurele overtreders.

Incidentele overtreders

- De incidentele overtreders zijn een diverse groep en datzelfde geldt voor de aanpak. Wat werkt hangt af van het specifieke probleemgedrag, de doelgroep en de doelen. Bij het ontwikkelen van een interventie dient daarom een verdiepingsslag gemaakt te worden op de huidige analyse. Drie hoofdcomponenten van een mogelijke aanpak zijn handhaving, educatie en voorlichting.
- Voorlichting: Voor campagnes geldt dat bepalen van de inhoud en vorm (toon) van de boodschap maatwerk is. Werkzame elementen zijn o.a. bieden van handelingsperspectief, inspelen op het gevoel van persoonlijke kwetsbaarheid en gedragscontrole, de boodschap opvolgen met concrete acties voor specifieke doelgroepen, herhaling, gebruik van humor en het gewenste gedrag laten zien.
- Educatie: Er is een ruim aanbod voor alle doelgroepen. Educatie kan effectief zijn wanneer het zich richt op de doelgroep die het probleemgedrag vertoont en inspeelt op de redenen dat men het gedrag vertoont, wanneer theorie en praktijk geïntegreerd worden en wanneer aandacht wordt besteed aan hogere-ordevaardigheden.
- Handhaving: Om het gedrag van incidentele overtreders te veranderen is het vooral zaak om duidelijk te maken wat het gewenste gedrag is, uit te leggen waarom er regels zijn en wat de risico's zijn van overtredingen en om de subjectieve pakkans zo hoog mogelijk te maken.
- Integrale aanpak: Een integrale aanpak waarbij soorten interventies worden gecombineerd is effectiever dan een standalone inzet van één type interventie.

Structurele overtreders

- Voor structurele overtreders is in Nederland een landelijk vangnet beschikbaar in de vorm van de Mededelingenprocedure. Via deze procedure kan overtreders een educatieve maatregelen worden opgelegd of het rijbewijs ongeldig worden verklaard.
- Er kan een preventieve werking uitgaan van een betere voorlichting over het bestaan van de Mededelingenprocedure en de consequenties van doormelding aan het CBR. Verder kan ook voor meerderjarige overtreders inspiratie worden geput uit de Halt-aanpak. Halt heeft de wettelijke taak om strafbaar gedrag onder jongeren aan te pakken, zonder dat de jongere een strafblad krijgt. Er zijn twee Halt interventies die een link met verkeer hebben: Het project 'Rijden zonder rijbewijs' en Het project 'Brom Effe Normaal' (BEN).
- Educatieve maatregelen zijn cursussen gericht op alcohol, gedrag of drugs, met als doel dat er een veranderingsproces op gang wordt gebracht waardoor de deelnemer na afloop van de cursus zijn begrip van en inzicht in verkeersdeelnemers en verkeersregelingen en zijn attitude ten aanzien van regelgeving en het gedrag van andere verkeersdeelnemers heeft verbeterd.

- Onderzoek naar gedrags- en leereffecten van de Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer en de Educatieve Maatregel Gedrag en Verkeer laat zien, dat deze maatregelen over het algemeen een positief effect hebben op zelfgerapporteerde kennis, attitude en gedrag. In het algemeen geldt dat het effect van rehabilitatiecursussen op gedrag en ongevalsbetrokkenheid positief maar niet omvangrijk is.

4.2 Aanpak incidentele overtreders

Incidentele overtreders (profielen A en B uit §2.3) zijn een diverse groep. Datzelfde geldt voor de aanpak. Wat werkt hangt af van het specifieke probleemgedrag, de doelgroep en de doelen. In hoofdstuk 2 en 3 is voor deze analyse een aanzet gedaan op hoofdlijnen. Als op basis hiervan wordt gekozen voor bepaalde doelgroepen en gedrag, dient bij het ontwikkelen van een interventie een verdiepingsslag gemaakt te worden, bijvoorbeeld via de Intervention Mapping (IM; Bartholomew et al., 2011) methode. Gedurende het IM-ontwikkelproces wordt een keuze gemaakt voor de meest geschikte gedragsveranderingstechnieken. In de huidige fase heeft het daarom weinig toegevoegde waarde om uitgebreid op al deze technieken in te gaan. We beperken ons tot drie hoofdcomponenten van een mogelijke aanpak, namelijk voorlichting, educatie en handhaving.

Een algemene conclusie van onderzoeken naar de effectiviteit van de verschillende typen interventies, is dat een integrale aanpak waarbij soorten interventies worden gecombineerd effectiever is dan een standalone inzet van één type interventie (zie SWOV-factsheets over 'verkeershandhaving', 'voorlichting' en 'verkeerseducatie'). Zo kan handhaving niet zonder uitleg over waarom er regels zijn en waarom die nagevolgd moeten worden. En zo zijn voorlichtingscampagnes zonder begeleidende handhavingsactiviteiten minder effectief.

4.2.1 Voorlichting

Onder voorlichting over verkeersveiligheid vallen alle activiteiten en producten voor een vrijwillige, blijvende verandering van kennis, houding of gedrag. Vaak wordt voorlichting ingezet om gedrag te veranderen; bijvoorbeeld door bewustwording over bepaalde verkeersrisico's te vergroten of door de norm (attitudes en opinies) over veilig gedrag te beïnvloeden. In dit geval spreekt men vaak over bewustwordingscampagnes. Bij voorlichting geldt dat bepalen van de inhoud en vorm (toon) van de boodschap maatwerk is. Het voorbeeld van de Britse campagne Travel Like You Know Them wordt genoemd, omdat het verschillende componenten bevat die geschikt zijn om normvervaging en normoverschrijdend gedrag aan te pakken. Vervolgens is gekeken naar enkele algemene werkzame elementen bij voorlichting.

Travel Like You Know Them

De campagne Travel Like You Know Them (TLYKT) uit het Verenigd Koninkrijk was de aanleiding voor het huidige onderzoek. Het is onderdeel van de bredere overheids campagne THINK!, gericht op verkeersveiligheid. TLYKT is ontstaan toen enkele verkeersregels in het Verenigd Koninkrijk veranderden. Doel daarvan was het vergroten van de veiligheid van fietsers, voetgangers en ruiters. Vanuit THINK! Is toen een bewustwordingscampagne ontwikkeld gericht op het veranderen van de attitude en het aanmoedigen van verkeersdeelnemers (voornamelijk automobilisten) tot veiliger gedrag.

De campagne bestond uit twee fases:

1. Bewustwordingscampagne over de veranderingen in de nieuwe verkeersregels. De doelgroep was alle verkeersdeelnemers.
2. Gedragsveranderingscampagne Travel Like You Know Them. De doelgroep was alle verkeersdeelnemers, met een extra focus op hen die een grotere verantwoordelijkheid hebben om

Projectgerelateerd

de risico's te verminderen, met name (jonge) automobilisten. Met het oog op verder inbedden van de veranderingen en het verder aanmoedigen van mensen om de nieuwe richtlijnen toe te passen is TLYKT in augustus 2023 opnieuw gelanceerd.

In fase 2 wilde men door het laten zien van korte snapshots uit levens van alledaagse verkeersdeelnemers, mensen helpen meer te zien dan alleen de voertuigen op de weg. De campagne helpt alle verkeersdeelnemers elkaar beter te begrijpen en moedigt positief en veilig gedrag aan. De campagne-uitingen laten gewenst gedrag zien: voorrang geven aan voetgangers die oversteken (door automobilisten), ruimte geven aan fietsers op weg (door automobilisten), ruim inhalen van fietsers/mensen te paard (door automobilisten), richting aangeven door hand uit te steken (door fietsers), etc. In fase 2 is ingezet op verspreiding van campagne-uitingen via video-on-demand, radio, digitale radio, online videoadvertenties (OLV), betaalde socials, organic socials en buitenreclame.

Uit een eerste evaluatie bleek dat de campagne 53% van de doelgroep heeft bereikt, voor jonge mannen (17-24 jaar) was dat zelfs 57%. Van de respondenten die fase 2 van de campagne hadden gezien, zegt 9 van de 10 erop geacteerd te hebben. Daarvan heeft 43% er met iemand over gepraat en 57% claimt gedrag veranderd te hebben, bijvoorbeeld door meer op te letten op kwetsbare verkeersdeelnemers (23%), beter op te letten in het algemeen (22%) en bewust proberen meer attent te zijn op andere weggebruikers (21%).

Succesfactoren die THINK! noemt zijn onder andere de inzet op sociale norm en empathie, gebruik van humor, belonen in plaats van met de vinger wijzen, het goede gedrag laten zien, gebruikmaken van een goede middelenmix met nadruk op sociale media, kortlopende campagnefasen (iedere keer 6 weken) en gebruik maken van geschikte gedragsveranderingstechnieken.

Campagnes en acties Noord-Brabant

In Brabant lopen verschillende communicatie-acties en campagnes op het gebied van verkeersveiligheid. Om te beginnen nemen de provincie en de overige verkeersveiligheidspartners (Brabantse gemeenten, Openbaar Ministerie, politie en Rijkswaterstaat) deel aan de landelijke campagnes zoals MONO (afleiding) en BOB (alcoholgebruik). Mensen worden bereikt via verschillende kanalen, zoals posters langs de weg, tv- en radiocommercials, sociale media en acties op locatie. Verder zijn er campagnes uit Brabant zelf, onder de kapstok 'Brabant gaat voor NUL verkeersslachtoffers'. Zo is er de snelheidsmeterspaarpot, die rijden met de juiste snelheid beloont. De spaarpot wordt ingezet in wijken waar vaak te hard gereden wordt, meestal op 30 km/uur of 50 km/uur wegen. Rijden mensen met de juiste snelheid langs de meter, dan brengen ze geld in de spaarpot voor een door de bewoners bepaald goed doel in de buurt. Verder is er 'Jouw actie telt', een campagne gericht op bewustwording en gedragsverandering aangezien 90% van de ongevallen veroorzaakt wordt door menselijk gedrag. De campagne laat mensen zien met welke kleine en grote daden zij het verschil kunnen maken in het verkeer. Denk aan op de snelheid letten, gordel omdoen, goed kijken voor het oversteken en het geduld bewaren richting andere verkeersdeelnemers.

Werkzame elementen

In de factsheet 'voorlichting' stelt de SWOV (2023) dat de kans dat mensen door voorlichting hun gedrag veranderen het grootste is als:

- Handelingsperspectief wordt geboden: een concrete boodschap over wat mensen kunnen doen om de negatieve uitkomst af te wenden. Door middelen aan te bieden en barrières weg te nemen is de kans groter dat mensen het voorgenomen gedrag daadwerkelijk gaan vertonen.
- Mensen het gevoel hebben dat hun huidige gedrag risicovol is voor henzelf (persoonlijke kwetsbaarheid) en het gevoel hebben dat zij daadwerkelijk iets kunnen veranderen aan dit risico (uitkomstverwachtingen en gedragscontrole).

Aanvullend blijkt uit de campagne TLYKT dat onder andere gebruik van humor, inspelen op empathie een positieve uitwerking hebben als het gaat om aanmoedigen van sociaal gedrag. Herhaling van de boodschap via kortlopende campagnefasen maakt dat de boodschap beter blijft hangen.

Het is belangrijk om te realiseren dat zelfs als mensen de intentie hebben hun gedrag te veranderen, ze dit niet altijd doen.

4.2.2 Educatie

Verkeerseducatie omvat een breed scala aan leeractiviteiten gericht op het ontwikkelen en verbeteren van kennis, begrip, vaardigheden en attituden die nodig zijn voor veilige verkeersdeelname. Verkeerseducatie wordt onder andere en vaak structureel verzorgd door/op scholen. Daarnaast zijn er rijopleidingen, bieden diverse verkeersveiligheidsorganisaties educatie aan, en hebben ouders een belangrijke rol in de verkeersopvoeding van hun kinderen. We beschrijven in deze paragraaf hoe educatie kan bijdragen aan de verkeersveiligheid en wat maakt dat interventies effectief zijn.

Permanente verkeerseducatie

Met de aanpak van Permanente Verkeerseducatie (PVE) die rond de eeuwwisseling is ontwikkeld, ontstond er meer structuur in het aanbod. Permanente Verkeerseducatie staat voor de gedachte dat er educatieprojecten worden aangeboden voor elke leeftijdsgroep en elke vervoerswijze. Er worden zes doelgroepen onderscheiden:

- 0 – 4 jaar (vroeg- en voorschoolse educatie);
- 4 – 12 jaar (basisschool);
- 12 – 16 jaar (voortgezet onderwijs);
- 16 – circa 25 jaar (beginnende bestuurders);
- circa 25 – circa 60 jaar (rijbewijsbezitters);
- vanaf circa 60 jaar (oudere verkeersdeelnemers).

Kwaliteit en effectiviteit

De online [Toolkit PVE](#) bevat de in Nederland beschikbare verkeerseducatieve interventies, inmiddels meer dan 170. Om inzicht te geven in de kwaliteit van deze interventies is de Checklist Verkeerseducatie ontwikkeld. De Checklist bestaat uit tien stappen, en een project kan in totaal maximaal 50 punten behalen. Op dit moment zijn meer dan 120 interventies getoetst met de Checklist. De resultaten hiervan zijn te vinden op de Toolkit PVE.

De Checklist geeft een indicatie van de kwaliteit, maar dat staat niet gelijk aan effectiviteit. Het daadwerkelijke effect van educatie op de verkeersveiligheid is lastig te meten, omdat er zoveel factoren zijn die het ongevalsrisico beïnvloeden, waardoor het aantonen van een direct verband met educatie niet mogelijk is. Het levert daarom meer op om te kijken naar het effect van een project op het probleemgedrag en de leerdoelen. Een goede effectmeting volgt zoveel mogelijk wetenschappelijke standaarden. Veel evaluaties zijn nog niet van het gewenste niveau, maar uit kwalitatief goede onderzoeken blijkt voor verschillende projecten een positief effect. We noemen enkele voorbeelden.

Blikveld

Blikveld is een online training van verkeersveiligheidsorganisatie TeamAlert. Tijdens de twintig minuten durende training leren jonge, beginnende automobilisten met videobeelden om (potentiële) gevaren te herkennen in het verkeer. Met behulp van een rijsimulator heeft De Stichting Wetenschappelijke Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) een effectmeting uitgevoerd. Jongeren reden in de simulator een virtuele route waarin verschillende gevaren geënceneerd waren. Met een eyetracker werd gemeten waar ze tijdens het rijden naar keken. Dit deden ze zowel voor als na volgen van de training. Een groep jongeren die de training niet volgde deed dat ook, en vormde hiermee de controlegroep. Uit de meting bleek dat jongeren die de training hadden gevolgd beter potentiële gevaren in het verkeer herkenden dan

Projectgerelateerd

jongeren die de training niet hadden gevolgd. Ook vijf maanden na deelname aan de training was dit effect nog aanwezig.

VRO Risico

De voortgezette rijopleiding 'VRO Risico' van de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV) is een eendaagse cursus waarin motorrijders potentiële gevaren in het verkeer leren herkennen en daarop anticiperen. In 2013-2014 heeft de SWOV een tweejarige evaluatie uitgevoerd, waaruit blijkt dat volgen van de VRO Risico training op de korte termijn (na enkele maanden) een positief effect heeft op veilig rijgedrag en gevaarherkenning. Ook anderhalf jaar na de training blijken getrainde motorrijders veiliger te rijden dan een controlegroep die geen training had gevolgd. Succesfactoren van de VRO Risico zijn dat deze zich richt op het herkennen en omgaan met risico's in plaats van aanleren van technische vaardigheden. Dit principe kan ook in andere rijtrainingen toegepast worden. De training wordt op dit moment in de provincie Noord-Brabant aangeboden.

Rijopleiding Op Maat (ROM)

In Noord-Limburg is de Rijopleiding op Maat (ROM) ontwikkeld, een modulair opleidingsprogramma voor het rijbewijs B. Bij de opzet is gebruik gemaakt van de nieuwste inzichten uit de didactiek, leerpsychologie en verkeerspsychologie. Naast voorbereiding op het praktijkexamen beoogt de ROM veilige weggebruikers op te leiden, met een positieve en sociale houding ten opzichte van andere weggebruikers. Royal HaskoningDHV heeft de pilot – die van 2015 tot 2017 plaatsvond - uitgebreid geëvalueerd. Uitkomsten van de ROM-deelnemers zijn vergeleken met een referentiegroep. Daaruit blijkt dat het aantal rijlesklokuren van ROM-deelnemers iets groter is, de kosten zo goed als gelijk zijn, en men slaagt in minder examenpogingen. Deelnemers zijn positief over de ontvangen instructie en coaching en laten meer actief zelfstandig leren zien. Wat voertuigbeheersing en vlot rijden (doorstroming) betreft zitten ROM-deelnemers sneller op het gewenste examenniveau. Verder ontwikkelt de rij-mentaliteit zich gunstiger; de ROM-deelnemers gedragen zich socialer: de schuld van eigen fouten en overtredingen wordt minder vaak bij anderen gelegd en het eigen belang wordt minder vaak vooropgesteld. Als laatste is het aantal actieve aanrijdingen iets lager dan in de referentiegroep.

Verkeerseducatie Noord-Brabant

In Brabant wordt verkeerseducatie geïnitieerd door provincie, regio's en gemeenten en gesubsidieerd door de provincie. Het vaste aanbod bestaat uit drie onderdelen:

- BrabantsVerkeersveiligheidsLabel (BVL) voor het basisonderwijs. Scholen ontvangen het label als ze actief werken aan verkeersveiligheid, gezondheid, milieu en ouderbetrokkenheid. Het geven van praktijkles en borgen van een veilige schoolomgeving zijn daar onderdeel van. Hiermee worden inmiddels bijna 190.000 leerlingen in alle Brabantse gemeenten bereikt.
- Totally Traffic (TT) voor het voortgezet onderwijs. Deelnemende scholen ontvangen een lesprogramma op papier en digitaal. Een belangrijk doel is om leerlingen bewust te maken van hun rol in het verkeer. Bijna 100 scholen (met daarop 30.000 leerlingen) in Brabant doen mee.
- TT-projects voor het mbo. Mbo-studenten zijn een belangrijke doelgroep als het gaat om verkeersveiligheid, onder jonge bestuurders (18-24 jaar) vallen veel verkeersslachtoffers. TT-projects biedt gastprojecten aan uitgevoerd door professionele partijen, gevolgd door een follow-up les door de eigen docenten.

Naast bovenstaande programma's zijn er in Brabant ook losse educatieprojecten beschikbaar voor andere doelgroepen, bijvoorbeeld opfriscursussen voor ouderen en trainingen voor motorrijders.

Werkzame elementen

De SWOV (2017) concludeert dat hoewel het effect van educatie op ongevalsrisico niet duidelijk is aangetoond, een goed opgezet programma een positief effect kan hebben op houding of gedrag. Kenmerken van een goed opgezet programma zijn dat het:

- Zich richt op gedrag waarmee een duidelijke relatie met verkeersveiligheid is aangetoond
- Zicht richt op de doelgroep die het probleemgedrag vertoont, inspeelt op de redenen dat men het gedrag vertoont en dat de doelgroep in staat is het gedrag te veranderen.
- Deelnemers de mogelijkheid biedt om te leren van eigen ervaringen

Op basis van de recente effectmetingen die in deze paragraaf zijn besproken, kan aanvullend geconcludeerd worden dat een goed programma aandacht besteedt aan hogere-ordevaardigheden zoals gevaarherkenning, risicoacceptatie, en zelfreflectie, i.p.v. enkel basisvaardigheden zoals voertuigbeheersing en verkeersregels.

4.2.3 Handhaving

Verkeershandhaving vermindert risicovol verkeersgedrag en is daarom een belangrijk onderdeel van verkeersveiligheidsbeleid. Er zijn verschillende methoden voor handhaving, bijvoorbeeld blaastesten (alcohol), rijdende surveillance (afleiding, agressief rijgedrag) en flitspalen en radarcontrole (snelheid). Handhaving kan onderdeel zijn van de aanpak voor zowel de structurele als de incidentele overtreeders. In deze paragraaf bekijken we welke mogelijkheden er zijn om incidentele overtreeders tot ander gedrag te bewegen. Als voorbeeld bekijken we de aanpak van de gemeente Rotterdam, waar een combinatie van handhaving en campagne wordt gebruikt om asociaal gedrag in het verkeer terug te dringen. De Halt-aanpak (vorm van handhaving gericht op jongeren van 12 tot en met 18 jaar) is ondergebracht in paragraaf 4.3, maar kan voor zowel incidentele als structurele overtreeders worden ingezet.

Verkeersaso Aanpak Rotterdam

De brede aanpak in Rotterdam is al enkele jaren in ontwikkeling. Sinds 2021 zijn de gemeente, politie en het Openbaar Ministerie gestart met een zomeroffensief tegen verkeersasociaal gedrag. Het ongewenste gedrag wordt aangepakt door middel van controleacties door de politie, ingrepen in de buitenruimte, techniek (zoals flitscamera's) en communicatie. De opgedane ervaringen zijn input voor de Rotterdamse Verkeersaso Aanpak, waarbij maatregelen voor de korte en lange termijn worden onderscheiden. In de zomer van 2023 is de nieuwe aanpak ingezet.

Maatregelen binnen deze aanpak zijn onder andere:

- Oprichten van een speciaal 'verkeersaso team'. Dit handhavingsteam richt zich specifiek op het handhaven op verkeersasociaal gedrag.
- Boete onnodig geluidsoverlast. Denk aan geluidsoverlast door onnodig hard optrekken, getunede auto's met knallende uitlaten en luide muziek.
- Wijk- en gebiedsverboden. Bij herhaaldelijk verkeersasociaal gedrag zijn de betreffende personen niet meer welkom in bepaalde wijken en straten.
- Gesprekken autoverhuurbedrijven. Het doel van de gesprekken is om ervoor te zorgen dat verkeersaso's die herhaaldelijk in de fout gaan, geen auto's meer kunnen huren.
- Monitoren met geluidsmeters. Doel is om gericht te bepalen welke locaties en momenten in aanmerking komen voor handhaving op geluidsoverlast.
- Inzet getrainde acteurs. Tijdens handhavingssacties van het verkeersaso team en tijdens controles van de politie gaan acteurs in gesprek met de overlastgevers om bewustzijn van gedrag te creëren.

Om de capaciteit voor handhaving te vergroten zijn de bevoegdheden van BOA's uitgebreid. BOA's mogen wettelijk gezien alleen lichte overtredingen bestraffen op het gebied van leefbaarheid. In Rotterdam zijn gedragingen als 'hard optrekken' en 'luide muziek' als leefbaarheid gecategoriseerd,

waardoor BOA's boetes uit kunnen delen tegen deze vormen van asociaal verkeersgedrag. Om die autoriteit te bevestigen rijden de BOA's in Rotterdam op motoren in plaats van de fiets. Wat BOA's wel en niet mogen is onder andere vastgelegd volgens plaatselijke verordeningen en verschilt per gemeente.

Naast handhaving is ook een gedragscampagne onderdeel van de aanpak, genaamd Moeders van de stad. De doelgroep zijn jonge mannen (18-35 jaar) die zich niet bewust zijn van hun gedrag en die zich niet veel aan van anderen aantrekken. Uit onderzoek bleek dat ze wel luisteren naar hun 'inner circle', bijvoorbeeld hun moeder. Daarom is ervoor gekozen om moeders een hoofdrol te laten spelen in de campagne. De campagne bestaat uit twee delen: grote portretten van autoritaire moeders op plekken in de stad waar veel hinder wordt ondervonden en een straatactie waar moeders in gesprek gaan met bestuurders. Het idee achter de portretten is dat ze zich dan onbewust beter gedragen, zoals wanneer hun moeder naast hen in de auto zou zitten. Verder wordt niet met het vingertje gewezen, maar wordt het gewenste gedrag gecommuniceerd. De boodschap is 'Mijn zoon rijdt rustig'.

De aanpak wordt gemonitord en tussentijds bijgestuurd. Naast de extra inzet op handhaving vindt ook de 'standaard' handhaving plaats. Er zijn enkele andere gemeenten waar een soortgelijke aanpak is uitgerold of wordt ontwikkeld.

Handhaving in Noord-Brabant

In Brabant wordt via handhaving opgetreden tegen afleiding in het verkeer, bijvoorbeeld door smartphones. Dat gebeurt onder andere met de handhavingsactie 'Ogen op de weg', een samenwerking van de provincie en de politie-eenheden Zeeland-West-Brabant en Oost-Brabant.

De handhavingsactie bestaat uit twee delen: een touringcar en de MONOcam. Met de touringcar rijden politieteams door de provincies Noord-Brabant en Zeeland. Wanneer ze iemand tijdens het rijden bijvoorbeeld met een mobiel in de hand zien, schakelen ze volgauto's in. Deze auto's zetten overtreders aan de kant en bekeuren de bestuurders. De MONOcam zet de politie in op plekken waar geen meerbaanswegen zijn, en de bus dus niet naast auto's kan rijden. De camera wordt op een viaduct geplaatst en herkent in de passerende voertuigen bestuurders die een apparaat in de hand hebben, en geeft deze informatie door aan de politie. Die beoordelen of het een overtreding was. Zo ja, dan volgt een bekeuring. In 2022 ging de touringcar 20 dagen op pad, waarbij 2.200 weggebruikers een bekeuring kregen. Ze waren bezig met hun telefoon, droegen geen gordel, reden te hard en/of negeerden wegmartering of matrixborden. De ervaring vanuit deze aanpak is dat het naast handhaven waardevol is om in gesprek te gaan met de overtreders. Zo worden zij bewust gemaakt van hoe gevaarlijk hun gedrag is en wat de gevolgen kunnen zijn.

Werkzame elementen

De SWOV (2019) concludeert in haar factsheet dat verkeershandhaving een positieve uitwerking kan hebben op afleiding, rijden onder invloed en te snel rijden. De kans dat mensen door handhaving hun gedrag veranderen is het grootste als:

- De objectieve pakkans en subjectieve pakkans zo hoog mogelijk zijn. De invloed van de zwaarte van de straf is slechts beperkt. Het helpt dus om de zichtbaarheid van en confrontatie met handhaving te vergroten, bijvoorbeeld door vaker kleine boetes uit te delen (i.p.v. incidenteel een hoge boete).
- Duidelijk is wat het gewenste gedrag is, uitgelegd wordt waarom er regels zijn en wat de risico's zijn van overtredingen. Hiervoor zijn staandhoudingen en communicatie nodig als aanvulling op flitsers.
- Goed gedrag beloond wordt.

Bovenstaande elementen werken niet altijd en overal, wederom is maatwerk belangrijk.

4.3 Aanpak structurele overtredders

Onderzoek heeft zich, zowel nationaal als internationaal, vooral gericht op de extreme groep veelplegers ofwel notoire overtredders. Dat is begrijpelijk, omdat deze groep (hoewel relatief klein van omvang) voor veel problemen zorgt. In dit hoofdstuk is om te beginnen gekeken welke preventieve aanpak mogelijk is. Vervolgens zijn de kenmerken en effectiviteit van de Mededelingenprocedure beschreven, een landelijk vangnet voor de groep structurele overtredders.

4.3.1 Preventieve aanpak

Meer inzet op aanpak via Mededelingenprocedure

Via de Mededelingenprocedure kan de wetgever de verkeersveiligheid vergroten door educatieve maatregelen of onderzoeken op te leggen en/of het rijbewijs ongeldig te verklaren van bestuurders die niet meer geschikt of rijvaardig worden bevonden. Dit wordt in de volgende paragraaf besproken. Om de preventieve werking te benutten kan het helpen om betere voorlichting te geven over het bestaan van de Mededelingenprocedure en de consequenties van doormelding aan het CBR. Die voorlichting kan de vorm hebben van een publiekscampagne, maar kan ook bestaan uit een betere uitleg van mogelijke consequenties van verder overtreddend gedrag. Dat kan via een waarschuwingsbrief als overtredders een verkeersboete via het CJIB in de brievenbus krijgen. Maar kan ook via een uitleg van de politieagent die een overtredder staande houdt.

Aansluiten bij Halt-aanpak

Halt richt zich al meer dan veertig jaar op het voorkomen en bestraffen van jeugdcriminaliteit, vanuit de overtuiging dat jongeren een tweede kans verdienen. Onder jeugdcriminaliteit wordt verstaan: gedrag van jongeren van 12 tot 23 jaar waarmee bepaalde - in wetten vastgelegde - normen worden overtreden en waarop een straf staat. Halt richt zich op jongeren tussen 12 en 18 jaar.

Halt heeft de wettelijke taak om strafbaar gedrag onder jongeren aan te pakken, zonder dat de jongere een strafblad krijgt. De jongere krijgt letterlijk een tweede kans. Zo'n 15.000 jongeren per jaar nemen deel aan een Halt-interventie. Daarnaast worden veel jongeren door de school, de sportvereniging of de gemeente naar Halt doorverwezen na het vertonen van grensoverschrijdend gedrag. De jongeren worden doorgestuurd naar Halt voor één van de preventieve Halt-interventies. Naast deze individuele interventies geeft Halt ook voorlichtingen op scholen, sportverenigingen of in de wijk.

Er zijn twee Halt-interventies die een link met verkeer hebben:

- *Het project 'Rijden zonder rijbewijs'*¹:
Sinds 21 juli 2021 is het mogelijk dat de politie in de eenheid Midden-Nederland minderjarigen (first offenders) naar Halt verwijst die hebben gereden zonder rijbewijs op een bromfiets of scooter. Deze jongeren (in de leeftijd van 12 tot 18 jaar) krijgen bij overtreding van artikel 107 en artikel 110 wegenverkeerswet 1994, in plaats van een geldboete de Halt-interventie opgelegd. De pilot is een doorstart van de eerdere pilot in Midden-Nederland die liep van 17 juli 2019 tot 1 januari 2021, waarbij Parket CVOM jongeren bij deze overtredingen naar Halt verwees. De jongere krijgt een Halt-interventie van ongeveer acht uur en heeft twee tot drie gesprekken bij Halt. Tijdens de interventie worden de ouders actief betrokken.
- *Het project 'Brom Effe Normaal'(BEN)*²:
Het project 'Brom Effe Normaal' is ontstaan doordat bromfiets- en scooter rijdende jongeren regelmatig voor overlast zorgen waarbij gevaarlijke verkeerssituaties ontstaan voor de jongeren zelf, maar ook voor de medeweggebruikers. Het project is voor jongeren tussen de 12 en 18 jaar

¹ Zie: <https://www.halt.nl/innovaties-van-halt/actuele-projecten/project-rijden-zonder-rijbewijs>

² Zie: <https://www.halt.nl/innovaties-van-halt/actuele-projecten/brom-effe-normaal-ben>

oud die een ernstige of meerdere verkeersovertredingen met een scooter of brommer hebben begaan. De politie heeft de mogelijkheid om deze jongeren naar Halt door te verwijzen voor de BEN-aanpak. De soort overtredingen zijn in overleg met het OM vastgesteld. Brom Effe Normaal wordt al in Noord-Brabant toegepast.

Bij de groep jonge overtreeders die wordt doorgestuurd naar Halt is vaak sprake van een risico op ernstige problematiek en van strafbare feiten waarmee jongeren een strafblad kunnen opbouwen. Zo richt het project 'Brom effe normaal' zich op jongeren die een ernstige of meerdere verkeersovertredingen met een scooter of brommer hebben begaan. Vaak is ook sprake van ander overlast gevend gedrag en ontstaan er al risicovolle gedragspatronen. Dat past bij gedrag zoals dat voor het overtreedersprofiel C (§2.3) is beschreven. Elementen uit de Halt-aanpak kunnen mogelijk ook voor meerderjarige overtreeders ingezet worden.

4.3.2 De Mededelingenprocedure en aanpak via educatieve maatregelen

Algemene doelstelling Mededelingenprocedure

Het rijbewijs is een vergunning om als bestuurder van een motorrijtuig aan het verkeer te mogen deelnemen. Daarvoor moeten bestuurders medisch geschikt en rijvaardig zijn. Houders van een rijbewijs hebben met een Verklaring van geschiktheid en door het behalen van het rijexamen aangetoond dat zij aan deze voorwaarden voldoen. Desondanks is het mogelijk dat er getwijfeld moet worden aan de geschiktheid of rijvaardigheid van sommige bestuurders.

Hiervoor kent de Wegenverkeerswet (WvW 1994) de Mededelingenprocedure. De wetgever probeert met de Mededelingenprocedure de verkeersveiligheid te vergroten door educatieve maatregelen of onderzoeken op te leggen en/of het rijbewijs ongeldig te verklaren van bestuurders die niet meer geschikt of rijvaardig worden bevonden.

Voor het behouden van het rijbewijs gelden dezelfde voorwaarden als voor het verkrijgen van het rijbewijs. Met andere woorden: een bestuurder moet laten zien dat hij voortdurend voldoet aan de voorwaarden van rijvaardigheid en rijgeschiktheid die voor het verkrijgen van het rijbewijs gelden. De Mededelingenprocedure biedt de mogelijkheid het rijbewijs ongeldig te verklaren, wanneer een bestuurder niet meer rijgeschikt of rijvaardig is. Signalen voor het niet meer aanwezig zijn van de gewenste rijvaardigheid en/ of rijgeschiktheid zijn veelal verkeersovertredingen of verkeersmisdrijven, maar er kan ook sprake zijn van medische ongeschiktheid.

De Mededelingenprocedure is een administratief- ofwel een bestuursrechtelijke regeling. De procedure staat geheel los van een eventuele strafrechtelijke afhandeling van overtredingen of delicten. Beide processen lopen in veel dossiers volgtijdelijk of naast elkaar.

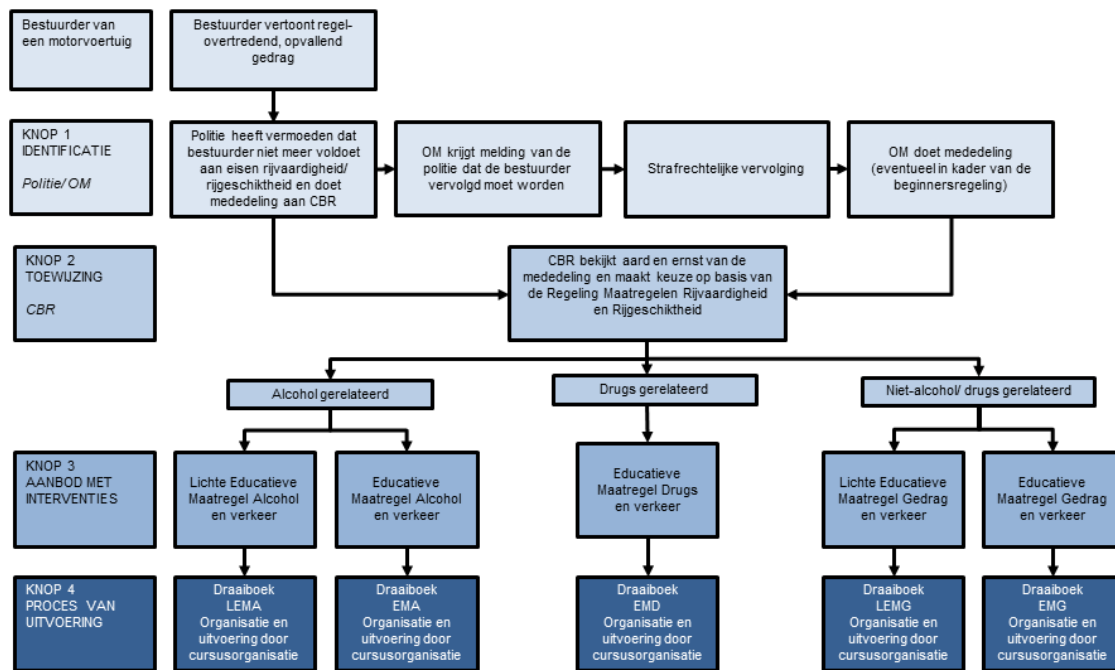
Als de aangewezen personen (politie, marechaussee, officier van justitie of de directeur van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)) twijfelen aan de vaardigheid of geschiktheid van iemand om een voertuig te besturen, wordt met het uitbrengen van een mededeling de Mededelingenprocedure in gang gezet. Het beginpunt van de procedure ligt in de dagelijkse praktijk in bijna alle gevallen bij de politie. De politie doet een mededeling aan het CBR, waarbij feiten en omstandigheden van de overtreding zijn beschreven. Mogelijk kan deze aanpak van ernstige overtreeders via de politie worden geïntensiveerd.

Educatieve maatregelen

Op basis van de aard en ernst van de mededeling kan het CBR de overtreder naar een van de onderstaande educatieve maatregelen te verwijzen:

- Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (LEMA)
- Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (EMA)

- Lichte Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (LEMG)
- Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG)
- Educatieve Maatregel Drugs en verkeer (EMD)



Figuur 3. Mededelingengebouw: stroomschema voor verwijzing naar educatieve maatregelen

In figuur 3 is een stroomschema terug te vinden waarin is weergegeven hoe verwijzing naar de diverse educatieve maatregelen verloopt. Alle maatregelen beogen een curatief en individueel preventief effect, waardoor de kans op herhaling van het overtreedende gedrag wordt verkleind. Hoofddoel van elke maatregel is, dat er een veranderingsproces op gang wordt gebracht waardoor de deelnemer na afloop van de cursus zijn begrip van en inzicht in verkeersdeelname en verkeersregelingen en zijn attitude ten aanzien van regelgeving en het gedrag van andere verkeersdeelnemers heeft verbeterd. De kosten van de educatieve maatregelen worden op de betrokkene verhaald. De betrokkene kan zijn rijbewijs verliezen als de maatregel niet afdoende wordt gevolgd.

4.3.3 Effectiviteit van rehabilitatieprogramma's

Evaluatieonderzoeken

Onderzoek naar gedrags- en leereffecten van de Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (EMA; Nägele & Vissers, 2000) en de Educatieve Maatregel Gedrag en Verkeer (EMG; Nägele, Reuring & Vissers, 2010) laat zien, dat deze maatregelen over het algemeen een positief effect hebben op zelfgerapporteerde kennis, attitude en gedrag.

Er zijn verschillende meta-analyses gedaan naar de effecten van rehabilitatiecursussen bij ernstige verkeersovertredingen. In Amerikaans onderzoek (Masten & Peck, 2003) werd een overall reductie van 6 tot 8 % gevonden in het aantal verkeersongevallen na het volgen van trainingen. In het Europese project DRUID (2008) is met name gekeken naar de effectiviteit van cursussen voor rijders onder invloed. Uit de in DRUID onderzochte studies blijkt dat deze cursussen over het algemeen tot een 50% reductie in de mate van recidive leiden. In Nederland doet het Wetenschappelijk Onderzoeks- en Documentatie Centrum (WODC) onderzoek naar de effectiviteit van de educatieve maatregelen. Uit het Recidive Monitor

onderzoek (zie o.a. Blom, Boschman & Weijters, 2022) blijkt, dat recidive onder deelnemers aan de LEMA licht lager zijn dan onder niet-deelnemers: de recidive daalde van 15% in 2009 tot 10% in 2015. Dezelfde trend was te zien bij deelnemers aan de EMG. Hier daalde de recidive van 15% in 2009 tot 12% in 2013. Ook het inmiddels niet meer actieve Alcoholslotprogramma liet positieve resultaten zien.

Aanbevelingen voor een effectieve aanpak

In het algemeen geldt dat het effect van rehabilitatiecursussen op gedrag en ongevalsbetrokkenheid positief, maar gering van omvang is. Uit het Europese SUPREME project (SUPREME, 2007) blijkt dat dit effect wel kan worden verhoogd als aan enkele belangrijke voorwaarden wordt voldaan. SUPREME doet de volgende aanbevelingen voor een effectieve aanpak:

- Een gecombineerde aanpak van een rehabilitatieprogramma en inhouding van het rijbewijs heeft de grootste effecten op recidive en ongevalsbetrokkenheid. Verplichte deelname aan het programma geldt dan als voorwaarde voor het terugkrijgen van het rijbewijs.
- Ten behoeve van een adequate toewijzing aan een interventie is een diagnostische intake (persoonlijkheidsstoornissen, verslavingsproblemen, e.d.) aan te raden.
- Maatregelen werken alleen bij personen die in staat zijn te reflecteren op hun gedrag en zelfcontrole uit te oefenen.
- Naarmate het probleem groter is, moet de maatregel intensiever en individueler zijn.
- De interventie moet zo kort mogelijk volgen op de gepleegde feiten.
- De interventie dient over een langere periode te worden verspreid.
- Bij een groepsaanpak moet de groep niet groter zijn dan 10 tot 12 deelnemers. Daarnaast moet er aandacht zijn voor culturele en etnische achtergronden.
- Rehabilitatie programma's zijn meer succesvol als ze ruimte bieden voor het individualiseren van inhoud en een professionele facilitator hebben.
- Een empathische benadering in het contact met de cursisten is gewenst en confronterend gedrag moet worden vermeden.
- Het programma zou moeten bestaan uit een combinatie van educatieve en therapeutische elementen.

5 Samenvatting en vervolg

Doel van dit onderzoek is inzicht bieden in de problematiek van normvervaging en normoverschrijdend gedrag in het verkeer en het type interventies dat ingezet kan worden om dat succesvol aan te pakken. In de voorgaande hoofdstukken zijn de inhoudelijke thema's aan bod gekomen. We sluiten het rapport af met een korte samenvatting op basis van de onderzoeksvragen, de gezamenlijke koers en de te nemen stappen voor het vervolg.

5.1 Samenvatting: beantwoording onderzoeksvragen

We geven hieronder per onderzoeksvraag een kort antwoord.

1. *Wat verstaan we onder normvervaging in het verkeer?*

Normvervaging wordt omschreven als: “het minder duidelijk worden van de gemeenschappelijke waarden en normen en het makkelijker overtreden van de gemeenschappelijke waarden en normen die nog wel gelden”.

2. *Hoe vertaalt normvervaging in het verkeer zich in concreet normoverschrijdend gedrag: wat zijn karakteristieke verkeersovertredingen en hoe vaak komen zij voor?*

Normvervaging speelt een belangrijke rol in normoverschrijdend gedrag in het verkeer en kan tot allerlei soorten normoverschrijdend gedrag leiden. Denk aan agressief rijgedrag, door rood rijden, te snel rijden, rijden onder invloed, etc. Hoe vaker verkeersdeelnemers normoverschrijdend gedrag in het verkeer vertonen, hoe vaker zij gepakt worden voor overtredingen en betrokken zijn bij ongevallen. Normoverschrijdend gedrag kan vertoond worden door automobilisten, maar ook door andere type verkeersdeelnemers zoals scooterrijders of fietsers. De grote meerderheid van de Brabantse automobilisten en fietsers geeft aan zich (vrijwel) nooit schuldig te maken aan de meeste risicovolle gedragingen, zoals rijden onder invloed van drugs. Minder ‘extreme’ gedragingen zoals rijden bij vermoeidheid of op de stoep fietsen worden wel regelmatig gerapporteerd.

3. *Wie vertonen het normoverschrijdend gedrag: welke doelgroepen kunnen we onderscheiden?*

Binnen de groep verkeersovertreders worden vijf profielen onderscheiden, A t/m E. Groep A betreft incidentele overtreders die nog geen delictgeschiedenis hebben. In de groepen daarna worden de overtredingen telkens talrijker en zwaarder. In Groep D en E is sprake van extreem riskant gedrag zowel binnen als buiten het verkeer. Dit zijn de veelplegers of structurele verkeersovertreders. Een belangrijke achtergrond van normvervaging is een gebrek aan empathie voor de andere verkeersdeelnemer en zich niet kunnen verplaatsen in het perspectief van de andere verkeersdeelnemer.

Geredeneerd vanuit ongevalsbetrokkenheid zijn in Brabant meerdere doelgroepen interessant, namelijk jonge automobilisten (18-24), scooterrijders, en jonge fietsers (12-17). Bij hen speelt met name bewust overtredend gedrag een rol bij het ontstaan van de ongevallen, waardoor een interventie gericht op normvervaging en normoverschrijdend gedrag potentie kan hebben. De gemeente Tilburg noemt jonge automobilisten als belangrijkste doelgroep. Voor de gemeente Helmond geldt dat ook, aangevuld met jonge scooterrijders.

4. *Welke interventies kunnen worden ingezet om het normoverschrijdend gedrag aan te pakken?*

Voor het opstellen van een globale aanpak van normvervaging en normoverschrijdend gedrag in het verkeer in Noord-Brabant kan onderscheid gemaakt worden in twee groepen: de structurele overtreders en de incidentele overtreders. Voor structurele overtreders is in Nederland een landelijk vangnet beschikbaar in de vorm van de Mededelingenprocedure. Via deze procedure kan aan overtreders een educatieve maatregel worden opgelegd of het rijbewijs kan ongeldig worden verklaard. Aanvullend daarop kan een algemeen preventieve werking uitgaan van een betere voorlichting over het bestaan van de procedure en de consequenties. Verder kan worden aangesloten bij de Halt-aanpak, en onderzocht worden of deze aanpak uitgebreid kan worden. Voor de incidentele overtreders is een gecombineerde aanpak bestaande uit handhaving, educatie en voorlichting naar verwachting het meest effectief. Voor werkzame elementen kan geput worden uit onder andere de Verkeersaso Aanpak van de gemeente Rotterdam en de Britse campagne Travel Like You Know Them. Handhaving werkt voor zowel de structurele als de incidentele verkeersovertreders.

5.2 Gezamenlijke koers

Zoals in de introductie aangegeven stellen we in dit rapport geen specifieke aanpak voor, maar geven we richting over hoe een dergelijke aanpak eruit kan zien. Op basis hiervan kunnen onderbouwde keuzes worden gemaakt over een te ontwikkelen interventie. Daarbij speelt ook mee wat praktisch haalbaar is. Wanneer de keuzes zijn gemaakt, kan de interventie met behulp van de in dit onderzoek geschetste kaders verder worden uitgewerkt en toegespitst op de specifieke doelgroep(en). In de klankbordgroep is gezamenlijk op hoofdlijnen een koers bepaald. De volgende inzichten komen daaruit voort.

Keuze van probleemgedrag en probleemgroep: jonge bestuurders

Uit het onderzoek bleken onder andere jonge bestuurders een interessante doelgroep en een interventie op hen gericht lijkt het meest kansrijk omdat 1) de problematiek van normvervaging en normoverschrijdend gedrag hier speelt, 2) de groep oververtegenwoordigd is in ongevallen en overtredingen en 3) in de gemeenten Helmond en Tilburg deze doelgroep overlast veroorzaakt en met prioriteit aangepakt dient te worden.

Als de gezamenlijke keuze valt op jonge bestuurders, kan een integrale aanpak worden ontwikkeld waarbij handhaving gecombineerd wordt met voorlichting. Er kunnen daarbinnen algemene maatregelen worden genomen voor de totale groep (lichte overtredingen) en specifieke voor de probleemgroep (zwaardere overtredingen, overlast). Algemene voorlichting voor de incidentele overtreders kan zich richten op de totale groep weggebruikers, niet alleen de jonge bestuurders, bijvoorbeeld in de vorm van een campagne zoals Travel Like You Know Them, waarbij wordt ingespeeld op de sociale norm en empathie. Verder is voor incidentele overtreders een preventieve aanpak via de rijopleiding en tweede fase opleiding aan te bevelen. Het zou mooi zijn deze campagne te combineren met handhaving, aangezien niet alle verkeersdeelnemers gevoelig zijn voor een beroep op hun inlevingsvermogen. Het is de moeite om in navolging van de gemeente Rotterdam te onderzoeken welke rol BOA's kunnen vervullen bij het handhaven op leefbaarheid/verkeersovertredingen. Het is belangrijk om bij handhaving uitleg te geven over het belang van regels en over mogelijke consequenties van overtredingen. Voor de veelplegers bevelen we aan om hen sneller door te verwijzen naar het CBR en de educatieve maatregelen, de politie in gesprek te laten gaan met jongeren én hun ouders. Qua leeftijd valt de groep jonge automobilisten buiten de Halt-aanpak, maar misschien kunnen elementen uit die aanpak wel een plek krijgen in maatregelen voor deze groep overtreders.

Begin klein: pilot in Tilburg en/of Helmond

Het verdient aanbeveling om een en ander eerst kleinschalig op te pakken, door te kiezen voor specifiek probleemgedrag bij een specifieke doelgroep. Maak het in eerste instantie niet te groot. Via de gemeenten Tilburg en Helmond kan die kleinschalige aanpak concreet vorm en inhoud worden gegeven. De

standaard aanpak kan per gemeente net iets andere accenten krijgen. Via een paraplu campagne (zie volgende aanbeveling) kan ook de totale groep weggebruikers meegenomen worden.

Duidelijke communicatie over regels en normen: paraplu campagne

Uit het onderzoek blijkt dat aan normvervaging twee kanten zitten. Enerzijds het minder duidelijk worden van de gemeenschappelijke waarden en normen en anderzijds het makkelijker overtreden van die gemeenschappelijke waarden en normen door de burger, in dit geval meer in het bijzonder de weggebruiker. Voor het eerste punt is het belangrijk om als provincie of gemeente duidelijk te zijn over het belang van het naleven van verkeersregels: zet scherp neer dat de regels er niet voor niets zijn. Een paraplu campagne die zich richt op alle weggebruikers is daarvoor een geschikt middel. Omdat het om waarden en normen gaat die vaak ook buiten het verkeer van belang zijn, kan het verhelderend zijn om vergelijkingen te maken met gedrag op andere gebieden. Misschien ga je in het verkeer gemakkelijk nog snel voor iemand langs, in die auto ben je immers min of meer anoniem. Maar in de winkel dring je bij de kassa niet zomaar voor door met je winkelwagentje iemand weg te duwen. In een algemene publiekscampagne dient ook oog te zijn voor de mensen die het al goed doen. Daarnaast kan ingezoomd worden op specifieke probleemgedragingen en probleemgroepen. Op die manier kan de paraplu campagne zich zowel op de meer incidentele als op de structurele overtreders richten.

5.3 Volgende stappen

Bovenstaande koers biedt de input om de volgende fase in te gaan, namelijk het ontwikkelen van een interventie waarmee een pilot kan worden uitgevoerd. De vervolgstappen om daar te komen, zijn:

- Vaststellen van keuze voor doelgroep en doelgedrag op basis van uitkomsten onderzoek, voorkeuren provincie en gemeenten en de praktische mogelijkheden;
- Bepalen wat voor type interventie (voorlichting, educatie, handhaving) geschikt is om die doelgroep en het gedrag aan te pakken, en welke partijen daarbij nodig zijn;
- Verdiepend inzicht verwerven naar de beweegredenen en het gedrag van de gekozen doelgroep ten aanzien van normvervaging en normoverschrijding gedrag. Dit dient als basis voor de ontwikkeling van de pilot-interventie en de boodschap die gecommuniceerd moet worden. Dit wordt gedaan door middel van een beknopt kwalitatief doelgroeponderzoek (groepsgesprekken). Het resultaat van deze stap is het haakje voor de boodschap voor de te ontwikkelen interventie;
- Ontwikkeling van de pilot-interventie die doelgroep bewust maakt van eigen gedrag in het verkeer en hen handvatten biedt om meer rekening met anderen te houden (preventie van normvervaging). Afhankelijk van de keuze van het gedrag en type interventie, kan dat in samenwerking met een creatief bureau. Als er een campagne wordt opgezet, wordt in deze stap bepaald welke middelenmix ingezet wordt, wat de toon van de campagne is, look & feel, campagneperiode, etc.;
- Maken van een plan om het proces en de effecten van de pilot te monitoren, zodat de interventie met de uitkomsten daarvan verder kan worden verbeterd.

Referenties

- Asscheman, S. & Krul, I (2023). Verkeersongevallen in Noord-Brabant 2021; SEH-bezoeken, ziekenhuisopnamen en overledenen. VeiligheidNL, Amsterdam.
- Bartholomew, L.K., Parcel, G.S., Kok, G., Gottlieb, N.H. & Fernández, M.E. (2011). Planning health promotion programs. An Intervention Mapping Approach. San Fransisco, Jossy-Bass books.
- Beer, P. de (2004) Normvervaging in Nederland: Perceptie of realiteit? Sociologie 51(3), pag. 236-247.
- Blom, M., Boschman, S.E. & Weijters, G. (2022) Recidive Monitor. Den Haag, WODC.
- Blomberg, R.D., Peck, R.C., Moskowitz, H., Burns, M., et al. (2005). Crash risk of alcohol involved driving: A case-control study. Contract Number DTNH22-94-C-05001 Dunlap and Associates, Inc., Stamford, CT.
- Bongers, K. (2021) Ontwikkeling Lichte Educatieve Maatregel Gedrag. Advies toepassing gedragsinzichten. Utrecht, Inspire to act.
- DRUID (2008). State of the Art on Driver Rehabilitation: Literature Analysis & Provider Survey. Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines (DRUID).
- Goldenbeld, Ch. (2005). Verkeershandhaving in Nederland. Inventarisatie van kennis en kennisbehoeften. Rapportnummer R-2004-15. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Goldenbeld, Ch. & Twisk, D.A.M. (2009). Verkeersovertredingen, veelplegers en verkeersonveiligheid Rapportnummer R-2009-7. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Klauer, S.G., Sudweeks, J., Hickman, J.S. & Neale, V.L. (2006). HOW RISKY IS IT? An assessment of the relative risk of engaging in potentially unsafe driving behaviors. AAA Foundation for Traffic Safety: Washington.
- Krul, I., Valkenberg, H., Asscheman, S., Stam, C., Klein Wolt, K. (2022). Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland. SEH-bezoeken: inzicht in oorzaken, gevolgen en risicogroepen. VeiligheidNL, Amsterdam.
- Masten, S.V., Peck, P.C. (2003). Problem driver remediation: a meta-analysis of the driver improvement literature. Arlington, VA: Insurance Institute for Highway Safety.
- Nägele, R.C. & Vissers, J.A.M.M. (2000) Gedragseffecten van de EMA. Een evaluatieonderzoek naar de leer- en gedragseffecten op de middellange termijn van de Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer. Veenendaal, Traffic Test.
- Nägele, R.C., Vissers, J.A.M.M. & Reurich, J. (2010). Evaluatie Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG): inhoudelijke en procedurele evaluatie. Eindrapport. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart DVS, Delft.
- Roelofs, E.C., & Vissers, J.A.M.M. (2017). Rijopleiding op Maat (ROM). Resultaten van de praktijkproef in Noord-Limburg. Amersfoort, Royal HaskoningDHV/ Arnhem, Cito.

Projectgerelateerd

SWOV (2021a). Riskant verkeersgedrag, verkeersagressie en veelplegers. SWOV-factsheet, januari 2021. SWOV, Den Haag.

SUPREME (2007). Thematic report: Rehabilitation and Diagnostics. The final report of SUPREME.

SWOV (2021b). Jonge automobilisten. SWOV-factsheet, september 2021. SWOV, Den Haag.

SWOV (2009). De relatie tussen snelheid en ongevallen. SWOV-Factsheet. SWOV, Leidschendam.

SWOV (2019). Vermoeidheid. SWOV-factsheet, september 2019. SWOV, Den Haag.

SWOV (2020). Afleiding in het verkeer. SWOV-factsheet, juli 2020. SWOV, Den Haag.

SWOV (2021a). Riskant verkeersgedrag, verkeersagressie en veelplegers. SWOV-factsheet, januari 2021. SWOV, Den Haag.

SWOV (2021b). Snelheid en snelheidsmanagement. SWOV-factsheet, juli 2021. SWOV, Den Haag.

SWOV (2020). Drugs en geneesmiddelen. SWOV-factsheet, maart 2020. SWOV, Den Haag.

SWOV (2023). Rijden onder invloed van alcohol. SWOV-factsheet, september 2023. SWOV, Den Haag.

SWOV (2019). Verkeershandhaving. SWOV-factsheet, september 2019. SWOV, Den Haag.

SWOV (2017). Verkeerseducatie. SWOV-factsheet, december 2017. SWOV, Den Haag.

SWOV (2023). Voorlichting. SWOV-factsheet, juni 2023. SWOV, Den Haag.

SWOV (2023). De Staat van de Verkeersveiligheid 2022; Sterke stijging in aantallen doden en gewonden. R-2023-12. SWOV, Den Haag.

Tsapi, A., Vissers, J.A.M.M. & Buuron, I. (2022) Hogere-ordevaardigheden (HOV) in het verkeer. Onderzoek naar internationale best practices voor het aanleren en testen van HOV bij verschillende bestuurderscategorieën. Amersfoort, Royal HaskoningDHV.

Van de Ven, D. & Kroeze, J. (2022). Verkeersveiligheid campagne Brabant gaat voor NUL verkeersslachtoffers; resultaten effectmeting 2022. Het PON & Telos, Tilburg.

Bijlage 1: Matrix met Goals of Driver Education

	Kennis en vaardigheden	Risico-verhogende factoren	Zelfevaluatie
<i>Niveau IV</i> <i>Levensdoelen, life-skills:</i> <i>'leven en verplaatsen'</i>	Leefstijl, leeftijd, groepsnormen, motieven, zelfbeheersing, persoonlijke waarden	Sensatie zoeken, overschatting Groepsnormen (Niet) toegeven aan sociale druk Alcoholgebruik, drugsgebruik, medicijngebruik	Riskante geneigdheden Persoonlijke vaardigheden; zoals impulscontrole Motieven die strijdig zijn met veiligheid
<i>Niveau III</i> <i>Doelen en context van rijgedrag (trip gerelateerd):</i> <i>'plannen-navigeren'</i>	Verantwoorde keuze van vervoerswijze Keuze tijdstip van vertrek Reisdoelen Sociale druk	Alcohol, vermoeidheid Doel van de rit. Spitsuur Andere motieven: aangaan competitie met anderen	Planningsvaardigheden Typische doelen Typische riskante motieven
<i>Niveau II</i> <i>Oplossen van verkeerssituaties</i>	Verkeersregels, observeren van weg en omgeving Communiceren	Overtreden regels Informatie-overlast Onaangepaste snelheid	Bewustzijn van persoonlijke sterktes en zwaktes
<i>Niveau I</i> <i>Voertuigbediening</i>	Controle van richting, positie Bandengrip Natuurwetten inzake snelheid en krachten	Onaangepaste snelheid Niet voldoende automatisering Moeilijke omstandigheden	Sterke en zwakke punten in basale voertuigbeheersing

Niveau I van autorijden heeft betrekking op het *bedienen van het voertuig*, een noodzakelijke maar niet voldoende voorwaarde voor bekwame taakuitvoering. Hierbij valt te denken aan het volgen van het wegverloop bij het sturen en gas geven, het rijden van bochten en het uitvoeren van speciale manoeuvres, zoals keren en parkeren. In de fase van de initiële rijopleiding is voertuigbeheersing nog cruciaal. Het trainen van besturingsvaardigheden in slipcursussen kan nogal eens averechts werken, omdat getrainde bestuurders onder moeilijke omstandigheden met te veel zelfvertrouwen grotere risico's gaan nemen. Zelfevaluatie heeft betrekking op het bewustzijn van en kritische reflectie op sterke en zwakke punten in basale voertuigbeheersing.

Niveau II van rijden betreft het feitelijk deelnemen aan resp. *oplossen van verkeerssituaties*, oftewel het uitvoeren van verkeersopgaven in samenwerking met andere verkeersdeelnemers. Een groot deel van de rijopleiding heeft betrekking op dit taakniveau. Denk hierbij aan het volgen, tegenkomen, inhalen van andere weggebruikers, of het afslaan en oversteken op kruisingen, of het invoegen en uitrijden op snelwegen. Op dit niveau zijn waarnemings-, beslis-, en handelingsvaardigheden van belang. Minstens net zo belangrijk is het communiceren met en het inleven in andere weggebruikers, zeker waar dit juist zo moeilijk is, zittend in een afgesloten ruimte. Zelfevaluatie heeft betrekking op het bewustzijn van en kritische reflectie op persoonlijke sterktes en zwaktes in de uitvoering van rijtaken.

Bij niveau III, *plannen-navigeren*, gaat het om strategische taken: kiezen en voorbereiden van de route, de keuze van het vervoermiddel (auto, OV, fiets, meerijden, etc.). Vooraf nadenken over de situaties waarin je als bestuurder kunt belanden en daar je plan op trekken, is een cruciale vaardigheid voor veilige en vlotte deelname in die situaties zelf. Zo kan op dagen met sneeuw en mist een keuze om te gaan rijden, tot lastige en gevaarlijke situaties leiden waarop de bestuurder niet was voorbereid. Het kan nuttig zijn om je als bestuurder voor te bereiden op verkeerssituaties in andere steden of andere landen, zodat je ter plekke niet voor grote verrassingen komt te staan. Niet geactualiseerde wegenkaarten op de navigator kunnen het een bestuurder lastiger maken dan nodig. Zelfevaluatie heeft op dit niveau betrekking op de

Projectgerelateerd

kwaliteit van de eigen planningsvaardigheden, de typische doelen die men kiest, en ook op eventueel riskante motieven om deel te nemen aan het verkeer.

Op niveau IV, *leven en verplaatsen*, gaat het om persoonlijkheidskenmerken, opvattingen, waarden, ambities en leefstijl van de bestuurder die zijn manier van rijden kunnen beïnvloeden. Keuzes op het niveau van leeftaken klinken door in de manier waarop mensen verkeerssituaties oplossen en hoe ze daarbij het voertuig besturen. Denk daarbij aan überhaupt de keuze om de auto te nemen, om passagiers mee te nemen, bagage te vervoeren en om dagelijkse activiteiten voort te zetten in de auto: socializen met leeftijdsgenoten, zaken doen, kinderen opvoeden. Zo kan de risicofactor combinatie van stress en (sociale) tijdsdruk doorwerken in een krappe tijdplanning wat vervolgens leidt tot meer haastig rijgedrag. Een jonge bestuurder die gevoelig is voor druk van leeftijdsgenoten kan ertoe besluiten met vrienden in de auto naar een feest te rijden, onderweg gebruik makend van de telefoon, met alle gevolgen van dien. Denk aan gevaarlijk hoge snelheden bij kruisingen of op landelijke wegen. Zelfevaluatie kan betrekking hebben op de reflectie op eigen riskante geneigdheden, de stand van de eigen persoonlijke vaardigheden; zoals impulscontrole, maar ook reflectie op motieven die mogelijk strijdig zijn met veiligheid.

De niveaus van autorijden zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en dienen in de ogen van hedendaagse verkeerspsychologen en rijopleiders alle vier in de initiële rijopleiding aan bod te komen. Essentieel is dat tijdens de rijopleiding de leerling bewust wordt gemaakt van de onderlinge afhankelijkheid van keuzes op het niveau van leeftaken (zorgen, vrijetijdsbesteding, werken, overleggen, etc.) en keuzes op de niveaus van plannen-navigeren, deelnemen en bedienen.