



# Rijden Onder Invloed in Nederland in 2006-2022

Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten

Datum            November 2022

status            Definitief rapport

## Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving
Uitgevoerd door	I&O Research
Opmaak	RWS Water, Verkeer en Leefomgeving
Datum	November 2022
Status	Definitief rapport (rapportnummer 266)

## Inhoudsopgave

<b>Samenvatting</b>	<b>4</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>9</b>
1.1 Onderzoek Rijden Onder Invloed (ROI): aansluiten bij alcoholcontroles	9
1.2 Zelfgerapporteerd gedrag: aanvullend vragenlijstonderzoek	10
1.3 Leeswijzer	10
1.4 Dankwoord	11
<b>2 Ontwikkeling overtredders vanaf 2006 tot en met 2022</b>	<b>12</b>
2.1 Inleiding	12
2.2 Ontwikkeling vanaf 2006	12
2.3 Ontwikkeling naar politieregio	13
2.4 Ontwikkeling naar geslacht en leeftijd	14
2.5 Ontwikkeling naar dag en tijdstip	16
2.6 Ontwikkeling naar herkomst	18
2.7 Ontwikkeling naar gemeentegrootte	18
2.8 Ontwikkeling naar reisafstand	19
2.9 Ontwikkeling naar tijdstippen voor 22.00 uur en na 4.00 uur	19
<b>3 Ontwikkeling beginnende en ervaren bestuurders</b>	<b>20</b>
3.1 Inleiding	20
3.2 Verlaging van de alcohollimiet	20
3.3 Resultaten naar politieregio	21
3.4 Resultaten naar geslacht en leeftijd	22
3.5 Resultaten naar dag en tijd	23
3.6 Resultaten naar herkomst	24
3.7 Resultaten naar afstand	25
3.8 Resultaten naar gemeentegrootte	26
<b>4 Zelfgerapporteerd gedrag</b>	<b>27</b>
4.1 Inleiding	27
4.2 Ervaringen met rijden onder invloed en controles	27
4.3 Rijden onder invloed van alcohol	30
4.4 Rijden onder invloed van drugs	35
4.5 Rijden onder invloed van medicijnen	40
4.6 Inschatting risico's	46
4.7 Attitudes t.o.v. rijden onder invloed	48
<b>Bijlagen</b>	<b>56</b>

# Samenvatting

## Achtergrond van het onderzoek

Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL), voorheen Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) voerde van 1999 tot en met 2008 jaarlijks onderzoek uit naar het rijden onder invloed van alcohol in Nederland. In 2009 is de onderzoeksopzet geëvalueerd en is besloten het onderzoek uit te besteden aan I&O Research. In 2010 zijn door I&O Research voor het eerst metingen uitgevoerd. De meting van 2022 is de zevende die door I&O Research is uitgevoerd. De opzet is hetzelfde gebleven als in de periode 1999-2008. De opdrachtgever van het onderzoek is het Directoraat-Generaal Mobiliteit van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Als aanvulling op het onderzoek waarbij is aangesloten bij de alcoholcontroles (1), is dit jaar ook een vragenlijstonderzoek (2) uitgezet. Deze samenvatting beschrijft de belangrijkste resultaten vanuit beide onderzoeken.

## Onderzoek Rijden Onder Invloed (ROI): aansluiten bij alcoholcontroles

In samenwerking met de politie worden tweejaarlijks alcoholcontroles uitgevoerd, verdeeld over de 10 Nederlandse politieregio's. De metingen bestaan uit een aselechte steekproef van automobilisten die voornamelijk in de nacht van vrijdag op zaterdag (vrijdagnacht) en van zaterdag op zondag (zaterdagnacht) tussen 22.00 en 4.00 uur aan het verkeer deelnemen. Iedere automobilist is verplicht een ademtest af te laten nemen en wanneer men bij deze ademtest op straat de alcohollimiet van 0,5‰ (ervaren bestuurder) of 0,2‰ (beginnende bestuurder) overschrijdt, volgt een ademanalysetest welke zal moeten bepalen of de bestuurder daadwerkelijk de limiet overschrijdt.

Als gevolg van de coronaepidemie en de bijbehorende maatregelen werd de face-to-face-waarneming in 2021 en 2022 verstoord. Deze vorm van waarneming was in 2021 niet en in 2022 slechts beperkt mogelijk. Na opheffing van de vrijheidsbeperkende maatregelen zijn de alcoholcontroles uitgevoerd zoals voorheen, waardoor er geen verandering heeft plaatsgevonden in de opzet van het onderzoek. In 2022 zijn 4.815 blaastesten afgenomen. Het aantal blaastesten is lager dan voorgaande jaren en daarom dient er enige voorzichtigheid in acht te worden genomen bij de (deel)uitkomsten van deze meting. Waar de betrouwbaarheid in verband met de lagere steekproef(aantallen) in het geding is, wordt dit in deze rapportage vermeld.

## Nationale ontwikkelingen

Vanwege de vergelijkbaarheid met voorgaande jaren wordt eerst het onderscheid tussen beginnende en ervaren bestuurders losgelaten. De eerstvolgende cijfers in deze samenvatting hebben betrekking op de totale groep bestuurders met een Bloed Alcohol Gehalte (BAG) van 0,5‰ of meer. Aan het einde van deze samenvatting wordt de groep beginnende bestuurders apart behandeld. De belangrijkste ontwikkeling is dat het percentage overtreders licht is toegenomen van 2,3 in 2019 naar 2,5 procent in 2022.

## Regionale ontwikkelingen

In 2022 worden de meeste overtredingen geconstateerd in de politieregio Amsterdam (4,7%). Bovendien is daar ten opzichte van 2019 (2,3 procentpunt) sprake van de grootste stijging. Rotterdam heeft dit keer de grootste daling (daling van 2,7 procentpunt) en de overtredingen in de politieregio's Den Haag, Midden-Nederland en Oost-Nederland zijn vergelijkbaar met 2019.

## Ontwikkeling naar geslacht en leeftijd

Door de jaren heen was twee derde van de overtreders man, in 2019 werd dit verschil kleiner en in 2022 is dit verschil verdwenen door een stijging onder vrouwen. In 2022 was 2,5 procent van de mannen en 2,3 procent van de vrouwen in overtreding.

De groep mannen tussen de 25 en 34 jaar laat een stijging zien in overtreeders ten opzichte van 2019 (stijging van 1,1%). De vrouwelijke overtreeders in de leeftijdscategorie 50 jaar en ouder laten een sterke stijging zien ten opzichte van 2019 (stijging van 2,5%). Daarnaast laat de leeftijdscategorie tussen 35 en 49 jaar ook een sterke stijging zien (stijging van 1,2%).

#### **Ontwikkeling naar dag en tijdstip**

Van 2015 tot en met 2019 waren er meer overtreeders in de nacht van vrijdag op zaterdag (vrijdagnacht) dan in de nacht van zaterdag op zondag (zaterdagnacht) en in 2022 zijn er weer meer overtreeders aangetroffen op vrijdagnacht (3,1%) dan op zaterdagnacht (2,6%). Dit komt door een stijging van 1,2 procent op vrijdagnacht.

Op vrijdagnacht tussen 22.00 en 0.00 uur is er sprake van een stijging in 2022 ten opzichte van 2019 (van 1,4% naar 2,2%). Tussen 0.00 en 2.00 uur is het aandeel overtreeders op vrijdagnacht van 2,6 naar 3,1 procent gestegen. Het aandeel overtreeders op vrijdagnacht tussen 2.00 en 4.00 uur is in 2022 3,6 procent. Dit betekent een stijging van 1,5 procent ten opzichte van 2019. Op zaterdagnacht is er alleen een stijging tussen 22.00 en 0.00 uur (van 1,3% naar 2,0%). Tussen 0.00 en 2.00 uur is een lichte daling te zien in de overtredingen (van 2,8% naar 2,2%) en tussen 2.00 en 4.00 uur is een sterke daling te zien in de overtredingen (van 5,5% naar 3,6%).

Regelmatig beginnen controles voor 22.00 uur en/of lopen door tot tijdstippen na 4.00 uur. De data die in deze tijdsperiode verzameld zijn, worden altijd buiten beschouwing gelaten. In 2022 gaat het om 2.288 blaastesten voor 22.00 uur, en 111 blaastesten na 4.00 uur. Zowel voor 22.00 uur als na 4.00 uur zijn er geen overtredingen begaan in 2022, in 2019 ging het om 1,3 procent voor 22.00 uur en 7 procent na 4.00 uur.

#### **Ontwikkeling naar herkomst**

Door de jaren heen hebben de meeste overtreeders vooral in een horecagelegenheid alcohol gedronken. In 2022 gaat het om 55 procent. Dat is 5 procent meer dan in 2019. Het aandeel overtredingen waarbij mensen alcohol nuttigen bij vrienden, kennissen of familie en op het werk is gedaald.

#### **Ontwikkeling naar gemeentegrootte**

In 2022 is het aantal overtreeders sterk gestegen in gemeenten met minder dan 50.000 inwoners ten opzichte van 2019 (van 2,1% naar 3,0%). Er is een daling van het aantal overtreeders in gemeenten met 50.000 tot 100.000 inwoners. Er is een stijging van het aantal overtredingen in gemeenten met meer dan 100.000 inwoners ten opzichte van 2019 (van 2,4% naar 2,8%).

#### **Ontwikkeling naar afstand**

Het aantal overtredingen is in 2022 bij elke reisafstand hoger dan in 2019, behalve bij de groep mensen die 20 tot 50 kilometerreizen. Daar blijft het aantal overtredingen ieder jaar nagenoeg gelijk. Er is een sterke toename in het aantal overtredingen te zien bij de reisafstand tussen de 5 en 10 kilometer, van 3,2 procent in 2019 naar 5,6 procent in 2022.

#### **Ontwikkeling beginnende en ervaren bestuurders**

Bij alle eerder genoemde cijfers zijn beginnende bestuurders met een promillage tussen de 0,2 en 0,5‰ niet meegenomen in de percentages overtreeders, vanwege vergelijkbaarheid met oudere metingen. In 2022 is 3,7 procent van de beginnende bestuurders in overtreding, in 2019 was dit nog 2,3 procent. Dat betekent een sterke stijging van 1,5 procent. De meeste van deze beginnende bestuurders bleven tussen de 0,2 en 0,5 promille (1,1% in 2022). Onder de ervaren bestuurders is het aandeel overtreeders in 2022 licht gestegen ten opzichte van 2019 (van 2,4 naar 2,7%).

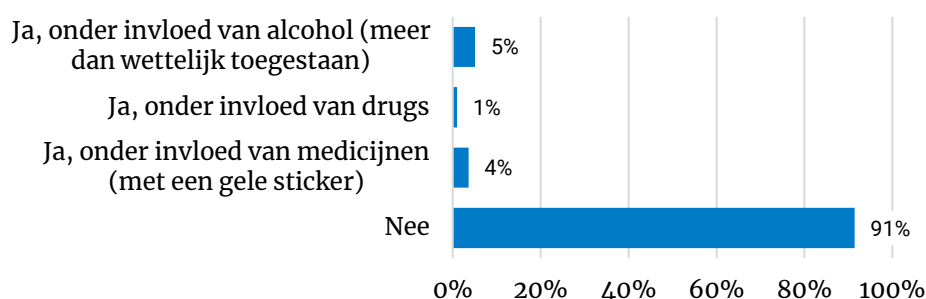
### Zelfgerapporteerd gedrag: Aanvullend vragenlijstonderzoek

Voor het eerst is er een aanvullend vragenlijstonderzoek uitgevoerd. Deze gaat over zelfgerapporteerd gedrag en attitudes rondom rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicijnen. In het I&O Research Panel hebben 4.827 bestuurders deelgenomen, representatief wat betreft geslacht, leeftijd, opleiding en regio. Het gaat hierbij om respondenten die ten minste soms als bestuurder gebruik maken van auto, motor, vrachtwagen, bromfiets, scooter en/of snorfiets.

Van de bestuurders heeft 91 procent in de afgelopen twaalf maanden niet deelgenomen aan het verkeer (met een gemotoriseerd voertuig) onder invloed van drank (meer dan toegestaan), drugs of medicatie (met gele sticker<sup>1</sup>).

Eén op de twintig heeft afgelopen jaar gereden onder invloed van meer alcohol dan wettelijk toegestaan. Vier procent nam deel aan het verkeer onder invloed van medicatie met een gele sticker en één procent onder invloed van drugs<sup>2</sup>.

**Figuur 0.1 - Heeft u in de afgelopen 12 maanden wel eens onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen deelgenomen aan het verkeer met een gemotoriseerd voertuig? (meerdere antwoorden mogelijk) n=4.822**



### Rijden onder invloed van alcohol

Van de 5 procent die heeft gereden onder invloed van alcohol, heeft een meerderheid van 65 procent dit één tot twee keer gedaan in de afgelopen twaalf maanden. Zij hadden de laatste keer meestal (61%) drie tot vier glazen alcohol gedronken en het ging met name om korte afstanden of middellange afstanden (0-5 km 44%, 5-20 km 39%). Meestal reden ze alleen (68%), maar soms ook met één (26%) of meer passagiers (6%). De alcohol werd met name genuttigd bij vrienden, familie of kennissen (41%) of in de horeca (30%).

Hun redenen waren met name dat ze geen keuze hadden en nog naar huis moesten na het drinken van alcohol (28%), het hun rijvaardigheid niet beïnvloedt (27%) of dat ze het ongezellig vinden om geen alcohol te drinken (19%). De overige bestuurders die aangaven *niet* onder invloed van alcohol gereden te hebben hadden als voornaamste reden dat ze rijden onder invloed van alcohol gevaarlijk vinden (78%) en het hun rijvaardigheid beïnvloedt (45%).

<sup>1</sup> Deze geneesmiddelen kunnen het reactievermogen verminderen. Denk o.a. aan medicijnen tegen depressie, epilepsie of slaapmiddelen. <https://www.thuisarts.nl/medicijnen-en-veilig-rijden/ik-gebruik-medicijnen-en-wil-veilig-rijden>

<sup>2</sup> De ESRA 2018 Survey rapporteert hogere percentages, over rijden onder invloed in de afgelopen 30 dagen. Afwijkende weging kan hier mogelijk een verklaring zijn. Ons onderzoek is naast leeftijd en geslacht ook gewogen naar opleiding en regio, beide variabelen die vaak niet-representatief in panels zitten. <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2019countryfactsheetnetherlands.pdf>

### Rijden onder invloed van medicatie

Vier procent van de bestuurders die het afgelopen jaar hebben gereden onder invloed van medicatie, hebben dit regelmatig vaker dan één tot twee keer gedaan (68%), de helft vaker dan 10 keer. Het ging met name om antidepressiva (42%) of zware pijnstillers (33%). In driekwart van de gevallen reden ze zonder passagiers en het ging zowel om korte als om lange afstanden. De medicatie is meestal thuis ingenomen (90%).

Redenen om te rijden met medicatie zijn dat het hun rijvaardigheid niet beïnvloedt (53%) en dat ze geen keuze hebben (29%). Diegenen die niet rijden onder invloed van medicatie, gebruiken deze in de meeste gevallen niet (81%). Ook vindt één op de drie dat ze rijden onder invloed van medicatie gevaarlijk vinden (27%).

### Rijden onder invloed van drugs

De cijfers over rijden onder invloed van drugs zijn indicatief, omdat het om één procent van de bestuurders gaat en de aantallen daardoor te laag zijn om betrouwbare uitspraken over te doen. Net als bij medicatie komt het vaker voor dat bestuurders dit vaker dan één tot twee keer doen. In driekwart van de gevallen werd gereden onder invloed van softdrugs, maar ongeveer de helft gaf aan (ook) onder invloed van harddrugs te zijn geweest. De drugs werden met name thuis of bij vrienden, familie of kennissen ingenomen en de reden voor gebruik was dat het hun rijvaardigheid niet beïnvloedt of dat het een gewoonte is. Bestuurders die niet rijden onder invloed van drugs, gebruiken helemaal geen drugs (83%) of vinden dit gevaarlijk achter het stuur (32%).

### Meningen over rijden onder invloed

Vrijwel iedereen (94%) is van mening dat deelname aan het verkeer onder invloed van alcohol onacceptabele risico's oplevert. Bestuurders denken dat rijden na drinken (77%) of innemen van drugs (67%) (heel) vaak de oorzaak zijn van verkeersongevallen. Zij schatten daarnaast de kans om door de politie te worden gecontroleerd op alcohol, drugs of medicatie erg klein in (resp. 78%, 81% en 85%). Dat klopt ook, want de meeste bestuurders hebben niet te maken gehad met de politie. Vier procent heeft in het afgelopen jaar een blaastest moeten doen en één procent een drugstest.

Vrijwel niemand (2%) denkt dat men voor korte ritten het risico kan nemen om te rijden onder invloed, 93 procent vindt dat men dit risico niet kan nemen. Negen op de tien bestuurders zeggen niet nog te kunnen rijden als ze na een feestje een beetje dronken zijn, 3 procent denkt van wel. Ook negen op de tien bestuurders geven aan niet te kunnen rijden na een ruime hoeveelheid alcohol (bijv. liter bier of halve liter wijn), terwijl 4 procent denkt dit wel te kunnen (zie bijlage 2 voor precieze vraagstelling).

Vier op de tien bestuurders (39%) vertrouwen zichzelf na één glas alcohol, een derde vertrouwt zichzelf dan als chauffeur (34%). Daar tegenover staan ook ruim vier op de tien (43%) die zichzelf niét vertrouwen na één glas, en als chauffeur 50 procent.

Slechts één procent geeft aan dat het soms voorkomt dat ze rijden na een ruime hoeveelheid alcohol. Ongeveer 2 procent geeft aan vaak te rijden na het drinken van alcohol.

Zes procent van de bestuurders verwacht de komende dertig dagen te rijden na het drinken van alcohol, 85 procent verwacht dit niet. Bijna twee derde gaat zijn of haar best doen om niet te rijden na het drinken van alcohol de aankomende dertig dagen (64%). Een groter aandeel van ruim driekwart is aankomende dertig dagen van plan om niet te rijden na het drinken van alcohol (77%).

## Conclusies

Het aandeel overtreders stijgt in 2022 naar 2,5 procent. Waar voorheen overtreders vaker man waren, zijn vrouwen dit jaar even vaak overtreder als mannen, namelijk 2,5 procent. Het aandeel beginnende bestuurders in overtreding is sterk gestegen van 2,3 procent in 2019 naar 3,7 procent in 2022.

Aanvullend vragenlijstonderzoek toont aan dat 5 procent van de bestuurders afgelopen twaalf maanden met meer alcohol op dan wettelijk toegestaan heeft deelgenomen aan het verkeer. Vier procent van de bestuurders reed in die periode onder invloed van medicatie die de rijvaardigheid kan beïnvloeden en één procent nam deel aan het verkeer onder invloed van drugs.

Als reden voor rijden met drank geeft men aan geen keuze te hebben gehad of dat zij vonden dat dit de rijvaardigheid niet beïnvloedt. Met 94 procent is vrijwel iedere bestuurder van mening dat deelname aan het verkeer onder invloed van alcohol onacceptabele risico's oplevert.



# Inleiding

## 1.1 Onderzoek Rijden Onder Invloed (ROI): aansluiten bij alcoholcontroles

Tot en met 2008 heeft de Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL), voorheen Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) jaarlijks onderzoek uitgevoerd naar het rijden onder invloed van alcohol tijdens weekendnachten. Hiertoe werden in de periode van april tot juni en van september tot december verspreid over alle destijds 25 politieregio's in Nederland metingen uitgevoerd.

In 2009 is de onderzoeksopzet geëvalueerd en is besloten voortaan de dataverzameling, analyse en rapportage van het onderzoek uit te besteden. In 2010, 2011, 2013, 2015, 2017 en 2019 is het onderzoek uitgevoerd door I&O Research. Deze rapportage beschrijft het onderzoek dat in 2022 is uitgevoerd. De resultaten hebben betrekking op de periode 2006 tot en met 2022 en beschrijven het alcoholgebruik in de weekendnachten (vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag). Het Directoraat-Generaal Mobiliteit van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is opdrachtgever van het onderzoek. Zij gebruikt de resultaten voor voorlichting, monitoring, evaluatie en advies aan de minister.

### **Uitvoering onderzoek in 2021-2022**

In 2022 zijn in totaal 24 controles uitgevoerd, verspreid over de 10 politieregio's. Door de uitbraak van het coronavirus en de vrijheidsbeperkende maatregelen is er geen alcoholcontrole uitgevoerd in 2021. Vanaf februari 2022 zijn de vrijheidsbeperkende maatregelen opgeheven en werden de alcoholcontroles weer opgestart door de politie. Doordat er twee jaar geen alcoholcontroles zijn uitgevoerd door de maatregelen die het coronavirus met zich meebracht is de prioriteit van de politie verschoven en dit had als gevolg dat de politie beperkte capaciteit had om de alcoholcontroles weer op te starten in de weekendnachten. Dit zorgde voor een moeizame opstart, maar de medewerking was zeer groot onder de politieregio's, waardoor het in bijna alle regio's is gelukt minstens één alcoholcontrole uit te voeren in de beperkte tijdsperiode waarin het onderzoek uiteindelijk plaatsvond. De alcoholcontroles zijn uitgevoerd van februari tot en met september 2022.

Er is gekozen voor minstens één controle in elke politieregio. Per politieregio is een selectie gemaakt tussen een grotere stad (bijvoorbeeld Leeuwarden) en een controle in meer landelijk gebied (bijvoorbeeld Drachten). Ten slotte is rekening gehouden met de bevolkingsopbouw in de regio's, waardoor in sommige regio's meer controles zijn uitgevoerd dan in andere regio's. De definitieve indeling kwam tot stand in nauw overleg tussen Rijkswaterstaat en I&O Research.

Medewerkers van de politie hebben de daadwerkelijke controles bij de bestuurders verricht. Interviewers van I&O Research noteerden de resultaten van de ademtests en stelden aanvullende vragen. In totaal zijn er tijdens de controles in 2022 4.815 bestuurders gecontroleerd. Vanaf 2015 is de afspraak dat 40 controles worden uitgevoerd verdeeld over 10 politieregio's. Vanwege de bijzondere tijd waarin we in 2020 en 2021 leefden is het niet gelukt om 40 controles uit te voeren.

### **Weging en betrouwbaarheid van de resultaten**

In deze rapportage wordt – net als in 2015, 2017 en 2019 – een weging toegepast naar politieregio's en naar voertuigkilometers op vrijdag en zaterdag. Hierbij wordt gebruik gemaakt van cijfers vanuit het verplaatsingsonderzoek ODIN (Onderweg in Nederland). Omdat het CBS de oude opzet (OVIN) in 2018 aanzienlijk heeft gewijzigd (nu ODIN), is er een methodebreuk ontstaan. Daarom is er voor het berekenen van de weefactor voor gekozen om een langjarig gemiddelde te gebruiken. De vergelijkbaarheid met eerdere jaren is hiermee zo goed mogelijk in stand gehouden.

Waar de betrouwbaarheid in verband met de lagere steekproef(aantallen) in het geding is, wordt dit in deze rapportage vermeld. Indien subgroepen kleiner zijn dan 100 respondenten, zal hier enkel indicatief over gerapporteerd worden. Een uitgebreide beschrijving van de opzet van het onderzoek, de weging en de betrouwbaarheid van de resultaten is opgenomen in bijlage 1.

### **Onderscheid beginnende en ervaren bestuurders**

Sinds 1 januari 2006 is de alcohollimiet voor beginnende bestuurders verlaagd van 0,5 naar 0,2‰. Dit betekent dat bestuurders die minder dan vijf jaar het rijbewijs in bezit hebben sinds die datum ook strafbaar zijn wanneer zij een Bloed Alcohol Gehalte (BAG) tussen de 0,2 en 0,49 ‰ hebben. De potentiële groep overtreders is hiermee uitgebreid. Voor de ervaren bestuurders geldt nog altijd de alcohollimiet van 0,5‰.

Het onderscheid tussen ervaren en beginnende bestuurders wordt in deze rapportage (hoofdstuk 2) in eerste instantie niet gemaakt. Hierdoor is het mogelijk resultaten te vergelijken met de jaren vóór 2006 en om trendanalyses te maken. Alle bestuurders met een BAG van 0,5‰ of hoger worden in hoofdstuk 2 aangemerkt als overtreder.

In het tweede deel van de rapportage (hoofdstuk 3) is er alsnog onderscheid en zijn beginnende bestuurders in overtreding wanneer zij een BAG hebben van 0,2‰ of meer en zijn ervaren bestuurders in overtreding bij 0,5‰ of meer. Tabel 0.1 geeft het onderscheid tussen overtreders schematisch weer.

**Tabel 0.1 - Onderscheid tussen ervaren en beginnende bestuurders**

<b>Bestuurder</b>	<b>0,2 tot 0,49‰</b>	<b>0,5‰ of meer</b>
<b>Beginnende bestuurder</b>	in overtreding	in overtreding
<b>Ervaren bestuurder</b>	niet in overtreding	in overtreding

## **1.2 Zelfgerapporteerd gedrag: aanvullend vragenlijstonderzoek**

Omdat er minder alcoholcontroles plaats hebben gevonden door het coronavirus en beperkte capaciteit bij de politie is er deze meting voor gekozen om een aanvullend vragenlijstonderzoek uit te zetten. Deze vragenlijst is door een representatieve groep van 5.448 Nederlandse bestuurders ingevuld. De vragen gaan over het gedrag en opvattingen rondom het rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicijnen. De resultaten uit dit aanvullende onderzoek staan beschreven in hoofdstuk 4 van dit rapport.

## **1.3 Leeswijzer**

Hoofdstuk 2 bespreekt de ontwikkeling van het percentage overtredingen in de periode 2006-2022. Hierna behandelt hoofdstuk 3 het onderscheid tussen beginnende en ervaren bestuurders. Hoofdstuk 4 beschrijft het zelfgerapporteerde gedrag en de meningen van bestuurders omtrent het rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicijnen.

Omdat het onderzoek teruggaat tot het jaar 1999 zijn in de bijlagen voor de volledigheid totaalreeksen van 1999 tot en met 2022 opgenomen. In het hoofdrapport zijn deze omwille van ruimtebesparing weggelaten. Er is gekozen voor weergave van de jaren 2006 en 2010 tot en met 2022 in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 wordt gerapporteerd over de periode 2008-2022. Dit heeft te maken met het onderscheid tussen beginnende en ervaren bestuurders dat vanaf 2006 wordt gemaakt.

De resultaten worden gerapporteerd in promillage (%). Officieel worden deze echter gemeten in Ug/l, het aandeel microgram alcohol per liter bloed. Voor de duidelijkheid wordt in deze rapportage gebruik gemaakt van het promillage. Het omzettabel tussen promillage en Ug/l is toegevoegd als bijlage 3. Als percentages in de tekst samen worden gerapporteerd, kunnen deze als gevolg van afrondingsverschillen 1 procentpunt afwijken van de percentages in de grafieken en tabellen.

#### 1.4 Dankwoord

Rijkswaterstaat en I&O Research danken de betrokken basisteams, verkeershandhavingsteams en meer in het algemeen de politieregio's voor de samenwerking en hun bijdrage aan het project.

# Ontwikkeling overtreders vanaf 2006 tot en met 2022

## 2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bespreekt de ontwikkeling van het aantal bestuurders met een Bloed Alcohol Gehalte (BAG) van 0,5‰ of hoger in de periode 2006-2022. Zoals aangegeven in de inleiding van deze rapportage is hier nog geen onderscheid tussen beginnende en ervaren bestuurders. Zodoende spreken we in dit hoofdstuk van een overtreder wanneer de betreffende bestuurder een BAG van 0,5‰ of hoger heeft. Beginnende bestuurders met een promillage tussen de 0,2 en 0,49 worden in dit hoofdstuk niet als overtreder beschouwd.

## 2.2 Ontwikkeling vanaf 2006

Tabel 0.1 geeft de verdeling van de gecontroleerde automobilisten over vijf promillageklassen weer. De onderste rij laat het percentage overtreders zien. In 2022 heeft 2,5 procent van alle bestuurders een promillage van 0,5 of hoger. Dit is een toename van 0,2 procentpunt ten opzichte van 2019. Er is hiermee sprake van een lichte stijging ten opzichte van 2019.

**Tabel 0.1 - Ontwikkeling bestuurders (in procenten) naar promillageklasse (2006-2022)**

	2006	2010	2011	2013	2015	2017	2019	2022
<b>Minder dan 0,2‰</b>	93,0%	94,2%	94,6%	95,0%	95,1%	96,1%	95,4%	95,2%
<b>0,2 tot 0,49‰</b>	4,2%	3,6%	3,4%	3,3%	3,2%	2,4%	2,4%	2,2%
<b>0,5 tot 0,79‰</b>	1,5%	1,1%	1,0%	1,0%	0,9%	0,8%	1,1%	1,2%
<b>0,8 tot 1,29‰</b>	1,0%	0,7%	0,7%	0,5%	0,5%	0,5%	0,8%	0,8%
<b>1,3‰ of meer</b>	0,4%	0,4%	0,3%	0,2%	0,3%	0,1%	0,3%	0,6%
<b>Overtreders</b>	2,9%	2,2%	2,0%	1,7%	1,7%	1,4%	2,3%	2,5%

### 2.3 Ontwikkeling naar politieregio<sup>3</sup>

In 2022 worden de meeste overtredingen geconstateerd in de politieregio Amsterdam (4,7%, Tabel 0.2). Bovendien is er ten opzichte van 2019 (2,3%) sprake van de grootste stijging. Waar in 2019 Rotterdam de grootste stijging meemaakte, maakt Rotterdam dit keer de grootste daling (daling van 2,7%). De overtredingen van 2022 in de politieregio's Den Haag, Midden-Nederland en Oost-Nederland zijn vergelijkbaar met 2019. In de politieregio Zeeland en West-Brabant zijn dit keer geen alcoholcontroles uitgevoerd, waardoor er geen vergelijking mogelijk is met deze politieregio.

**Tabel 0.2 - Overtreders naar politieregio (2006-2022)**

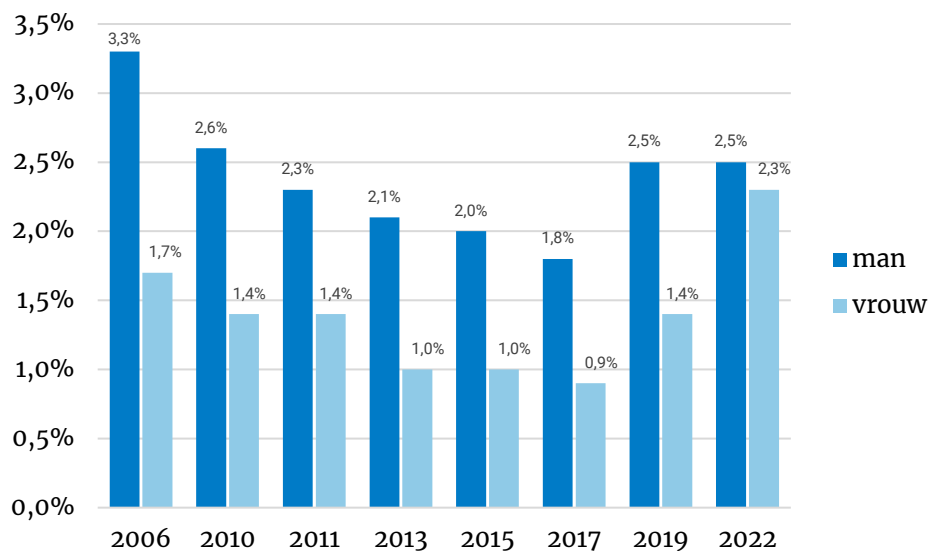
	2006	2010	2011	2013	2015	2017	2019	2022
<b>Amsterdam</b>	2,8%	3,8%	3,7%	2,5%	3,2%	1,8%	2,4%	4,7%
<b>Den Haag*</b>	3,4%	3,0%	2,5%	1,6%	0,8%	0,9%	1,3%	1,3%
<b>Limburg</b>	1,7%	1,8%	2,2%	1,5%	1,4%	2,0%	1,9%	1,5%
<b>Midden-Nederland</b>	2,6%	2,1%	1,9%	2,1%	2,0%	1,0%	2,5%	2,6%
<b>Noord-Holland</b>	3,3%	3,3%	2,0%	2,0%	3,0%	1,9%	2,3%	4,2%
<b>Noord-Nederland</b>	1,8%	1,1%	1,3%	1,3%	1,5%	2,0%	1,2%	2,4%
<b>Oost-Brabant</b>	3,6%	2,6%	2,9%	2,1%	1,5%	1,1%	2,5%	3,9%
<b>Oost-Nederland</b>	1,9%	1,7%	1,7%	1,4%	1,1%	1,6%	1,9%	1,8%
<b>Rotterdam</b>	4,5%	2,4%	1,4%	0,9%	1,6%	1,6%	5,5%	2,8%
<b>Zeeland en West-Brabant</b>	3,4%	1,6%	2,1%	2,8%	1,8%	1,7%	2,0%	-
<b>Totaal</b>	<b>2,9%</b>	<b>2,2%</b>	<b>2,0%</b>	<b>1,7%</b>	<b>1,6%</b>	<b>1,4%</b>	<b>2,3%</b>	<b>2,6%</b>

<sup>3</sup> De respons binnen enkele subgroepen is lager dan 100 respondenten (\*), Deze resultaten dienen daarom als indicatief te worden beschouwd.

## 2.4 Ontwikkeling naar geslacht en leeftijd

Tijdens de alcoholcontroles zijn de leeftijd en het geslacht van elke gecontroleerde bestuurder vastgesteld. Door de jaren heen is zo'n twee derde van de gecontroleerde bestuurders man. Sinds 2019 werd het verschil tussen mannen en vrouwen kleiner. Waar het verschil tussen mannen en vrouwen in 2006 nog 1,6 procentpunten besloeg, was het de jaren erna relatief stabiel rond de 1,0 procentpunt. In 2022 is het verschil 0,2 procentpunt (zie Figuur 0.1). In 2022 was 2,5 procent van de mannen en 2,3 procent van de vrouwen in overtreding. Dit betekent dat de vrouwelijke overtreders een sterke stijging doormaken, waar de mannelijke overtreders stabiel blijven.

**Figuur 0.1 - Overtreders naar geslacht (2006-2022)**



Tabel 0.3 toont de resultaten, uitgesplitst naar leeftijd en geslacht. In 2022 namen de overtredders onder mannen in bijna alle leeftijdscategorieën af of bleven gelijk. De mannen uit de groep tussen 25 en 34 jaar laat een sterke stijging zien in overtredders ten opzichte van 2019 (stijging van 1,1 procentpunt). In deze groep zit ook de meeste mannelijke overtredders (3,2%). Hierbij moet de disclaimer gemaakt worden dat de n=<100, waardoor de resultaten van 2022 in tabel 2.3 als indicatief geïnterpreteerd dient te worden.

De vrouwelijke overtredders in de leeftijdscategorie 50 jaar en ouder (n=21) laten een hele sterke stijging zien (stijging van 2,5%) ten opzichte van 2019 (n=31). Daarnaast laat de leeftijdscategorie tussen 35 en 49 jaar (n=20) ook een sterke stijging zien (stijging van 1,2%) ten opzichte van 2019 (n=33). De leeftijdscategorie tussen 25 en 34 jaar laat een lichte daling zien in de vrouwelijke overtredders.

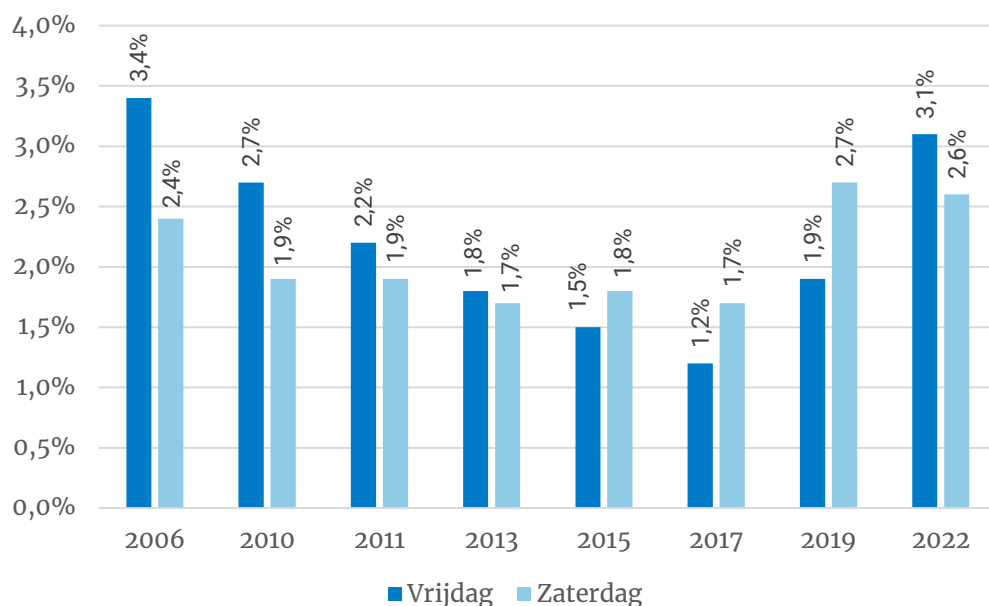
**Tabel 0.3 - Overtredden naar geslacht en leeftijd (2006-2022)**

	2006	2010	2011	2013	2015	2017	2019	2022
<b>Mannen</b>								
18 tot 24 jaar	2,3%	2,2%	1,8%	1,1%	0,9%	1,7%	1,7%	1,7%
25 tot 34 jaar	3,9%	3,0%	2,4%	2,5%	2,6%	1,6%	2,1%	3,2%
35 tot 49 jaar	4,0%	3,3%	2,9%	2,5%	1,8%	2,1%	3,7%	3,0%
50 jaar en ouder	2,7%	1,8%	1,8%	1,8%	2,3%	1,7%	2,5%	1,8%
<b>Totaal</b>	<b>3,3%</b>	<b>2,6%</b>	<b>2,3%</b>	<b>2,1%</b>	<b>2,1%</b>	<b>1,8%</b>	<b>2,5%</b>	<b>2,5%</b>
<b>Vrouwen</b>								
18 tot 24 jaar	0,8%	0,5%	0,6%	0,6%	0,7%	0,2%	0,6%	1,1%
25 tot 34 jaar	1,5%	1,1%	1,6%	1,3%	1,4%	1,4%	2,9%	2,5%
35 tot 49 jaar	2,4%	2,2%	1,8%	1,3%	1,1%	0,9%	1,8%	3,0%
50 jaar en ouder	1,7%	1,4%	1,1%	1,1%	0,5%	0,9%	0,2%	2,7%
<b>Totaal</b>	<b>1,7%</b>	<b>1,4%</b>	<b>1,4%</b>	<b>1,1%</b>	<b>1,0%</b>	<b>0,9%</b>	<b>1,4%</b>	<b>2,3%</b>

## 2.5 Ontwikkeling naar dag en tijdstip

De alcoholcontroles waren in 2022 voornamelijk op vrijdag en zaterdag. Daarnaast zijn er een aantal alcoholcontroles gehouden op zondag en uitzonderlijk op dinsdag. De verantwoording van deze keuze staat in de onderzoeksopzet die te vinden is in bijlage 1. Op zondag en dinsdag zijn te weinig alcoholcontroles uitgevoerd, waardoor de resultaten van deze twee dagen buiten beschouwing worden gelaten. Van 2006 tot en met 2013 waren de meeste overtreders op vrijdag (zie Figuur 0.2). Na 2015 was de trend gekeerd en in 2022 zijn weer meer overtreders op vrijdag dan op zaterdag. Overigens werd na 2015 het aantal overtreders op vrijdag wel weer steeds meer, maar bleef het percentage tot en met 2019 lager dan het aantal overtreders op zaterdag. Waar het percentage op zaterdag nagenoeg gelijk is gebleven in 2022 ten opzichte van 2019, is een sterke stijging te zien in het percentage overtreders op vrijdag (stijging van 1,2%).

**Figuur 0.2 - Overtreders (in procenten) naar dag (2006-2022)**





Tabel 0.4 toont de verschillen naar dag en tijdstip vanaf 2006. In totaal worden tussen 2.00 en 4.00 uur procentueel de meeste overtredingen geconstateerd (3,6%). Het aandeel overtreders op vrijdag tussen 2.00 en 4.00 uur is in 2022 3,6 procent. Dit betekent een stijging van 1,5 procentpunt ten opzichte van 2019. Tussen 0.00 en 2.00 uur is het aandeel overtreders op vrijdag van 2,6 naar 3,1 procent gestegen. Ook tussen 22.00 en 0.00 uur op vrijdag is sprake van een stijging te zien in 2022 ten opzichte van 2019 (van 1,4% naar 2,2%).

Op zaterdag is alleen een stijging tussen 22.00 en 0.00 uur (van 1,3% naar 2,0%). Tussen 0.00 en 2.00 uur is een lichte daling te zien in de overtredingen (van 2,8% naar 2,2%) en tussen 2.00 en 4.00 uur is een sterke daling te zien in de overtredingen (van 5,5% naar 3,6%).

**Tabel 0.4 - Overtreders (in procenten) naar dag en tijdstip (2006-2022)**

	2006	2010	2011	2013	2015	2017	2019	2022
<b>Vrijdag</b>								
<b>22.00 - 00.00 uur</b>	2,0%	2,0%	1,2%	1,2%	1,1%	0,8%	1,4%	2,2%
<b>00.00 - 02.00 uur</b>	3,7%	3,0%	2,6%	1,9%	2,1%	1,9%	2,6%	3,1%
<b>02.00 - 04.00 uur</b>	7,8%	4,8%	4,6%	4,6%	3,1%	1,9%	2,1%	3,6%
<b>Zaterdag</b>								
<b>22.00 - 00.00 uur</b>	1,6%	1,3%	1,2%	1,3%	1,4%	0,9%	1,3%	2,0%
<b>00.00 - 02.00 uur</b>	2,8%	2,2%	2,6%	1,7%	1,3%	2,6%	2,8%	2,2%
<b>02.00 - 04.00 uur</b>	4,1%	3,4%	4,6%	3,2%	3,6%	3,0%	5,5%	3,6%
<b>Totaal</b>								
<b>22.00 - 00.00 uur</b>	1,8%	1,7%	1,2%	1,3%	1,2%	0,8%	1,4%	1,7%
<b>00.00 - 02.00 uur</b>	3,3%	2,6%	2,4%	1,8%	1,8%	2,3%	2,7%	3,1%
<b>02.00 - 04.00 uur</b>	6,0%	4,0%	4,1%	3,7%	3,5%	2,5%	3,9%	3,6%

## 2.6 Ontwikkeling naar herkomst

Door de jaren heen hebben de meeste overtreders vooral in een horecagelegenheid alcohol gedronken (Tabel 0.5). In 2022 gaat het om 55 procent. Dat is 5 procent meer dan in 2019 en is het hoogste percentage sinds 2006. Het aandeel overtredingen waarbij mensen alcohol nuttigen bij vrienden, kennissen of familie en op het werk is gedaald. Het percentage overtreders die thuis alcohol nuttigen is nagenoeg gelijk gebleven.

**Tabel 0.5 - Gelegenheid waar overtreders alcohol gedronken hebben, in procenten (gemiddelde 2006-2022)**

	2006	2010	2011	2013	2015	2017	2019	2022
<b>In café, bar, restaurant of disco</b>	52%	43%	48%	45%	53%	45%	50%	55%
<b>In sportkantine of clubhuis</b>	5%	4%	4%	8%	3%	6%	2%	7%
<b>Bij vrienden, kennissen of familie</b>	23%	26%	26%	28%	22%	22%	25%	21%
<b>Op het werk</b>	5%	7%	9%	7%	9%	9%	5%	3%
<b>Thuis</b>	12%	14%	9%	9%	9%	13%	10%	11%
<b>Elders</b>	3%	6%	5%	3%	4%	5%	8%	1%

## 2.7 Ontwikkeling naar gemeentegrootte

Deze paragraaf beschrijft de ontwikkeling van het percentage overtreders naar gemeentegrootte. Er worden drie categorieën onderscheiden:

- minder dan 50.000 inwoners;
- tussen de 50.000 en 100.000 inwoners;
- meer dan 100.000 inwoners.

In Tabel 0.6 is te zien dat in 2022 het aantal overtreders sterk gestegen is in gemeenten met minder dan 50.000 inwoners ten opzichte van 2019 (van 2,1% naar 3,0%). Er is een stijging van het aantal overtredingen in gemeenten met meer dan 100.000 inwoners ten opzichte van 2019 (van 2,4% naar 2,8%). Er is een daling van het aantal overtreders in gemeenten met 50.000 tot 100.000 inwoners.

**Tabel 0.6 - Ontwikkeling overtreders naar gemeentegrootte (2006-2022)**

	2006	2010	2011	2013	2015	2017	2019	2022
<b>&lt; 50.000 inwoners</b>	2,7%	2,1%	1,6%	1,7%	1,1%	1,1%	2,1%	3,0%
<b>50.000 - 100.000 inwoners</b>	2,8%	2,1%	2,0%	1,9%	2,0%	1,1%	2,0%	1,6%
<b>&gt; 100.000 inwoners</b>	3,2%	2,6%	2,5%	1,7%	1,8%	1,7%	2,4%	2,8%

## 2.8 Ontwikkeling naar reisafstand

In 2017 is voor het eerst een vraag opgenomen over de af te leggen reisafstand van de bestuurders. Het gaat dan om de afstand tussen de locatie waar men vandaan kwam en de eindbestemming, dus niet de controlelocatie. De hypothese is dat bestuurders die een kortere afstand moeten afleggen, vaker in overtreding zijn. Die hypothese wordt bevestigd door de resultaten, die zijn te zien in Tabel 0.7.

Daarnaast wordt het aantal overtredingen bij elke reisafstand hoger, behalve bij de groep mensen die 20 tot 50km reizen. Daar blijft het aantal overtredingen ieder jaar nagenoeg gelijk. Er is een sterke toename in het aantal overtredingen te zien bij de reisafstand tussen de 5 en 10 km. In 2022 beging 5,6 procent van de bestuurders die een reisafstand van 5 tot 10 km aflegden een overtreding, in tegenstelling tot 3,2 procent in 2019.

**Tabel 0.7 - Ontwikkeling overtreders naar af te leggen reisafstand (2017-2022)**

	0-5 km	5-10 km	10-20 km	20-50 km	>50 km
<b>2017</b>	3,6%	2,8%	2,8%	1,4%	1,3%
<b>2019</b>	4,4%	3,2%	1,9%	1,5%	1,1%
<b>2022</b>	4,9%	5,6%	3,4%	1,5%	1,6%

## 2.9 Ontwikkeling naar tijdstippen voor 22.00 uur en na 4.00 uur

Regelmatig beginnen controles voor 22.00 uur, en/of lopen ze door tot tijdstippen na 4.00 uur. De trend is dat er steeds meer blaastesten in deze periode, en dan met name voor 22.00 uur worden afgenomen. In 2022 gaat het om 2.288 blaastesten voor 22.00 uur, en 111 blaastesten na 4.00 uur. In totaal dus 2.399 van de in totaal 4.815 blaastesten. Dit betekent dat bijna 50 procent van de blaastesten buiten de tijdsperiode van 22.00 tot 4.00 uur uitgevoerd zijn.

Tabel 0.8 toont een overzicht van het percentage overtreders op deze tijdstippen. Zowel voor 22.00 uur als na 4.00 uur zijn er geen overtredingen begaan. Vanwege het lage aantal blaastesten die uitgevoerd zijn na 4.00 uur behoort de percentage overtreders na 4.00 uur geïnterpreteerd worden als indicatief. Tussen 22.00 uur en 4.00 uur is er in 2022 een kleine stijging te zien in het percentage overtredingen ten opzichte van 2019.

**Tabel 0.8 - Ontwikkeling overtreders voor 22.00 en na 4.00 uur (2015-2022)**

	Tussen			Totaal voor 22.00 uur en na 4.00 uur
	Voor 22.00 uur	22.00 uur en 4.00 uur	Na 4.00 uur	
<b>2015</b>	0,9%	1,7%	4,0%	1,3%
<b>2017</b>	1,0%	1,4%	3,4%	1,3%
<b>2019</b>	1,3%	2,3%	7,0%	2,0%
<b>2022</b>	0,0%	2,5%	0,0%	0,0%

# Ontwikkeling beginnende en ervaren bestuurders

## 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staat het onderscheid tussen de groep beginnende en de groep ervaren bestuurders centraal. De resultaten uit dit hoofdstuk zijn niet vergelijkbaar met de resultaten uit hoofdstuk 2. In hoofdstuk 2 is een bestuurder als overtreder aangemerkt als zijn of haar BAG op 0,5‰ of hoger lag, ongeacht of het om een beginnende of een ervaren bestuurder ging. In dit hoofdstuk wordt onderscheid gemaakt tussen deze twee 'typen' bestuurders, te beginnen met een toelichting op dit onderscheid in paragraaf 3.2.

## 3.2 Verlaging van de alcohollimiet

Per 1 januari 2006 is een wetsvoorstel aangenomen waarbij het wettelijk toegestane alcoholpromillage voor beginnende bestuurders is verlaagd van 0,5 naar 0,2‰. Onderzoek heeft aangetoond dat beginnende bestuurders relatief vaker betrokken zijn bij alcoholongevallen dan de meer ervaren bestuurders. Een beginnend bestuurder heeft korter dan vijf jaar de beschikking over een rijbewijs. Een mogelijke verklaring voor de hogere betrokkenheid van beginnende bestuurders bij alcoholongevallen is volgens het SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) het gebrek aan ervaring als bestuurder (ook in nuchtere toestand). Een tweede verklaring is de lagere tolerantie van jongeren (de grootste groep beginnende bestuurders) voor alcohol dan ouderen. De kans op een ongeval neemt voor beginnende bestuurders bij een promillage tussen de 0,2 en 0,5 duidelijk toe.

Sinds de wetswijziging zijn de resultaten uit de onderzoeken vanaf 2008 uitgesplitst naar beginnende en ervaren bestuurders. In dit hoofdstuk wordt deze reeks aangevuld met de cijfers uit 2022.

In 2022 is 3,7 procent van de beginnende bestuurders in overtreding, in 2019 was dit nog 2,3 procent (zie Tabel 0.1). Dat betekent een sterke stijging van 1,5 procent. De meeste van deze beginnende bestuurders bleven tussen de 0,2 en 0,5 promille (1,1% in 2022). Beginnende bestuurders begaan in 2022 meer een grove overschrijding dan in 2019. Tussen de 0,5 en 0,8 promille is er een stijging te zien van 0,7 procent en bij een promillage meer dan 1,3 is er een sterke stijging te zien van 0,3 procent in 2019 naar 0,8 procent in 2022. Dat is een verschil van 0,5 procent.

Onder de ervaren bestuurders is het aandeel overtreders in 2022 licht gestegen ten opzichte van 2019. Net als bij beginnende bestuurders zit de stijging vooral bij de promillages tussen 0,5 en 0,8 en bij de promillage meer dan 1,3. Beide promillageklassen zijn met 0,2 procent gestegen.

**Tabel 0.1 - Ontwikkeling bestuurders (beginnend/ervaren) naar promillageklasse (2013-2022)**

Promillageklasse	Beginnende bestuurder					Ervaren bestuurder				
	2013	2015	2017	2019	2022	2013	2015	2017	2019	2022
<b>Minder dan 0,2‰</b>	97,5%	97,2%	97,4%	97,8%	96,3%	94,4%	94,7%	95,8%	94,8%	94,5%
<b>Tussen 0,2 en 0,5‰</b>	1,6%	1,4%	1,4%	1,0%	1,1%	3,7%	3,5%	2,7%	2,7%	2,7%
<b>Tussen 0,5 en 0,8‰</b>	0,6%	0,8%	0,6%	0,3%	1,0%	1,1%	0,9%	0,9%	1,2%	1,4%
<b>Tussen 0,8 en 1,3‰</b>	0,2%	0,2%	0,6%	0,7%	0,8%	0,5%	0,5%	0,5%	0,9%	0,8%
<b>Meer dan 1,3‰</b>	0,1%	0,3%	0,0%	0,3%	0,8%	0,2%	0,3%	0,2%	0,3%	0,5%
<b>Meer dan 0,2‰</b>	2,5%	2,7%	2,6%	2,3%	3,7%	5,5%	5,2%	4,3%	5,1%	5,4%
<b>Meer dan 0,5‰</b>	0,9%	1,3%	1,2%	1,3%	2,6%	1,8%	1,7%	1,6%	2,4%	2,7%

### 3.3 Resultaten naar politieregio

Vanwege het lage aantal overtredingen (116) is het niet mogelijk om een zinvolle vergelijking te maken tussen de aantal overtredingen per politieregio uitgesplitst naar beginnende en ervaren bestuurders.

### 3.4 Resultaten naar geslacht en leeftijd

In 2018 is de wet definitief ingegaan dat jongeren die 17 jaar zijn vervroegd het rijbewijs kunnen halen van de auto. Er zijn regels opgesteld waaraan zij moeten voldoen om te mogen rijden, dat is onder andere dat ze onder begeleiding van een volwassene, ouder dan 27 jaar, in de auto mogen rijden. Jongeren die op een leeftijd van 17 jaar hun rijbewijs halen, vallen ook onder beginnende bestuurders. Aangezien de wet definitief in 2018 is ingegaan, is 2022 de eerste keer waar deze data in meegenomen is. Er is daardoor geen vergelijking mogelijk met voorgaande jaren.

Bij de resultaten die hieronder gepresenteerd zijn moet een kanttekening geplaatst worden. Doordat het aantal blaastesten met de helft verminderd is ten opzichte van 2019, is de uitsplitsing naar aantallen in geslacht, leeftijd en aantal jaar rijervaring minder betrouwbaar in vergelijking met voorgaande jaren. Dit kan de oorzaak zijn waardoor er hogere percentages te zien zijn in Tabel 0.2 voor het jaar 2022 in vergelijking met voorgaande jaren. De percentages moeten als indicatief geïnterpreteerd worden. Het aantal beginnende bestuurders vanaf 25 jaar is relatief klein. Om die reden zijn de aparte leeftijdscategorieën samengevoegd tot één categorie van beginnende bestuurders van 25 jaar en ouder.

#### *Beginnende bestuurders*

Waar in 2019 nog een groot verschil zat tussen het aantal overtredingen tussen mannelijke en vrouwelijke beginnende bestuurders, is het verschil in 2022 gelijk getrokken (zie Tabel 0.2). Er zijn in 2022 minder mannelijke beginnende bestuurders in overtreding tussen de leeftijden 18 tot 24 jaar dan in 2019 (daling van 2,5% naar 2,1%). De vrouwelijke bestuurders in de leeftijdscategorie 18 tot 24 jaar begaan in 2022 vaker een overtreding, dan in 2019 (stijging van 0,8% naar 2,5%).

#### *Ervaren bestuurders*

Ook bij de ervaren bestuurders is het aandeel vrouwen die een overtreding begaat gestegen. De percentages zijn nagenoeg hetzelfde als bij de mannelijke ervaren bestuurders (zie Tabel 0.2). Bij de mannelijke bestuurders tussen 18 en 24 jaar daalt het aantal overtredingen van 1,3 procent in 2019 naar 0,7 procent in 2022. Bij de vrouwelijke bestuurders in deze leeftijdscategorie is het aantal overtredingen sterk gestegen (van 1,0% naar 2,6%). Bij de ervaren vrouwelijke bestuurders is een sterke daling te zien in de leeftijdscategorie 25 jaar tot 34 jaar (van 3,2% naar 1,7%).

**Tabel 0.2 - Overtreders bij beginnende en ervaren bestuurders naar leeftijd en geslacht (2013-2022)**

	Leeftijd	Man					Vrouw				
		2013	2015	2017	2019	2022	2013	2015	2017	2019	2022
<b>Beginnend</b>	17	-	-	-	-	0,0%	-	-	-	-	0,0%
	18 - 24	2,5%	2,3%	2,7%	2,5%	2,1%	1,3%	1,2%	0,8%	0,8%	2,5%
	25 e.o.	5,7%	6,9%	5,9%	3,3%	3,2%	2,4%	3,2%	5,5%	3,3%	3,2%
	totaal	3,0%	3,1%	3,2%	2,7%	3,7%	1,4%	1,4%	1,6%	1,5%	3,4%
<b>Ervaren</b>	18 - 24	2,1%	2,2%	1,7%	1,3%	0,7%	1,1%	0,0%	0,7%	1,0%	2,6%
	25 - 34	2,5%	2,6%	1,5%	2,4%	3,1%	1,4%	1,2%	1,0%	3,2%	1,7%
	35 - 49	2,4%	1,5%	2,1%	3,7%	3,1%	1,3%	1,0%	0,9%	1,7%	3,6%

50 e.o.	1,7%	2,3%	1,7%	2,5%	3,4%	1,0%	0,8%	0,8%	0,2%	3,2%
totaal	2,2%	2,1%	1,8%	2,7%	4,5%	1,2%	0,9%	0,9%	1,6%	2,9%

### 3.5 Resultaten naar dag en tijd

Tabel 0.3 laat zien dat in 2022 de beginnende bestuurders op vrijdag vaker in overtreding zijn op alle tijdstippen dan in 2019. Er is een hele sterke stijging te zien op vrijdag tussen 02.00 uur en 04.00 uur (stijging van 12,4 procentpunt). De beginnende bestuurders die op zaterdag een overtreding begaan laten in 2022 een lichte daling zien in de tijdsperiode van 22.00 tot 00.00 uur en een sterke daling in de tijdsperiode van 02.00 tot 04.00 uur. Beginnende bestuurders begaan vaker een overtreding op zaterdag tussen 00.00 uur en 02.00 uur.

Net als bij de beginnende bestuurders zijn de meeste overtredingen van de ervaren bestuurders op vrijdag (zie Tabel 0.3). De overtredingen op vrijdag laten een lichte stijging zien in de tijdsperiode van 22.00 uur tot 00.00 uur en van 00.00 uur tot 02.00 uur. In de tijdsperiode van 02.00 uur tot 04.00 uur is er een sterke stijging te zien (stijging van 2,3%). Op zaterdag is er een stijging te zien in de tijdsperiode van 22.00 uur tot 00.00 uur. In de tijdsperiode van 00.00 uur tot 02.00 uur en tussen 02.00 uur en 04.00 uur is een daling te zien.

**Tabel 0.3 - Overtreders bij beginnende en ervaren bestuurders naar dag en tijd (2013-2022)**

Dag	Tijd	Beginnend					Ervaren				
		2013	2015	2017	2019	2022	2013	2015	2017	2019	2022
<b>Vrijdag</b>	22.00 - 00.00 uur	1,8%	1,5%	0,8%	2,5%	2,8%	1,4%	1,2%	0,8%	1,6%	1,9%
	00.00 - 02.00 uur	2,3%	4,4%	2,0%	1,6%	2,5%	2,0%	2,2%	2,0%	3,1%	3,4%
	02.00 - 04.00 uur	3,9%	7,8%	3,6%	0,9%	13,3%	4,8%	4,0%	2,0%	1,5%	3,8%
	totaal	2,3%	3,1%	1,7%	2,0%	3,4%	2,0%	1,6%	1,2%	2,1%	2,7%
<b>Zaterdag</b>	22.00 - 00.00 uur	1,5%	1,6%	2,0%	1,0%	0,9%	1,4%	1,5%	0,9%	1,3%	2,2%
	00.00 - 02.00 uur	3,0%	1,7%	4,5%	1,9%	4,3%	1,7%	1,4%	2,7%	3,2%	1,8%
	02.00 - 04.00 uur	4,8%	5,4%	4,6%	6,9%	0,0%	3,8%	3,5%	3,3%	6,1%	4,2%
	totaal	2,6%	2,5%	3,2%	2,6%	2,7%	1,8%	1,8%	1,7%	3,0%	2,3%

### 3.6 Resultaten naar herkomst

In Tabel 0.4 is te zien dat meer dan de helft van de overtreeders die beginnend bestuurder zijn afkomstig zijn vanuit het café, bar, restaurant of disco. Vanwege de lage n (n= <20) binnen de subgroepen, bij beginnende bestuurders, is het bij de overige plekken van herkomst niet mogelijk om er betrouwbare percentages aan toe te kennen. Dit staat aangeduid met een sterretje. Dit geldt ook voor de sportkantine of het clubhuis en elders bij de ervaren bestuurders. Bij de ervaren bestuurders is te zien dat de grootste groep overtreeders bij vrienden, kennissen of familie vandaan komen. Deze groep laat een stijging zien van 16,9 procent. Er is ook een stijging te zien bij de bestuurders die een overtreding begaan als ze van het werk of thuis komen. De ervaren bestuurders die vanuit het café, bar, restaurant of disco afkomstig zijn, begaan nog erg vaak een overtreding (41,5%), maar er is wel een daling te zien ten opzichte van 2019.

**Tabel 0.4 - Overtreiders bij beginnende en ervaren bestuurders naar herkomst (2013-2022)**

	Beginnend					Ervaren				
	2013	2015	2017	2019	2022	2013	2015	2017	2019	2022
<b>In café, bar, restaurant of disco</b>	37,0%	51,0%	41,0%	59,0%	52,9%	48,0%	55,0%	47,0%	53,0%	41,5%
<b>In sportkantine of clubhuis</b>	6,0%	2,0%	5,0%	5,0%	*	8,0%	3,0%	5,0%	3,0%	*
<b>Bij vrienden, kennissen of familie</b>	30,0%	18,0%	21,0%	23,0%	*	26,0%	23,0%	24,0%	26,0%	42,9%
<b>Op het werk</b>	9,0%	9,0%	10,0%	0,0%	*	7,0%	10,0%	9,0%	4,0%	13,3%
<b>Thuis</b>	12,0%	13,0%	14,0%	14,0%	*	9,0%	7,0%	13,0%	9,0%	24,2%
<b>Elders</b>	7,0%	7,0%	10,0%	0,0%	*	3,0%	3,0%	2,0%	6,0%	*

\* Geen percentage benoemd in verband met een n die lager is dan 20.



### 3.7 Resultaten naar afstand

Vanaf 2017 is er een vraag over hoe ver men moest rijden naar de uiteindelijke eindbestemming (vanaf het vertrekpunt, niet vanaf het punt waar is geblazen).

Uit Tabel 0.5 blijkt dat bestuurders die minder ver hoeven te rijden, vaker in overtreding zijn. Onder beginnende bestuurders die minder dan 5 kilometer hoeven te rijden is dit aandeel 5,7 procent. Dit is 1,5 procent hoger dan in 2019. Bij de gereden afstand van 5 tot 10 kilometer is een stijging te zien van 5,0 procent (van 2,9% naar 8,8%). De enige daling in overtredingen bij beginnende bestuurders is te zien bij een afstand van 20 tot 50 kilometer. Niemand heeft in 2022 in die afstandsklasse een overtreding begaan in tegenstelling tot 3,8 procent in 2019.

Ook onder de ervaren bestuurders vallen de meeste overtreders in de categorie die tot 5 kilometer moeten rijden (5,8%). Het aantal overtredingen neemt af naarmate de afstand toeneemt. Bij de ervaren bestuurders is op alle afstanden een stijging te zien in het aantal overtredingen, behalve bij de afstand tussen 20 en 50 kilometer. Deze afstandsklasse laat een lichte daling zien, net als bij beginnende bestuurders.

**Tabel 0.5 - Overtreders bij beginnende en ervaren bestuurders naar afstand (2017-2022)**

	Beginnend			Ervaren		
	2017	2019	2022	2017	2019	2022
<b>0 tot 5 km</b>	4,7%	4,3%	5,7%	4,0%	5,3%	5,8%
<b>5 tot 10 km</b>	7,5%	2,9%	8,8%	2,4%	3,7%	5,3%
<b>10 tot 20 km</b>	2,8%	1,5%	1,8%	3,1%	2,3%	3,5%
<b>20 tot 50 km</b>	2,2%	3,8%	0,0%	1,8%	1,7%	1,6%
<b>50 km of meer</b>	0,9%	0,6%	3,2%	1,4%	0,7%	1,6%

### 3.8 Resultaten naar gemeentegrootte

Tabel 0.6 laat de overtredingspercentages van beginnende en ervaren bestuurders naar gemeentegrootte zien.

In 2022 zijn onder de beginnende bestuurders de meeste overtredingen geconstateerd in de gemeenten met meer dan 100.000 inwoners (4,2%). In gemeenten met minder dan 50.000 inwoners is ook een stijging te zien (van 0,7% naar 3,9%). Bij de ervaren bestuurders zijn de meeste overtredingen begaan in gemeenten met minder dan 50.000 inwoners. Deze groep laat ook de grootste stijging zien. Net als bij de beginnende bestuurders zien we een stijging in gemeenten met meer dan 100.000 inwoners en een daling in gemeenten tussen 50.000 en 100.000 inwoners.

**Tabel 0.6 - Overtreders bij beginnende en ervaren bestuurders naar gemeentegrootte (2013-2022)**

	Beginnend					Ervaren				
	2013	2015	2017	2019	2022	2013	2015	2017	2019	2022
<b>Minder dan 50.000 inwoners</b>	2,7%	2,0%	1,8%	0,7%	3,9%	1,8%	1,2%	1,2%	2,5%	3,8%
<b>50.000 tot 100.000 inwoners</b>	2,8%	4,3%	1,9%	3,4%	2,0%	2,1%	2,1%	1,1%	2,2%	1,7%
<b>Meer dan 100.000 inwoners</b>	2,2%	2,6%	3,0%	2,2%	4,2%	1,8%	1,9%	1,8%	2,6%	2,9%
<b>Totaal</b>	2,5%	2,7%	2,6%	2,3%	3,7%	1,9%	1,7%	1,5%	2,5%	2,7%

# Zelfgerapporteerd gedrag

## 4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de resultaten van het aanvullende online-onderzoek. Omdat er minder controles plaats hebben gevonden door het coronavirus en beperkte capaciteit bij de politie is er deze meting voor gekozen om een aanvullend vragenlijstonderzoek uit te zetten. We hebben bestuurders van gemotoriseerde voertuigen een aantal vragen voorgelegd over rijden onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen en hun redenen om dit wel of niet te doen. De onderzoeksopzet is uitgewerkt in bijlage 2.

## 4.2 Ervaringen met rijden onder invloed en controles

Deze paragraaf gaat over de ervaringen die bestuurders hebben met rijden onder invloed en controles door de politie in de afgelopen twaalf maanden.

### Auto meest gebruikte gemotoriseerde vervoersmiddel

Van alle bestuurders maakt vrijwel iedereen (wel eens) gebruik van de auto. Daarnaast maakt één op de zes gebruik van de bromfiets, scooter of snorfiets, één op de tien van de motor en een enkeling van de vrachtwagen als vervoersmiddel. In dit onderzoek zijn alleen bestuurders meegenomen die minstens één van de voertuigen uit Tabel 0.1 gebruiken, niet-bestuurders behoren niet tot de doelgroep en zijn buiten beschouwing gelaten.

**Tabel 0.1 - In hoeverre maakt u van de volgende vervoersmiddelen gebruik als bestuurder? (meerdere antwoorden mogelijk) n=4.827**

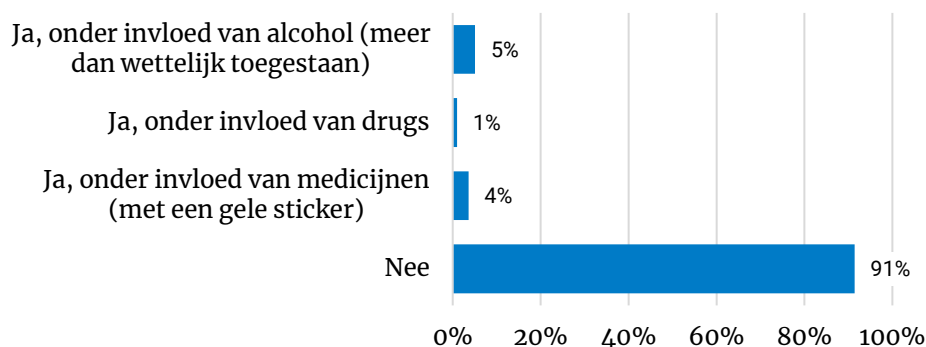
	<b>Gebruikt soms tot vaak dit vervoersmiddel als bestuurder</b>
<b>Auto</b>	99%
<b>Motor</b>	11%
<b>Vrachtwagen</b>	3%
<b>Bromfiets/scooter/snorfiets</b>	16%

### Negen op tien heeft niet onder invloed gereden

Negen op de tien bestuurders geven aan dat zij afgelopen twaalf maanden niet deelgenomen hebben aan het verkeer onder invloed van alcohol, drugs en/of medicijnen. Eén op de twintig heeft afgelopen jaar wel eens met een gemotoriseerd voertuig deelgenomen aan het verkeer onder invloed van alcohol en eenzelfde aandeel als het gaat om medicijnen met gele sticker. Bij drugs gaat het om 1 procent van de bestuurders, zie Figuur 0.1<sup>4</sup>.

De cijfers over alcohol uit dit vragenlijstonderzoek zijn niet één op één te vergelijken met de cijfers uit het onderzoek via alcoholcontroles, omdat het in dat laatste geval gaat om een momentopname en bij dit deelonderzoek om de afgelopen twaalf maanden. Daarnaast gaat het in dit deelonderzoek over zelfgerapporteerd gedrag. Men kan sociaal wenselijk antwoorden, maar ook een verkeerde inschatting maken wanneer hun alcoholinname de wettelijke grenzen overschrijdt. Bij de alcoholcontroles komen we uit op 2,6 procent overtreders.

**Figuur 0.1 - Heeft u in de afgelopen 12 maanden wel eens onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen deelgenomen aan het verkeer met een gemotoriseerd voertuig? (meerdere antwoorden mogelijk) n=4.822**



Bestuurders onder de 50 jaar hebben vaker gereden onder invloed van alcohol, drugs of medicatie dan bestuurders van 50 jaar en ouder (alcohol 7% vs. 3%, drugs 2% vs. 0%, medicatie 5-6% vs. 2%). Beginnende bestuurders geven vaker aan onder invloed van medicijnen achter het stuur te hebben gezeten dan mensen die al 5 jaar of langer hun rijbewijs hebben (resp. 7% en 4%).

Meer mannelijke dan vrouwelijke bestuurders hebben afgelopen twaalf maanden onder invloed van (een van) deze middelen gereden (11% versus 6%). Middelbaar (6%) en hoger opgeleiden (6%) hebben vaker gereden onder invloed van alcohol dan praktisch opgeleiden (2%). Er zijn geen verschillen gevonden naar regio of gemeentegrootte.

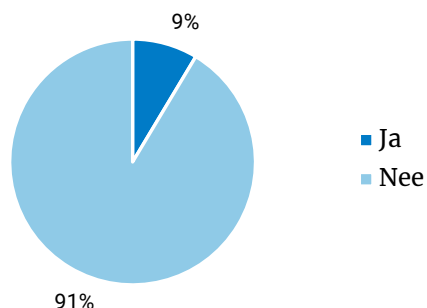
---

<sup>4</sup> De ESRA 2018 Survey rapporteert hogere percentages, over rijden onder invloed in de afgelopen 30 dagen. Afwijkende weging kan hier mogelijk een verklaring zijn. Ons onderzoek is naast leeftijd en geslacht ook gewogen naar opleiding en regio, beide variabelen die vaak niet-representatief in panels zitten. <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2019countryfactsheetnetherlands.pdf>

### Negen procent heeft verkeersongeval of politietoezicht gehad

Negen procent van de bestuurders heeft in het afgelopen jaar te maken gehad met een verkeersongeval of politietoezicht. Verreweg de meeste bestuurders hebben dit dus niet ervaren.

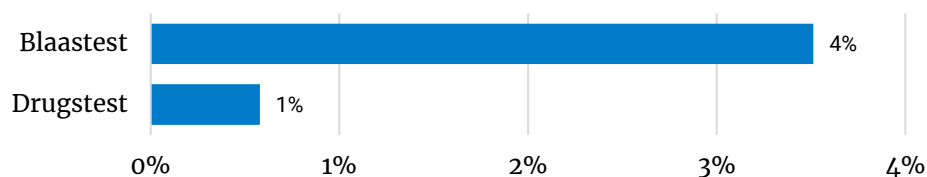
**Figuur 0.2 - Heeft u in het afgelopen jaar wel eens een verkeersongeval gehad of politietoezicht gehad (denk hierbij aan controles, staande houdingen, bekeuringen)? n=4.827**



### Politie heeft bij meeste bestuurders geen blaas- of drugstest afgenomen

Bij de meeste bestuurders heeft de politie afgelopen twaalf maanden geen blaastest of drugstest afgenomen. Bij één op de twintig bestuurders is wel een blaastest gedaan en bij 1 procent een drugstest.

**Figuur 0.3 - Hoe vaak heeft de politie een ...van u als bestuurder afgenomen de afgelopen 12 maanden? Blaastest n=4776; Drugstest n=4.827**



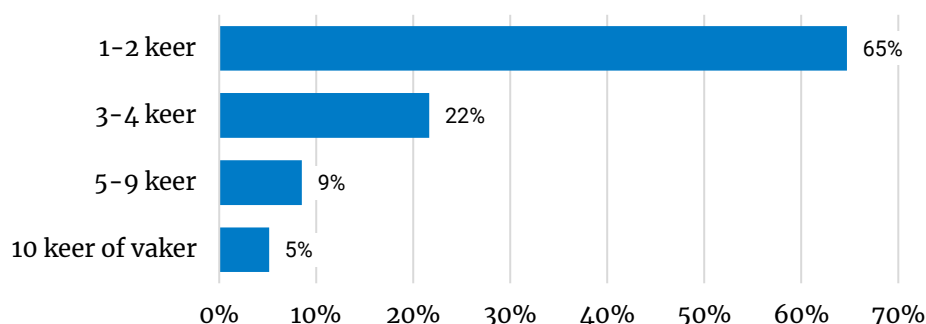
### 4.3 Rijden onder invloed van alcohol

In deze paragraaf gaan we in op de redenen en omstandigheden om deel te nemen aan het verkeer onder invloed van meer alcohol dan wettelijk is toegestaan.

#### Van rijders onder invloed reed twee derde één tot twee keer met alcohol op

De volgende resultaten gaan over de 5 procent bestuurders die afgelopen twaalf maanden onder invloed van alcohol (meer dan toegestaan) heeft deelgenomen aan het verkeer. Van hen heeft een meerderheid dit één tot twee keer gedaan, ongeveer een op de vijf heeft dit drie tot vier keer gedaan afgelopen twaalf maanden en 14 procent vijf keer of vaker.

**Figuur 0.4 - Hoe vaak heeft u in de afgelopen 12 maanden met meer alcohol op dan wettelijk is toegestaan deelgenomen aan het verkeer met een gemotoriseerd voertuig? n=235**

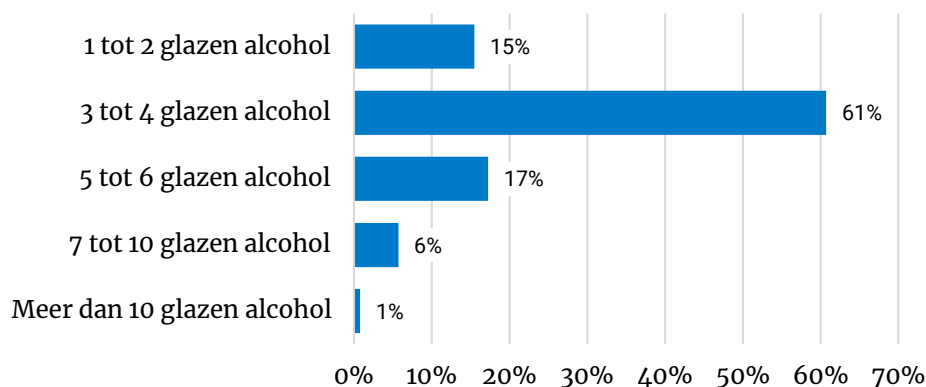


Bij bestuurders tot en met 34 jaar kwam het vaker voor dat het om één tot twee keer ging dan bij 50-plussers (resp. 73% en 54%). Er zijn geen duidelijke verschillen gevonden naar andere achtergrondkenmerken, mede door de lage aantallen per subgroep.

#### Zes op tien nuttigde drie tot vier glazen alcohol

De laatste keer dat bestuurders onder invloed van alcohol hebben deelgenomen aan het verkeer hadden zij in de meeste gevallen (61%) drie tot vier glazen alcohol genuttigd. Ongeveer één op de zeven had één tot twee glazen alcohol gedronken en ongeveer een kwart had vijf of meer glazen genuttigd. Eén tot twee glazen is voor ervaren bestuurders toegestaan, voor beginnende bestuurders kan dit boven de wettelijke norm van 0,2 promille alcohol uitkomen.

**Figuur 0.5 - Hoeveel glazen alcohol heeft u de laatste keer genuttigd toen u met meer alcohol op dan wettelijk is toegestaan deelnam aan het verkeer? n=235**

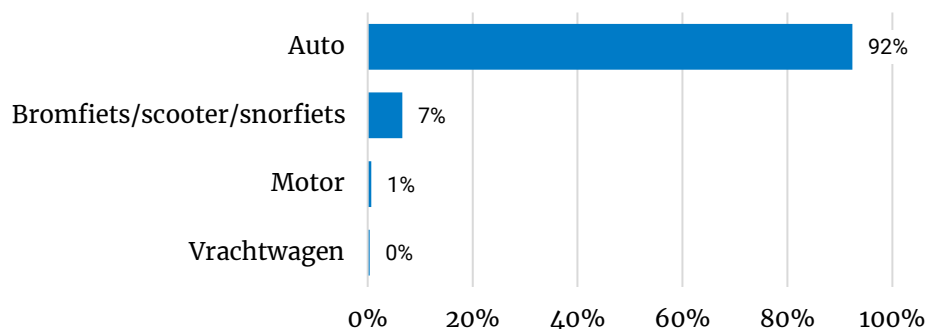


Bestuurders die drie keer of vaker onder invloed van alcohol hebben gereden, gaven vaker aan dat het om 7 tot 10 glazen ging (10% vs. 3%), en minder dat het om 1-2 glazen ging (4% vs. 22%) dan mensen die één tot twee keer onder invloed reden.

#### Rijden onder invloed voornamelijk met auto als vervoersmiddel

In de meeste gevallen ging het om deelname aan het verkeer per auto (92%). Bij 7 procent ging het om een bromfiets, scooter of snorfiets.

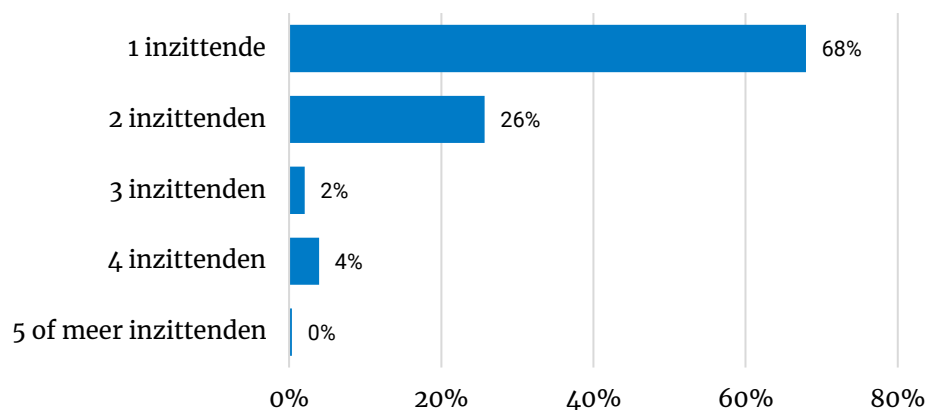
**Figuur 0.6 - Welk vervoersmiddel gebruikte u de laatste keer toen u met meer alcohol op dan wettelijk is toegestaan deelnam aan het verkeer? n=235**



#### Rijden onder invloed meestal zonder passagiers

Bij ongeveer zeven op de tien bestuurders zaten er geen passagiers in of op hun voertuig. Bij drie op de tien was er wel sprake van passagiers, meestal één passagier.

**Figuur 0.7 - Hoeveel inzittenden zaten er in/op uw voertuig, de laatste keer toen u met meer alcohol op dan wettelijk is toegestaan deelnam aan het verkeer? n=235**

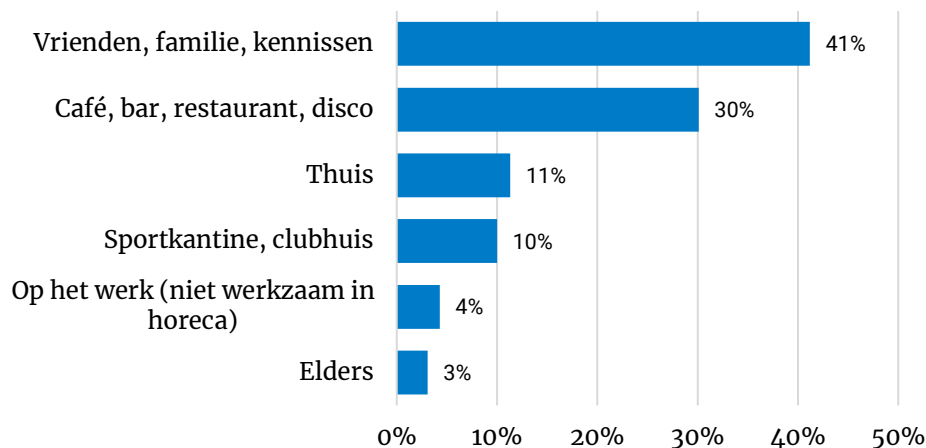


Bestuurders onder de 50 jaar hadden vaker geen passagiers in de auto dan oudere bestuurders (75% en 55%). Bestuurders die drie keer of vaker onder invloed reden, gaven vaker aan één passagier te hebben dan bestuurders die één tot twee keer onder invloed reden (34% vs. 21%).

### Alcohol wordt bij vrienden, familie of kennissen of in horeca genuttigd

De alcohol is met name genuttigd bij vrienden, familie of kennissen of in de horeca. Ook thuis, sport en werk worden af en toe genoemd.

**Figuur 0.8 - Waar had u gedronken, de laatste keer toen u met meer alcohol op dan wettelijk is toegestaan deelnam aan het verkeer? n=235**

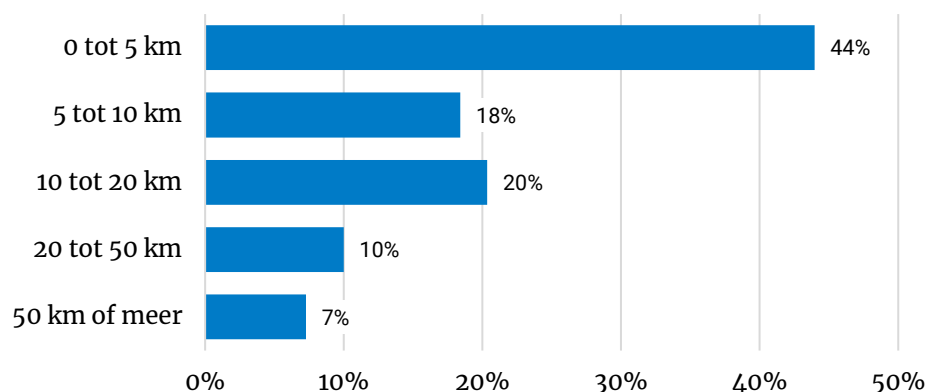


De alcohol werd vaker genuttigd bij vrienden, familie of kennissen bij bestuurders die één tot twee keer reden onder invloed, dan bij bestuurders die dit vaker deden (46% en 32%).

### Zes op tien rijdt afstanden tot tien kilometer

Men reed de laatste keer onder invloed voornamelijk afstanden tot vijf kilometer (44%), maar ook grotere afstanden worden regelmatig afgelegd met alcohol op. Zo zijn bijna vier op de tien laatste ritten met een afstand van 5 tot 20 kilometer. Bij bestuurders van 35 t/m 49 jaar ging het vaker om korte afstanden tot 5 kilometer dan bij jongere bestuurders (58% en 31%).

**Figuur 0.9 - Wat was de totale afstand van begin- tot eindpunt, de laatste keer toen u met meer alcohol op dan wettelijk is toegestaan deelnam aan het verkeer? n=235**





### Bestuurders denken geen keuze te hebben en dat het de rijvaardigheid niet beïnvloedt

Bestuurders onder invloed geven met name aan geen keuze te hebben gehad. Ze hadden gedronken, en moesten nog naar huis. Ook geeft ruim een kwart aan dat het hun rijvaardigheid niet beïnvloedt. Eén op de vijf vindt het ongezellig om geen alcohol te drinken en ook is het voor sommigen een gewoonte.

Overige argumenten zijn dat ze denken dat het wel kan, dat het nauwelijks meer is dan toegestaan, dat er ruim tijd tussen zat en praktische redenen. Zie hieronder enkele voorbeelden:

*"Het was maar een klein beetje teveel"*

*"Ik denk dat 3 glazen wel kan"*

*"Over meerdere uren, inclusief eten"*

*"Taxi of bus was niet meer beschikbaar. Lopen was te ver."*

**Figuur 0.10 - Wat was de voornaamste reden(en) dat u met meer alcohol op dan wettelijk is toegestaan deelnam aan het verkeer? (meerdere antwoorden mogelijk) n=235**

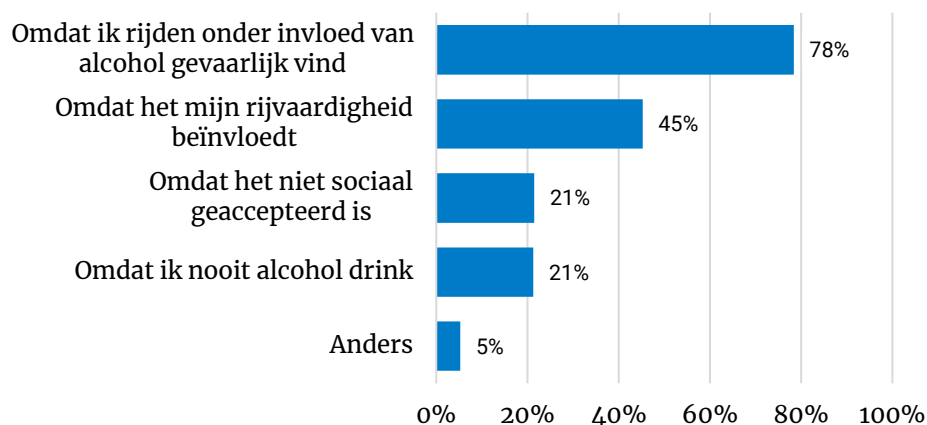


Bestuurders die één tot twee keer reden onder invloed gaven minder vaak aan dat hun vrienden het ook doen en dat het een gewoonte is dan bestuurders die vaker reden onder invloed (vrienden 1% vs. 6%, gewoonte 7% vs. 23%).

### Gevaar belangrijkste reden om niet te rijden met alcohol op

Van de bestuurders die in de afgelopen twaalf maanden niet met meer alcohol op dan wettelijk is toegestaan hebben deelgenomen aan het verkeer vinden acht op de tien dat rijden onder invloed van alcohol gevaarlijk is. Ook schat 45 procent in dat het hun rijvaardigheid beïnvloedt. Eén op de vijf geeft aan sowieso geen alcohol te drinken (21%) en eenzelfde aandeel geeft aan dat het niet sociaal geaccepteerd is.

**Figuur 0.11 - Wat is de reden dat u de afgelopen 12 maanden niet met meer alcohol op dan wettelijk is toegestaan heeft deelgenomen aan het verkeer? (meerdere antwoorden mogelijk) n=4.592**



Beginnende bestuurders geven vaker dan ervaren bestuurders aan dat zij het gevaarlijk vinden (89% vs. 78%).

Jonge bestuurders tot en met 34 jaar geven vaker dan oudere bestuurders aan dat het gevaarlijk is (87% vs. 74-81%) en het hun rijvaardigheid beïnvloedt (55% vs. 40-48%). Dit gaat ook op voor hoger opgeleiden (gevaarlijk 86%; rijvaardigheid 54%) in vergelijking met praktisch (gevaarlijk 69%; rijvaardigheid 35%) en middelbaar opgeleiden (gevaarlijk 76%; rijvaardigheid 42%).

Mannen geven vaker aan dat het hun rijvaardigheid beïnvloedt (50% vs. 41%) en het niet sociaal geaccepteerd is (26% en 18%), en vrouwen geven vaker aan geen alcohol te drinken (25% vs. 18%). Inwoners van grotere gemeenten geven vaker aan dat het hun rijvaardigheid beïnvloedt dan inwoners van kleinere gemeenten (51% vs. 42-44%).

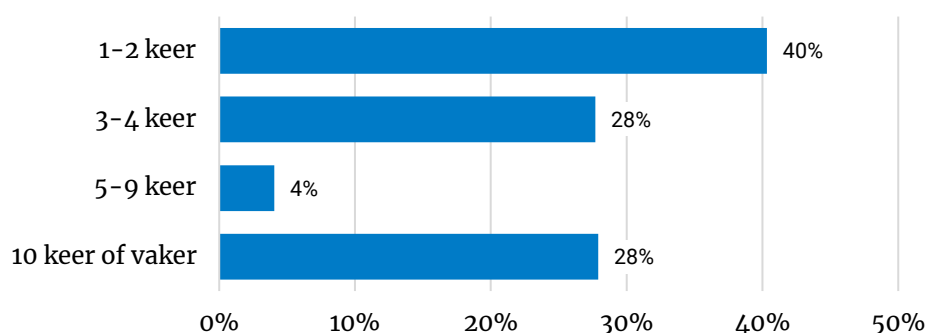
#### 4.4 Rijden onder invloed van drugs

De paragraaf beschrijft de redenen en omstandigheden om deel te nemen aan het verkeer onder invloed van drugs. De resultaten zijn indicatief aangezien (gelukkig) slechts een klein deel van de respondenten aangaf afgelopen twaalf maanden te hebben deelgenomen aan het verkeer onder invloed van drugs. De aantallen zijn, met 43 respondenten, te laag om betrouwbare uitspraken te kunnen doen. Om deze reden zal niet worden ingegaan op achtergrondkenmerken.

##### Meerderheid rijders onder invloed drugs doet dit drie keer of vaker

Eén procent van de bestuurders heeft in de afgelopen twaalf maanden deelgenomen aan het verkeer onder invloed van drugs, zie paragraaf 4.2, Figuur 0.1. In tegenstelling tot rijden onder invloed van alcohol geeft een meerderheid (zes op de tien) aan dat dit vaker dan twee keer voor kwam.

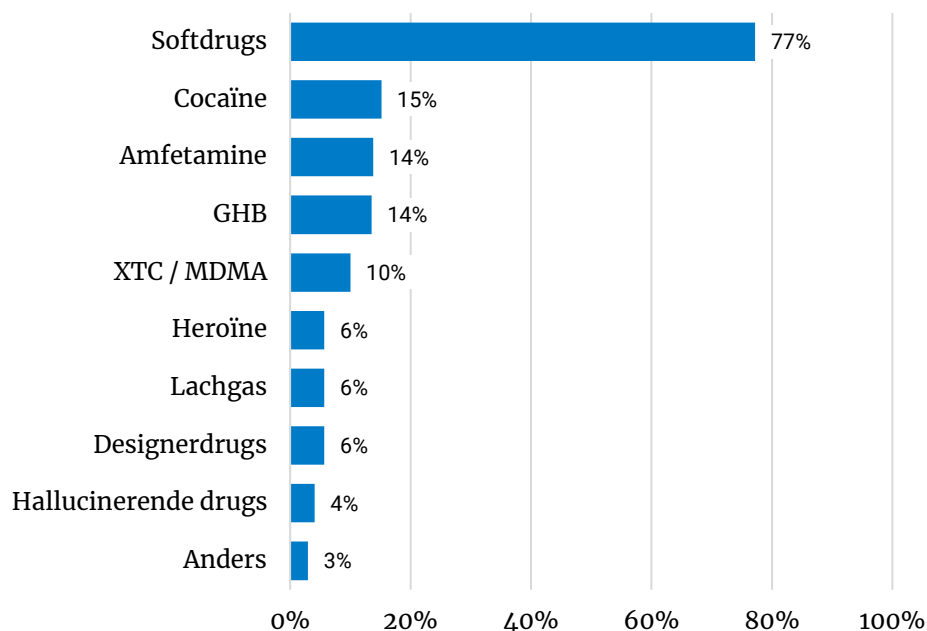
**Figuur 0.12 - Hoe vaak heeft u in het afgelopen 12 maanden onder invloed van drugs deelgenomen aan het verkeer met een gemotoriseerd voertuig? n=43**



### Driekwart had softdrugs gebruikt

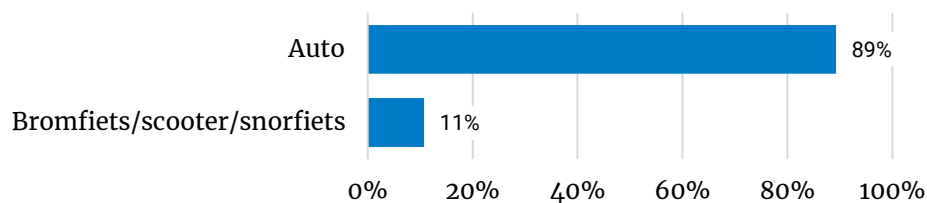
Ongeveer driekwart van diegenen die onder invloed van drugs deelnamen aan het verkeer had softdrugs gebruikt. Ongeveer de helft gaf aan (ook) harddrugs gebruikt te hebben.

**Figuur 0.13 - Welke drugs gebruikte u de laatste keer toen u onder invloed van drugs deelnam aan het verkeer met een gemotoriseerd voertuig? (meerdere antwoorden mogelijk) n=43**



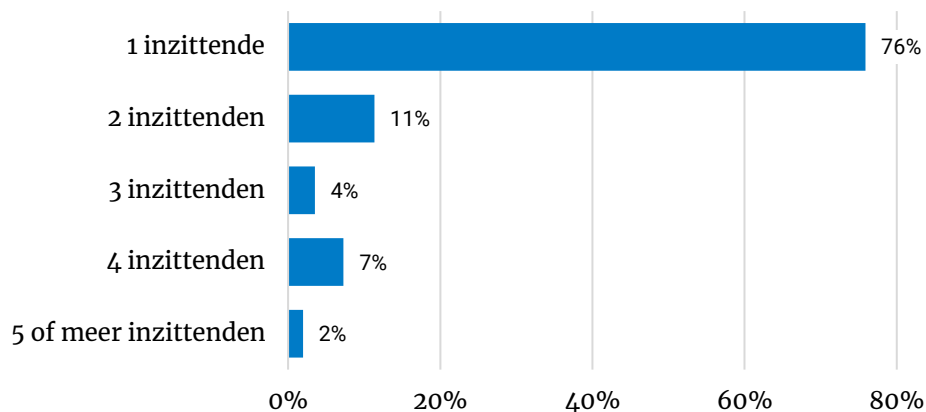
Bij vrijwel iedereen ging het om deelname aan het verkeer per auto, bij ongeveer één op de tien ging het om de bromfiets, scooter of snorfiets.

**Figuur 0.14 - Welk vervoersmiddel gebruikte u de laatste keer toen u onder invloed van drugs deelnam aan het verkeer? n=43**



In ongeveer driekwart van de gevallen zat de bestuurder alleen in of op het voertuig, bij ongeveer een kwart waren er wel passagiers.

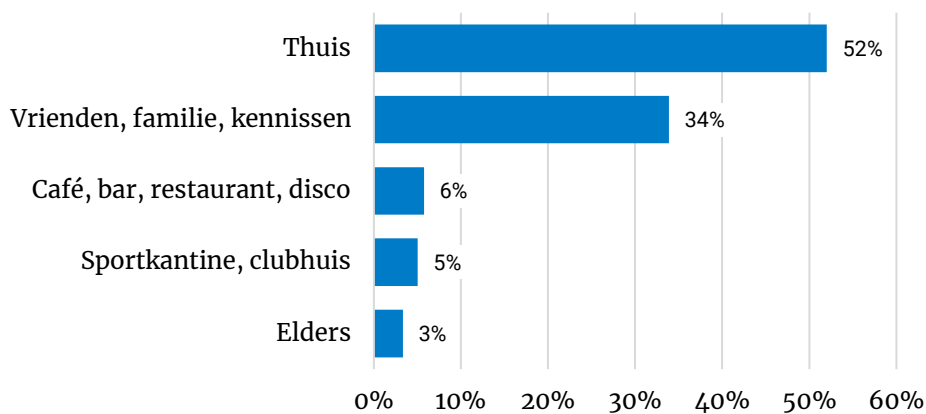
**Figuur 0.15 - Hoeveel inzittenden zaten er in/op uw voertuig, de laatste keer toen u onder invloed van drugs deelnam aan het verkeer? n=43**



#### Drugs met name in huiselijke kringen ingenomen

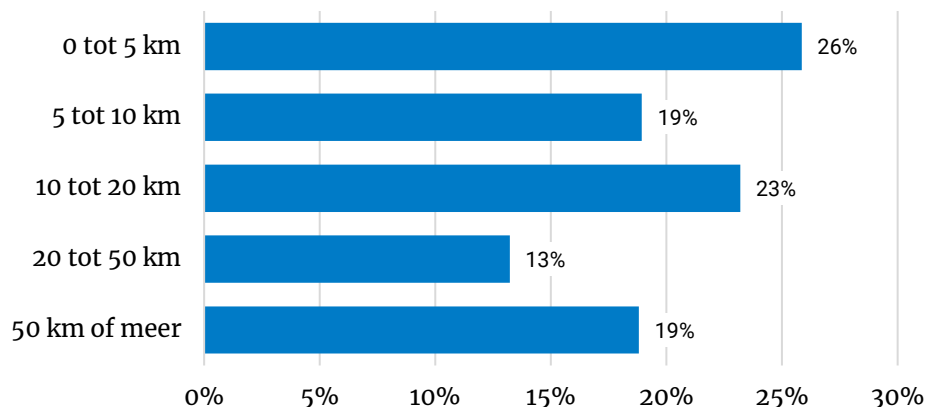
De drugs werden voornamelijk in huiselijke kringen ingenomen, bij ongeveer de helft thuis en bij een derde bij vrienden, familie of kennissen. In tegenstelling tot alcohol worden drugs weinig ingenomen in de horeca.

**Figuur 0.16 - Waar heeft u de drugs genomen, de laatste keer toen u onder invloed van drugs deelnam aan het verkeer? n=43**



De gereden afstanden onder invloed van drugs verschillen sterk. Bij alcohol is een duidelijk beeld dat men voornamelijk korte afstanden rijdt. Maar in het geval van drugs komen alle afstanden ongeveer evenveel in beeld en geeft bijvoorbeeld ook nog één op de vijf aan meer dan 50 kilometer gereden te hebben.

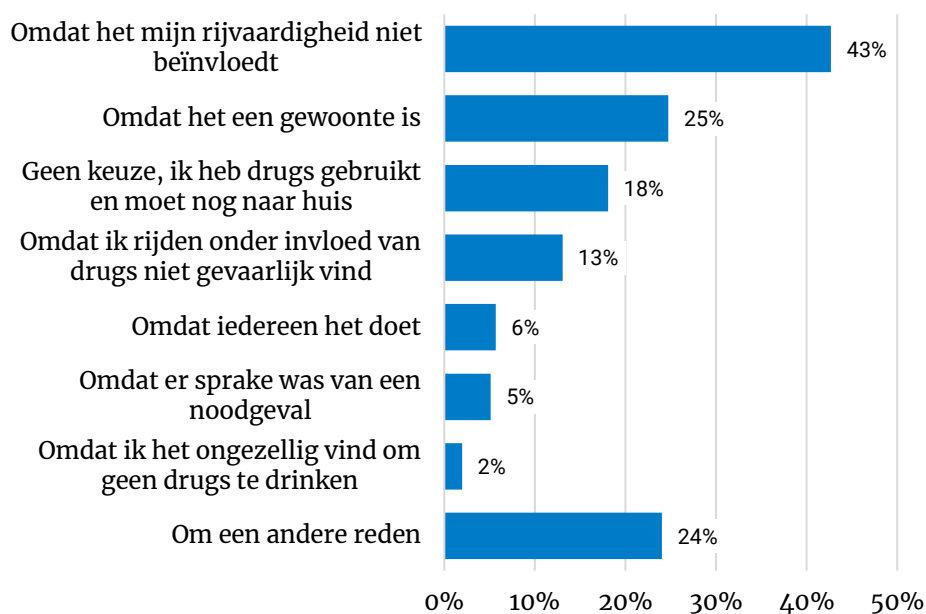
**Figuur 0.17 - Wat was de totale afstand van begin- tot eindpunt, de laatste keer toen u onder invloed van drugs deelnam aan het verkeer? n=43**



#### Bestuurders onder invloed denken dat drugs rijvaardigheid niet beïnvloeden

Ongeveer vier op de tien bestuurders onder invloed van drugs nemen deel aan het verkeer omdat ze vinden dat drugs hun rijvaardigheid niet beïnvloedt. Ook is het voor een kwart een gewoonte. Beide argumenten kunnen een verklaring zijn waarom alle reisafstanden redelijk gelijk voorkomen. Voor bijna één op de vijf was het geen keuze, maar moesten ze nog naar huis zien te komen. Bij de open antwoorden komt onder andere naar voren dat het hen helpt om te rijden of dat er sprake is/was van een verslaving.

**Figuur 0.18 - Wat is de voornaamste reden(en) dat u onder invloed van drugs deelnam aan het verkeer? (meerdere antwoorden mogelijk) n=43**

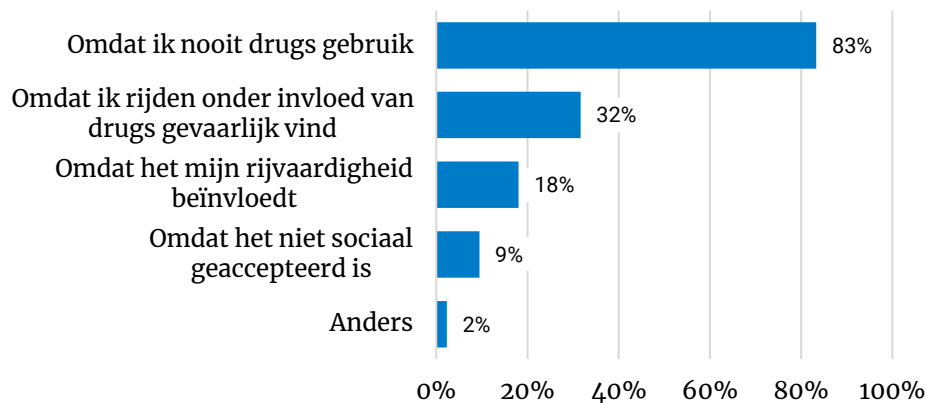


Binnen deze paragraaf zijn onderstaande resultaten als enige niet indicatief omdat de aantallen wel groot genoeg zijn om betrouwbare uitspraken te doen.

### Meeste niet-rijders onder invloed drugs gebruiken geen drugs

Ruim acht op de tien bestuurders die niet onder invloed van drugs heeft gereden geeft aan nooit drugs te gebruiken. Daarnaast geeft een derde aan rijden onder invloed van drugs gevaarlijk te vinden en bijna één op de vijf vindt dat het hun rijvaardigheid beïnvloedt.

**Figuur 0.19 - Wat is de reden dat u afgelopen 12 maanden niet onder invloed van drugs heeft deelgenomen aan het verkeer? (meerdere antwoorden mogelijk) n=4.783**



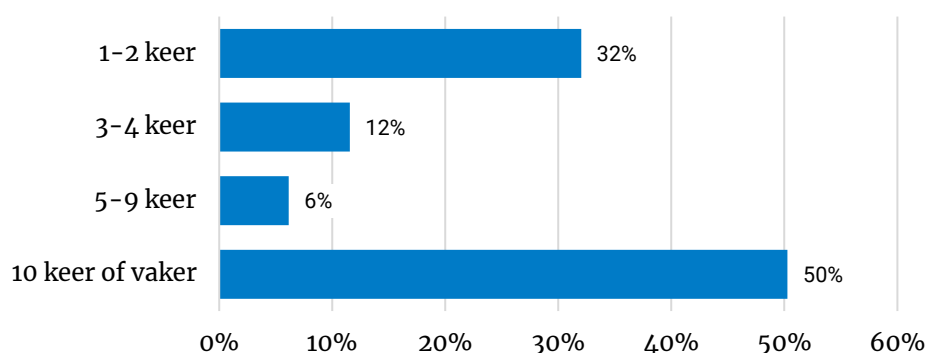
## 4.5 Rijden onder invloed van medicijnen

Deze paragraaf gaat over het rijden onder invloed van medicijnen (op doktersvoorschrift) die erom bekend staan invloed te hebben op de rijvaardigheid (met een gele sticker op de verpakking). Er zal niet worden ingegaan op achtergrondkenmerken omdat deze subgroepen in de meeste gevallen te laag zijn om betrouwbare uitspraken op te baseren.

### Rijders onder invloed medicatie doen dit regelmatig

Vier procent van de bestuurders heeft in de afgelopen twaalf maanden deelgenomen aan het verkeer onder invloed van medicijnen, zie paragraaf 4.2. Van hen heeft de helft dit tien keer of vaker gedaan. Bij ongeveer een derde ging het om één tot twee keer. Bij alcohol zijn de cijfers omgekeerd en heeft een meerderheid dit één tot twee keer gedaan.

**Figuur 0.20 - Hoe vaak heeft u in het afgelopen 12 maanden onder invloed van medicijnen deelgenomen aan het verkeer met een gemotoriseerd voertuig? n=169**

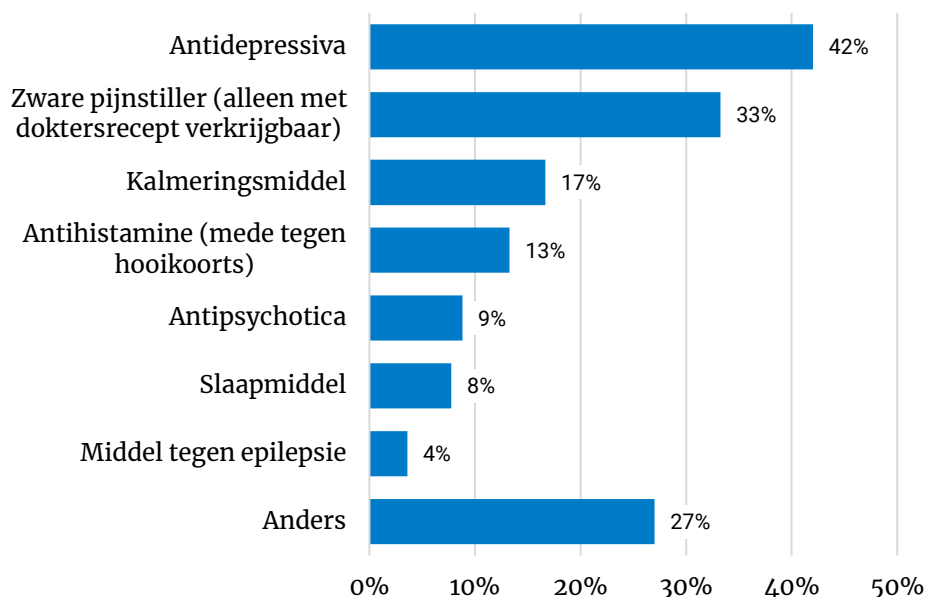




### Voornamelijk antidepressiva en zware pijnstillers gebruikt

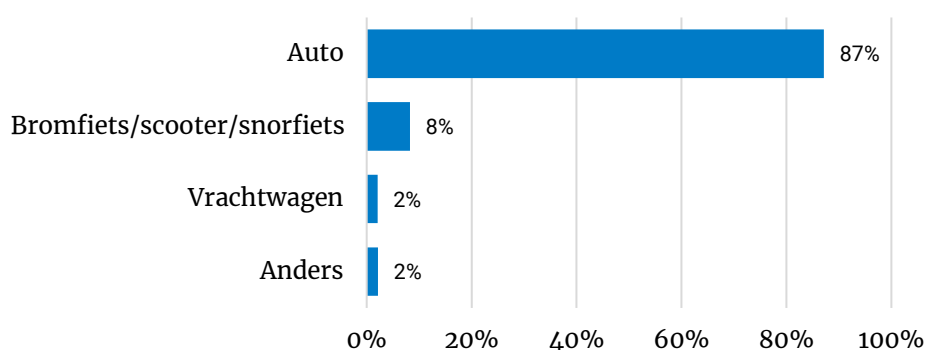
Het wisselt sterk om welke medicijnen het gaat. In vier op de tien gevallen gaat het om antidepressiva en bij een derde gaat het om zware pijnstillers. Onder "anders, namelijk" (27%), werden met name medicijnen voor ADHD en bloeddrukmedicatie genoemd.

**Figuur 0.21 - Welke medicijnen gebruikte u toen u de laatste keer onder invloed van medicijnen deelnam aan het verkeer? (meerdere antwoorden mogelijk) n=169**



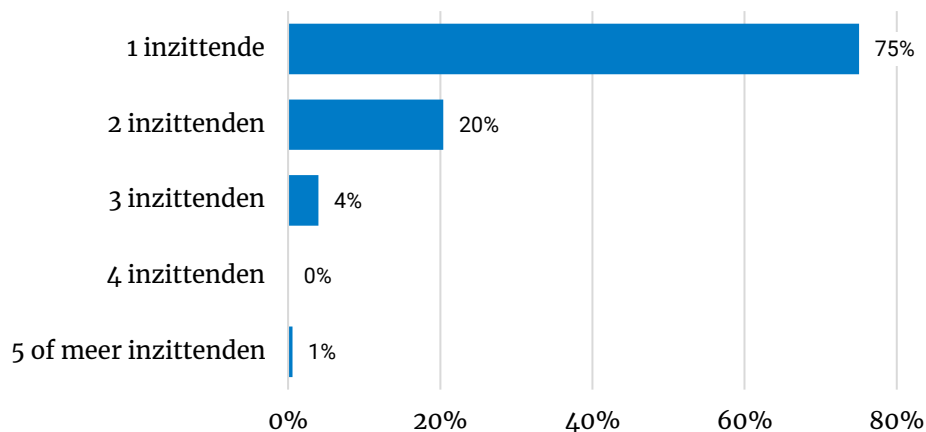
In de meeste gevallen maakten bestuurders onder invloed van medicatie gebruik van de auto (87%). Bij 8 procent ging het om een bromfiets, scooter of snorfiets. Dit is vergelijkbaar met de cijfers voor rijden onder invloed van alcohol of drugs.

**Figuur 0.22 - Welk vervoersmiddel gebruikte u de laatste keer toen u onder invloed van medicijnen deelnam aan het verkeer? n=169**



In driekwart van de gevallen ging het om rijden zonder passagiers, bij één op de vijf ging het om één passagier. Dit komt redelijk overeen met de cijfers voor rijden onder invloed van alcohol of drugs.

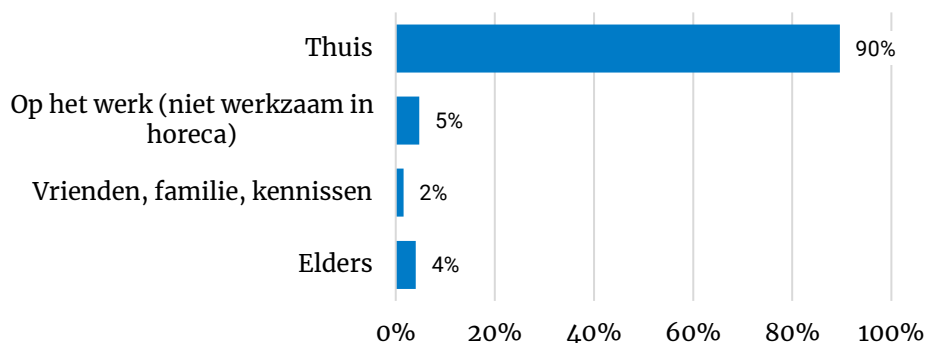
**Figuur 0.23 - Hoeveel inzittenden zaten er in/op uw voertuig, de laatste keer toen u onder invloed van medicijnen deelnam aan het verkeer? n=169**



#### Medicatie wordt met name thuis ingenomen

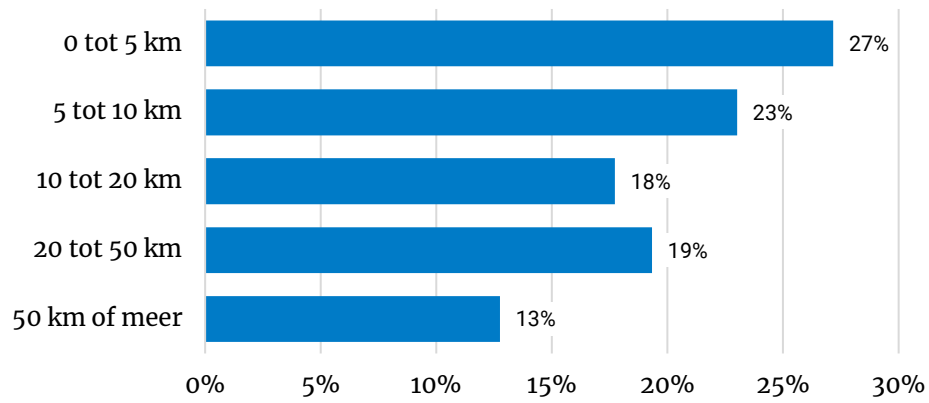
De medicijnen werden voornamelijk thuis ingenomen, in wel 90 procent van de gevallen. Een enkele keer werden de medicijnen ingenomen op werk, bij vrienden, familie of kennissen of nog elders. Dit beeld wijkt sterk af van rijden onder invloed van alcohol of drugs. Alcohol en drugs worden veel vaker ingenomen bij vrienden, familie of kennissen en alcohol daarnaast ook in de horeca.

**Figuur 0.24 - Waar heeft u de medicijnen genomen, de laatste keer toen u onder invloed van medicijnen deelnam aan het verkeer? n=169**



De reisafstand onder invloed van medicijnen verschilt sterk, zo rijdt de helft van de bestuurders onder invloed van medicatie minder dan 10 kilometer, en de andere helft meer dan 10 kilometer. Bij rijden onder invloed van alcohol is er een duidelijk beeld te zien dat men dan vaker korte afstanden rijdt.

**Figuur 0.25 - Wat was de totale afstand van begin- tot eindpunt, de laatste keer toen u onder invloed van medicijnen deelnam aan het verkeer? n=169**



### Helpt geeft aan dat medicatie rijvaardigheid niet beïnvloedt

Bij de helft van de bestuurders die reden onder invloed van medicatie is hun reden dat het hun rijvaardigheid niet beïnvloedt. Ook geven drie op de tien aan dat ze geen keuze hebben. Andere redenen die vaker genoemd worden in de open antwoorden zijn dat het mag van hun arts/voorschriften, dat de medicijnen al lange tijd gebruikt worden, dat ze gewend zijn aan de medicatie en dat ze geen keuze hebben omdat de medicatie nodig is en anders nergens heen kunnen. Zie hieronder enkele voorbeelden:

*"Bij navraag gaf de psychiater aan dat het verantwoord is en mijn rijvaardigheid niet beïnvloedt"*

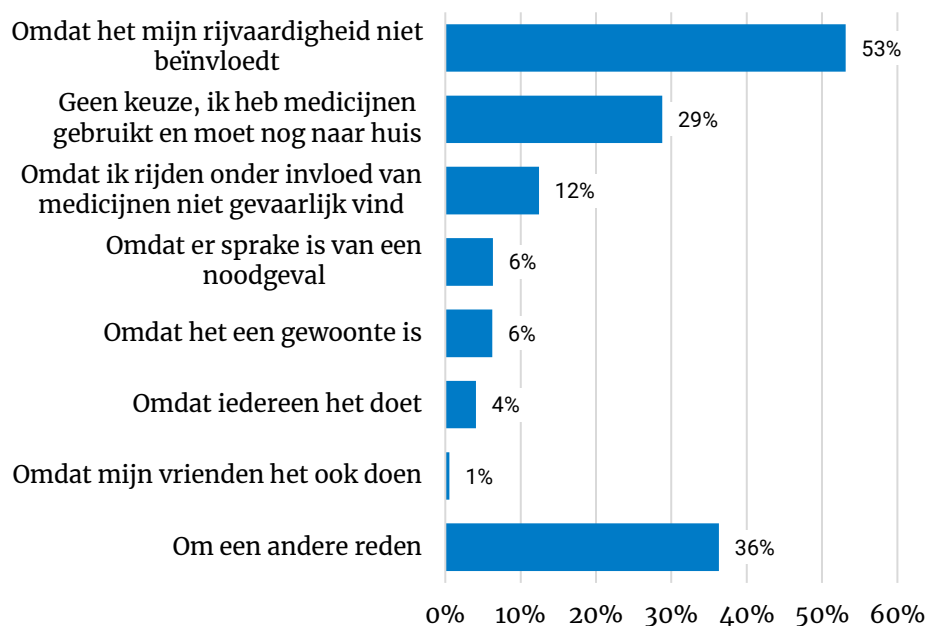
*"Als je deze medicijnen langer dan 2 weken slikt mag je er volgens de website mee rijden"*

*"Ik gebruik deze medicijnen al jaren en deze hebben geen invloed meer op mijn rijgedrag"*

*"Dat ik dan niet kan deelnemen aan het sociale leven en niet naar afspraken kan, o.a. huisarts of specialisten etc."*

*"Omdat ik de medicijnen nodig heb, maar ook moet werken."*

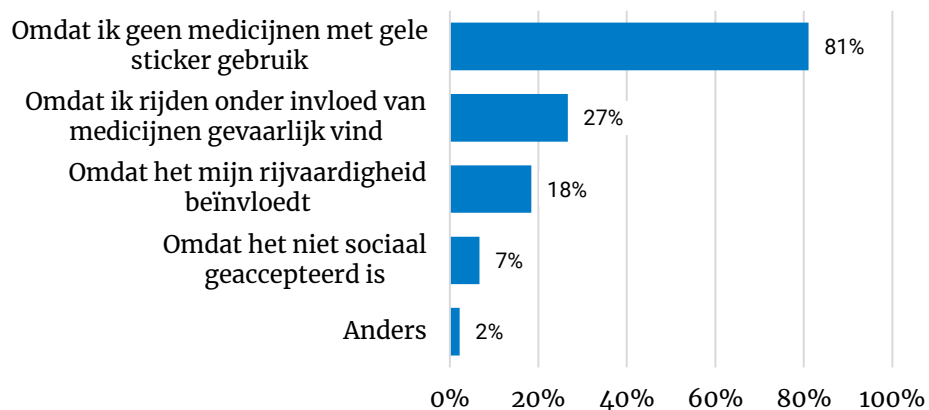
**Figuur 0.26 - Wat is de voornaamste reden(en) dat u de laatste keer onder invloed van medicijnen deelnam aan het verkeer? (meerdere antwoorden mogelijk) n=169**



### Niet-rijders onder invloed medicatie gebruiken geen medicatie met gele sticker

Bij de bestuurders die niet hebben deelgenomen aan het verkeer onder invloed van medicijnen is de voornaamste reden dat ze geen medicijnen met gele sticker gebruiken (81%). Ook vinden drie op de tien bestuurders het gevaarlijk om te rijden met medicatie en bijna één op de vijf vindt dat het de rijvaardigheid beïnvloedt.

**Figuur 0.27 - Wat is de reden dat u afgelopen 12 maanden niet onder invloed van medicijnen heeft deelgenomen aan het verkeer? (meerdere antwoorden mogelijk) n=4.654**



## 4.6 Inschatting risico's

Deze paragraaf beschrijft de inschatting van risico's bij het rijden onder invloed.

### Bestuurders schatten rijden onder invloed drank of drugs vaak als oorzaak ongeval

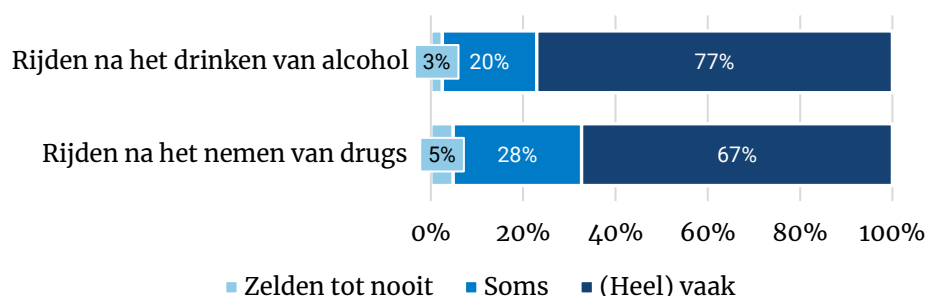
Bestuurders maken de inschatting dat rijden onder invloed regelmatig de oorzaak is van verkeersongevallen.

Rijden na het drinken van alcohol is volgens ruim driekwart van de bestuurders vaak tot heel vaak de oorzaak van verkeersongevallen en rijden na het nemen van drugs is volgens twee derde vaak tot heel vaak de oorzaak.

Slechts een zeer klein deel schat in dat deze gedragingen zelden tot nooit de oorzaak van verkeersongevallen zijn (alcohol 3%, drugs 5%).

Alcohol wordt iets vaker als oorzaak ingeschat dan drugs. Dit kan te maken hebben met de (ingeschatte) risico's van gebruik, maar ook met de frequentie dat dit gedrag voorkomt.

**Figuur 0.28 - Hoe vaak is, volgens u, het volgende de oorzaak van verkeersongevallen; n=4.827**



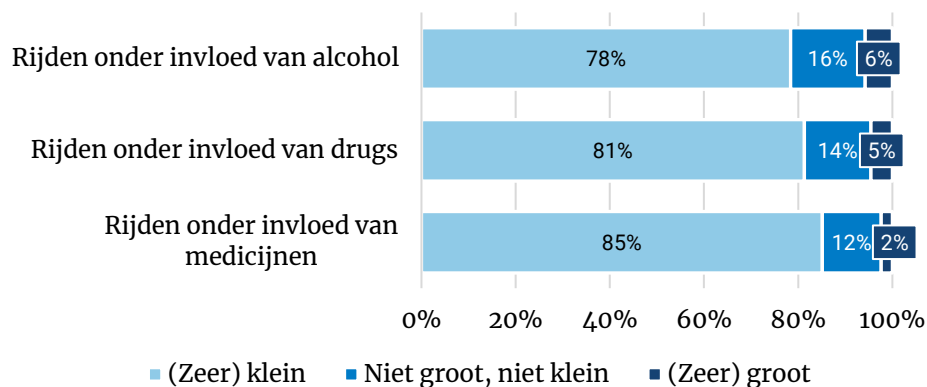
Meer vrouwen dan mannen schatten de kans dat drinken en drugs de oorzaak zijn van verkeersongevallen in op (heel) vaak (drinken 81% vs. 73%; drugs 72% vs. 63%). Dit geldt ook voor 50-plussers ten opzichte van jongere bestuurders (drinken 79% vs. 74%; drugs 73% vs. 58-64%). Praktisch opgeleiden schatten de kans groter dat drugs (heel) vaak de oorzaak is van verkeersongevallen (75%), dan middelbaar (69%) en hoger opgeleiden (62%). Dit geldt ook voor ervaren bestuurders ten opzichte van beginnende bestuurders (68% en 55%).

### Kans gepakt te worden wordt ingeschat als klein

Ongeveer acht op de tien bestuurders schatten de kans klein tot zeer klein in om gepakt te worden onder invloed van alcohol of drugs. Bij medicijnen ligt het percentage net iets hoger, op 85 procent. Over alcohol (6%) en drugs (5%) denken bestuurders iets vaker dat de pakkans (zeer) groot is dan bij medicijnen (2%).

Met andere woorden, bestuurders verwachten dat de gevolgen van rijden onder invloed groot kunnen zijn, maar de pakkans niet.

**Figuur 0.29 - Als u aan een doorsnee autorit denkt, hoe groot is volgens u de kans om (als bestuurder) door de politie te worden gecontroleerd op het rijden onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen? n=4.827**



Beginnende bestuurders schatten de pakkans met alcohol groter in dan ervaren bestuurders (20% vs. 9%). Dit geldt ook voor drugs (10% vs. 4%), maar niet voor medicatie. Ook jongeren tot en met 24 jaar schatten de pakkans groter in voor alcohol (12% vs. 5-6%) en drugs (12% vs. 3-5%) dan oudere bestuurders.

## 4.7 Attitudes t.o.v. rijden onder invloed

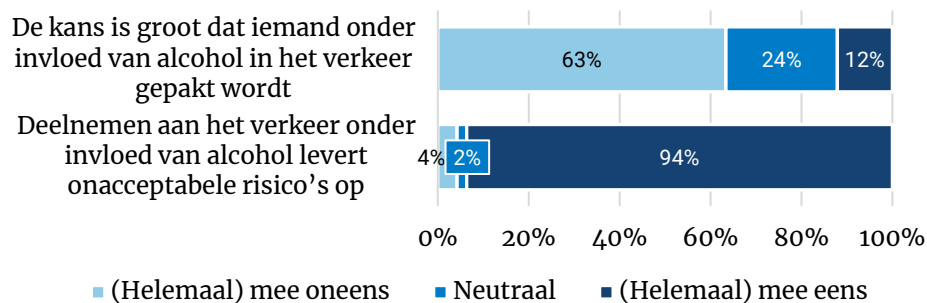
In deze paragraaf beschrijven we de meningen van bestuurders op het gebied van rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicijnen.

### Vrijwel iedereen vindt dat rijden onder invloed drank onacceptabele risico's oplevert

Vrijwel iedereen is van mening dat deelname aan het verkeer onder invloed van alcohol onacceptabele risico's oplevert. Vier procent is het daar niet mee eens. Echter is slechts 12 procent van mening dat de kans dat iemand onder invloed van alcohol in het verkeer gepakt wordt. Daar is 63 procent het niet mee eens en een kwart staat hier neutraal in.

In overeenstemming met de vorige paragraaf worden de risico's als ernstig ingeschat, maar verwacht men dat de kans om gepakt te worden erg klein is.

**Figuur 0.30 - In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stellingen? n=4.827**



Bestuurders van 50+ zijn nog iets vaker dan jongere bestuurders tot en met 34 jaar van mening dat deelname aan het verkeer onder invloed van alcohol onacceptabele risico's oplevert (95% vs. 92%). Dit gaat ook op voor ervaren bestuurders in vergelijking met beginnende bestuurders (94% vs. 90%).

Bestuurders tot en met 24 jaar schatten vaker de pakkans groot in, in vergelijking met bestuurders van 35 jaar en ouder (19% vs. 9-12%). Ook praktisch opgeleiden schatten de kans hoger in (19%) dan middelbaar (12%) en hoger opgeleiden (8%), net als beginnende bestuurders in vergelijking met ervaren bestuurders (17% vs. 12%).



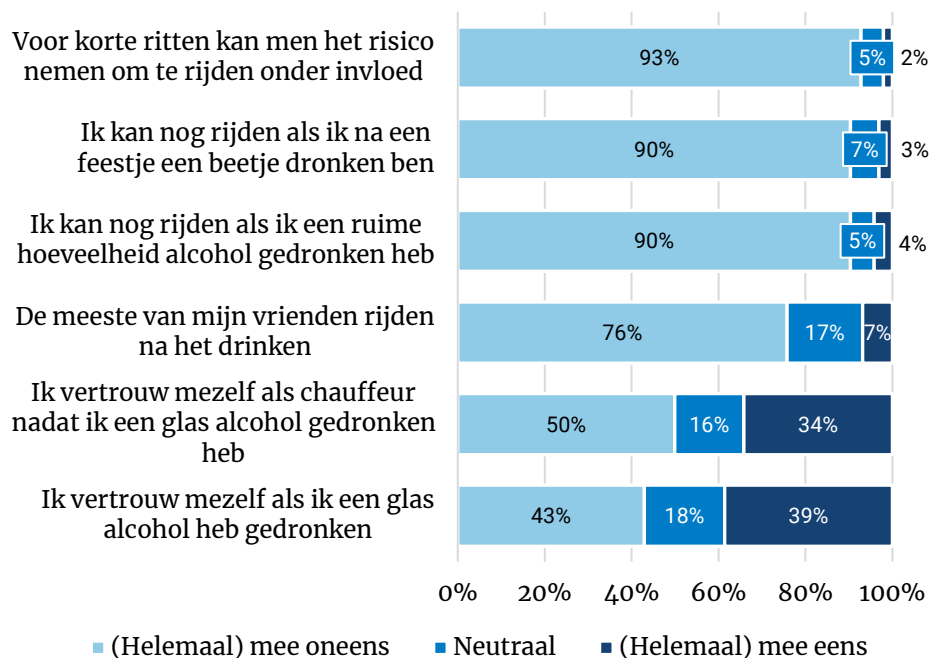
### Een derde vertrouwt zichzelf als chauffeur na één glas alcohol, helft juist niet

Vrijwel niemand denkt dat men voor korte ritten het risico kan nemen om te rijden onder invloed, 93 procent vindt dat men dit risico niet kan nemen. Negen op de tien bestuurders zeggen niet nog te kunnen rijden als ze na een feestje een beetje dronken zijn, 3 procent denkt van wel. Ook geven negen op de tien bestuurders aan niet te kunnen rijden na een ruime hoeveelheid alcohol (bijv. liter bier of halve liter wijn), 4 procent denkt dit wel te kunnen.

Zeven procent van de bestuurders geeft aan dat de meeste vrienden van hen rijden na het drinken en daarnaast antwoord nog 17 procent neutraal op deze stelling. Driekwart is het (helemaal) oneens met deze stelling.

Vier op de tien bestuurders vertrouwen zichzelf na één glas alcohol, een derde vertrouwt zichzelf dan als chauffeur. Daar tegenover staan ook ruim vier op de tien die zichzelf niét vertrouwen na één glas, en de helft vertrouwt zichzelf dan niet als chauffeur.

**Figuur 0.31 - In welke mate bent u het eens met de volgende stellingen? n=4.827**



Jongeren tot en met 24 jaar vinden vaker dan gemiddeld dat men op korte ritten wel het risico kan nemen om te rijden onder invloed (5%). Ook mannen vinden dit iets vaker dan vrouwen (3% vs. 1%). Ervaren bestuurders zijn het hier vaker mee oneens dan beginnende bestuurders (93% vs. 87%).

Onder de 50 jaar denkt men vaker dan 50-plussers nog te kunnen rijden als ze een beetje dronken na een feestje zijn (5% vs. 2%). Ook mannen denken dit vaker dan vrouwen (4% vs. 2%). Hoger opgeleiden zijn het hier vaker mee oneens (92%) dan praktisch en middelbaar opgeleiden (beiden 89%).

Onder de 50 jaar vindt men vaker dat zij na ruime hoeveelheden alcohol nog kunnen rijden, in vergelijking met 50-plussers (6-7% vs. 2%). Ook mannen vinden dit vaker dan vrouwen (7% vs. 1%) en middelbaar en hoger opgeleiden (beiden 5%) vaker dan praktisch opgeleiden (3%).

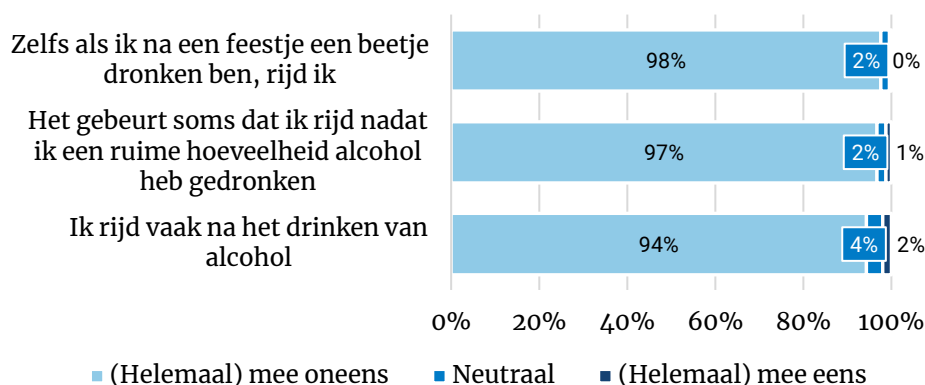
Bestuurders onder de 50 jaar zijn het vaker oneens (78%) met de stelling dat de meeste vrienden van hen rijden na alcoholconsumptie dan 50-plussers (74%), die vaker neutraal antwoorden (20%). Dit impliceert dat de oudere generatie wat meer rijden na alcoholgebruik ziet in hun omgeving. Ook vrouwen zijn het hier vaker oneens dan mannen (74% vs. 78%), net als hoger opgeleiden (81%) in vergelijking met praktisch en middelbaar opgeleiden (71% en 73%).

Bestuurders onder de 50 jaar vertrouwen zichzelf vaker met een glas alcohol op dan 50-plussers (41-46% vs. 33%). Dit geldt ook als chauffeur (37-42% vs. 30%). Ook mannen hebben meer vertrouwen in zichzelf dan vrouwen na een glas alcohol (47% vs. 30%), ook als chauffeur (41% vs. 27%) en hoger opgeleiden (39%) meer dan praktisch en middelbaar opgeleiden (28% en 39%, als chauffeur 39% vs. 26-33%).

### Bijna niemand geeft aan te rijden na ruime hoeveelheid alcohol

Vrijwel niemand geeft aan een beetje dronken na een feestje te rijden. Slechts 1 procent geeft aan dat het soms voorkomt dat ze rijden na een ruime hoeveelheid alcohol, 97 procent zegt van niet. Ongeveer 2 procent geeft aan vaak te rijden na het drinken van alcohol, 94 procent zegt van niet. Hierbij is niet gevraagd om welke hoeveelheden alcohol het gaat.

**Figuur 0.32 - In welke mate bent u het eens met de volgende stellingen? n=4.827**



Op 'een beetje dronken rijden na een feestje' zijn weinig verschillen te vinden naar achtergrondkenmerken. Hoger opgeleiden geven vaker aan dit *niet* te doen (99%), in vergelijking met praktisch en middelbaar opgeleiden (beiden 97%).

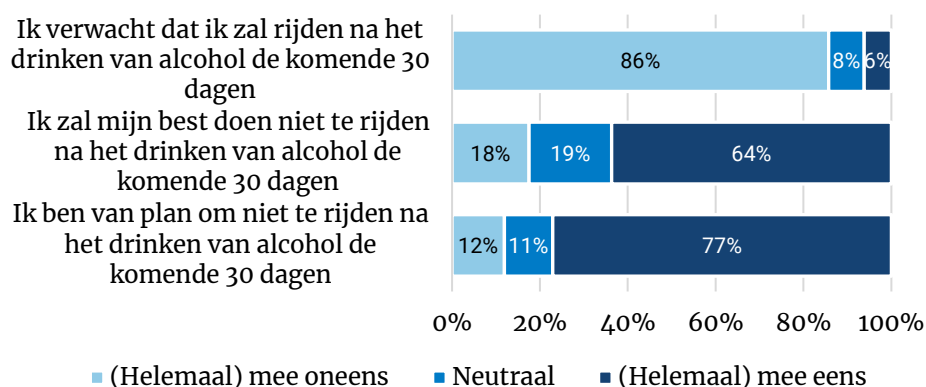
Mannen rijden iets vaker dan vrouwen na een ruime hoeveelheid alcohol (2% vs. 1%).

Bestuurders onder de 50 jaar rijden vaker na het drinken van alcohol dan 50-plussers (2-3% vs. 1%), net als mannen in vergelijking met vrouwen (3% vs. 1%).

### Zes procent verwacht binnenkort te rijden na drinken alcohol

Zes procent van de bestuurders verwacht de komende dertig dagen te rijden na het drinken van alcohol, 85 procent verwacht dit niet. Bijna twee derde gaat zijn of haar best doen om niet te rijden na het drinken van alcohol de aankomende dertig dagen. Een groter aandeel van ruim driekwart is aankomende dertig dagen van plan om niet te rijden na het drinken van alcohol. Daartegenover staat één op de vijf bestuurders die aangeeft niet zijn best hiervoor te gaan doen en één op de acht die dat niet van plan is.

**Figuur 0.33 - In welke mate bent u het eens met de volgende stellingen? n=4.827**



Jongeren tot 34 jaar (72%) en hoger opgeleiden (68%) geven vaker aan hun best te doen om de komende 30 dagen niet te rijden na het drinken van alcohol, in vergelijking met leeftijd 35+ (59-65%) en praktisch/middelbaar opgeleiden (57% en 63%). Ook beginnende bestuurders hebben vaker dit voornemen dan ervaren bestuurders (78% vs. 63%).

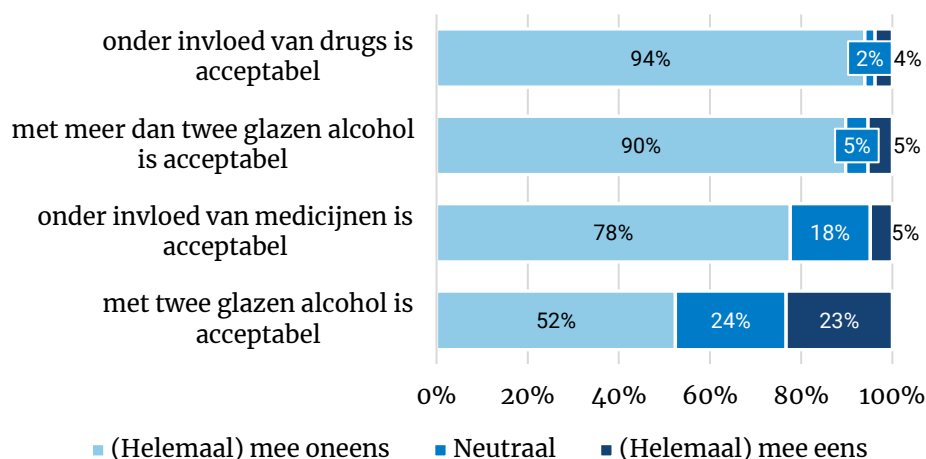
Bestuurders onder de 50 jaar geven vaker aan van plan te zijn om de komende 30 dagen *niet* te rijden na het drinken van alcohol, dan 50-plussers (79-80% vs. 75%). Dit gaat ook op voor middelbaar en hoger opgeleiden (77% en 80%) in vergelijking met praktisch opgeleiden (72%), vrouwen versus mannen (81% vs. 73%) en beginnende bestuurders versus ervaren bestuurders (86% en 77%).

Mannen verwachten vaker te gaan rijden na alcoholconsumptie, in vergelijking met vrouwen (8% vs. 4%). Beginnende bestuurders geven juist vaker aan dit niet te verwachten in vergelijking met ervaren bestuurders (91% vs. 86%).

### Rijden onder invloed van drugs of veel alcohol meest onacceptabel

We hebben bestuurders gevraagd in hoeverre zij deelname aan het verkeer acceptabel vinden onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen. Rijden onder invloed van elk van deze middelen kan rekenen op minstens de helft aan tegenstanders die dit niet acceptabel vinden. Vrijwel iedereen vindt het onacceptabel om deel te nemen aan het verkeer onder invloed van drugs (94%) of met meer dan twee glazen alcohol (90%). Bijna acht op de tien vinden het rijden onder invloed van medicijnen onacceptabel (78%) en voor twee glazen alcohol geldt dat voor de helft van de bestuurders. Rijden met twee glazen alcohol op is voor 23 procent acceptabel en nog eens 24 procent staat hier neutraal in. Als het gaat om medicatie staat 18 procent er neutraal in.

**Figuur 0.34 - In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stellingen? Deelnemen aan het verkeer... n=4.827**

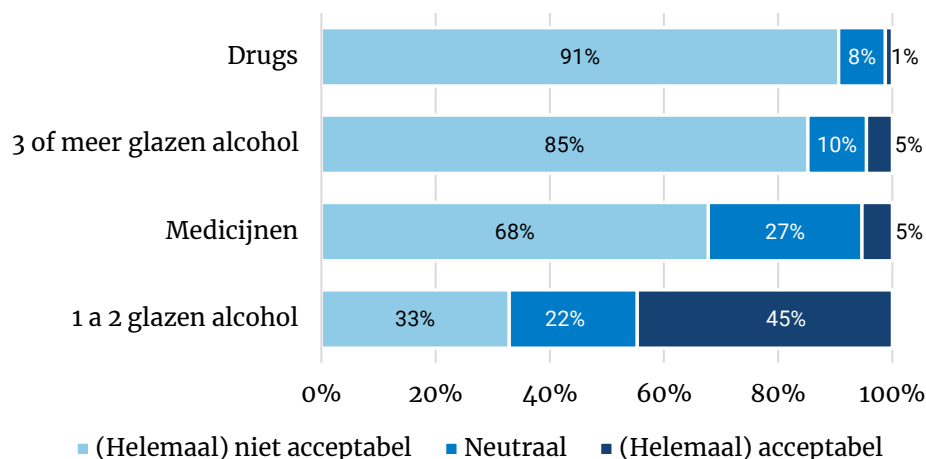


Van de bestuurders geeft 45 procent aan dat hun omgeving het (helemaal) acceptabel vindt dat mensen met één tot twee glazen alcohol op deelnemen aan het verkeer. Voor drie of meer glazen is dat nog maar 5 procent. Dan stijgt ook het aandeel (helemaal) niet acceptabel van 33 procent naar 85 procent. Bij één tot twee glazen staat bij één op de vijf bestuurders de omgeving er neutraal in (22%).

Medicijnen lijken daar tussenin te zitten qua acceptatie. Van twee derde vindt de omgeving het niet acceptabel om dan deel te nemen aan het verkeer, bij bijna drie op de tien wordt de neutrale middenoptie gekozen en bij één op de twintig is het wel acceptabel.

Rijden onder invloed van drugs lijkt het minst geaccepteerd te worden. Bij 1 procent van de bestuurders vindt de omgeving het acceptabel om onder invloed van drugs deel te nemen aan het verkeer, terwijl de omgeving van negen op de tien dit onacceptabel vindt.

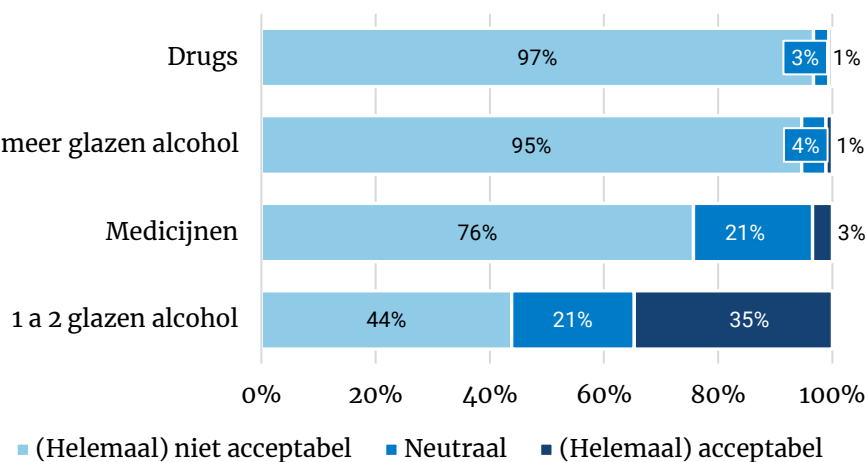
**Figuur 0.35 - Kunt u van de volgende situaties aangeven of uw omgeving het acceptabel vindt dat mensen onder invloed deelnemen aan het verkeer? n=4.827**



Bij de vorige set stellingen konden bestuurders aangeven wat de mening van mensen in hun omgeving is. We hebben dezelfde onderwerpen ook voorgelegd en gevraagd hoe zij daar zelf in staan. De antwoorden komen sterk overeen, maar op ieder onderdeel is de acceptatie net lager, wat kan komen doordat bestuurders toch sociaal wenselijk antwoorden.

Vrijwel iedereen vindt rijden onder invloed van drugs of drie of meer glazen alcohol (helemaal) onacceptabel (resp. 97% en 95%). Als het gaat om medicijnen vindt driekwart het (helemaal) onacceptabel en bij één á twee glazen alcohol 44 procent. Ruim een derde vindt het wel (helemaal) acceptabel dat mensen onder invloed van één á twee glazen deelnemen aan het verkeer, waardoor de verdeling tegenovergesteld is aan wat ze aangeven dat hun omgeving vindt.

**Figuur 0.36 - Kunt u van de volgende situaties aangeven of u het acceptabel vindt dat mensen onder invloed deelnemen aan het verkeer? n=4.827**



### Meer acceptatie rijden onder invloed onder jongere, mannelijke en beginnende bestuurders

Acceptatie van rijden onder invloed is beperkt. Wel zijn er (soms grote) verschillen tussen de diverse groepen. Deze verschillen zijn het sterkst als het gaat om rijden onder invloed van (een of) twee glazen alcohol, omdat de meningen hier ook voor de gemiddelde bestuurder verder uiteen liggen.

Mannen accepteren rijden onder invloed meer dan vrouwen. Dit geldt voor rijden onder invloed van 1 á 2 glazen alcohol, maar bij drie of meer glazen en drugs, zie Tabel 0.2. Vrouwen vinden rijden onder invloed van medicatie vaker onacceptabel.

Ook onder jongere bestuurders (<50 jaar) zien we meer acceptatie dan bij oudere bestuurders. Bestuurders onder de 50 jaar vinden het vaker acceptabel om deel te nemen aan het verkeer met twee glazen alcohol op. Bij meer dan twee glazen en drugs vinden 50-plussers dat vaker onacceptabel. Rijden onder invloed van medicatie is voor bestuurders tot en met 35 jaar vaker acceptabel.

Onder beginnende bestuurders lijkt er vaker sprake te zijn van acceptatie voor rijden onder invloed dan bij ervaren bestuurders. Zo vinden ervaren bestuurders het vaker *on*acceptabel om te rijden onder invloed van twee glazen alcohol, drugs of medicatie dan beginnend bestuurders.

Ook qua opleiding zijn er verschillen te vinden. Zo vinden middelbaar en hoger opgeleiden vaker (24% en 25%) dan praktisch opgeleiden (19%) dat deelname aan het verkeer onder invloed van twee glazen alcohol acceptabel is. Praktisch opgeleiden noemen rijden onder invloed van 1 á 2 glazen vaker *on*acceptabel (56% vs. 38-43%). Hoger opgeleiden vinden rijden onder invloed van drugs echter vaker *on*acceptabel (95% vs. 93%).

In kleinere gemeenten (<100.000 inwoners) vinden bestuurders het vaker *on*acceptabel om te rijden onder invloed van medicatie dan in grotere gemeenten (79% vs. 74%).

Tabel 0.2 – Stellingen over acceptatie rijden onder invloed, naar geslacht, leeftijd en opleiding

		Totaal	Man	Vrouw	18-34 jaar	35-49 jaar	50+ jaar	Ervaren bestuurder	Beginnende bestuurder
<b>Deelnemen aan het verkeer onder invloed van ... is acceptabel</b>									
<b>2 glazen alcohol</b>	% (helemaal) eens	23%	28%	18%	30%	26%	19%	23%	25%
	% (helemaal) oneens	52%	48%	57%	42%	52%	57%	53%	44%
<b>&gt;2 glazen alcohol</b>	% (helemaal) eens	5%	6%	5%	5%	6%	5%	5%	2%
	% (helemaal) oneens	90%	88%	92%	88%	88%	91%	90%	90%
<b>Drugs</b>	% (helemaal) eens	4%	4%	3%	4%	3%	4%	4%	2%
	% (helemaal) oneens	94%	93%	95%	92%	94%	95%	94%	92%
<b>Medicijnen</b>	% (helemaal) eens	5%	6%	4%	8%	4%	4%	5%	8%
	% (helemaal) oneens	78%	77%	79%	66%	76%	83%	79%	60%
<b>Kunt u aangeven of uw omgeving het acceptabel vindt dat mensen onder invloed deelnemen aan het verkeer?</b>									
<b>1 á 2 glazen alcohol</b>	% (helemaal) acceptabel	45%	44%	46%	59%	53%	35%	45%	50%
	% (helemaal) niet acceptabel	33%	33%	33%	22%	26%	40%	33%	31%
<b>3+ glazen alcohol</b>	% (helemaal) acceptabel	5%	4%	5%	6%	5%	4%	5%	5%
	% (helemaal) niet acceptabel	85%	85%	85%	82%	84%	87%	85%	84%
<b>Drugs</b>	% (helemaal) acceptabel	1%	1%	1%	1%	2%	1%	1%	1%
	% (helemaal) niet acceptabel	91%	91%	90%	91%	90%	91%	91%	90%
<b>Medicijnen</b>	% (helemaal) acceptabel	5%	6%	5%	7%	7%	4%	5%	8%
	% (helemaal) niet acceptabel	68%	68%	68%	61%	66%	71%	68%	59%
<b>Kunt u aangeven of u het acceptabel vindt dat mensen onder invloed deelnemen aan het verkeer?</b>									
<b>1 á 2 glazen alcohol</b>	% (helemaal) acceptabel	35%	38%	31%	46%	41%	27%	34%	41%
	% (helemaal) niet acceptabel	44%	41%	47%	30%	40%	52%	44%	35%
<b>3+ glazen alcohol</b>	% (helemaal) acceptabel	1%	2%	0%	1%	1%	1%	1%	0%
	% (helemaal) niet acceptabel	95%	92%	97%	92%	93%	97%	95%	93%
<b>Drugs</b>	% (helemaal) acceptabel	1%	1%	0%	1%	1%	0%	1%	1%
	% (helemaal) niet acceptabel	97%	96%	97%	95%	96%	98%	97%	92%
<b>Medicijnen</b>	% (helemaal) acceptabel	3%	4%	3%	7%	4%	2%	3%	7%
	% (helemaal) niet acceptabel	76%	74%	77%	67%	73%	81%	77%	63%

## A Bijlagen



# Bijlage 1: Onderzoeksverantwoording onderzoek alcoholcontroles

## Doel van het onderzoek

Het doel van dit onderzoek is het inzichtelijk maken van de ontwikkelingen in het gebruik van alcohol door bestuurders van motorvoertuigen (excl. rijbewijs AM) in weekendnachten. Hiertoe zijn in 2022 metingen verricht tijdens alcoholcontroles door de politie, verdeeld over heel Nederland.

De resultaten van dit onderzoek worden gebruikt voor de ontwikkeling van beleid en activiteiten en interventies op zowel regionaal als landelijk niveau. Op basis van statistische analyses zijn relaties gelegd tussen alcoholgebruik en persoons- en locatiekenmerken (leeftijd, geslacht, gemeentegrootte etc.), en zijn zodoende de belangrijkste (trendmatige) ontwikkelingen van het alcoholgebruik in kaart gebracht.

## Onderzoeksopzet

Vanwege het coronavirus en de vrijheidsbeperkende maatregelen vanuit de overheid was het niet mogelijk om alcoholcontroles uit te voeren in 2021. De alcoholcontroles zijn daardoor verlaet en vonden plaats in de periode van februari 2022 tot en met september 2022. Het doel was om de alcoholcontroles alsnog te verdelen over de 10 politieregio's. In de politieregio Zeeland en West-Brabant zijn geen alcoholcontroles uitgevoerd vanwege capaciteitsproblemen. Zij konden het niet realiseren om binnen deze periode een alcoholcontrole in te plannen in de weekendnachten.

Er is gezorgd voor een zo optimaal mogelijke spreiding. In 9 politieregio's is het gelukt om minstens 1 alcoholcontrole uit te voeren. Vanwege de korte veldwerkperiode en de capaciteitsproblemen bij de politie is er voor gekozen om de tijdsperiode van 22.00 tot 04.00 uur op vrijdag en zaterdag, waar mogelijk, aan te houden. In nauw overleg tussen Rijkswaterstaat en I&O Research is er voor gekozen om de tijden en dagen iets meer los te laten, zodat het wel mogelijk was om zoveel mogelijk alcoholcontroles uit te voeren. In totaal zijn er 24 alcoholcontroles uitgevoerd.

Aan één controle nemen 4 tot 6 agenten van een bepaald district in een bepaalde politieregio deel. Per avond worden 1 tot 2 locaties bezocht. De locaties van de metingen zijn doorgaans vastgesteld. Ook in 2022 is getracht hier aan vast te houden. De trend is dat de oude lijsten van locaties steeds vaker niet meer bruikbaar zijn. In overleg wordt er dan of vooraf naar alternatieven gezocht, of dit gebeurt tijdens de controles, op initiatief van de politie.

Metingen die begonnen voor 22.00 uur, en/of doorgingen tot na 4.00 uur zijn buiten beschouwing gelaten in de cijfers, met uitzondering van de beschreven resultaten in paragraaf 2.9 in dit rapport.

## Steekproef

De metingen bestaan uit een aselechte steekproef van automobilisten die voornamelijk in de nacht van vrijdag op zaterdag (vrijdagnacht) en van zaterdag op zondag (zaterdagnacht) tussen 22.00 en 4.00 uur aan het verkeer deelnemen. Het grootste gedeelte van de metingen vindt plaats tussen 22.00 en 4.00 uur, maar sommige controles zijn eerder van start gegaan en/of later geëindigd. Alle bestuurders die worden staande gehouden zijn verplicht een ademtest af te laten nemen. Dit rapport beschrijft de resultaten uit deze ademtests.

De ademtest op straat is een voorselectie. Een ervaren bestuurder die 0,75‰ of meer blaast moet - met een tussenpoos van minimaal 20 minuten - een meting aan het ademanalyseapparaat laten uitvoeren. Tijdens de controles in 2022 was in veel gevallen deze apparatuur aanwezig in een zogeheten 'alcohol-bus'. In de andere gevallen werden de bestuurders meegenomen naar het politiebureau.

Bij een uitslag van 0,5‰ of meer bij de tweede test wordt een proces-verbaal opgemaakt of werden andere maatregelen genomen.

Voor beginnende bestuurders (bestuurders met het rijbewijs minder dan 5 jaar in het bezit) werd bij de ademtest op straat een toegestane limiet van 0,4‰ gehanteerd. Na de ademanalyse in de alcohol-bus of op het politiebureau wordt een bestuurder aangehouden bij een uitslag van 0,2‰ of hoger.

### Betrouwbaarheid van de resultaten

Tabel A.1.1 presenteert een overzicht van het aantal metingen (controle-nachten) en gecontroleerde bestuurders per jaar. Door de jaren heen is tot 2013 een minimum aantal van 20.000 gecontroleerde bestuurders nagestreefd, een aantal dat voldoende hoog is om een representatief beeld van het Rijden onder invloed in Nederland te krijgen. Dit aantal is sinds 2015 flink gedaald. In 2022 is de totale steekproef voor het aantal metingen en gecontroleerde bestuurders flink lager in vergelijking met de eerdere metingen. In 2022 zijn 4.815 blaastesten afgenomen. Het aantal blaastesten is flink lager dan voorgaande jaren. Voor de totale uitkomsten is dit aantal echter voldoende om betrouwbare uitspraken te kunnen doen.

**Tabel A.1.1 - Totaal aantal metingen en gecontroleerde bestuurders (1999 - 2022)**

<b>Jaar</b>	<b>Aantal metingen</b>	<b>Aantal gecontroleerde bestuurders</b>
<b>1999</b>	64	27.096
<b>2000</b>	56	27.404
<b>2001</b>	62	27.852
<b>2002</b>	58	29.979
<b>2003</b>	58	27.970
<b>2004</b>	63	31.426
<b>2005</b>	66	29.178
<b>2006</b>	71	29.355
<b>2007</b>	62	28.844
<b>2008</b>	64	26.377
<b>2010</b>	59	23.439
<b>2011</b>	56	24.906
<b>2013</b>	55	26.882
<b>2015</b>	39	16.103
<b>2017</b>	40	13.352
<b>2019</b>	37	10.886
<b>2022</b>	24	4.815

Er dient echter enige voorzichtigheid in acht te worden genomen bij de deelluitkomsten van deze meting. Als het aantal respondenten voor een bepaalde indelingscategorie kleiner is dan 100, dienen de resultaten als indicatief

te worden beschouwd vanwege te grote marges. In onderstaande tabellen zijn de steekproefaantallen en verdeling naar leeftijd, geslacht, regio en promillage voor 2019 en 2022 uiteengezet

**Tabel A.1.2 – Responsaantallen bestuurders naar leeftijd**

	2019 (n=10.781)						2022 (n=4.815)					
	Man		Vrouw		Niet bekend		Man		Vrouw		Niet bekend	
<b>&lt;18 jaar</b>	2	0%	3	0%	0	0%	1	0%	0	0%	0	0%
<b>18-24 jaar</b>	1.568	22%	689	20%	34	18%	647	20%	246	17%	10	16%
<b>25-34 jaar</b>	1.836	25%	849	25%	59	32%	793	24%	356	25%	15	23%
<b>35-49 jaar</b>	1.864	26%	932	28%	46	25%	840	25%	391	27%	16	25%
<b>&gt; 50 jaar</b>	1.991	28%	891	26%	47	25%	994	30%	436	30%	22	34%
<b>Totaal</b>	<b>7.231</b>		<b>3.364</b>		<b>186</b>		<b>3.309</b>		<b>1.442</b>		<b>64</b>	

**Tabel A.1.2 – Responsaantallen bestuurders naar geslacht**

	2019		2022	
<b>Man</b>	7.315	67%	3.309	69%
<b>Vrouw</b>	3.385	31%	1.442	30%
<b>Niet bekend</b>	186	2%	64	1%
<b>Totaal</b>	<b>10.886</b>		<b>4.815</b>	

**Tabel A.1.4 – Responsaantallen bestuurders per provincie**

	2019	2022
<b>Amsterdam</b>	352	357
<b>Den Haag*</b>	305	79
<b>Limburg</b>	1.079	588
<b>Midden-Nederland</b>	871	1.055
<b>Noord-Holland</b>	1.886	238
<b>Noord-Nederland</b>	695	327
<b>Oost-Brabant</b>	1.155	255
<b>Oost-Nederland</b>	1.693	1.554
<b>Rotterdam</b>	1.318	362
<b>Zeeland en West-Brabant</b>	1.532	-
<b>Totaal</b>	<b>10.886</b>	<b>4.815</b>

**Tabel A.1.4 – Responsaantallen bestuurders naar promillage**

	2019		2022	
<b>&lt; 0,2 promille</b>	10.397	96%	4.586	95%
<b>Tussen 0,2 en 0,5 promille</b>	254	2%	108	2%
<b>Tussen 0,5 en 0,8 promille</b>	114	1%	57	1%
<b>Tussen 0,8 en 1,3 promille</b>	83	1%	37	1%
<b>&gt; 1,3 promille</b>	83	0%	27	1%
<b>Totaal</b>	<b>10.886</b>		<b>4.815</b>	

### Werkzaamheden voor, tijdens en na de alcoholcontroles

In overleg tussen I&O Research en de politieregio's zijn afspraken gemaakt over het organiseren van alcoholcontroles. Soms werden controles speciaal georganiseerd, in andere gevallen werd door I&O Research aangesloten bij een al geplande controle.

Per controle waren steeds één coördinator en maximaal vier interviewers van I&O Research aanwezig. Zo'n twee weken voor de alcoholcontrole werd door de coördinator contact gezocht met de politie om concrete afspraken te maken rondom tijden, verzamelen, locaties et cetera. Per mail zijn deze afspraken bevestigd en zijn ingeplande interviewers verder geïnformeerd.

Op de avond van de alcoholcontrole is gestart met een kennismaking en briefing op het politiebureau, waarna gezamenlijk naar de eerste locatie werd gereden. Op elke locatie zijn door de politie alle bestuurders staande gehouden voor de ademtest.

Vervolgens stelden medewerkers van I&O Research een aantal vragen aan de bestuurder en noteerden vervolgens de volgende gegevens op het registratieformulier:

- voertuig (auto, motor, vrachtwagen);
- geslacht;
- aantal inzittenden;
- leeftijd;
- uitslag van de ademtest op straat in ‰;
- beginnersrijbewijs (ja of nee);
- afstand tot eindbestemming (0-5, 5-10, 10-20, 20-50, >50 km);
- plek waar alcohol gedronken is (wanneer het promillage > 0,0).

### Alcoholtester

De metingen zijn verricht met ademtesters van het merk Dräger, met het type Alcotest 7510. De apparaten zijn zo ingesteld dat zij numerieke waarden met twee decimalen presenteren, het daadwerkelijk gemeten alcoholpromillage.

De werking van het apparaat is hetzelfde als wanneer gewerkt wordt met de gebruikelijke indeling P (passeren), A (alert), P/A (alert voor beginnend bestuurder) en F (fail). Door het Nederlands Forensisch Instituut (NFI) is een verklaring afgegeven dat tijdens deze alcoholcontroles de apparaten met numerieke aflezing gebruikt konden worden. Deze ontheffing is bijgesloten bij elk proces-verbaal dat is opgemaakt.

### **Dataverwerking**

Elke interviewer kreeg een iPad mee, waardoor ze de vragenlijst direct online konden invullen. Hierdoor zijn de papieren registratieformulieren in principe niet meer nodig. Wel zijn deze altijd meegenomen als back-up. Op basis van de op de iPads verzamelde gegevens is een SPSS-databestand gemaakt. Vervolgens zijn de gegevens uit 2022 toegevoegd aan de reeks voorgaande jaren en zijn de weegfactoren toegevoegd.

### **Weging**

In overleg met de SWOV is sinds 2015 gekozen voor twee nieuwe weegfactoren. De redenen hiervoor zijn de wijziging van het aantal politieregio's vanaf 2013 en de opzet van de weging naar dag en tijd.

Als eerste is er een weegfactor berekend op het aantal gecontroleerde bestuurders per regio, gebaseerd op het inwonertal van de betreffende politieregio. De ene regio is immers dichter bevolkt dan de andere regio, terwijl in elke regio wel ongeveer een gelijk aantal bestuurders is gecontroleerd. De gegevens zijn dus wel representatief voor de afzonderlijke regio's, maar wanneer een landelijk cijfer wordt berekend moeten de dichtbevolkte gebieden zwaarder meetellen dan dunbevolkte gebieden. Zodoende zijn de resultaten herwogen naar het inwonertal per politieregio.

In dit onderzoek zijn resultaten gepresenteerd als zijnde die van een gemiddelde weekendnacht. Dit suggereert een evenredige verdeling naar voertuigkilometers over de vrijdag- en zaterdagnacht. Hiervan is geen sprake, waardoor het risico bestaat dat resultaten van nachten waarin meer bestuurders die gecontroleerd zijn overgewaardeerd worden. Daarom is een weegfactor berekend aan de hand van de verdeling van het aantal voertuigkilometers naar weekendnacht over klassen van twee uur tussen 22:00 en 4:00 uur. Hierbij wordt gebruik gemaakt van cijfers vanuit het ODiN. Omdat het CBS de opzet van het verplaatsingsonderzoek (OVIN) in 2018 aanzienlijk heeft gewijzigd (nu ODiN), is er een methodebreuk ontstaan. Voor het berekenen van de weegfactor is er daarom voor gekozen om een langjarig gemiddelde te gebruiken.

## Bijlage 2: Onderzoeksverantwoording vragenlijstonderzoek

Hieronder worden de verschillende aspecten en methoden van het onderzoek uitgelegd. Het onderzoek vond plaats in de periode van 8 september tot en met 12 september 2022.

### Steekproef

De doelgroep van dit onderzoek bestaat uit Nederlanders die wel eens een gemotoriseerd voertuig besturen. De vragenlijst is uitgezet onder een representatieve steekproef (naar geslacht, leeftijd, opleiding en regio) van 10.195 respondenten. Uiteindelijk hebben 5.448 respondenten deelgenomen, waarvan 4.827 bestuurders, waardoor het responspercentage uitkomt op 47 procent.

Een netto steekproef van ongeveer n=400 respondenten per provincie leidt tot een hoge betrouwbaarheid van de resultaten en biedt mogelijkheden voor het maken van uitsplitsingen. In tabel A.2.1 ziet u een overzicht van de respons per provincie.

**Tabel A.2.1 – Responsaantallen bestuurders per provincie een aandeel provincie**

<b>Provincie</b>	<b>respons</b>	<b>respons %</b>
<b>Groningen</b>	330	7%
<b>Friesland</b>	429	9%
<b>Drenthe</b>	497	10%
<b>Overijssel</b>	447	9%
<b>Flevoland</b>	367	8%
<b>Gelderland</b>	393	8%
<b>Utrecht</b>	369	8%
<b>Noord-Holland</b>	352	7%
<b>Zuid-Holland</b>	336	7%
<b>Zeeland</b>	419	9%
<b>Noord-Brabant</b>	362	7%
<b>Limburg</b>	466	10%
<b>Onbekend</b>	60	1%
<b>Totaal</b>	4.827	100%

### Panel

Met het I&O Research Panel voert I&O Research onderzoek uit voor overheid en maatschappelijke organisaties die de mening van hun burgers en klanten belangrijk vinden. Het I&O Research Panel is ISO 20252- Annex A- gecertificeerd en heeft betrouwbaarheid hoog in het vaandel.

Er is voor dit onderzoek een steekproef uit het I&O Research Panel getrokken. De steekproef is wat betreft geslacht, leeftijd, opleiding en regio representatief getrokken. Het panel telt ruim 32.000 actieve panelleden, waaronder meer dan 28.000 panelleden die in het bezit zijn van een rijbewijs.

### Weging

De data zijn gewogen naar geslacht, leeftijd, opleiding en regio, zodat de netto steekproef op deze kenmerken representatief is voor Nederlandse bestuurders van motorvoertuigen.

## Bijlage 3: Omzettabel U/gl naar promillage

Hieronder is de omzettabel te zien om van de door de politie gemeten U/gl om te zetten naar de benodigde promillage voor het onderzoek.

Ug/l	Promillage	
95	0,21	<b>Overtreding beginnend bestuurder</b>
100	0,23	
120	0,27	
140	0,32	
160	0,36	
180	0,41	
200	0,46	
220	0,50	
235	0,54	<b>Overtreding gevorderde bestuurder</b>
250	0,57	
300	0,69	
330	0,75	
350	0,80	
400	0,92	
435	1,00	
450	1,03	
500	1,15	
550	1,26	
570	1,31	
600	1,38	
650	1,49	
655	1,50	

## Contactgegevens

### **I&O Research Enschede**

Zuiderval 70  
Postbus 563  
7500 AN Enschede  
053 - 200 52 00  
KVK-nummer 08198802  
[info@ioresearch.nl](mailto:info@ioresearch.nl)  
[www.ioresearch.nl](http://www.ioresearch.nl)

### **I&O Research Amsterdam**

Piet Heinkade 55  
1019 GM Amsterdam  
020 - 308 48 00  
[info@ioresearch.nl](mailto:info@ioresearch.nl)  
[www.ioresearch.nl](http://www.ioresearch.nl)