

RIJGEDRAG GEVOLGD IN DE TOEKOMST?

Achtergrond

Vervolg op pilots
expertsessies

Mogelijke
doelgroepen

Randvoorwaarden

Techniek

Ontwikkeling CBR
Research &
Development

Lessen en inzichten
voorbeeld Drive
Safe Assistance

Conclusies

Advies voor
vervolg

Achtergrond

Het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) is uitvoerder van de bestuursrechtelijke handhaving van onveilig rijgedrag¹. In opdracht van het CBR evalueerde Bureau Beke een praktijkproef met twee monitorsystemen. Hieraan hebben bestuurders deelgenomen die de Educatieve Maatregel Gedrag (EMG) opgelegd hebben gekregen wegens onveilig rijgedrag.

Binnen de proef is het rijgedrag van de bestuurders gedurende langere tijd gemonitord en getoetst door middel van technologie in de auto. De proef is allereerst uitgevoerd met een DriveTag. Dit is een beacon aan de binnenzijde van de voorruit van de auto waarmee het rijgedrag wordt gemeten. De bestuurder krijgt directe feedback op het rijgedrag via een App op de telefoon; hierbij wordt gekeken naar rijstijl, respect en aandacht in het verkeer. Daarnaast is de proef ook uitgevoerd met een DriveBox. Dit is een ingebouwd systeem in de auto waarmee de snelheid wordt geregistreerd. Hierbij krijgt de bestuurder geen directe feedback, maar worden resultaten gedeeld in een tussentijds gesprek en eindgesprek met de trainer.

De vraagstelling in het eerdere onderzoek luidt: *Wat is de potentiële waarde van monitor- en feedbacksystemen in de bestuursrechtelijke aanpak van onveilig rijgedrag?* De pilot laat zien dat het mogelijk is om data wat betreft rijgedrag te verzamelen. Aan de andere kant toonde de pilot diverse uitdagingen rondom de doelgroep, randvoorwaarden en techniek. Er kwam geen duidelijke verbetering in het rijgedrag van deelnemers naar voren. Over de pilot schreven we twee notities: 'Rijgedrag gevolgd'² en 'Rijgedrag op de voet gevolgd'³.

-
1. Bij onveilig rijgedrag gaat het bijvoorbeeld om bestuurders die binnen of buiten de bebouwde kom met 50 kilometer per uur of meer te hard hebben gereden.
 2. Sixma, L, Ferwerda, H. & van Esseveldt, J. (2024). Rijgedrag gevolgd. Notitie op basis van deskresearch, een survey en een groepsinterview. Arnhem, Bureau Beke.
 3. Sixma, L. & Ferwerda, H. (2024). Rijgedrag op de voet gevolgd. Arnhem, Bureau Beke.

Vervolg op pilots: expertsessies

Na oplevering van het eindrapport eind 2024 kwam de behoefte vanuit enkele partners naar voren om de resultaten van de praktijkproef in bredere context te duiden. Vandaar dat er op 22 mei 2025 twee expertsessies zijn georganiseerd met de volgende vraagstelling:

Duidt de potentiële waarde van de praktijkproef met de DriveBox in het licht van het onderzoek rijvaardigheid en eventueel andere toepassingen in het kader van de bestuursrechtelijke aanpak van risicovol rijgedrag en breng de eventuele randvoorwaarden voor een toepassing in beeld.

De input die is opgehaald in de expertsessies geeft antwoord op de vraag of de resultaten van de praktijkproef met de DriveBox volgens diverse experts in het werkveld ook toepasbaar zijn op andere (bestuursrechtelijke) mogelijkheden om risicovol rijgedrag aan te pakken. Tijdens deze expertsessies is er aandacht besteed aan kansen en voorwaarden en is besproken wat er mogelijk, uitvoerbaar en proportioneel is.

De twintig aanwezige experts zijn vanuit diverse expertises betrokken bij risicovol rijgedrag. Medewerkers vanuit de volgende organisaties sloten aan: CBR, TeamAlert, Drive Safe Assistance, Fonds Slachtofferhulp, SWOV, Veilig Verkeer Nederland, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Trafieq en het Openbaar Ministerie. Voorafgaand aan de sessies is input van de politie opgehaald en is er gesproken met een van de adviseurs van Research & Development van het CBR.

De dag zelf werd ingedeeld in twee sessies, waar bij elke sessie 10 personen aansloten om de groep niet te groot te maken. De sessies werden gestart met een inspiratiemoment – over gedragsbeïnvloeding - georganiseerd door onderzoeks- & adviesbureau Dijksterhuis en van Baaren. Daarna zijn groepsgesprekken gevoerd over andere toepassingen van monitoringssystemen in het kader van de bestuursrechtelijke handhaving van risicovol rijgedrag.

We presenteren hierna wat in de optiek van de experts de mogelijke doelgroepen zijn, wat de randvoorwaarden zijn en welke eisen er aan de techniek gesteld moeten worden.

Mogelijke doelgroepen

Gedurende de expertsessies is stil gestaan bij welke doelgroepen deelnemers mogelijk geschikt kunnen zijn voor een vergelijkbare pilot waarin het gebruik van technologie centraal staat om het rijgedrag in kaart te brengen en te beïnvloeden. Deze mogelijke doelgroepen worden hieronder verder besproken.

Beginnende bestuurders

Volgens deelnemers aan de expertsessies zou de begeleiding van beginnende bestuurders, met name in de periode direct na het behalen van het rijbewijs, verbeterd kunnen worden. Deze groep vormt volgens de experts een geschikte doelgroep voor de inzet van monitoringssystemen. Beginnende bestuurders – in het bijzonder jongeren – blijken namelijk ontvankelijker voor gedragsverandering dan meer ervaren bestuurders. Daarnaast is het vele malen makkelijker om vanaf de start een (goede) rijstijl aan te leren in plaats van een (verkeerde) rijstijl af te leren. Lastig maakt dat beginnende bestuurders veelal in auto's rijden die niet van hen zelf zijn.

In een expertsessie is het ook gegaan over het potentieel van de persoonlijke gesprekken en/of groepsgesprekken waarin patronen en risico's van beginnende bestuurders worden besproken. En wat de gevolgen kunnen zijn voor hun rijbewijs.

In aansluiting hierop zou het gebruik van monitoringssystemen een waardevolle aanvulling kunnen zijn binnen het kader van begeleid rijden. Jongeren mogen in Nederland vanaf 16,5 jaar starten met een rijopleiding en, na het behalen van het rijbewijs, uitsluitend onder begeleiding rijden tot zij 18 jaar zijn. Dit opleidingstraject kan worden gevolgd door een tweede fase waarin het rijgedrag wordt gemonitord, om zo inzicht te krijgen in de ontwikkeling van het rijgedrag.

Het onderliggende idee is dat technologie wordt ingezet als vorm van nazorg na het verkrijgen van het rijbewijs. Monitoring kan worden beschouwd als een verlengstuk van de rijopleiding en examinering, met nadruk op zowel rijvaardigheid als rijgeschiktheid. Tijdens de expertsessies werd echter ook de kritische kanttekening geplaatst of een dergelijke taak wel bij de overheid zou moeten liggen.

Senioren

Een tweede doelgroep die door de experts werd aangedragen om te monitoren met technologie betreft senioren. Het gaat hierbij veelal om oudere bestuurders die twijfelen aan hun eigen rijgeschiktheid en/of rijvaardigheid en te maken krijgen met afnemende capaciteiten op de domeinen: zien, denken, doen en daardoor onzeker rijgedrag vertonen. Dit gedrag kan zich uiten in bijvoorbeeld het structureel rijden met een te lage snelheid of

in een verhoogd aantal remincidenten. Verzekeringsdata⁴ bevestigen dat remincidenten relatief vaker voorkomen binnen deze leeftijdsgroep.

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en zelfredzaamheid zou het wenselijk zijn om deze doelgroep te ondersteunen met gerichte feedback op het rijgedrag. Door middel van monitoring en coaching kan mogelijk worden bijgedragen aan het langer veilig mobiel blijven van oudere bestuurders. Op dit moment vindt er vanaf de leeftijd van 75 jaar een verplichte medische keuring plaats. De experts suggereerden dat aanvullende monitoring een waardevolle aanvulling hierop zou kunnen vormen, als onderdeel van meer begeleiding op maat.

Bestuurders met strafpunten op hun rijbewijs (puntensysteem)

Als een bestuurder staande wordt gehouden wegens een verkeersovertreding, kan hieraan een strafpunt worden toegekend. Momenteel geldt in Nederland een beperkt puntensysteem, alleen voor beginnende bestuurders. Het puntensysteem is van toepassing op onder andere de volgende overtredingen: bumperkleven, snelheidsovertredingen en het veroorzaken van gevaar, schade of een verkeersongeval. Daarnaast valt ook rijden onder invloed van alcohol onder dit systeem. Na twee zware overtredingen kunnen beginnende bestuurders hun rijbewijs verliezen. De overheid overweegt op termijn een breder puntensysteem voor het verkeer in te voeren voor alle bestuurders.

Een voorstel dat genoemd is tijdens een expertsessie betreft de mogelijkheid voor bestuurders om strafpunten ‘terug te verdienen’. Dit zou gerealiseerd kunnen worden door gedurende een bepaalde periode te rijden met een monitoringssysteem in het voertuig. Op deze manier kan de bestuurder aantonen veilig en verantwoord rijgedrag te vertonen, waarbij het terugverdienen van een strafpunt dient als positieve stimulans. Het onderliggende uitgangspunt van dit voorstel is dat de motivatie om aan het monitoringssysteem deel te nemen vanuit de bestuurder zelf moet komen. Dit zou de kans op onvrijwillige deelname verkleinen en de effectiviteit van het systeem vergroten.

Deelnemers rijvaardigheidsonderzoek

In het kader van een rijvaardigheidsonderzoek beoordeelt het CBR of een bestuurder voldoende rijvaardig is. Dit houdt in dat de bestuurder over voldoende kennis van de verkeersregels beschikt, in staat is een voertuig op veilige wijze te besturen en zowel mentaal als fysiek geschikt wordt geacht om aan het verkeer deel te nemen.

Volgens deelnemers aan de expertsessies zou het waardevol kunnen zijn om na afronding van het formele rijvaardigheidsonderzoek gedurende enkele weken het rijgedrag van de betrokkene te monitoren. Op die manier kan worden vastgesteld of de bestuurder zich daadwerkelijk blijvend veilig in het verkeer beweegt. Hierbij wordt de vraag gesteld of een dergelijke aanpak niet zou moeten leiden tot de invoering van een zogenaamd proefrijbewijs, een systeem dat in België bestaat. Het proefrijbewijs maakt daar deel

4. Zoals getoond tijdens een van de expertsessies door Drive Safe Assistance

uit van een van de mogelijke trajecten naar een definitief rijbewijs. Hierbij verschuift de focus van het beoordelen van rijvaardigheid naar het blijvend toetsen van rijwaardigheid. De gedachte hierachter is gedragsverandering voor de langere termijn.

Deelnemers Lichte Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer

De Lichte Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (LEMG) richt zich primair op relatief jonge bestuurders die voor het eerst een ernstige snelheidsovertreding hebben begaan. Volgens diverse experts betreft dit doorgaans een doelgroep die nog goed te coachen is: jonge first offenders die veelal ontstaan voor dialoog en vatbaar zijn voor gedragsbeïnvloeding. De manier waarop dit gesprek wordt gevoerd is essentieel; ze moeten zich serieus genomen voelen, het gesprek moet niet belerend overkomen, er moet ruimte zijn voor het eigen verhaal en alles op basis van erkenning dan wel gelijkwaardigheid.

Een belangrijke randvoorwaarde voor een succesvolle vervolgpilot met deze doelgroep is dat de procedures zorgvuldig binnen het bestuursrecht worden vormgegeven om discussie te voorkomen. Tegelijkertijd wordt de kritische vraag gesteld of er geen vergelijkbare knelpunten zullen optreden zoals bij de uitvoering van de pilot met de doelgroep Educatieve Maatregel Gedrag (EMG).

Deelnemers Educatieve Maatregel Gedrag (EMG)

Door één van de deelnemers is de vraag opgeworpen of het inzetten van een technisch hulpmiddel toch nog tot de mogelijkheden behoort voor deze specifieke doelgroep, met enkele aanpassingen. De meerderheid van de deelnemers concludeert echter dat, zelfs als de technologie optimaal zou functioneren, aanvullende randvoorwaarden noodzakelijk zijn om deze toekomstige pilot tot een succes te maken. Bovendien blijft het de vraag of deze doelgroep überhaupt geschikt is voor een dergelijke technologische benadering. Genoemd wordt dat een toekomstige pilot meer kans van slagen heeft als er met een meer toegankelijke, laagdrempelige doelgroep gestart wordt. Vanuit dat succes kan er doorgebouwd worden naar andere doelgroepen.

Binnen de afgeronde pilot met de EMG-doelgroep zijn technische toepassingen ingezet als onderdeel van een sanctiemaatregel. Nieuwe inzichten wijzen er echter op dat dergelijke technologieën effectiever kunnen worden toegepast in het kader van preventie, door bewustwording en gedragsverandering, in plaats van alleen als een repressief instrument. Dit vraagt om een andere benadering. De centrale vraag blijft dan ook waar precies de motiverende prikkel ligt voor deze 'ingewikkeldere' doelgroep.

Deelnemers in het strafrecht

Door technologie in te zetten binnen het strafrecht (bijvoorbeeld voor de recidivereregeling, waarbij een bestuurder die binnen een bepaalde termijn opnieuw een zware verkeersovertreding begaat extra maatregelen opgelegd kan krijgen) ondervang je een belangrijke belemmering: de vrijblijvendheid. Binnen het strafrecht zou er gemakkelijker consequenties aan gevolgen kunnen worden gehangen. Daarentegen kan een gedwon-

gen kader negatieve invloed hebben op de motivatie van deelnemers. Aangezien wij specifiek hebben gekeken naar mogelijkheden binnen het bestuursrecht zal deze doelgroep niet verder worden verdiept.

Randvoorwaarden

Op basis van de eerdere pilot met de DriveTag en DriveBox zijn diverse randvoorwaarden geïdentificeerd die van belang blijken te zijn voor het realiseren van een succesvolle pilot met het gebruik van monitoringssystemen in het verkeer. In de expertsessies zijn we hier nader op ingegaan.

Ten eerste komt uit zowel de inspiratiesessie als de expertsessies naar voren dat extrinsieke beloningen effectief kunnen zijn om deelnemers te motiveren om deel te nemen aan een pilot. Echter, voor een duurzame gedragsverandering is het essentieel om in te zetten op het versterken van de intrinsieke motivatie. De eerdere pilot liet zien dat het positieve effect op rijgedrag na verloop van tijd afnam, vermoedelijk door gewenning. *Nudging* alleen blijkt onvoldoende om blijvend gedrag te veranderen; het is belangrijk dat deelnemers actief worden gestimuleerd om na te denken over hun gedrag en de onderliggende motivaties.

Ten tweede blijkt een belangrijke uitdaging te zijn dat verkeersdeelnemers vaak de directe voordelen van risicovol rijgedrag (zoals tijdswinst) zwaarder laten wegen dan de minder tastbare risico's op de lange termijn (zoals betrokkenheid bij een ongeval). Dit benadrukt het belang van het bieden van een concreet handelingsperspectief dat niet alleen gericht is op korte termijn voordelen, maar ook de waarde van veilig rijgedrag op de lange termijn benadrukt. De effectiviteit van een incentive hangt daarbij samen met de zwaarte van de maatregel: naarmate het minder om een verplichtend kader gaat, wordt het belang van een motiverende beloning groter.

Ten derde is het wenselijk om binnen de toekomstige toepassing te werken met een relatief homogene doelgroep, waarbij deelname ofwel voor alle betrokkenen verplicht is, ofwel volledig op vrijwillige basis plaatsvindt. Dit voorkomt ongelijkheid binnen de groep.

Enkele expertsessiedeelnemers merken als vierde punt op dat wanneer monitoring wordt ingezet als beoordelingsinstrument, het van cruciaal belang is dat het meetinstrument foutloos functioneert en dat er duidelijke consequenties verbonden zijn aan de uitkomsten. Er is besproken dat het de moeite waard kan zijn om uit te zoeken of uitkomsten gelinkt kunnen worden aan een positief of negatief afloopbericht. Tegelijkertijd dient zorgvuldig te worden omgegaan met het gebruik van meetdata. Zoals ook benoemd door een van de experts, mogen deze gegevens niet worden ingezet voor sanctionering zonder het gebruik van geijkte apparatuur. Wanneer monitoring primair wordt gebruikt voor feedback- en educatieve doeleinden, is een absolute foutloosheid minder essentieel

en zijn de gevolgen van eventuele fouten geringer. Hierbij kunnen de resultaten dienen als basis voor reflectie en dialoog.

Als vijfde noemen wij educatie als zijnde centrale rol binnen het proces. Enerzijds is het noodzakelijk om een gedeeld begrippenkader te creëren tussen experts en deelnemers: wat door deskundigen als veilige rijstijl wordt gezien, komt lang niet altijd overeen met het beeld dat deelnemers hiervan hebben. Anderzijds biedt educatie de mogelijkheid om deelnemers actief te betrekken bij de analyse van hun eigen rijgedrag. Het verstrekken van persoonlijke feedback blijkt, zoals eerder aangetoond, een effectieve manier om bewustwording en gedragsverandering te bevorderen.

Tot slot dient de proportionaliteit van de in te zetten maatregelen zorgvuldig te worden afgewogen binnen het bestuursrechtelijk kader. Maatregelen die te ingrijpend zijn, kunnen hun doel voorbijshieten en leiden tot weerstand. Dit geldt zowel op financieel vlak als op 'way of life', dus in hoeverre het een bestuurder belemmert in de dagelijkse gang van zaken.

Techniek

Tijdens de pilot met de DriveTag en DriveBox bleek de betrouwbaarheid en functionaliteit van de gebruikte technologie een uitdaging te vormen. Wij scharen dit onder 'technische problemen'. Het is belangrijk te benadrukken dat enkele technische obstakels inmiddels deels zijn verholpen, mede dankzij nieuwe technologische ontwikkelingen. Desondanks blijven deze ontwikkelingen, net als andere technische aandachtspunten, van groot belang bij het overwegen van een eventuele toekomstige toepassing.

Een eerste belangrijke voorwaarde is het minimaliseren van discussie over de meetdata. Wanneer de betrouwbaarheid en interpretatie van de data ter discussie staan, komt dit het gesprek over rijgedrag niet ten goede. In de oorspronkelijke pilot ontstond de meeste discussie bij het gebruik van de DriveTag. Deze registreerde niet alleen snelheid, maar ook rijstijl (zoals remgedrag, acceleratie en het nemen van bochten) en aandacht (bijvoorbeeld het gebruik van de smartphone tijdens het rijden). De DriveBox daarentegen registreerde uitsluitend snelheidsovertredingen, wat leidde tot minder discussie over de meetresultaten. Transparantie over de wijze van dataverzameling is van groot belang. Deelnemers moeten helder geïnformeerd worden over wat er precies wordt gemeten, op welke wijze, en hoe deze gegevens worden geïnterpreteerd. Daarbij is het ook nog de vraag of bij het meten van snelheid beter kan worden uitgegaan van de geldende maximumsnelheid, of van andere maatstaven zoals de V85-waarde (de snelheid die door 85% van de bestuurders niet wordt overschreden).

Een tweede aandachtspunt betreft de fraudegevoeligheid van het systeem, in het bijzonder met betrekking tot de identificatie. Tijdens de eerdere pilot bleek dat het systeem

kwetsbaar was doordat de DriveBox gekoppeld was aan het rijbewijs van de deelnemer, die daarnaast beschikte over een blanco kaart (die door andere bestuurders gebruikt kon worden). Dit maakte het eenvoudig om een andere persoon in het voertuig te laten rijden of zelf de blanco kaart te gebruiken. Voor een eventueel toekomstige toepassing is het daarom wenselijk om strengere identificatiemethoden te overwegen, bijvoorbeeld door gebruik te maken van biometrische verificatie zoals gezichtsherkenning of vingerafdrukcans. Hierbij werd wel benoemd dat hoe complexer de techniek wordt, hoe duurder het product (vermoedelijk) gaat worden. Deze technologie moet zowel voor de bestuurderspas als voor de 'blanco' pas geregeld worden, anders blijft hetzelfde probleem bestaan. Daarnaast dient vermeld te worden dat iemand natuurlijk ook achter het stuur van een auto kan stappen waar geen sprake is van monitoring.

Ontwikkeling CBR Research & Development

Een punt om apart te benoemen is dat ontwikkelingen bij het CBR niet stil staan. Zo heeft het CBR een specifieke Research & Development afdeling, waar datagedreven rijden een thema is. Ter voorbereiding op de expertsessie en gedurende de expertsessie zelf is er gesproken met een adviseur van de R&D afdeling, die zich daarnaast bezighoudt met het ontwikkelen van technologie en software tijdens promotieonderzoek naar datagedreven rijexamens. Lessen die hieruit geleerd kunnen worden zijn verwerkt in deze notitie.

Lessen en inzichten uit het voorbeeld van Drive Safe Assistance

Tijdens de expertsessies sloot telkens ook een vertegenwoordiger van Drive Safe Assistance aan, dit is een dochterbedrijf van ANWB B.V. We benoemen dit voorbeeld, omdat er lessen kunnen worden getrokken die deels ook van toepassing kunnen zijn voor een toekomstige pilot. Drive Safe Assistance levert een dienst voor rijgedrag monitoring en beoordeling met daarbij horende technologie. Klanten worden beoordeeld op hun rijgedrag door middel van snelheid, remmen, optrekken, bochten en smartphone gebruik. Op basis van deze rijstijl wordt een rijscore bepaald, waarbij smartphonegebruik niet

wordt meegerekend. Het rijgedrag wordt gemeten met een beacon of een dongel in combinatie met de Drive Safe Assistance app. In de app ziet de gebruiker wat de rijscore is en ontvang de gebruiker feedback om de rijstijl te verbeteren. Bij veilig rijgedrag wordt er korting ontvangen op de verzekeringspremie. In de praktijk blijkt dat met name jongeren en ouderen tot de doelgroep behoren die rijden met de technologie.

Enkele kenmerkende aspecten van Drive Safe Assistance:

- **Gemotiveerde doelgroep.** Het systeem wordt toegepast op een doelgroep die zich vrijwillig en bewust inschrijft. Er is sprake van bereidheid tot gedragsverandering, wat de effectiviteit van de technologie ten goede komt.
- **Weinig weerstand tegen het gebruik van rijdata.** Binnen de doelgroep is er nauwelijks sprake van discussie of bezwaren met betrekking tot het gebruik van rijdata.
- **Duidelijk handelingsperspectief.** Deelnemers ervaren directe voordelen van veilig rijgedrag door kortingen op de verzekeringspremie. Deze positieve prikkel versterkt het handelingsperspectief en stimuleert gewenst gedrag.
- **Directe feedback op rijgedrag.** Feedback speelt een centrale rol binnen het systeem. Zodra afwijkend of onveilig gedrag wordt gesignaleerd, vindt er directe communicatie plaats, bijvoorbeeld via een telefoongesprek. Deze snelle terugkoppeling vergroot het leervermogen en de gedragsverandering.
- **Een meer fraudevrij systeem.** De monitoring is voertuiggebonden in plaats van persoonsgebonden, wat het risico op fraude verkleint. Doordat de data betrekking heeft op de auto, is manipulatie van het systeem door de bestuurder minder waarschijnlijk.
- **Duidelijke consequenties bij herhaaldelijk onveilig gedrag.** Onveilig rijgedrag blijft niet zonder gevolgen. Bij twee ernstige overtredingen binnen een langere periode kan de verzekeraar de polis beëindigen.
- **Focus op gedragsmeting in plaats van incidentregistratie.** De monitoring richt zich voornamelijk op gedragingen tijdens het rijden (zoals bochten nemen, remmen, accelereren), en niet op verkeersincidenten. Uitzondering hierop vormt de meting van snelheidsovertredingen. Deze gedragsgerichte benadering maakt het mogelijk om structureel rijgedrag te analyseren en te verbeteren.

Het is wel van belang in te zien dat dergelijke technologieën voor toekomstige toepassingen binnen het bestuursrecht niet een-op-een kunnen worden overgenomen van een systeem zoals Drive Safe Assistance, die primair gericht is op voertuigmonitoring in plaats van persoonsgebonden monitoring.

Conclusie

Uit de gehouden expertsessies kwamen diverse inzichten naar voren met betrekking tot de toepassing van technologie om rijgedrag te meten. Hieronder worden de belangrijkste conclusies samengevat.

- Er is potentie voor de inzet van technologische innovaties om rijgedrag in kaart te brengen. Voorbeelden hiervan zijn ontwikkelingen als Drive Safe Assistance en de onderzoeken van het Research & Developmentteam binnen het CBR op het gebied van rijdata. Hier liggen (onder voorwaarden) kansen voor intensievere publiek-private samenwerking op het gebied van technologische ontwikkeling.
- De voorkeur gaat uit naar het in eerste instantie inzetten van technologie voor het beoordelen van rijvaardigheid, in plaats van het gebruik als instrument binnen een sanctionerend kader. Hierbij wordt technologie ingezet als preventief in plaats van repressief middel. Deze benadering vraagt om een pilot met een aangepaste doelgroep, randvoorwaarden en technologische toepassingen.
- Er worden kansen gezien bij beginnende bestuurders en senioren, die mogelijk meer openstaan voor feedback.
- Binnen het kader van sanctiegerichte toepassingen komen het puntensysteem en het rijvaardigheidsonderzoek aan bod als mogelijk relevante instrumenten om rijgedrag structureel te monitoren, te beoordelen en te verbeteren. Hierbij kan er wel sprake zijn van uitdagingen, bijvoorbeeld fraudegevoeligheid. Daarnaast blijft de vraag of deze groep intrinsiek gemotiveerd kan worden en ook op de lange termijn veilig blijft rijden.
- De (L)EMG-populatie wordt door de meerderheid van de deelnemers als ongeschikt beschouwd voor een toekomstige pilot vanwege diverse belemmerende factoren.
- De grootste technische uitdaging betreft het tegengaan van fraude, met name identiteitsfraude. Innovatieve verificatiemethoden, zoals biometrische systemen, dienen verder onderzocht te worden met name als de technologie wordt gebruikt als sanctiemiddel.
- Het vrijblijvende karakter van deelname kan een obstakel zijn voor bepaalde doelgroepen, met name als het ontbreekt aan motivatie en commitment.
- Tot slot bestaat er overeenstemming onder de experts dat de educatieve component, in de vorm van feedback op het eigen rijgedrag, een belangrijke factor is voor het verbeteren van het rijgedrag.

Advies voor vervolg

- Trek als CBR op met bijvoorbeeld Drive Safe Assistance om na te gaan welke technologie - die nu op beide plaatsen in een verschillend kader wordt ontwikkeld en toegepast – de meeste potentie heeft voor de nieuwbenoemde doelgroepen in deze notitie.
- Het voorgaande leidt er automatisch toe dat er voor een toekomstige toepassing van monitoringstechnologie gekozen gaat worden voor een doelgroep waarbij technologie vooral helpt bij het beoordelen van rijvaardigheid.
- Op basis van een afweging van voors- en tegens zoals deze is gemaakt in deze notitie adviseren wij om een pilot te starten met beginnende bestuurders en senioren waarbij technologie vooral helpt ter verbetering van de rijvaardigheid. Bij bewezen resultaat ligt een uitbouw naar andere genoemde doelgroepen in de notitie voor de hand.

Colofon

In opdracht van
CBR

Met dank aan
Met dank aan alle deelnemers aan de expertsessies

Auteurs
Leanne Sixma en Henk Ferwerda

Vormgeving
Marcel Grotens, Bureau Beke

Foto's
Pag. 1: Bezevision, pag.2: Megan Bucknall, beiden via Unsplash

Rijgedrag gevolgd in de toekomst?

© 2025, Bureau Beke



bureaubeke.nl