

Onderzoek

Veiligheidsmaatregelen in het verkeer

Hoe kijken Nederlanders aan tegen alcohol in het verkeer en te hard rijden?

In opdracht van Fonds Slachtofferhulp zochten wij het uit.



www.ipsos-publiek.nl

Introductie en onderzoeksverantwoording

Introductie

Elke dag overlijden er twee mensen in het verkeer. Dit kan komen door een noodlottig ongeval, alcoholgebruik of ander onverantwoord rijgedrag, zoals te hard rijden. Fonds Slachtofferhulp wil graag de meningen van Nederlanders weten over verschillende maatregelen en gedragingen in het verkeer. Wat vinden inwoners van Nederland bijvoorbeeld van alcoholgebruik in het verkeer? Gebruiken Nederlanders zelf wel eens alcohol terwijl ze nog moeten fietsen of rijden? En hoe staan ze tegenover snelheidsovertredingen?

Onderzoeksverantwoording

Ipsos I&O voerde dit onderzoek uit voor Fonds Slachtofferhulp van woensdag 24 juli tot 8 augustus 2024. Op woensdag werd er eerst een soft-launch uitgevoerd, waarbij 10 procent van de beoogde panelleden van het I&O Research Panel werden benaderd. Zo kon er worden bijgehouden of respondenten ergens vastliepen in de vragenlijst. Toen dat niet het geval bleek is de rest van de steekproef benaderd.

Voor dit onderzoek werden 6.279 panelleden van het I&O Research Panel uitgenodigd. Fonds Slachtofferhulp is specifiek benieuwd naar hoe jongeren tussen de 16 en 25 jaar aankijken tegen alcoholgebruik, snelheidsovertredingen en maatregelen in het verkeer, omdat zij toekomstige of beginnende bestuurders zijn. Om ervoor te zorgen dat er in deze doelgroep voldoende waarnemingen zijn gedaan, hebben wij een oversampling uitgevoerd. Dit houdt in dat er meer jongeren uit zijn genodigd om te zorgen dat er voldoende reacties komen uit deze groep. Zo zijn er voor dit onderzoek 3.778 jongeren tussen de 16 en 25 jaar uitgenodigd en zijn er 2.501 panelleden van 26 jaar en ouder uitgenodigd. De steekproeven van beide groepen zijn representatief getrokken op basis van regio, geslacht, opleidingsniveau en stemgedrag tijdens de Tweede Kamerverkiezingen van 2023 voor 18-plussers.¹

In totaal hebben 1.068 jongeren tussen de 16 en 25 jaar gereageerd en 1.101 Nederlanders boven de 26 jaar. Dit komt neer op een responspercentage van respectievelijk 28% en 44%. De uitkomsten zijn tot slot gewogen op geslacht, leeftijd, opleidingsniveau, regio en stemgedrag tijdens de Tweede Kamerverkiezingen van 2023. Hierdoor is het mogelijk om representatieve uitspraken te doen over deze leeftijdsgroepen.

¹ 16 en 17-jarigen hebben niet meegedaan aan de Tweede Kamerverkiezingen van dit jaar. Zij hebben, net als degenen die te laat 18 zijn geworden, de weefactor 1 gekregen. Dit houdt in dat hun antwoorden naar verhouding niet zwaarder of lichter zijn gewogen.

Onderzoeksdoelstelling en deelvragen

Onderzoeksdoelstelling

Alcohol en te hard rijden in het verkeer zijn twee misdragingen die leiden tot verkeersongevallen of -doden in Nederland.¹ Fonds Slachtofferhulp is benieuwd hoe Nederlanders, en in het bijzonder jongeren tussen de 16 en 25 jaar, aankijken tegen risico's of misdragingen in het verkeer en welke veiligheidsmaatregelen zij acceptabel vinden en welke zij zien als oplossing.

In dit onderzoek gaat het om de volgende deelvragen:

- Hoe is het gesteld met het risicobesef ten aanzien van een aantal veelvoorkomende misdragingen in het verkeer (zoals met alcohol op achter het stuur gaan zitten, rijden boven de toegestane snelheidslimiet, et cetera)?
- Hoe kijken Nederlanders aan tegen verschillende (technische) maatregelen voor veilig verkeer, zoals:
 - een zerotolerance beleid betreffende alcohol in het verkeer (dus helemaal niet meer met alcohol op rijden in plaats van de huidige toegestane 0,5 promille);
 - het verplicht scannen van het rijbewijs voordat de auto start?
- Hoe is het gesteld met de kennis van de strafmaat die geldt voor een aantal veelvoorkomende verkeersovertredingen waaronder rijden onder invloed en ongeoorloofd besturen van voertuigen?
- Welke alternatieven zien deelnemers aan het verkeer om veelplegers van verkeersovertredingen aan te pakken?
- Bij al deze vragen kijken we naar verschillen tussen leeftijdsgroepen. Gedragen inwoners tussen de 18 en 25 jaar zich anders in het verkeer dan hun oudere landgenoten of hebben zij een andere mening als het aankomt op verkeersgedragingen en potentiële maatregelen?

¹ Zie de website van SWOV: [Verkeersdoden in Nederland \(swov.nl\)](https://www.swov.nl)

Leeswijzer en analyse

Leeswijzer

In dit rapport bespreken wij de verschillende uitkomsten. Waar mogelijk gaan we in op statistisch significante verschillen tussen leeftijdsgroepen of het verschil tussen recente (minder dan vijf jaar hun rijbewijs) en ervaren bestuurders (meer dan vijf jaar hun rijbewijs). In bijlage A is er een overzicht te zien van verdeling naar deze groepen.

Eerst bespreken we de uitkomsten met betrekking tot de gedragingen en de houding tegenover alcohol in het verkeer en wat Nederlanders vinden van een zero-tolerance beleid in relatie tot alcohol en andere maatregelen tegen alcohol in het verkeer. Vervolgens gaan we in op houding en gedrag ten opzichte van te hard rijden in het verkeer. We eindigen met de vraag hoe veelplegers aangepakt moeten worden volgens Nederlanders en of het verplicht scannen van het rijbewijs voor iedere rit volgens hen een passende manier is om deze groep aan te pakken.

Analyse

Bij het lezen van het rapport zijn er enkele punten om in het achterhoofd te houden.

- In de analyse gaan wij in op de rechte tellingen van de antwoorden op de vragen. Daarnaast splitsen we, waar relevant, de uitkomsten uit naar de achtergrondkenmerken leeftijd en rijervaring. Bij het beschrijven van de verschillen naar achtergrondkenmerken gaan we alleen in op de statistisch significante verschillen.
- In sommige gevallen tellen percentages niet op tot het totaal of tot meer dan 100 procent. Dit komt door afrondingsverschillen.
- Bij sommige vragen konden respondenten meerdere antwoorden kiezen. Dit staat bij de uitkomsten vermeld.
- De meeste vragen zijn aan alle respondenten voorgelegd. Waar de percentagebasis anders is, is dit bij de figuur vermeld. Sommige vragen waren niet geschikt om aan alle respondenten voor te leggen, omdat ze zich richtten op respondenten met een rijbewijs. Daarom is aan het begin van de vragenlijst gevraagd naar rijbewijsbezit. Acht op de tien respondenten is in het bezit van een rijbewijs. Van deze groep heeft 13 procent het rijbewijs minder dan vijf jaar. Deze groep bevat relatief veel 16-25 jarigen: de meerderheid (59%) van hen heeft het rijbewijs korter dan vijf jaar. In de groep van 26 jaar en ouder is dit slechts één procent.

Alcohol in het verkeer



Hoe kijken Nederlanders naar alcohol in het verkeer?

Bijna alle Nederlanders vinden dat:

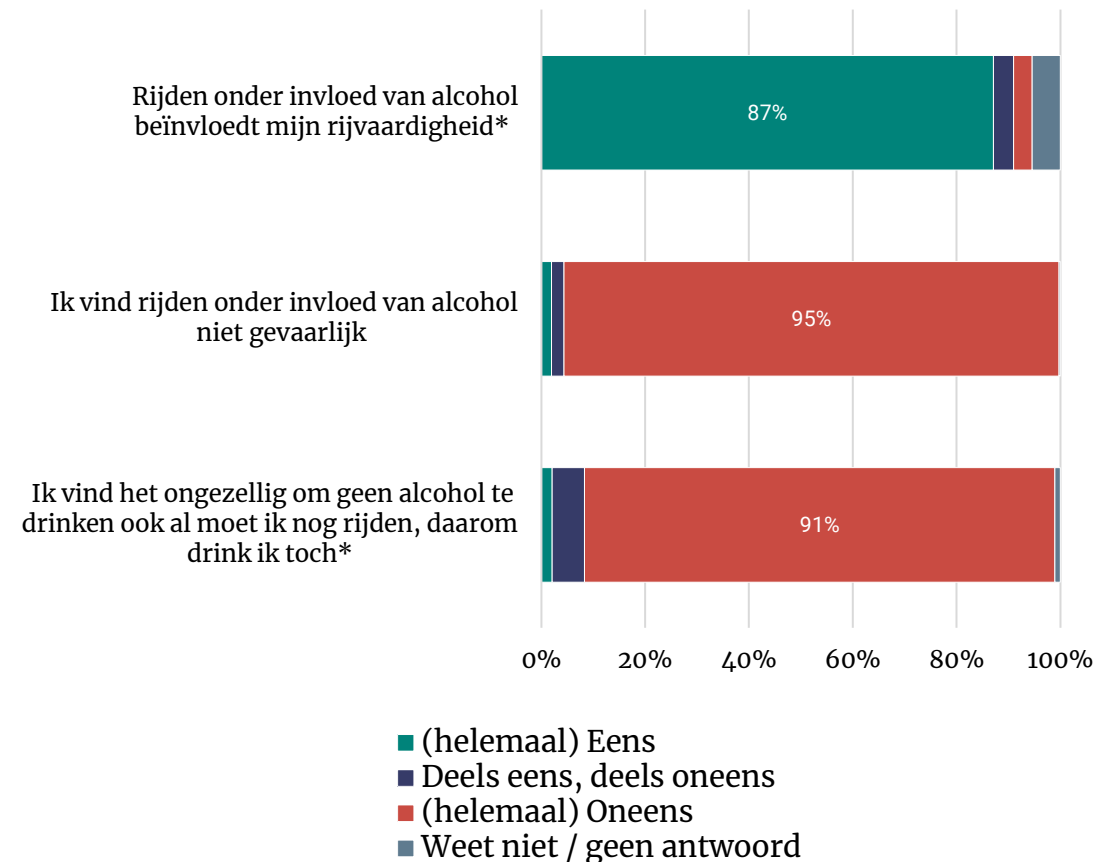
- het rijden onder invloed van alcohol gevaarlijk is (95%);
- het rijden onder invloed van alcohol hun rijvaardigheid beïnvloedt (87%);
- het prima is om geen alcohol te drinken als ze nog moeten rijden (91%).

Significante verschillen tussen groepen

Achtentachtig procent van de bestuurders die hun rijbewijs vijf jaar of langer heeft, geeft aan dat rijden onder invloed hun rijvaardigheid beïnvloedt. Onder bestuurders die minder dan vijf jaar hun rijbewijs hebben, ligt dit aandeel significant lager (80%). Van deze groep die nog maar kort hun rijbewijs heeft, geeft 15 procent aan niet te weten of alcohol hun rijgedrag beïnvloedt.

Bij leeftijd zien we eenzelfde soort verschil, deelnemers boven de 25 jaar geven vaker aan dat hun rijgedrag wordt beïnvloedt (88%). Onder Nederlanders tussen de 16 en 25 jaar ligt dit significant lager (82%). Deze leeftijdsgroep noemt vaker het antwoord 'weet niet/geen antwoord' (12%) dan Nederlanders boven de 26 jaar (4%).

Figuur 1. In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende uitspraken? Basis: Nederlanders (n=2.169)



Hoe zit het met alcohol en verschillende vervoersmiddelen?

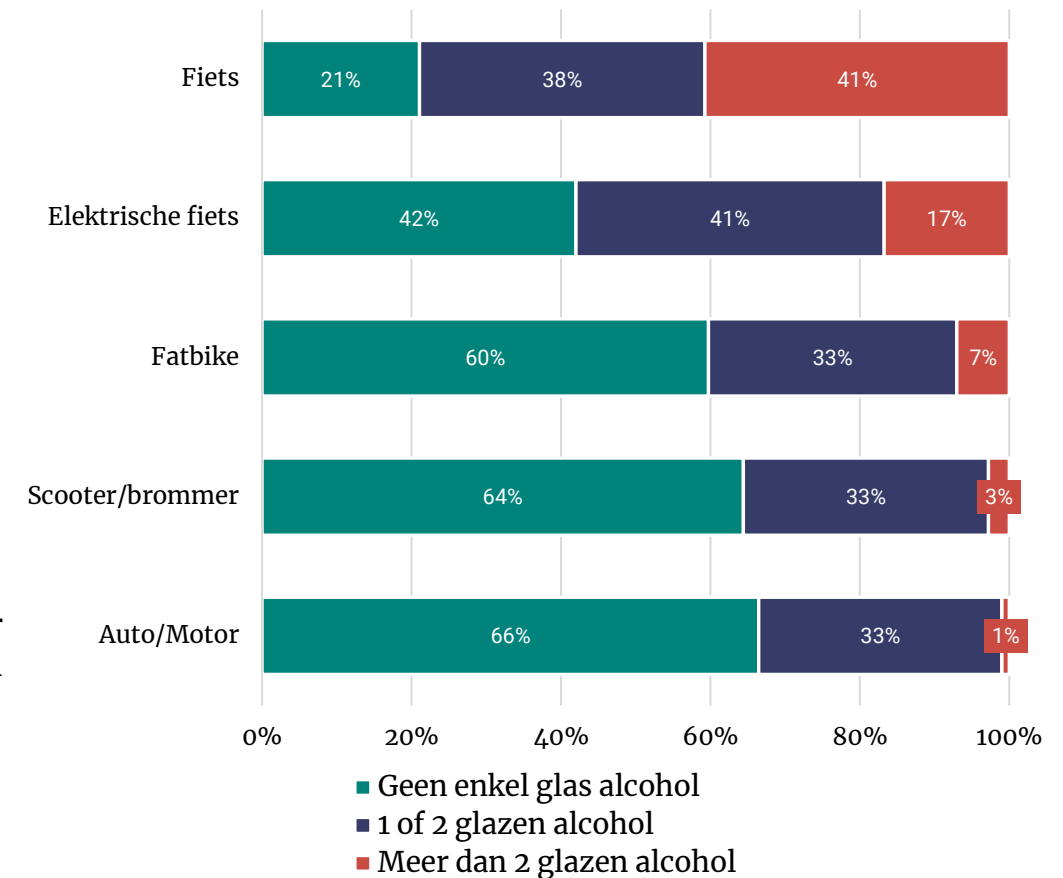
Hoeveel glazen alcohol vinden Nederlanders acceptabel voor een bestuurder van verschillende vervoersmiddelen?

- Zes op de tien Nederlanders zeggen: 'Geen enkel glas' voor fatbikes (60%), scooters/brommers (64%) en auto's/motoren (66%).
- Voor elektrische fietsen ligt dit op vier op de tien. Bij gewone fietsen is dit 21%.
- Vier op de tien Nederlanders vinden dat je met meer dan twee glazen op nog gewoon kunt fietsen op een normale fiets. Vijf procent denkt dat zelfs tien glazen nog kunnen (niet in figuur).

Significante verschillen naar leeftijd

Bijna alle jongeren van 16 tot 25 jaar stellen zich significant soepeler op als het gaat om alcohol en verkeer: 65 procent vindt het acceptabel om met meer dan twee glazen alcohol op de fiets te stappen. Daarentegen denkt slechts 32 procent van de 26-plussers daar hetzelfde over. Bij de fatbike en elektrische fiets vinden zes op de tien jongeren het acceptabel met 1 of 2 glazen op te fietsen, hun oudere landgenoten zijn het hier significant vaker mee oneens, zij vinden geen enkel glas acceptabel. Ook bij het rijden op een scooter, motor of auto onder invloed vindt 42 procent van de 16 tot 25-jarigen het acceptabel om met één of twee glazen op te rijden. Ter vergelijking, onder Nederlanders van 26 jaar en ouder is dit 29 procent.

Figuur 2. Met hoeveel glazen alcohol vind jij het acceptabel dat iemand deze vervoersmiddelen mag besturen? Basis: Nederlanders (n=2.169)



Nemen Nederlanders onder invloed deel aan het verkeer?

- Bijna de helft van de bestuurders van een fiets (47%) geeft aan dat zij de fiets ook gebruiken met een slok alcohol op. De elektrische fiets en een auto/motor werden in mindere mate aangegeven (resp. 23% en 15%).
- Onder de fatbikebestuurders geeft ongeveer één procent aan dat ze wel eens fietsen met alcohol op. Ook bij scooters of brommerbestuurders ligt dit aandeel laag (3%).
- Als mensen zelf met alcohol op hebben deelgenomen aan het verkeer, ligt de grens van wat ze acceptabel vinden hoger (sheet 7). Zo vindt 79 procent van de mensen die zelf de afgelopen 12 maanden met alcohol op hebben gefietst het acceptabel om met twee of meer glazen alcohol op te fietsen.
- Onder automobilisten is een vergelijkbaar beeld zichtbaar. Mensen die zelf aangeven te hebben gedronken, terwijl ze hebben gereden, vinden één of twee glazen acceptabel (79%). Onder mensen die aangeven dat ze het afgelopen jaar niet met alcohol op hebben gereden ligt dit veel lager (25%).

Tabel 1. Heb je zelf in de afgelopen 12 maanden onder invloed van alcohol deelgenomen aan het verkeer? Basis: Nederlanders met een rijbewijs die het voertuig bezitten.

	Fiets	Fatbike*	Elektrische fiets	Scooter/ Brommer*	Auto/ motor
Ja %	47%	1%	23%	3%	15%
Nee%	53%	99%	77%	97%	85%

* Het aantal waarnemingen voor mensen die met alcohol op een fatbike (n=9) of een scooter/brommer (n=16) besturen ligt onder de 50 waarnemingen. Hiermee zijn de uitkomsten voor deze twee voertuigen puur indicatief van aard.

Significante verschillen naar leeftijd

De helft van de jongeren heeft de afgelopen 12 maanden onder invloed van alcohol op de fiets gezeten. Onder oudere landgenoten ligt dit significant lager (31%). Bij de auto/motor zien we juist een tegenovergesteld beeld: oudere bestuurders geven vaker aan met een slok op te hebben gereden (17%) dan jongeren (11%).

Alcohol in het verkeer: hoe vaak en hoe veel?

Hiervoor hebben we behandeld óf mensen het afgelopen jaar met een slok op achter het stuur hebben gezeten. Maar hoeveel hebben ze daarbij gedronken?

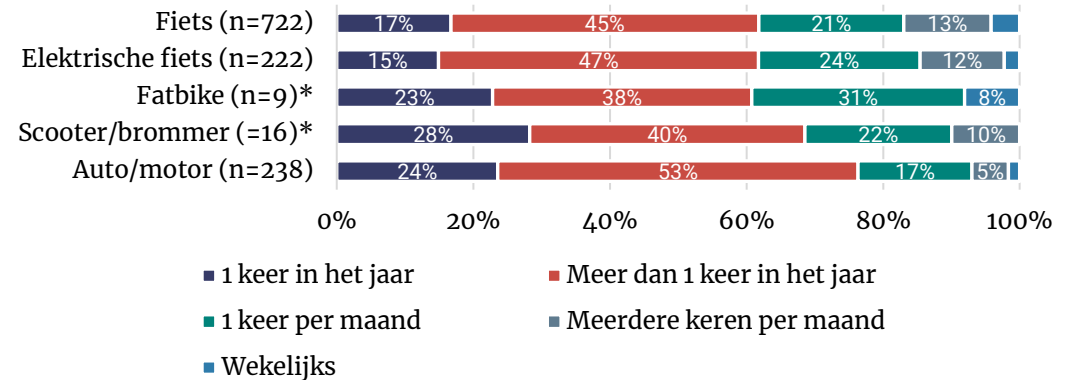
- Uit Tabel 1 bleek dat 15 procent van de automobilisten het afgelopen jaar wel eens met alcohol op achter het stuur gezeten, in veel gevallen is dit met één of twee glazen op (zie Figuur 4).
- Bij bijna alle voertuigen geven de bestuurders aan dat ze minder dan één keer in de maand met alcohol op het voertuig besturen (zie Figuur 3).
- 44% van de fietsers die de afgelopen 12 maanden fietste met alcohol op gaf aan dat ze wel eens met drie tot vijf glazen de weg op zijn gegaan. Bij de auto/motor geven negen op de tien bestuurders aan dat dit met 1 tot 2 glazen was. Wanneer autobestuurders rijden met alcohol op, drinken ze significant minder dan fietsers (zie Figuur 4).

Significante verschillen naar leeftijd

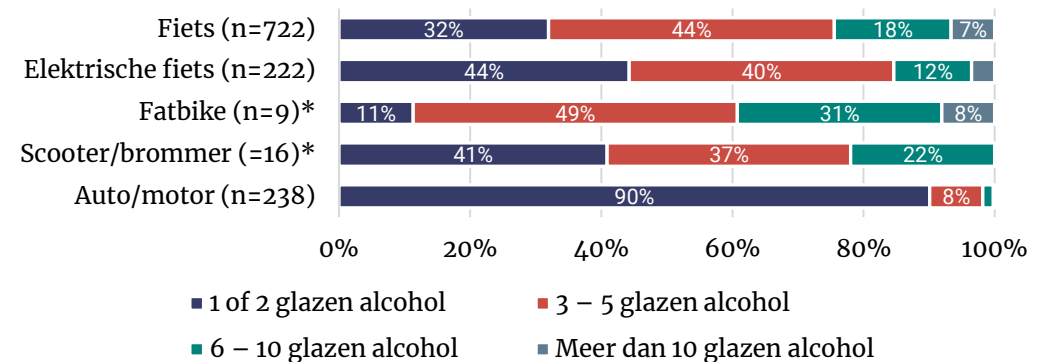
In de frequentie naar hoe vaak bestuurders met alcohol op achter het autostuur kruipen of met hoeveel glazen op, zijn er geen significante verschillen naar leeftijd. Op de fiets blijkt wel dat jongeren vaker aangeven meerdere keren per maand dronken zijn gaan fietsen (47% tegenover 28%). In dat geval blijft het vaak niet bij een drankje. Acht op de tien geven aan meer dan twee glazen te hebben genuttigd voordat ze op de fiets zijn gestapt (83%).



Figuur 3. Hoe vaak is dat het afgelopen jaar voorgekomen? Basis: Nederlanders die alcohol hebben gedronken per vervoersmiddel.



Figuur 4. Hoeveel glazen alcohol heb je genuttigd toen je deelnam aan het verkeer? Basis: Nederlanders die alcohol hebben gedronken per vervoersmiddel



* Het aantal waarnemingen voor mensen die met alcohol op een fatbike (n=9) of een scooter/brommer(n=16) besturen ligt onder de 50 waarnemingen. Hiermee zijn de uitkomsten voor deze twee voertuigen indicatief van aard.

Nederlanders en alcohol op feestjes: veiligheid voorop of een oogje dichtknijpen?

Nederlanders zijn zich over het algemeen bewust van hun alcoholgebruik als ze naar een feestje gaan met de auto.

- Een kwart drinkt sowieso niet, ongeacht rijverplichtingen. De helft onthoudt zich van alcohol als ze nog moeten rijden, terwijl een kwart wel drinkt maar probeert niet te veel te drinken.
- Een kleine groep van onder de twee procent geeft aan dat ze wel eens een van de volgende gedragingen vertonen: soms meer drinken dan de bedoeling was, soms wel en soms niet opletten op hun alcoholgebruik, of zich niet met de hoeveelheid alcohol die ze drinken bezighouden.¹

Significante verschillen naar leeftijd

Zes op de tien jongeren (16-25 jaar) drinken niet als ze daarna nog moeten rijden, wat elf procentpunt hoger ligt dan bij de 26-plussers (48%). Deze oudere groep let vaker op dat ze niet te veel drinken (28% versus 17%). Jongeren zeggen dus strikter met alcohol in het verkeer om te gaan dan oudere bestuurders.

¹Wegens de lage percentages zijn deze uitkomsten niet zichtbaar in het figuur, voor een inzicht in de totale percentages zie bijlage A.

Figuur 5. Stel je bent op een feestje en jij bent met de auto. Let je op je alcoholgebruik tijdens het feestje? Basis: Nederlanders met een rijbewijs (n=1.727)



Wat zijn de voornaamste beweegredenen om onder invloed te rijden?

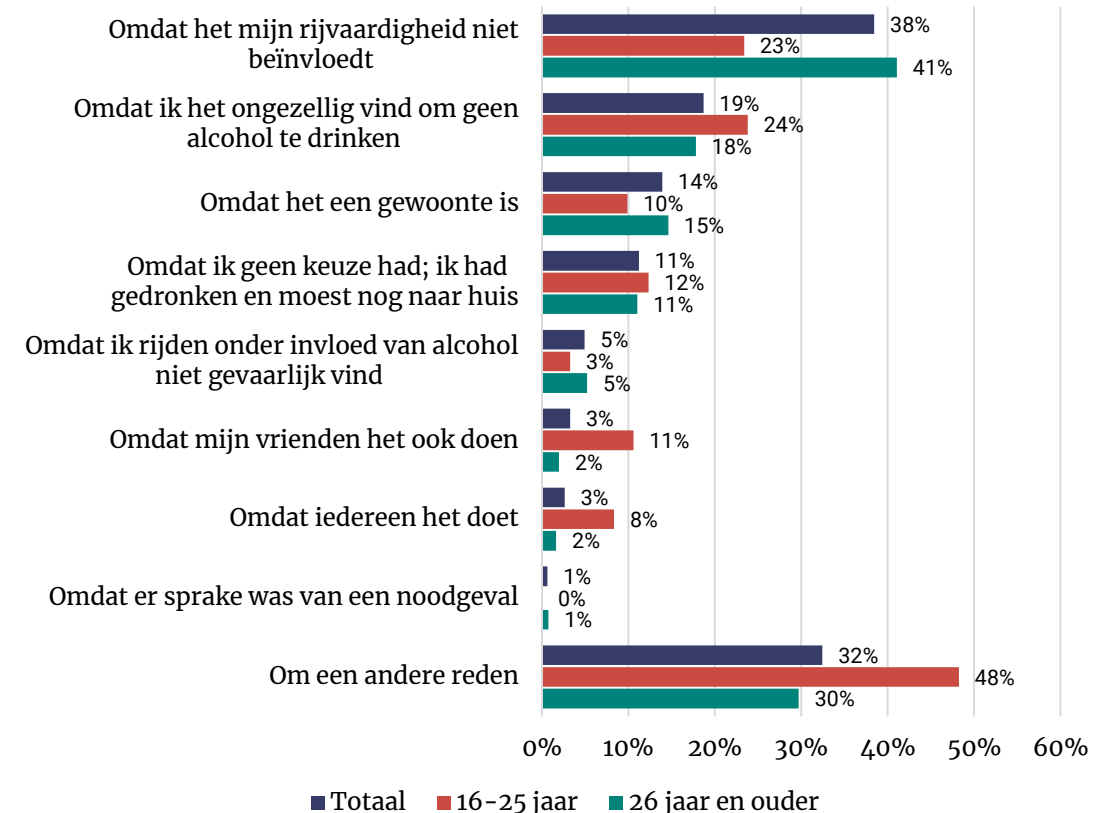
Waarom rijden mensen onder invloed?

- Voor de meeste mensen is het antwoord simpel: ze denken dat het hun rijvaardigheid niet beïnvloedt (38%).
- Daarnaast vindt een op de vijf het ongezellig om geen alcohol te drinken (19%).
- Een derde van de respondenten gaf een andere reden op, waarvan de meeste kiezen voor de optie dat het slechts om één of twee glazen ging en dat het dus nog legaal was om deel te nemen aan het verkeer.

Significante verschillen naar leeftijd

Met name deelnemers van boven de 26 jaar geven aan onder invloed te rijden, omdat ze ervan overtuigd zijn dat rijden onder invloed hun rijvaardigheid niet beïnvloedt (41%). Deelnemers tussen de 16 en 25 vinden dit in mindere mate (23%). Jongere bestuurders noemen vaker andere redenen, zoals het zich houden aan de alcohollimieten, wat dus inhoudt dat ze wel drinken, maar zich wel aan de toegestane hoeveelheid houden.

Figuur 6. Wat was de voornaamste reden(en) dat je onder invloed van alcohol met de auto deelnam aan het verkeer? Meerdere antwoorden mogelijk. Basis: Nederlanders die met alcohol op in een auto hebben gereden het afgelopen jaar (n=238)



Autorijden na alcohol: wat merken ze?

Eerder toonden wij dat automobilisten die met een slok op achter het stuur kruipen, vaak denken dat hun rijgedrag niet verandert (38%, sheet 11). Van de ondervraagden die wel eens met alcohol op rijden (15%, sheet 8), had 90 procent in die gevallen slechts één of twee glazen gedronken (sheet 9). Maar merkt deze groep de gevolgen in hun rijgedrag?

- Meer dan de helft merkt geen tot nauwelijks verschil in hun rijgedrag. Slechts 15 procent merkt een verslechtering van hun motoriek, terwijl 66 procent geen afname van hun reactiesnelheid voelt. Eén op de vijf geeft aan dat het enigszins merkbaar is dat hun reactiesnelheid minder wordt (22%).
- Echter, als we kijken naar de hoeveelheid alcoholische consumpties in relatie tot wat deelnemers merken, zien we dat de groep die meer dan twee glazen heeft gedronken (10%), vaker aangeeft gevolgen te merken voor hun rijgedrag. Ze kunnen minder goed de afstand inschatten (30%), de reactiesnelheid wordt trager (44%), ze overschatten hun eigen kunnen (42%), hun blikveld versmalt (35%), de motoriek gaat achteruit (28%) en ze worden suf en slaperig (30%).
- Middels een open vraag vroegen wij welke andere gevolgen Nederlanders merken als ze rijden onder invloed. Sommige bestuurders noemen dat ze juist langzamer gaan rijden, zodat ze beter opletten. Ze zorgen dat ze alerter zijn, omdat ze weten dat ze gedronken hebben.

Figuur 7. Als je onder invloed van alcohol met de auto deelneemt aan het verkeer, wat merk je dan voor verschillen in je rijvaardigheid? Basis: Nederlanders die met alcohol op in een auto hebben gereden het afgelopen jaar (n=238)



Significante verschillen tussen groepen

Deelnemers boven de 26 jaar geven bij alle gevolgen vaker aan geen of nauwelijks verschil te merken in hun rijgedrag dan deelnemers onder de 26 jaar. Eenzelfde patroon zien we bij ervaren bestuurders ten opzichte van beginnende bestuurders.

Kennen Nederlanders de mogelijke straffen bij te veel drinken achter het stuur?

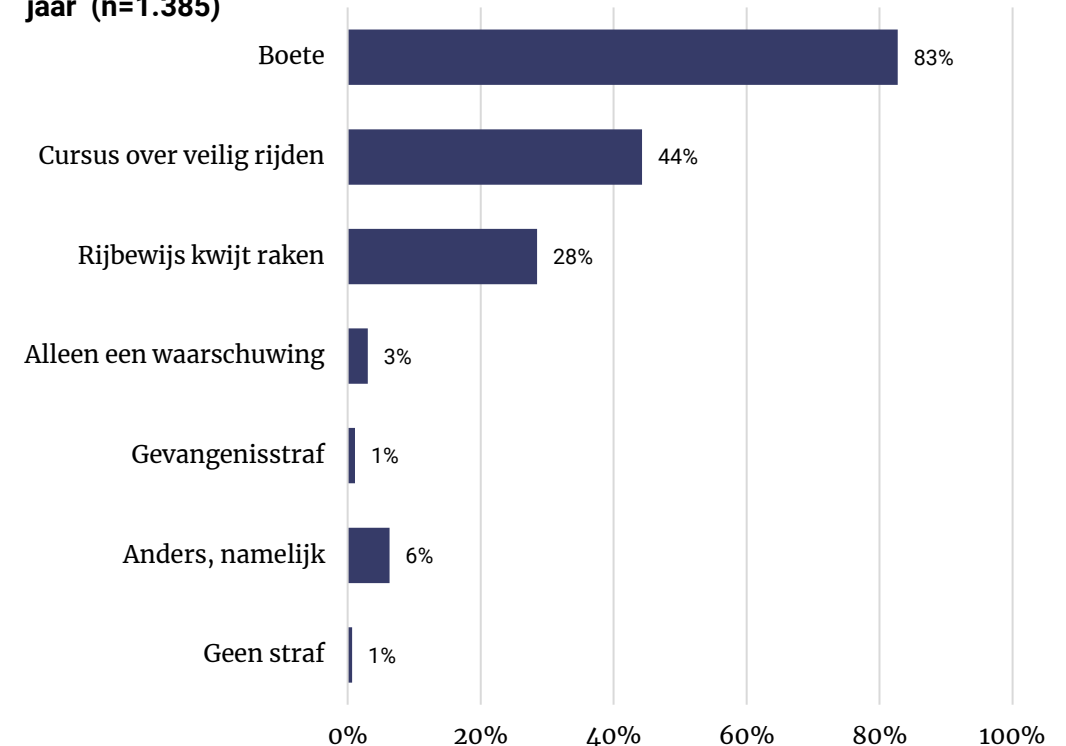
Volgens het Openbaar Ministerie kan een lichte overschrijding van de alcohollimiet leiden tot een geldboete, oplopend tot € 1.000. Hoe zwaarder de overtreding, hoe zwaarder de straf. In het ergste geval kan de overtreder een rijverbod, gevangenisstraf of ontzegging van de rijbevoegdheid krijgen. Ook het CBR kan de overtredende bestuurder een cursus (L)EMA (Lichte educatieve maatregel alcohol en verkeer) opleggen. Maar wat weten Nederlanders over de mogelijke straffen van te veel drinken achter het stuur?

- Ruim acht op de tien Nederlanders verwachten een boete te krijgen, de bedragen hiervoor lopen uiteen van € 100 tot € 1.000.
- Een cursus veilig rijden (44%) en het verlies van je rijbewijs (28%) staan op plek twee en drie.
- Slechts een paar deelnemers denken aan een waarschuwing of gevangenisstraf als mogelijk gevolg wanneer ze staande gehouden worden voor rijden met te veel alcohol in hun bloed.

Significante verschillen naar leeftijd

Jongeren verwachten eerder een cursus over veilig rijden opgelegd te krijgen (60%) of hun rijbewijs kwijt te raken (42%) als ze worden aangehouden met vier glazen alcohol op dan mensen boven de 25 jaar (resp. 40% en 25%). Acht op de tien 26-plussers verwachten een boete, net iets hoger dan het aandeel jongeren (78%).

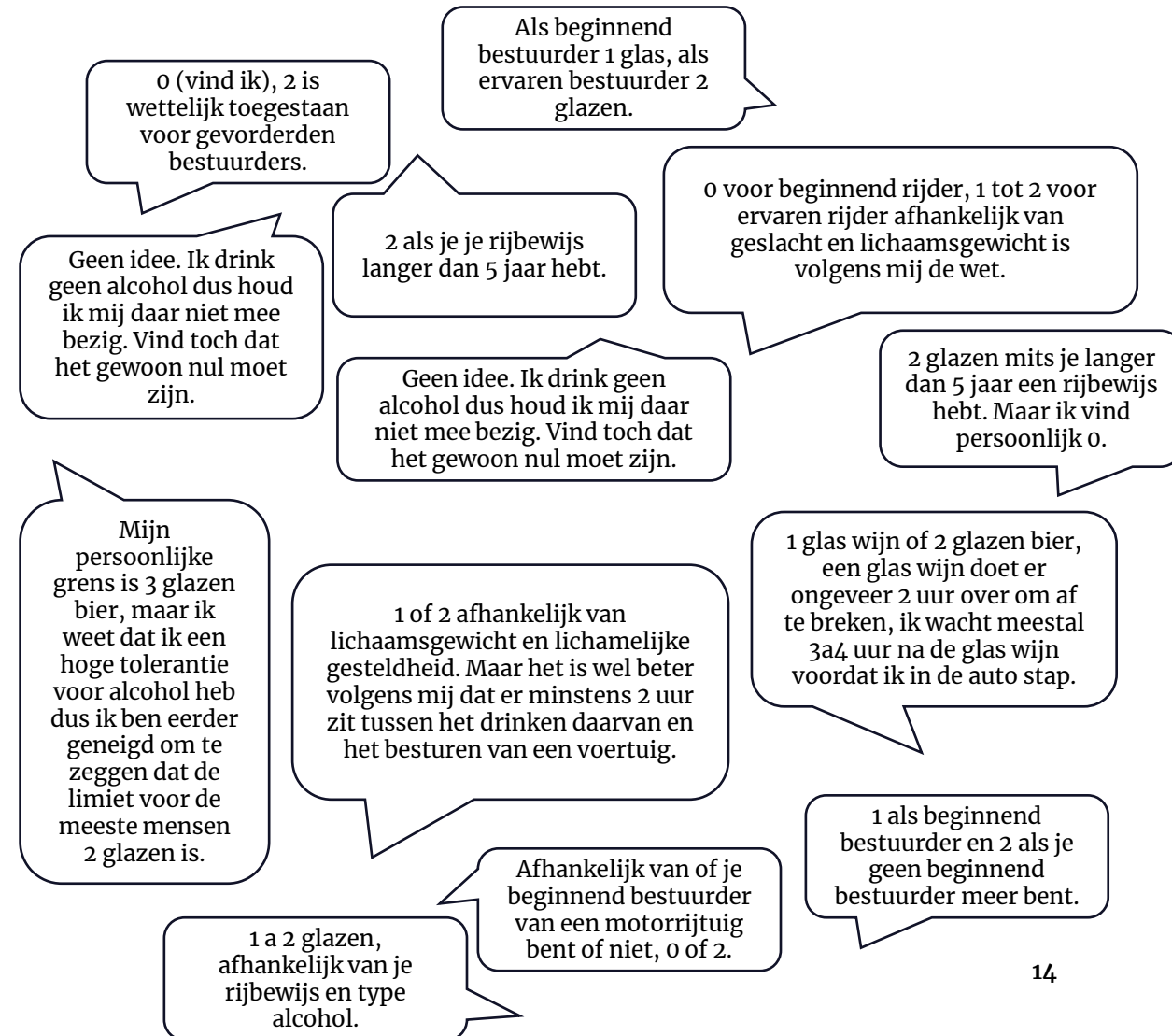
Figuur 8. Stel jij wordt aangehouden met vier glazen alcohol op achter het stuur van een auto, waardoor jouw alcoholpromillage hoger is dan toegestaan. Welke straf denk je te krijgen? Meerdere antwoorden mogelijk. Basis: Nederlanders die met alcohol op hebben gereden het afgelopen jaar (n=1.385)



Wat is volgens Nederlandse inwoners het huidige beleid omtrent alcohol en het verkeer?

Volgens de overheid mag een beginnend bestuurder met een alcoholpromillage van 0,2 een auto besturen, wat neerkomt op ongeveer één glas. Voor ervaren bestuurders is dit 0,5 promille (ongeveer 2 glazen). Aan deelnemers is deze informatie niet vooraf gegeven. We stelden de open vraag hoeveel alcohol zij denken dat mensen mogen drinken voordat ze autorijden.

- Uit de gegeven antwoorden blijkt dat de meeste Nederlanders over het algemeen wel weten hoe het zit. De meesten noemen één à twee glazen of 0,5 promille.
- Veel deelnemers weten dat de regels verschillen voor beginnende en ervaren bestuurders, maar gaan ervan uit dat beginnende bestuurders helemaal geen alcohol mogen drinken. Zij schatten dus de regels voor beginnende bestuurders te strak in.
- Tot slot geven sommige respondenten aan dat de toegestane hoeveelheid alcohol ook afhankelijk is van geslacht, leeftijd, lichaamsgewicht en hoe snel het lichaam alcohol afbreekt.



Hoe duidelijk is het alcoholbeleid?

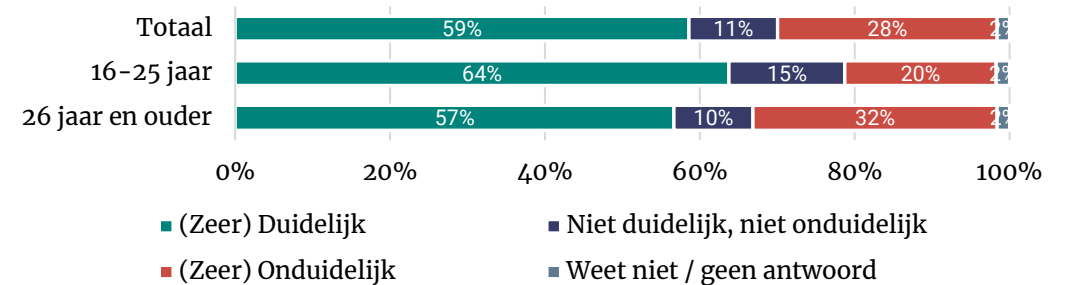
Hoe duidelijk is het alcoholbeleid voor Nederlanders? Uit de open antwoorden op de vorige pagina bleek dat het alcoholbeleid over het algemeen wel duidelijk is voor Nederlanders. Dit zien we terug als we de vraag voorleggen hoe duidelijk ze het beleid vinden.

- Zes op de tien Nederlanders vinden de regel dat beginnende bestuurders met een alcoholpromillage van 0,2 (ongeveer één glas) mogen rijden, en ervaren bestuurders met 0,5 promille (ongeveer twee glazen) duidelijk. Drie op de tien vinden het onduidelijk, wat duidelijk blijkt uit Figuur 9.
- Een mogelijke maatregel tegen te veel alcohol in het verkeer is een zerotolerance beleid. Dit zou betekenen dat iemand helemaal niets mag drinken als er nog moet worden gereden. Hoewel de meeste Nederlanders het huidige beleid duidelijk vinden, toont Figuur 10 dat een ruime meerderheid van 73% toch voorstander is van dit zerotolerance beleid.

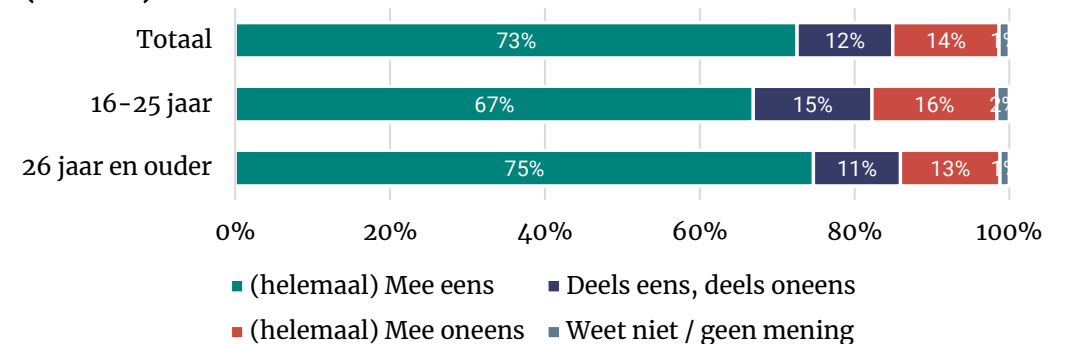
Significante verschillen naar leeftijd

Jongeren van 16 tot 25 jaar vinden het huidige beleid in het algemeen duidelijker dan 26-plussers (64% tegenover 57%, Figuur 11), maar staan minder positief tegenover een zerotolerance beleid (67% om 75%, Figuur 12).

Figuur 9. Hoe duidelijk of onduidelijk vind je het alcoholbeleid? Basis: Nederlanders (n=2.169)



Figuur 10. In hoeverre ben je het ermee eens of oneens als een zerotolerance beleid zou worden ingevoerd? Basis: Nederlanders (n=2.169)



Welke maatregelen tegen alcohol in verkeer zijn acceptabel?

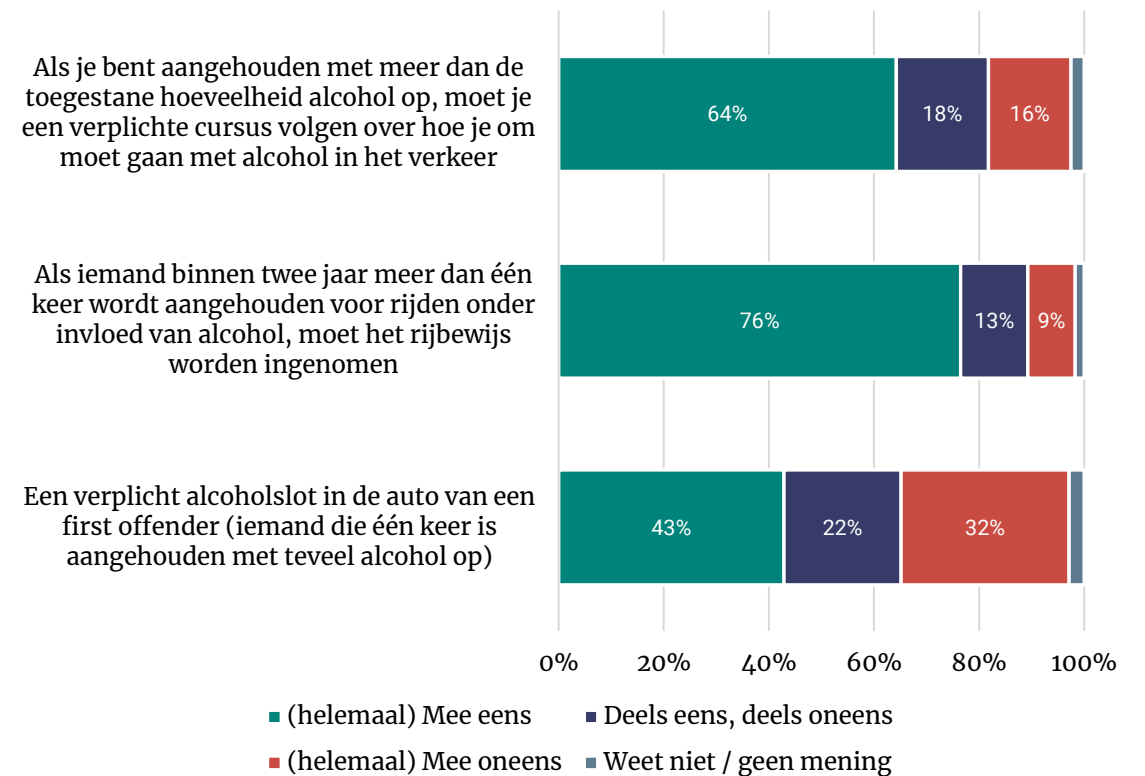
Naast een zerotolerance beleid zijn er andere maatregelen tegen alcohol in het verkeer voorgelegd.

- Of je nou rijervaring hebt of niet, vaker met alcohol op bent aangehouden of dat dit je eerste keer is, zodra je bent aangehouden voor het rijden onder invloed, vindt twee op de drie Nederlanders dat je een verplichte cursus moet volgen over hoe je om moet gaan met alcohol in het verkeer.
- Iemand die binnen twee jaar meer dan één keer wordt aangehouden voor rijden onder invloed moet volgens driekwart zijn rijbewijs inleveren.
- Een maatregel zoals een alcoholslot voor first offenders kan op de minste steun rekenen (43%).

Significante verschillen naar leeftijd

De meerderheid van de jongeren (16-25 jaar) steunt de drie maatregelen. Het gaat alleen om een minder groot aandeel (77%, 61%, 55%) in vergelijking met 26-plussers (87%, 82%, 68%). Het grootste verschil zien we bij het alcoholslot voor first offenders: jongeren zijn hier vaker tegen (46% (helemaal) oneens tegenover 27% (helemaal) oneens onder ouderen), terwijl ouderen dit vaker een goed idee vinden (49% (helemaal) eens tegenover 26% (helemaal) eens onder jongeren).

Figuur 11. In hoeverre ben jij het eens of oneens met de volgende maatregelen? Basis: Nederlanders (n=2.169)



Welke maatregelen mogen nog meer genomen worden tegen alcohol in het verkeer?

Aan de respondenten legden wij de vraag voor welke andere maatregelen volgens hen nog ingevoerd mogen worden. Eén op de drie respondenten gaf een antwoord. Hieruit zijn enkele antwoorden te destilleren. Zo zien we:

- sneller rijbewijs innemen;
- hoge geldboete;
- sneller en langer een rijverbod opleggen;
- meer controles op alcohol in het verkeer;
- meer voorlichting en informatie over de gevaren van alcohol en wanneer alcohol uit je bloed is verdwenen;
- het minder normaliseren van alcohol;
- beter openbaar vervoer.
- Hiernaast een greep uit de antwoorden.

Bepaalde tijden/periode niet rijden.

Beter openbaar vervoer en misschien goedkopere taxi's.

1ste keer naar huis lopen en boete, 2de keer alcohol slot en cursus, 3de keer of meer rijbewijs inleveren.

Adequate voorlichting (bijv. Met behulp van virtual reality simulaties) bij jongeren (15-18) over het gebruik van alcohol in het verkeer.

Alcohol minder normaliseren, bijvoorbeeld niet meer verkopen in supermarkten.

Meer informatie over de gevaren van alcohol in het verkeer (slachtoffers, doden). Ik denk dat veel mensen niet door hebben hoe dodelijk alcohol in het verkeer kan zijn en dat ze het niet serieus nemen.

Auto van veelplegers confisqueren en onder boete teruggeven
(Zelf betaalde) afkick traject(en) afronden alvorens rijbewijs kan worden teruggevraagd
Aangifte bij verzekering om premies voor veelplegers te verhogen
Enkelband monitor voor alcoholgebruik bij veelplegers.

Denk dat het lastig is om dit echt te voorkomen, omdat mensen zichzelf overschatten. Maar de pakkans zou hoger kunnen zijn in al die 18 jaar dat ik mijn rijbewijs heb heb ik éénmaal moeten blazen. Ik drink nooit maar ik zou wanneer ik het wel doe mij dus totaal niet druk maken op een evt. controle.
Dus meer verkeerscontrole.

Bij meerdere keren aangehouden voor dronkenschap rijbewijs voor geruime tijd kwijt en voor een nieuw rijbewijs halen.

Bij overtreding echt een hele hoge geldboete opleggen (1000 euro of hoger) en bij herhaling rijbewijs intrekken en een verbod voor meer dan 5 jaar om je rijbewijs opnieuw te mogen halen.

Te hard rijdend verkeer



Te hard rijden: gevaarlijk of acceptabel?

Ook legden wij Nederlanders enkele vragen voor over te hard rijden, hoe gevaarlijk vinden ze het?

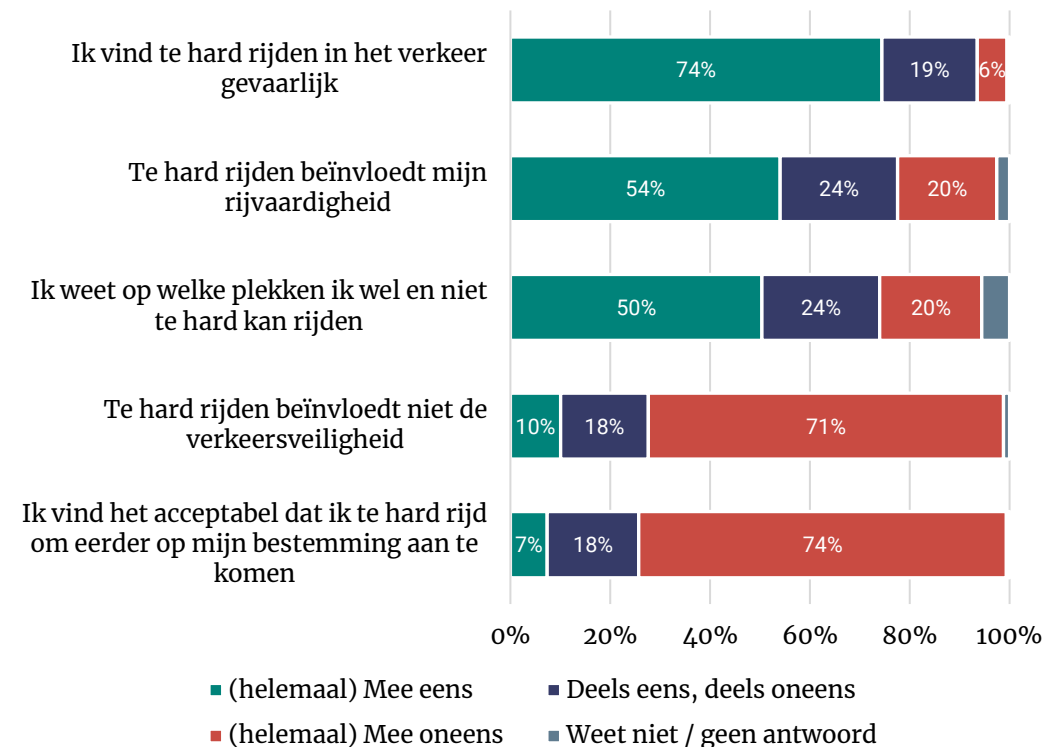
- Driekwart van de Nederlanders vindt te hard rijdend verkeer gevaarlijk.
- De helft verwacht dat hardrijden de rijvaardigheid beïnvloedt (54%). Een vergelijkbaar deel weet precies waar ze wel en niet te hard kunnen rijden (50%).
- Zeven op de tien vinden dat te hard rijden de verkeersveiligheid schaadt (71%). Daarnaast vindt 74% het onacceptabel om hard te rijden om sneller op de bestemming te komen.

Significante verschillen tussen groepen

Deelnemers tussen de 16 en 25 jaar vinden het acceptabeler om te snel te rijden om eerder op hun plek van bestemming te zijn (12%) dan de bevolking van 26 jaar en ouder (6%). Daarnaast noemen zes op de tien deelnemers van tussen de 16 en 25 jaar dat ze weten op welke plekken ze te hard kunnen rijden en welke niet (59%), hoger dan het aandeel 26-plus (48%). Een opvallend verschil met het gebruik van alcohol in de auto. Jongeren zijn strikter over alcoholgebruik in het verkeer dan over te hard rijden.

Acht op de tien inwoners zonder een rijbewijs geven aan dat ze te hard rijden gevaarlijk vinden. Onder inwoners met een rijbewijs ligt dit aandeel significant lager (73%).

Figuur 12. In hoeverre ben je het eens of oneens met de volgende uitspraken? Basis: Nederlanders met een rijbewijs (n=1.727)*



*De stelling 'Ik vind te hard rijden in het verkeer gevaarlijk' is aan alle respondenten (n=2.169) voorgelegd.

Wat vinden Nederlanders van een snelheidsovertreding in de bebouwde kom, en op de snelweg?

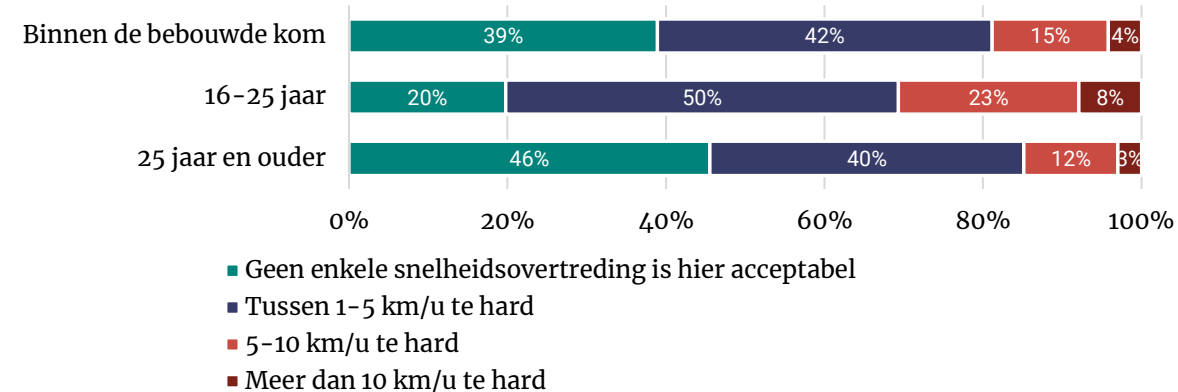
Aan Nederlanders stelden wij de vraag welke snelheidsovertreding zij wel of niet acceptabel vinden binnen de bebouwde kom, of op de snelweg.

- Uit Figuur 13 blijkt dat 39 procent van de deelnemers vindt dat binnen de bebouwde kom geen enkele snelheidsovertreding acceptabel is. Een andere groep met vergelijkbare grootte vindt een overtreiding tussen 1 en 5 km/u nog wel kunnen (42%).
- Op de snelweg (Figuur 14) is het een ander verhaal: slechts 11 procent vindt geen enkele snelheidsovertreding wenselijk. Het merendeel vindt een overtreiding tussen 5 en 10 km/u acceptabel (34%), en 13 procent vindt meer dan 15 km/u nog prima op de snelweg.

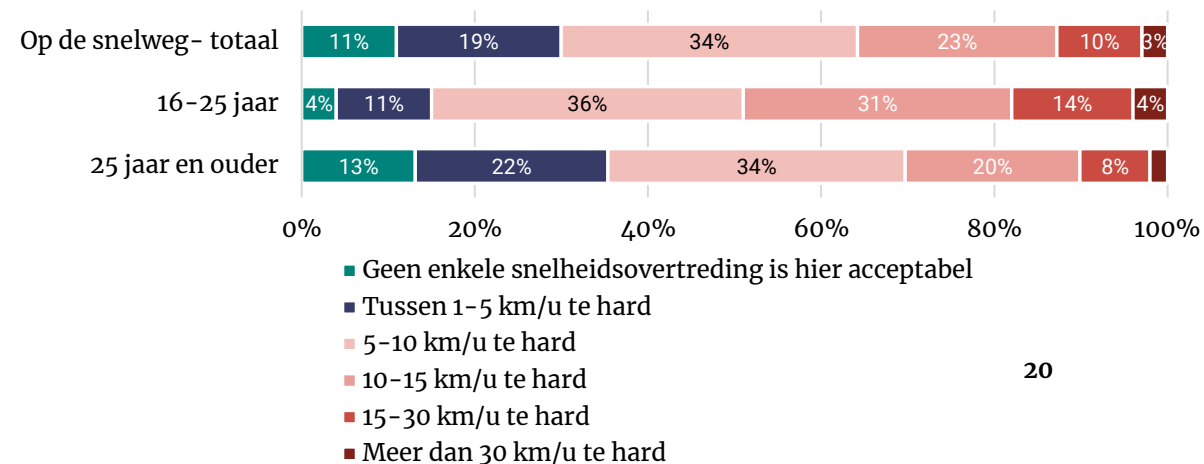
Significante verschillen naar leeftijd

Nederlanders van 26 jaar en ouder vinden vaker dat geen enkele snelheidsovertreding binnen de bebouwde kom (46%) of op de snelweg (13%) acceptabel is. Onder jongeren is dit respectievelijk 20 procent en 4 procent. De helft van deze leeftijdsgroep vindt een snelheidsovertreding van 1 tot 5 km/u acceptabel in de bebouwde kom, een kwart 5-10 km/u. Op de snelweg vinden drie op de tien jongeren een overtreiding van 10-15 km/u nog acceptabel. Onder de 26-plus groep ligt dit aandeel aanzienlijk lager (20%).

Figuur 13. In hoeverre vind je de volgende overschrijdingen van de snelheidslimiet wel of niet acceptabel voor een bestuurder van een auto op de volgende plekken? Basis: Nederlanders (n=2.169)



Figuur 14. In hoeverre vind je de volgende overschrijdingen van de snelheidslimiet wel of niet acceptabel voor een bestuurder van een auto op de volgende plekken? Basis: Nederlanders (n=2.169)



Snelheidsovertredingen op de snelweg en in de bebouwde kom: hoe vaak en hoe hard?

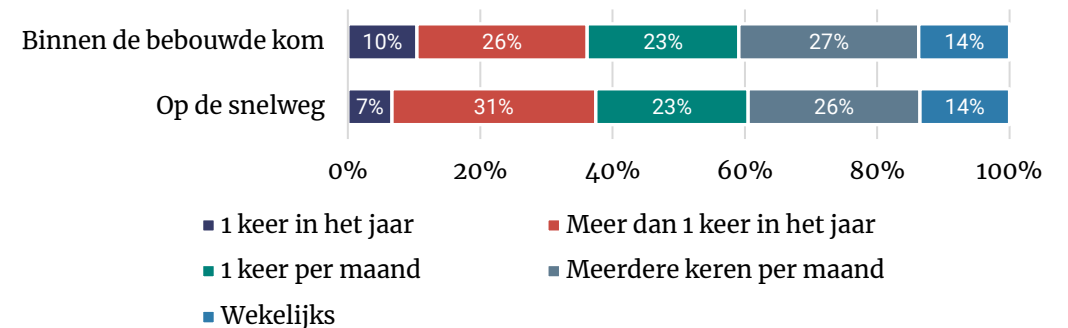
Als mensen te hard rijden, hoe vaak rijden ze dan te hard en hoe hard is dit dan?

- Mensen die binnen de bebouwde kom wel eens te hard rijden (45%, niet in figuur), geven aan dit vaker dan één keer per jaar te doen (90%): een kwart doet het meer dan een keer per jaar, een net iets kleinere groep doet het één keer per maand, 27 procent overtreedt de snelheid meerdere keren per maand en 14 procent doet het wekelijks (zie Figuur 15).
- Op de snelweg is een vergelijkbaar beeld te zien. In totaal geeft 59% (niet in figuur) aan de afgelopen 12 maanden te hard hebben gered. Het merendeel rijdt meer dan één keer in het jaar te hard (93%, figuur 15).
- Hoe hard rijden ze dan? Uit Figuur 16 blijkt dat binnen de bebouwde kom het vaak gaat om een snelheidsovertreding van 1 tot 10 km/u. Op de snelweg zien we meer variatie: één op de vijf rijdt tussen de 1 en 5 km/u te hard, terwijl 9 procent 15-30 km/u te hard rijdt. De meeste mensen die te hard rijden op de snelweg geven aan ongeveer 5 tot 10 km/u te hard te rijden.

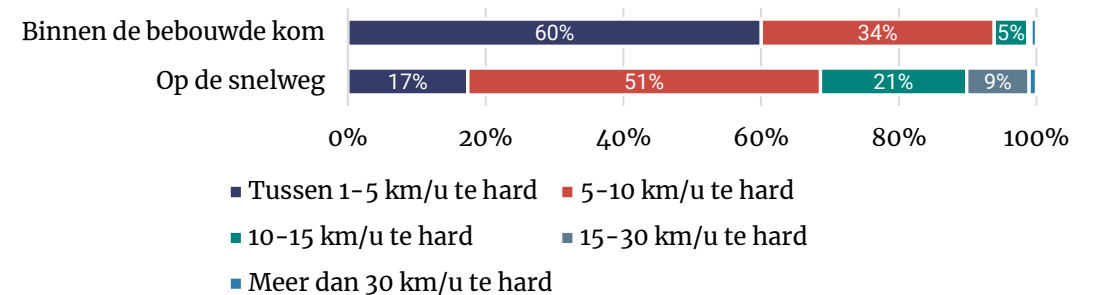
Significante verschillen naar leeftijd

Achttien procent van de 16-25 jarigen geeft aan wekelijks te hard te rijden in de bebouwde kom of de snelweg, beide significant hoger dan het aandeel 26-plus (beide 12%).

Figuur 15. Hoe vaak heb je de afgelopen twaalf maanden te hard gereden? Basis: Nederlanders die te hard hebben gereden het afgelopen jaar (n=1.174)



Figuur 16. Hoeveel kilometer per uur rijd je over het algemeen te hard? Basis: Nederlanders die te hard hebben gereden het afgelopen jaar (n=1.174)



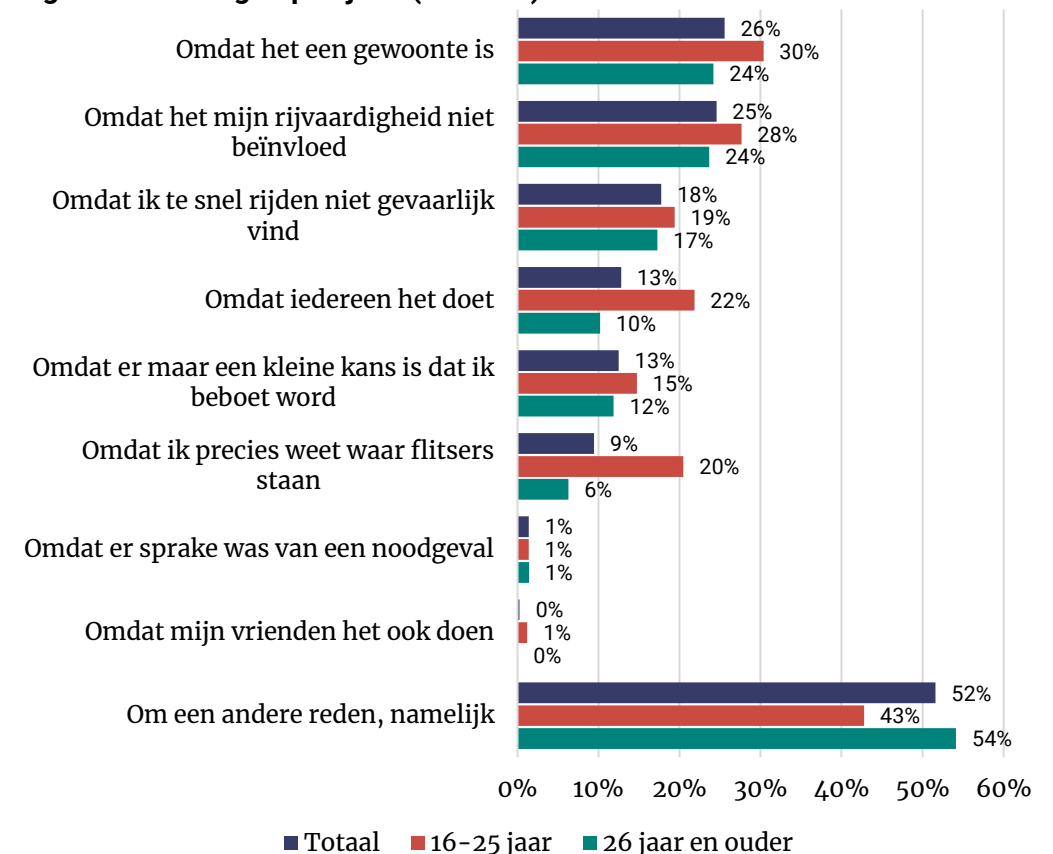
Wat zijn de voornaamste redenen om te hard te rijden?

- Veel mensen geven aan te hard te rijden uit gewoonte (26%), omdat ze vinden dat het hun rijvaardigheid niet beïnvloedt (25%) of omdat ze het niet gevaarlijk vinden (18%).
- De meesten noemen een andere reden:
 - Ze vinden 30 km/u binnen de bebouwde kom en 100 km/u op de snelweg gewoon te langzaam. Veel respondenten noemen dat ze alleen te hard rijden als het rustig is op de weg en het dus volgens hun veilig genoeg is om harder te rijden.
 - Anderen noemen het aanpassen aan andere weggebruikers als reden om harder te rijden en leggen de verantwoordelijkheid voor veilig rijden buiten henzelf.
 - Verder geven sommigen aan dat ze het vaak niet door hebben dat ze te hard rijden, dat ze het juist voor de kick en de adrenaline doen of dat ze haast hadden.
- Eén procent gaf aan dat ze vanwege een noodgeval te hard reden. Dit betrof situaties waarin ze onderweg waren naar een familielid die op sterven lag. Een aantal respondenten noemen hun werk als zorgprofessional als reden voor de snelheid.

Significante verschillen naar leeftijd

Jongeren (16-25 jaar) overschrijden vaker de snelheidslimieten omdat het een gewoonte is (30%), omdat iedereen het doet (22%) of omdat ze precies weten waar de flitsers staan (20%). De oudere bevolking rijdt te hard om een andere reden, zoals dat ze inschatten dat het veilig is om harder te rijden dan toegestaan.

Figuur 17. Wat is de voornaamste reden dat je met de auto de snelheidslimiet hebt overschreden? Basis: Nederlanders die te hard hebben gereden het afgelopen jaar (n=1.174)

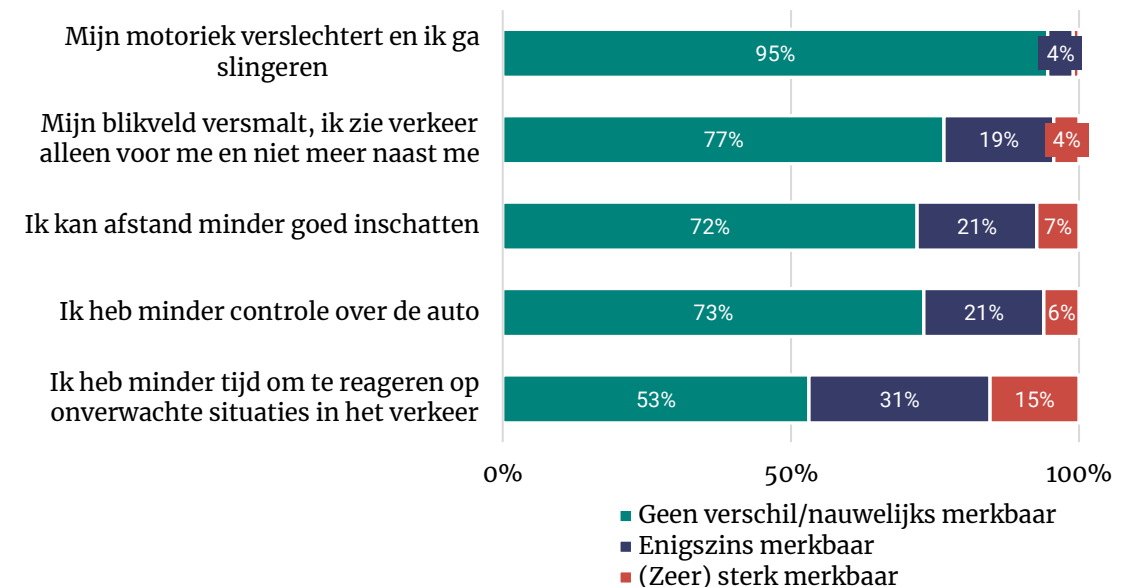


Wat merken Nederlanders voor gevolgen als ze te hard rijden?

Wij vroegen of respondenten nog gevolgen merken van te hard rijden.

- De meerderheid voelt geen verschil. Maar liefst 95% verwacht geen verslechtering van hun motoriek.
- Ruim zeven op de tien geven aan dat hun blikveld bij hard rijden niet versmalt, ze prima afstanden kunnen inschatten en de controle over de auto niet verliezen. Ze geven aan dat er nauwelijks tot geen verschil merkbaar is.
- Ongeveer de helft denkt dat ze minder tijd hebben om op onverwachte situaties te reageren, en drie op de tien vinden dit enigszins merkbaar. Een klein deel, 15 procent, noemt dit (zeer) sterk merkbaar.
- Mensen die meer dan 15 km/u te hard rijden binnen de bebouwde kom, merken dat ze minder controle hebben over de auto (56%), ze de afstanden minder goed in kunnen schatten (54%) en ze minder tijd hebben om te reageren op onverwachte situaties in het verkeer (57%).
- In een open vraag geven mensen aan dat ze juist actiever zijn als ze net iets te hard rijden. Ze vinden dat ze meer oplettend zijn. Andere bestuurders vinden dat ze juist angstiger worden als ze te snel rijden. Tot slot noemen sommige bestuurders dat medeweggebruikers je minder goed zien als je te hard rijdt. Zij noemen dus gevolgen voor hun medeweggebruikers.

Figuur 18. Als je te hard rijdt, wat merk je dan voor verschillen in je rijvaardigheid? Basis: Nederlanders die te hard hebben gereden het afgelopen jaar (n=1.174)



Significante verschillen naar leeftijd

Bestuurders-boven de 26 jaar merken minder vaak dat ze weinig tijd hebben om te reageren op onverwachte situaties (55%) in vergelijking met jongeren van 16-25 jaar (47%). Ook verslechtering van de motoriek wordt door oudere bestuurders minder vaak opgemerkt (95% zegt geen of nauwelijks verschil te merken) dan door jonge bestuurders (92%).

Kennen Nederlanders de mogelijke straffen bij te hard rijden?

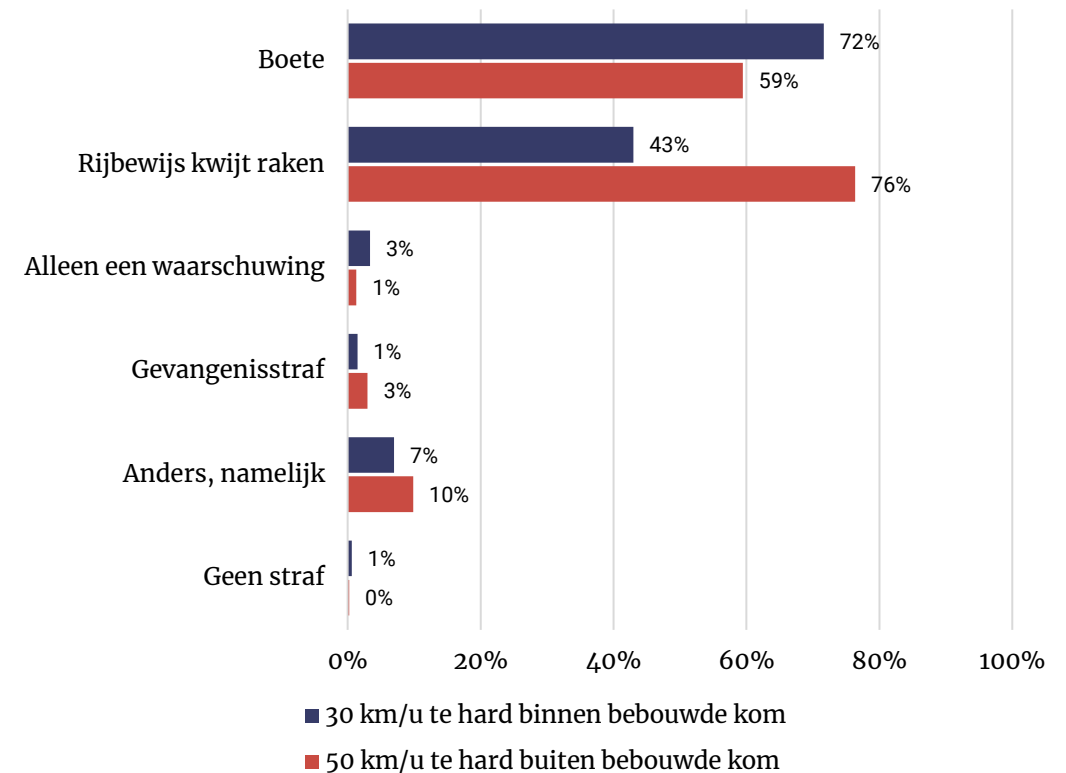
Uit gegevens van het Openbaar Ministerie blijkt dat 30 km/u te hard rijden in de bebouwde kom tot een boete van ongeveer € 350 leidt. Op de snelweg ligt dit net iets anders. Bij een overtreding van 50 km/u op de snelweg krijgen mensen een strafbeschikking. Het Openbaar Ministerie bepaalt dan de hoogte van de geldboete. Deze straf komt op het strafblad. Daarnaast kan de zaak ook voor de rechter komen. De rechter of de officier van justitie beslist dan of er ook een rijontzegging aan te pas komt.

- Deelnemers kunnen de straf aardig inschatten. In beide situaties denkt de ruime meerderheid dat ze een boete krijgen. In de situatie op de snelweg verwacht men ook dat ze hun rijbewijs in moeten leveren.
- Deelnemers schatten de hoogte van de boete voor binnen de bebouwde kom of op de snelweg beide tussen de € 100 en € 1.000.
- In de ‘anders, namelijk’-categorie noemen enkele respondenten dat het OM de hoogte van een boete bepaalt bij een overtreding van 50 km/u.

Significante verschillen naar leeftijd

Bestuurders onder de 26 jaar denken vaker hun rijbewijs kwijt te raken als ze te hard rijden. Zowel binnen de bebouwde kom (57%), als op de snelweg (83%) geeft een groter deel aan dit te verwachten. Dit ligt significant hoger dan onder de bestuurders boven de 26 jaar (respectievelijk 40% en 74%).

Figuur 19. Stel je rijdt 30 km/u te hard binnen de bebouwde kom/50 km/u te hard op de snelweg en wordt bekeurd of aangehouden, welke straf krijg jij dan volgens jou opgelegd volgens de huidige regels? Basis: Nederlanders met een rijbewijs (n=1.727)



Wat vinden Nederlanders van een rijbewijsscan voor eigen auto?

Wanneer iemand een deelauto wil gebruiken, moet het rijbewijs worden gescand voordat er kan worden gestart. Hoe acceptabel zou het zijn als dit bij een eigen auto ook zo zou werken?

- Een minderheid van 29% vindt dit acceptabel (zie figuur 20). Bijna de helft ziet dit niet zitten. Jongeren tussen 16 en 25 jaar uiten zich vaker neutraal hierover dan 26-plussers (26% - versus 16%). 26-plussers vinden dit vaker acceptabel (30% - versus 25%).
- We vroegen de deelnemers om uitleg. Veel van hen vinden de maatregel onacceptabel omdat het om privé-eigendom gaat. Anderen vinden het juist wel een goed idee vanwege het veiligheidsaspect en de helderheid die het creëert. Hieronder een greep uit de antwoorden. Een groene wolk staat voor een respondent die het (volledig) acceptabel vond, een rode wolk voor iemand die de maatregel (volledig) onacceptabel vond.

Eigendom hoeft niet aan een centraal systeem te hangen. Klinkt als nutteloze extra regeltjes

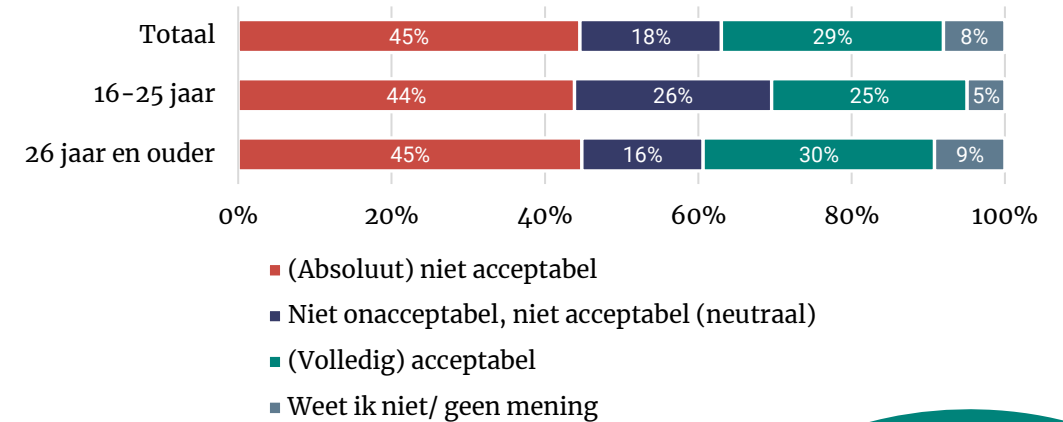
1. Het is technisch niet haalbaar.
2. Het schendt vrijheid van eigendom op verschillende wijzen. Op eigen terrein mag men rijden zonder rijbewijs.
3. Welk probleem lost dit op?

Aangezien iedereen altijd zijn rijbewijs bij de hand moet hebben, en daarom ook niet kan vergeten. Stel iemand wil gaan joyrijden. Dat kan niet aangezien diegene geen rijbewijs heeft.

Dan moet je elke keer als je haast hebt je rijbewijs in scannen voor dat je weg gaat. Als er problemen zijn met overtreders dat je hun moet aan pakken, niet mensen die gewoon een auto gebruiken.

Dan is er geen onduidelijkheid wie er gereden heeft als je betrokken bent bij een ongeluk. Je neemt dan de verantwoordelijkheid voor de autorit.

Figuur 20. Stel je zou je eigen auto moeten starten door een geldig rijbewijs te scannen, hoe acceptabel of onacceptabel zou je dit vinden?
Basis: Nederlanders (n=2.169)



Veelplegers



Welke straf moet er volgens Nederlanders gehanteerd worden voor veelplegers?

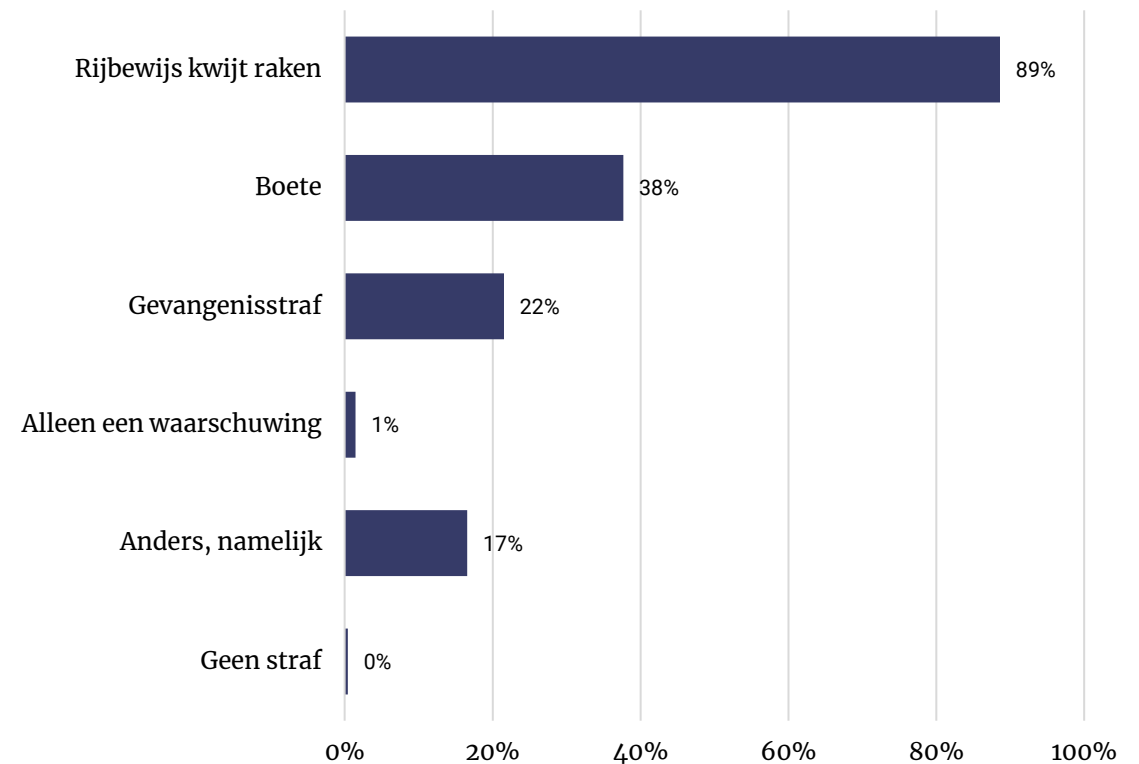
Bestuurders die binnen twee jaar drie ernstige verkeersovertredingen begaan, zoals rijden onder invloed, forse snelheidsovertredingen, of het negeren van een rood kruis, krijgen te maken met strengere straffen in het Nederlands rechtssysteem.

- Bijna iedereen (89%) vindt dat deze veelplegers hun rijbewijs moeten inleveren. Vier op de tien vinden een boete gepast, en één op de vijf is zelfs voorstander van een gevangenisstraf.
- De hoogte van de boete varieert. Sommige deelnemers vinden een boete van 300-500 euro passend, anderen denken aan een boete variërend van 1.000 tot 10.000 euro. Een grote groep geeft aan dat de boete afhankelijk moet zijn van het inkomen van de veelpleger. Bij een gevangenisstraf noemen de meeste mensen een straf van een paar maanden tot een half jaar. Bij extreme gevallen worden gevangenisstraffen van enkele jaren genoemd.

Significante verschillen naar leeftijd

Jongeren (16-25 jaar) noemen significant vaker dat veelplegers alleen een waarschuwing (3%), een boete (44%) of zelfs geen straf (1%) moeten krijgen in vergelijking met Nederlanders boven de 25 jaar (resp. 1%, 35% en 0,1%). Deze groep noemt vaker een andere straf, zoals het innemen van de auto, maar geven ook aan dat dit per situatie bekeken moet worden.

Figuur 21. Welk van de volgende straffen zou een veelpleger volgens jou opgelegd mogen krijgen? Basis: Nederlanders (n=2.169)



Maatregelen voor veelplegers, hoe acceptabel zijn die?

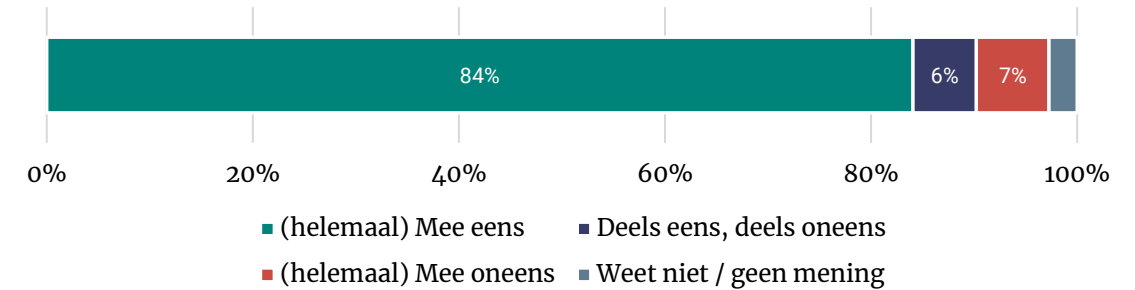
Tegen veelplegers kunnen er verschillende veiligheidsmaatregelen ingezet worden. Twee van deze maatregelen zijn een verplicht alcoholslot in de auto of het laten scannen van een rijbewijs.

- Een ruime meerderheid vindt een verplicht alcoholslot voor veelplegers acceptabel (84%), veel meer dan wanneer deze maatregel ingevoerd zou worden voor first offenders (43% op sheet 16).
- Daarnaast bestaat het risico dat veelplegers blijven rijden nadat hun rijbewijs is ingenomen. Dit kan worden voorkomen door een scan van het rijbewijs in te voeren voordat de auto kan worden gestart. Maar liefst 79% vindt dit een acceptabele maatregel voor veelplegers, veel meer dan wanneer zij zelf hiermee te maken zouden krijgen (29% op sheet 24).

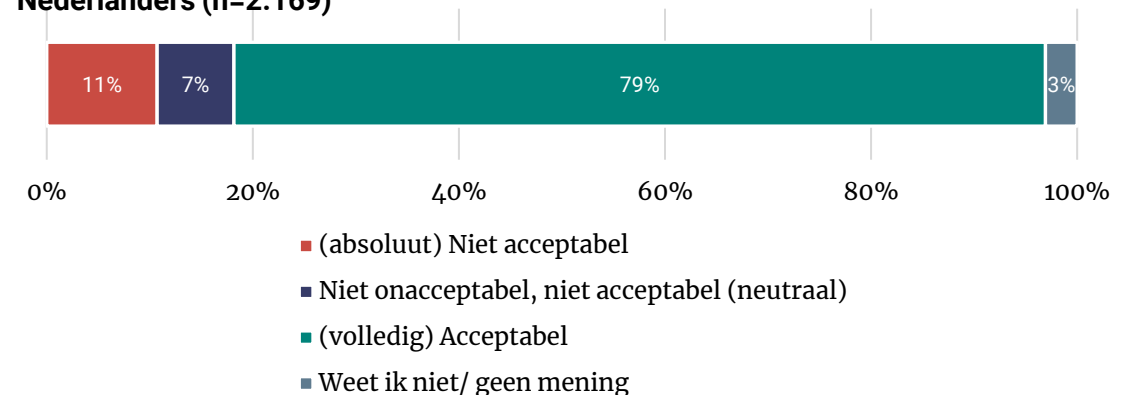
Significante verschillen naar leeftijd

Jongeren zijn minder positief over de maatregelen om veelplegers aan te pakken dan hun oudere landgenoten. Zo vindt 77 procent van de Nederlanders tussen de 16 en 25 jaar een alcoholslot voor veelplegers een goed idee en vindt 73 procent het verplicht scannen van een rijbewijs acceptabel. Onder de bevolking van 26 jaar en ouder zijn deze groepen significant groter (resp. 87% en 81%).

Figuur 22. Een verplicht alcoholslot in de auto van veelplegers, in hoeverre ben je het hiermee eens of oneens? Basis: Nederlanders (n=2.169)



Figuur 23. Hoe acceptabel of onacceptabel vind je het dat veelplegers hun rijbewijs moeten scannen voordat ze een auto kunnen starten? Basis: Nederlanders (n=2.169)



Conclusies



Veiligheidsmaatregelen in het verkeer: de belangrijkste bevindingen (1)

Alcoholgebruik in het verkeer

In Nederland wordt het rijden onder invloed van alcohol en te hard rijden als gevaarlijk beschouwd. Veel Nederlanders erkennen de gevaren van alcoholgebruik in het verkeer en proberen hun consumptie te beperken als ze nog moeten rijden. Wat ze acceptabel vinden qua alcoholgebruik hangt af van het type voertuig dat ze besturen. Voor het besturen van voertuigen zoals auto's en motoren en zelfs fatbikes vindt twee derde dat geen enkele hoeveelheid alcohol acceptabel is. Dit daalt naar 1 op de 5 bij het gebruik van een fiets, waarbij 40% aangeeft dat meer dan twee glazen geen probleem is. Daarnaast geeft bijna de helft van de fietsers toe wel eens met alcohol op te rijden. Dit is een stuk minder onder automobilisten en bij mensen op een scooter/brommer of zelfs een elektrische fiets of fatbike. Mensen die met alcohol op rijden, merken vaak geen effecten op hun rijgedrag, tenzij zij meer dan twee glazen hebben gedronken.

Gevolgen en straffen bij alcoholgebruik in het verkeer

Hoewel Nederlanders in grote lijnen op de hoogte zijn van de regels en straffen voor rijden onder invloed en snelheidsovertredingen, bestaan er nog onduidelijkheden over de precieze grenzen en gevolgen. De vraag 'welke straf mensen krijgen bij 4 glazen alcohol op' wordt uiteenlopend beantwoord. Van een lage boete tot het kwijtraken van het rijbewijs. Een enkeling noemt zelfs een gevangenisstraf.

Huidig alcoholbeleid

Uit de antwoorden op de vraag wat Nederlanders denken wat het huidige beleid is met betrekking tot alcohol in het verkeer, blijkt dat veel mensen inschatten dat je nog met één tot twee glazen op mag rijden. Voor een beginnend bestuurder noemen Nederlanders vaak dat zij helemaal niets mogen drinken en maken ze dus voor deze groep een strengere inschatting. Ze vinden het huidige alcoholbeleid overwegend duidelijk, maar bijna een derde van de respondenten mist voldoende inzicht in de regels.

Nieuwe maatregelen omtrent alcohol in het verkeer

De meerderheid staat welwillend tegenover een zerotolerance beleid ten aanzien van alcohol in het verkeer. Jongeren zijn hier minder positief over dan ouderen, hoewel alsnog de meerderheid van de jongeren dergelijke maatregelen steunt. Ook over de andere maatregelen, zoals het volgen van een verplichte cursus als je met meer dan de toegestane hoeveelheid op hebt gereden, is het merendeel positief. Dit ligt lager onder de jongere bevolking dan onder de 26-plussers. De uitzondering hierop is een alcoholslot voor first-offenders. De helft van de jongeren is hierop tegen.

Veiligheidsmaatregelen in het verkeer: de belangrijkste bevindingen (2)

Snelheidsovertredingen

Wat betreft snelheidsovertredingen, zijn Nederlanders over het algemeen van mening dat te hard rijden de verkeersveiligheid beïnvloedt. Voor overtredingen binnen de bebouwde kom zijn zij strenger in hun oordeel dan over snelheidsovertredingen op de snelweg. Jongeren zijn toleranter ten opzichte van snelheidsovertredingen dan ouderen en geven vaker aan dat lichte overtredingen acceptabel zijn. Zij rijden ook zelf vaker te hard dan hun oudere landgenoten. Beide leeftijdsgroepen geven dezelfde redenen om te hard te rijden. Deze redenen variëren van haast en gewoonte tot een gevoel van veiligheid bij rustige wegen.

Gevolgen en straffen bij te hard rijden

De meerderheid van de bestuurders gaf aan dat zij geen tot nauwelijks gevolgen merken in hun rijgedrag als ze te hard rijden. Zeven tot negen op de tien noemen dat ze nauwelijks verschil merken als het aankomt op hun: motoriek, versmallen van hun blikveld, inschatten van de afstand en de controle over de auto. Net iets minder geeft wel aan dat ze minder tijd hebben om te reageren op onverwachte situaties in het verkeer.

Scannen van het rijbewijs

De steun voor technische maatregelen, zoals het scannen van het rijbewijs voor eigen auto's, is daarentegen beperkter dan nieuwe maatregelen tegen alcohol in het verkeer vanwege zorgen over privacy en eigendomsrecht.

Veelplegers

De Nederlandse bevolking ondersteunt strikte straffen voor veelplegers, zoals het invorderen van het rijbewijs van bestuurders die binnen twee jaar drie ernstige overtredingen begaan. Naast rijontzegging vinden vier op de tien deelnemers een boete passend, terwijl één op de vijf een gevangenisstraf steunt. De hoogte van de boete zou volgens veel deelnemers inkomensafhankelijk moeten zijn, terwijl gevangenisstraffen meestal beperkt moeten blijven tot enkele maanden, tenzij het om zeer ernstige gevallen gaat.

Er zijn verschillende maatregelen voorgesteld om het moeilijker te maken voor veelplegers om opnieuw de weg op te gaan, zoals het verplicht scannen van het rijbewijs voordat de auto kan worden gestart en het gebruik van een alcoholslot. Acht op de tien steunen deze maatregelen voor veelplegers. Dit is aanzienlijk hoger dan wanneer het algemeen ingevoerd zou worden. Ook hier blijkt dat jongeren minder positief zijn over deze maatregelen dan hun oudere landgenoten.

Bijlage A

Tabellen

Responsoverzicht

Tabel 2. Respons naar wel of geen rijbewijs. Basis: Nederlanders (n=2.169)

	Aantallen	Percentages
Wel rijbewijs	1.727	80%
Geen rijbewijs	442	20%

Tabel 3. Respons naar leeftijd. Basis: Nederlanders (n=2.169)

	Aantallen	Percentages
16 – 25 jaar	1.068	49%
26 jaar en ouder	1.101	51%

Tabel 4. Respons naar lengte rijbewijs. Basis: Nederlanders met een rijbewijs (n=1.727)

	Aantallen	Percentages
Minder dan vijf jaar (recent rijbewijs)	445	26%
Vijf jaar of langer (langer rijbewijs)	1.282	74%

Tabel 5. Verdeling lengte rijbewijs naar leeftijd. Basis: Nederlanders met een rijbewijs (n=1.727)

	16 – 25 jaar	26 jaar en ouder
Minder dan vijf jaar (recent rijbewijs)	428 (55%)	17 (2%)
Vijf jaar of langer (langer rijbewijs)	302 (44%)	980 (98%)

Tabellen sheet 10

Tabel 6. Stel je bent op een feestje en jij bent met de auto. Let je op je alcoholgebruik tijdens het feestje? Basis: Nederlanders met een rijbewijs (n=1.727)

	Totaal	16 – 25 jaar	26 jaar en ouder
Ik drink sowieso geen alcohol, ook als ik niet hoeft te rijden.	23%	22%	23%
Ik drink niet als ik nog moet rijden.	50%	59%	48%
Ik let op dat ik niet te veel drink, als ik nog moet rijden.	26%	17%	28%
Ik let er meestal wel op, maar soms drink ik toch wat meer dan de bedoeling was.	1,0%	0,8%	1,0%
Het ligt eraan; soms let ik op, soms niet.	0,2%	0,3%	0,1%
Nooit, ik houd me niet bezig met of ik te veel drink, ook niet als ik moet rijden.	0,1%	0,3%	0,0%

Ipsos I&O

Ipsos I&O Enschede

Zuiderval 70
Postbus 563
7500 AN Enschede
T (053) 200 52 00

E nl-info-publiek@ipsos.com

KvK-nummer 08198802

Ipsos I&O Amsterdam

Piet Heinkade 55
1019 GM Amsterdam
T (020) 308 48 00
E nl-info-publiek@ipsos.com