

ALCOHOL IN HET VERKEER

Wat valt er aan te doen en tegen welke prijs?

Artikel Intermediair 16 (1980) 23 (6 juni): 1, 3, 5, 17

R-80-16

Mr. P. Wesemann

Voorburg, april 1980

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

## SAMENVATTING

De overheid overweegt nieuwe maatregelen te nemen tegen het rijden onder invloed, dat nog steeds een van de belangrijkste ongevalsoorzaken is. Onderzoek heeft aangetoond dat er mogelijkheden zijn om het aantal 'alcoholongevallen' terug te dringen. Maar daarvoor zullen materiële en immateriële offers gebracht moeten worden. Is de maatschappij bereid die prijs te betalen? De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV heeft de voor- en nadelen van een aantal alcoholmaatregelen op een rijtje gezet om een discussie over deze vraag op gang te brengen. Daarnaast geeft de SWOV enkele mogelijkheden aan om het bestaande beleid doelmatiger uit te voeren.

## Inleiding

Autorijden onder invloed van alcohol levert een belangrijke bijdrage aan de verkeersonveiligheid. Een globale schatting wijst uit dat bij een volledige drooglegging van de Nederlandse automobilisten er in 1977 enige honderden verkeersdoden minder zouden zijn gevallen. De overheid besteedt al vele jaren aandacht aan de beheersing van dit probleem. De meest opzienbarende maatregel was ongetwijfeld de wetswijziging van 1 november 1974. Sinds die datum is een bestuurder strafbaar als hij met een bloedalcoholgehalte (BAG) van 0,5 promille of meer aan het verkeer deelneemt. Tegelijkertijd werden aan politie en justitie meer instrumenten verstrekt voor de opsporing en veroordeling van overtreders: het blaaspijpje en de verplichte bloedproef.

### Het effect van de 'alcoholwet' van 1974

Aanvankelijk bleek de wetswijziging zeer doeltreffend te werken. Het aantal automobilisten onder invloed in weekeindnachten daalde kort na 1 november 1974 vrijwel tot nul. Het aantal dodelijke ongevallen met personenauto's tijdens weekeindnachten daalde tussen eind 1974 en eind 1975 met ongeveer 100, en kwam daarmee voor die periode van 12 maanden iets beneden de 200 (Noordzij, 1977).

Voortgezet onderzoek gaf echter een steeds afnemend effect te zien. In 1977, toen de laatste peiling plaatsvond, bleek 11% van de automobilisten in weekeindnachten een BAG van 0,5 promille of meer te hebben (SWOV, 1978). Er zijn geen aanwijzingen dat de situatie anno 1980 beter is dan in 1977.

Op korte termijn had het gevoerde beleid dus veel effect. Op den duur ebde dit echter weg, al zou zonder de 1-novemberwet het huidige niveau waarschijnlijk nog hoger zijn geweest. Er kan dus ook nu nog van een residu-effect van de wet worden gesproken. Vast staat wel dat het gevoerde beleid in de achterliggende jaren een behoorlijk aantal levens heeft gespaard.

Mede op grond van buitenlands onderzoek is deze ontwikkeling als volgt te verklaren (SWOV, 1976; Hurst, 1977). Door de publiciteit rondom de invoering van de nieuwe wet kan bij veel automobilisten de indruk ontstaan zijn dat er een heel grote kans was om door de politie gecontroleerd te worden. Bovendien werd de verwachting gewekt dat elk overmatig alcoholgebruik bij zo'n controle direct zou worden geconstateerd en onverbidlijk tot een vervolging en veroordeling zou leiden. Verder nam de kennis van automobilisten over de gevaren van alcoholgebruik toe.

De politie-activiteit op het alcoholvlak werd inderdaad sterk opgevoerd. Maar in verhouding tot het aantal automobilisten dat wel eens onder invloed rijdt, betekende deze stijging van het aantal controles toch vrij weinig. Daarnaast ging bij de landelijke controle-acties vermoedelijk een groot percentage van de aangehouden mensen ondanks een te hoog BAG vrijuit. Voor een deel valt deze uitval toe te schrijven aan de onnauwkeurigheid van de gebruikte blaaspijpjes. Maar ook de gewoonte van de politiemensen om alleen bestuurders te laten blazen die een beschonken indruk maakten, is er debet aan.

Na verloop van tijd gingen de meeste automobilisten inzien dat hun kans om gecontroleerd, geverbaliseerd en veroordeeld te worden toch veel kleiner was dan ze aanvankelijk dachten. Waardoor velen onder hen weer in hun oude rij- en drinkgewoonten vervielen.

#### Bezinning op nieuwe maatregelen

Toen duidelijk werd dat het maatregelenpakket aan kracht begon in te boeten, ontstond bij de overheid behoefte aan een grondige bezinning op het gevoerde beleid. De mogelijkheid van nieuwe maatregelen zou daarbij ook moeten worden besproken. Aan de SWOV werd gevraagd hiervoor een discussiebijdrage te leveren, waarin alle beschikbare kennis was verwerkt. Dit artikel geeft een overzicht van de belangrijkste punten uit die discussiebijdrage (SWOV, 1980). Het rapport wordt nu besproken in een interdepartementale commissie, de subgroep Alcohol en Verkeer van de Permanente Contactgroep voor de Verkeersveiligheid. Na afronding van deze besprekingen zullen de verantwoordelijke instanties hun gezamenlijke beleid bepalen.

Er is door de SWOV naar gestreefd alle maatregelen te bespreken die wel eens in beleidskringen overwogen zijn of door anderen als mogelijkheid naar voren zijn geschoven. Sommige gesuggereerde maatregelen lijken verschillend, maar zijn tot dezelfde grondgedachte terug te voeren. Dit geldt bijvoorbeeld voor de pleidooien om vaker gevangenisstraf op te leggen en om steeds de auto verbeurd te verklaren; beide zijn uitwerkingen van een zelfde type maatregel, nl. het opleggen van zware straffen.

Het doel is geweest om in elk geval alle typen maatregelen de revue te laten passeren. Elk type wordt afzonderlijk besproken. Met behulp van deze elementen kunnen naar believen combinaties van maatregelen worden gevormd.

Bij de bespreking van alle maatregelen staat het verwachte effect op de verkeersveiligheid steeds centraal. Daarnaast is ook gepoogd een indruk te krijgen van de kosten en neveneffecten van elke maatregel. Dat is o.a. gedaan omdat sommige maatregelen mede zijn voorgesteld ter vergroting van de doelmatigheid en/of om ongewenste neveneffecten van het huidige beleid weg te nemen (zgn. efficiency-maatregelen).

Een belangrijke beperking is dat geen maatregelen worden besproken die erop gericht zijn het alcoholgebruik in het algemeen terug te dringen. Maatregelen als een verbod op reclame voor alcoholhoudende dranken, een verbod op verkoop van alcohol in sportkantines, dwangverpleging van probleemdrinkers die veroordeeld zijn voor art. 26 W.V.W. enz. komen hier dan ook niet aan de orde. De reden hiervan is niet dat een vermindering van het algemene alcoholgebruik irrelevant zou zijn voor de verkeersveiligheid. Maar om het algemene alcoholgebruik terug te dringen is een totaal andere aanpak en andere kennis vereist dan de SWOV kan bieden. Verder blijft ook het alcoholgebruik bij andere categorieën verkeersdeelnemers dan automobilisten buiten beschouwing.

Door deze beperkingen bestaat uiteraard de kans dat maatregelen buiten beschouwing blijven die de verkeersveiligheid zouden vergroten. Daar staat tegenover dat ook binnen deze beperkingen effectieve maatregelen mogelijk zijn.

## Overzicht van mogelijke maatregelen

In de tabel wordt een samenvattend overzicht gegeven van de effectiviteit van de besproken typen maatregelen, en van hun kosten en neveneffecten. Hieronder volgt een toelichting op elk der maatregelen. De volgorde waarin ze besproken worden, duidt geen voorkeur aan. De eerste drie worden wat uitvoeriger besproken omdat daarover de meeste kennis beschikbaar is.

### 1. Uitbreiding politietoezicht

Controle door de politie op naleving van de wet vormt een belangrijk middel om het alcoholgebruik onder automobilisten terug te dringen. Dit blijkt uit de ervaringen met de 1-novemberwet en uit de literatuur over dit onderwerp. Deze kennis leert ons tevens dat extra politietoezicht niet onder alle omstandigheden effectief is. Essentieel is dat de automobilisten zichzelf een redelijke kans geven om gecontroleerd te worden. Daaruit volgen twee voorwaarden waaraan het beleid moet voldoen:

- a. De uitbreiding moet vooral gezocht worden in de aselechte controles op alcoholgebruik, en niet in de opsporing van mensen met opvallend rijgedrag (slingeren e.d.).
- b. De bestuurders moeten de indruk hebben dat deze controles worden opgevoerd. Daarvoor is in de eerste plaats voorlichting nodig; maar daarnaast moeten ze die indruk ook uit eigen waarnemingen (en die van medeweggebruikers) kunnen vormen.

De indruk bestaat dat het toezicht heel sterk moet toenemen om een behoorlijk effect op de verkeersveiligheid - vergelijkbaar met dat van vlak na de wetwijziging in 1974 - te verkrijgen. Een globaal rekenvoorbeeld wijst uit dat gedacht moet worden in termen van enige honderden manjaren extra, uitsluitend voor dit doel aan te wenden (uitgedrukt in effectieve werktijd). Het is de vraag of dat politiek haalbaar is. Een nevengevolg is voorts dat een groter aantal mensen vervolgd en bestraft zal worden. Dat brengt op zijn beurt kosten en ongewenste sociale effecten met zich mee.

### 2. Toepassing ademanalyse-apparatuur

De huidige voorselectie-apparaten, de blaaspijpjes, kunnen door betere vervangen worden; het verzamelen van bewijsmateriaal kan ook met be-

hulp van ademanalyse-apparatuur plaatsvinden in plaats van met de bloedproef.

Door gebruik van nauwkeuriger voorselectie-apparatuur wordt de kans vergroot om bij een politiecontrole betrapt te worden. Indien dit - mede door voorlichting - bekend wordt, kan dat een gunstig (maar vermoedelijk gering) effect op de veiligheid hebben. Onder de bestaande apparaten bevindt zich er vrijwel zeker één, dat aan de te stellen eisen voldoet, of anders daaraan kan worden aangepast (SWOV, 1977). Door invoering van ademanalyse voor bewijsdoeleinden worden een aantal nadelen van de bloedproef ondervangen. Ook de meest nauwkeurige apparatuur is weliswaar iets onnauwkeuriger dan de bloedproef. Maar door een grotere correctiefactor te hanteren blijft de kans op een onterechte veroordeling even klein als bij de bloedproef. Een ongewenst nevengevolg daarvan is wel dat in deze fase meer mensen ten onrechte vervolging ontlopen (Noordzij, 1980).

Ter vervanging van de bloedproef kan men denken aan een ademproef op het bureau (gecombineerd met een beter voorselectie-apparaat voor gebruik langs de weg). Een ademanalyse-apparaat als de "Intoxilyzer" lijkt nu al voor dit doel geschikt. Ook recente voorstellen van de Engelse regering gaan in de richting van vervanging van de bloedproef door een ademproef. De ademproef wordt aanbevolen als de normale methode om vast te stellen of iemand de wettelijke limiet heeft overschreden. De bloedproef zou daarnaast als keuzemogelijkheid moeten blijven bestaan (Department of Transport, z.j.). Ook kan gedacht worden aan een ademproef direct langs de weg. Hiervoor zijn meer ingrijpende aanpassingen van de "Intoxilyzer" nodig die wel realiseerbaar zijn maar waarschijnlijk niet op korte termijn. Voor beide varianten van de maatregel zal een wetswijziging nodig zijn; voor contra-expertise moet wellicht de bloedproef gehandhaafd blijven. Uiteraard kan men ook alleen de voorselectie verbeteren. Dit is het doel van de door de minister van Justitie aangekondigde invoering van de "Alcocontrol" naast het blaaspijpje. Een andere tussenoplossing is het gebruik van de "Intoxilyzer" op het bureau, maar voorlopig alleen ten behoeve van de voorselectie. De effecten van deze laatste twee mogelijkheden zijn niet in de tabel opgenomen.

### 3. Voorlichting

Het doel van voorlichting is kennis over te dragen over:

- a. toelaatbaar alcoholgebruik (aantal glazen, drinktempo, invloed voedsel);
- b. de verschillende risico's van verkeersdeelname na overmatig alcoholgebruik (kans op ongeval; kans op straf; kans op financiële schade bij een ongeval);
- c. de mogelijkheden om die risico's te verkleinen (wie rijdt er vanavond?).

De doelgroep is ruimer dan de automobilisten; ook hun passagiers en gastheren of -vrouwen (schenkers van alcohol) vallen eronder.

Voor een deel wordt deze informatie nu al verspreid door Veilig Verkeer Nederland. Het lijkt mogelijk om het huidige kennisniveau van de weggebruiker door uitbreiding van die activiteiten verder te verhogen. De centrale vraag is echter of dat ook tot ander gedrag zal leiden. Op grond van de beschikbare kennis is er geen reden om hier hoge verwachtingen van te hebben (SWOV, 1975 en 1976).

#### 4. Zwaardere straffen

Voorbeelden van zwaardere straffen zijn: een langdurige ontzegging van de rijbevoegdheid, een vrijheidsstraf, verbeurdverklaring van de auto of een hoge geldboete. Uit onderzoek is niet gebleken dat de zwaarte van de straf invloed heeft op het alcoholgebruik van automobilisten (Steenhuis, 1975; SWOV, 1976). Door de onafhankelijkheid van de rechterlijke macht is het bovendien geen maatregel die voor de centrale overheid uitvoerbaar is.

#### 5. Lichtere straffen

Deze maatregel is bedoel om bij gelijkblijvende (on)veiligheid kosten te besparen en ongewenste neveneffecten van het huidige beleid te verminderen. Men kan daarbij denken aan het verlenen van transactiebevoegdheid aan politie en/of Openbaar Ministerie. In principe zou dan bij constatering van een overtreding kunnen worden volstaan met een schikking en een rijverbod. Dit hoeft - tenzij het schikkingsbedrag te laag wordt gesteld - geen ongunstig effect op de verkeersveiligheid te hebben.

#### 6. Verhoging van de wettelijke limiet

Men zou kunnen overwegen de preventieve werking van het strafrechtelijk optreden te concentreren op de automobilisten met de hogere BAG's. De nieuwe limiet zou dan ergens tussen 0,5 en 1,0 promille



komen te liggen. Het optreden tegen de lagere BAG's kan in dat geval worden gestaakt. Bij de presentatie van zo'n maatregel moet zoveel mogelijk worden voorkomen dat mensen hier aanleiding in zien om meer te gaan drinken.

In de praktijk zal deze strategie weinig winst aan veiligheid opleveren. De preventieve werking gaat vooral uit van aselecte politiecontroles (zie maatregel 1) en die kunnen niet of nauwelijks worden toegespitst op mensen met hoge BAG's. Gerichte controles zijn altijd geconcentreerd op de hoge BAG's, doordat de politie let op slingerend rijden e.d. Bij lagere BAG's komt dat meestal niet voor. Dit soort controles werkt echter weinig preventief. Daarom moeten bij deze maatregel de bestaande aselecte controles in geen geval vervangen worden door gerichte controles.

Wanneer deze maatregel wordt uitgevoerd, zullen wat minder mensen vervolgd worden, zodat de kosten en ongewenste neveneffecten zullen afnemen. Verder is een iets hogere limiet meer in overeenstemming met de feitelijke rij- en drinkgewoonten dan een limiet van 0,5 promille (zie de afbeelding).

#### 7. Verplicht onderwijs aan veroordeelde bestuurders

Het bijwonen van een cursus zou als bijzondere voorwaarde gesteld kunnen worden bij een voorwaardelijke veroordeling, of geëist kunnen worden in het kader van een vrijheidsstraf. In het laatste geval zou deze maatregel impliceren dat meer vrijheidsstraffen worden opgelegd. In de gevangenis te Grave wordt momenteel geëxperimenteerd met een educatief project. Het onderwijs is gericht op dezelfde onderwerpen als bij maatregel 3, in het bijzonder op de risico's van rijden onder invloed. De doelgroep is echter veel kleiner.

Op grond van onderzoek valt geen effect op de veiligheid te verwachten (SWOV, 1976). De centrale overheid kan bovendien maar in beperkte mate bepalen welke sancties de rechterlijke macht aan wetsovertreders oplegt.

#### 8. Toestaan van wachten in de auto

Door wachtend in de auto het vertrek uit te stellen wordt in de regel iemands BAG verlaagd. Momenteel riskeert een automobilist daarmee nog een rijverbod wegens "aanstalten maken" om een auto onder invloed te besturen. Vermoedelijk zal het gemiddelde BAG van de automobilisten

door deze maatregel iets, maar niet veel, dalen. Het aantal rijverboden zou door deze maatregel afnemen.

#### 9. Strafbaarstelling gastheren

Om het schenken van alcohol aan mensen die al te veel op hebben, tegen te gaan zou men gastheren of -vrouwen strafbaar kunnen stellen. Handhaving van dit voorschrift is echter nauwelijks uitvoerbaar. De mogelijkheid van aangifte zal bovendien een onaangenaam leefklimaat creëren.

#### 10. Verscherping voorselectie door politie

De politie is gewoon om alleen bestuurders te laten blazen die een beschonken indruk maken. Dit blijkt tot gevolg te hebben dat veel aangehouden mensen met een te hoog BAG toch vrijuit gaan.

Door in principe iedereen te laten blazen zal hun aantal verminderen. Bij recente landelijke acties heeft de politie bij wijze van proef haar werkwijze enigszins in deze richting bijgesteld. Het laten blazen van alle aangehouden automobilisten leidt tot een grotere kans op betrapping bij een controle. Indien dit bij het grote publiek bekend wordt, kan het een gunstig, maar vermoedelijk gering, effect op de veiligheid hebben. Verder wordt de rechtsgelijkheid door deze maatregel bevorderd. Het aantal strafzaken zal groter worden, waardoor ook de kosten en ongewenste neveneffecten zullen toenemen.

#### 11. Verbetering van de wegverlichting

Deze maatregel verschilt van alle andere, omdat de bedoeling ervan is de veiligheid van automobilisten te vergroten zonder hun alcoholgebruik terug te dringen. Uiteraard mag bij de presentatie van deze maatregel niet de indruk worden gewekt dat de overheid het huidige niveau van rijden onder invloed goedkeurt. De maatregel is in dit overzicht vooral opgenomen om te voorkomen dat een alcoholmaatregel wordt uitgekozen die veel minder rendement oplevert dan een meer algemene veiligheidsmaatregel.

Door deze (dure) maatregel zal de onveiligheid bij duisternis per saldo afnemen maar bij licht toenemen (door de botsingen tegen lichtmasten). Hoe groot de toename bij licht is, hangt af van de constructie van de lichtmasten. Met behulp van de beschikbare kennis kan in principe het netto effect desgewenst berekend worden.

#### 12. Uitbreiding rij- en schoolopleiding

Bij deze maatregel wordt gedacht aan verkeerslessen op middelbare

scholen (ook nuttig voor fietsers en bromfietsers onder invloed!), aan instructie door rijschoolhouders en aan uitbreiding van het theoretisch rijexamen. Het doel is hetzelfde als bij maatregel 3, nl. kennisoverdracht over de risico's van rijden onder invloed e.d. De doelgroep is kleiner dan bij maatregel 3, nl. aspirant automobilisten. Hun kennis over de betreffende onderwerpen vereist misschien meer aanvulling dan die van de huidige automobilisten. Ook hier is het echter de vraag of hun gedrag door die kennisvermeerdering veel veiliger zal worden.

#### 13. Onderzoek naar ontzuuchteringsmiddel

Een effectief ontzuuchteringsmiddel, zonder vervelende bijwerkingen, zou een ideale oplossing voor het probleem van rijden onder invloed zijn. Zo'n middel bestaat echter (nog) niet.

De SWOV heeft laten nagaan of gericht onderzoek hiernaar bruikbare resultaten kan opleveren. Dat bleek niet het geval te zijn (SWOV, 1979).

#### 14. Aanbod van zelfmeetapparatuur

Automobilisten zouden zak-apparaten kunnen aanschaffen of er zouden munt-apparaten in openbare ruimtes kunnen worden geplaatst. Hiermee worden mensen in staat gesteld om nauwkeurig hun eigen BAG te bepalen. Het effect van zo'n maatregel is waarschijnlijk niet groot: de kennis van de automobilisten zou toenemen, maar hun gedrag zou weinig veranderen.

#### 15. Verbetering van het (semi-)openbaar vervoer

Hierbij kan gedacht worden aan allerlei maatregelen die gericht zijn op aanbodvergroting of prijsverlaging van bussen, taxi's en huur-chauffeurs.

Veel effect op de veiligheid zullen dergelijke maatregelen vermoedelijk niet hebben. Mensen zien niet gauw af van het gebruik van hun eigen auto. Dat blijkt uit ervaringen met algemene maatregelen ter bevordering van het openbaar vervoer. In dit geval is ook van belang hoe zwaar de kans op aanhouding weegt voor de automobilisten. Bij het huidige politietoezicht zal die kans geen grote rol spelen wanneer men moet kiezen tussen openbaar en particulier vervoer.

#### 16. Verbetering wacht- en overnachtingsfaciliteiten

Ook hierbij zijn vele maatregelen denkbaar. Ze kunnen gericht zijn op

uitbreiding van de faciliteiten (wachtruimten) en/of prijsverlaging van overnachtingen (goedkopere hotelkamers).

Ook van zulke maatregelen hoeft niet veel effect te worden verwacht.

#### 17. Verzekeringsbonus

Verzekeringsmaatschappijen kunnen een beloning verbinden aan rijden zonder alcoholshade (een soort no-claimkorting). Het effect van zo'n regeling is vergelijkbaar met dat van voorlichting over (slechts) één van de risico's van rijden onder invloed, nl. de financiële gevolgen van een alcoholongeval.

De automobilisten zullen zich meer bewust zijn van de nadelen van een ongeval, maar hun gedrag vermoedelijk nauwelijks aanpassen.

#### 18. Alcohol ignition interlock

In auto's kan een apparaat worden geïnstalleerd dat het startmechanisme tijdelijk kan blokkeren. Het treedt in werking als de bestuurder teveel alcohol uitademt of door overmatig alcoholgebruik niet in staat is het apparaat foutloos te bedienen (men moet daarvoor een test uitvoeren). De overheid zou zo'n apparaat in alle auto's verplicht kunnen stellen.

Veel effect op de veiligheid zal dat niet hebben: de bestuurder kan iemand anders laten starten of het apparaat onklaar maken. Een neven-effect is dat het startmechanisme soms ten onrechte wordt geblokkeerd; een passagier kan teveel alcohol uitademen, een nuchtere bestuurder kan zich vergissen bij de bediening van het apparaat.

#### Conclusie

Op grond van dit overzicht van beschikbare kennis kan een beleidvoerder niet zonder meer beoordelen voor welk type maatregel hij moet kiezen. Ten eerste is het de vraag of zelfs de maatregel die relatief het beste is, maatschappelijk wel gewenst is. Misschien kan op andere terreinen een veel hoger rendement in termen van veiligheid worden behaald. Om dat te kunnen beoordelen moet een algemene veiligheidsmaatregel in het vergelijkend onderzoek worden betrokken. In dit geval is verbetering van de wegverlichting (maatregel 11) daarvoor gekozen. Het rendement van die maatregel is in het verleden door beleidvoerders groot genoeg geacht om hem uit te voeren. Van alcohol-

maatregelen die hoger scoren dan deze algemene maatregel, mag men aan-  
nemen dat ze maatschappelijk gewenst zijn.

Ten tweede zijn een aantal toekomstige ontwikkelingen en effecten van  
maatregelen niet op grond van specifieke kennis voorspeld; er zijn  
eerder verwachtingen uitgesproken met gebruikmaking van algemene  
kennis over het verkeersgebeuren. Het is de vraag of de beleidvoer-  
der deze verwachtingen kan onderschrijven.

Ten derde zijn geen combinaties van verschillende typen maatregelen  
besproken. Het is mogelijk dat sommige combinaties een gunstiger  
kosten/baten verhouding hebben dan de som der afzonderlijke delen.  
Bepaalde nadelen van de ene maatregel kunnen juist worden opgehe-  
ven door een andere. De SWOV gaat ervan uit dat de beleidvoerder  
op grond van de verstrekte informatie zelf zulke combinaties kan  
bedenken en op hun effecten beoordelen. Een voorbeeld van zo'n com-  
binatie is die van de maatregelen 2, 5, 6 en 10: voor opsporing van  
en bewijsvoering tegen automobilisten onder invloed wordt gebruik  
gemaakt van ademanalyse-apparatuur, de politie laat bij haar controle-  
acties elke aangehouden automobilist blazen, het rijden met een BAG  
ergens tussen 0,5 en 1,0 promille wordt een overtreding en de politie  
krijgt de bevoegdheid om zo'n overtreding af te doen met een trans-  
actie.

In de laatste - maar zeker niet onbelangrijkste - plaats hangt de  
keuze van de maatregel(en) af van het gewicht dat de beleidvoerder  
toekent aan de verwachte voor- en nadelen van elke maatregel. Afhan-  
kelijk van het belang dat men aan de verschillende aspecten hecht,  
kan men een groot aantal maatregelen als de beste aanwijzen. Gelukkig  
geldt dat niet voor alle alternatieven. Sommige maatregelen vallen  
namelijk in (vrijwel) alle opzichten negatief uit. Gesteld dat de  
beleidvoerder dat ook vindt, kunnen die verder buiten beschouwing  
blijven. Het gaat hier om de volgende maatregelen (zie de tabel):  
4, 7, 9, 13, 15, 16, 17. De discussie over nieuwe maatregelen, waar  
de SWOV een bijdrage aan heeft willen leveren, zou zich dan verder  
kunnen toespitsen op een keuze uit de resterende alternatieven.

Ondanks (of als gevolg van?) de rangschikking van de vele beschik-  
bare kennis ziet het beleid zich dus gesteld voor een aantal com-

plexe taken. De ambtelijke voorbereiding is binnen de subgroep Alcohol en Verkeer van de Permanente Contactgroep voor de Verkeersveiligheid momenteel nog in volle gang. In deze groep zijn de direct betrokken instanties (ambtelijk en particulier) vertegenwoordigd. Het streven is er op gericht om gezamenlijk tot een voorstel voor nieuwe maatregelen te komen. Met name de gemeenschappelijke afweging van voor- en nadelen is daarbij geen geringe opgave. Voor een individu is de afweging al een moeilijke taak; bij een groter aantal mensen die dat in onderlinge overeenstemming willen doen, wordt het er niet makkelijker op. Aan de hand van de voorstellen van deze werkgroep zal beoordeeld moeten worden of men er ondanks die moeilijkheden in geslaagd is gemeenschappelijke prioriteiten te stellen.

LITERATUUR

Brink, G. van den & J.J. de Gier (R.U. Utrecht) (1979). Ontnuchtendingsmiddelen; Een literatuurstudie naar de werkzaamheid en toepasbaarheid van diverse stoffen om de gevolgen van ethanolgebruik tegen te gaan. Publikatie 1979-3N. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Voorburg, 1979.

Department of Transport. Consultative document on drinking and driving (z.j.).

Hurst, P.M. (1977). Blood test legislation in New Zealand. Traffic Research Report No. 18. Ministry of Transport, Wellington, 1977.

Noordzij, P.C. (1977). De invloed van de "weet-je-wet-je-wet". Intermediair 13 (1977) 37 (september): 35-41.

Noordzij, P.C. (1980). Admenanalyse voor justitiële doeleinden. Tijdschrift voor alcohol, drugs en andere psychotrope stoffen 6 (1980) 1: 3-10.

Steenhuis, D.W. (1975). Generale preventie; Het effect van de strafdreiging bij rijders onder invloed. Criminologisch Instituut Rijksuniversiteit Groningen, Groningen, 1975.

SWOV (P.C. Noordzij) (1975). Gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers. Publikatie 1975-4N. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Voorburg, 1975.

SWOV (P.C. Noordzij) (1976). Rijden onder invloed; Een literatuurstudie. Publikatie 1976-5N. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Voorburg, 1975.

SWOV (J.A.G. Mulder & P.C. Noordzij) (1977). Ademanalyse-apparaten. Beproeving van apparatuur voor de bepaling van het alcoholgehalte in uitademingslucht onder laboratorium- en praktijkomstandigheden. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Voorburg, 1977.

SWOV (P.C. Noordzij, J.A.G. Mulder & A.A. Vis) (1978). Alcoholgebruik onder automobilisten. Verslag en resultaten van het onderzoek Rij- en drinkgewoonten van Nederlandse automobilisten in weekeindnachten in het najaar van de jaren 1970, 1971, 1973, 1974, 1975 en 1977. 2e herziene en uitgebreide druk. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Voorburg, 1978.

SWOV (P. Wesemann) (1980). Alcoholgebruik en verkeersveiligheid; De belangrijkste punten uit de gelijknamige discussienota over de voor- en nadelen van diverse beleidsalternatieven. Publikatie 1980-1N. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Voorburg, 1980.



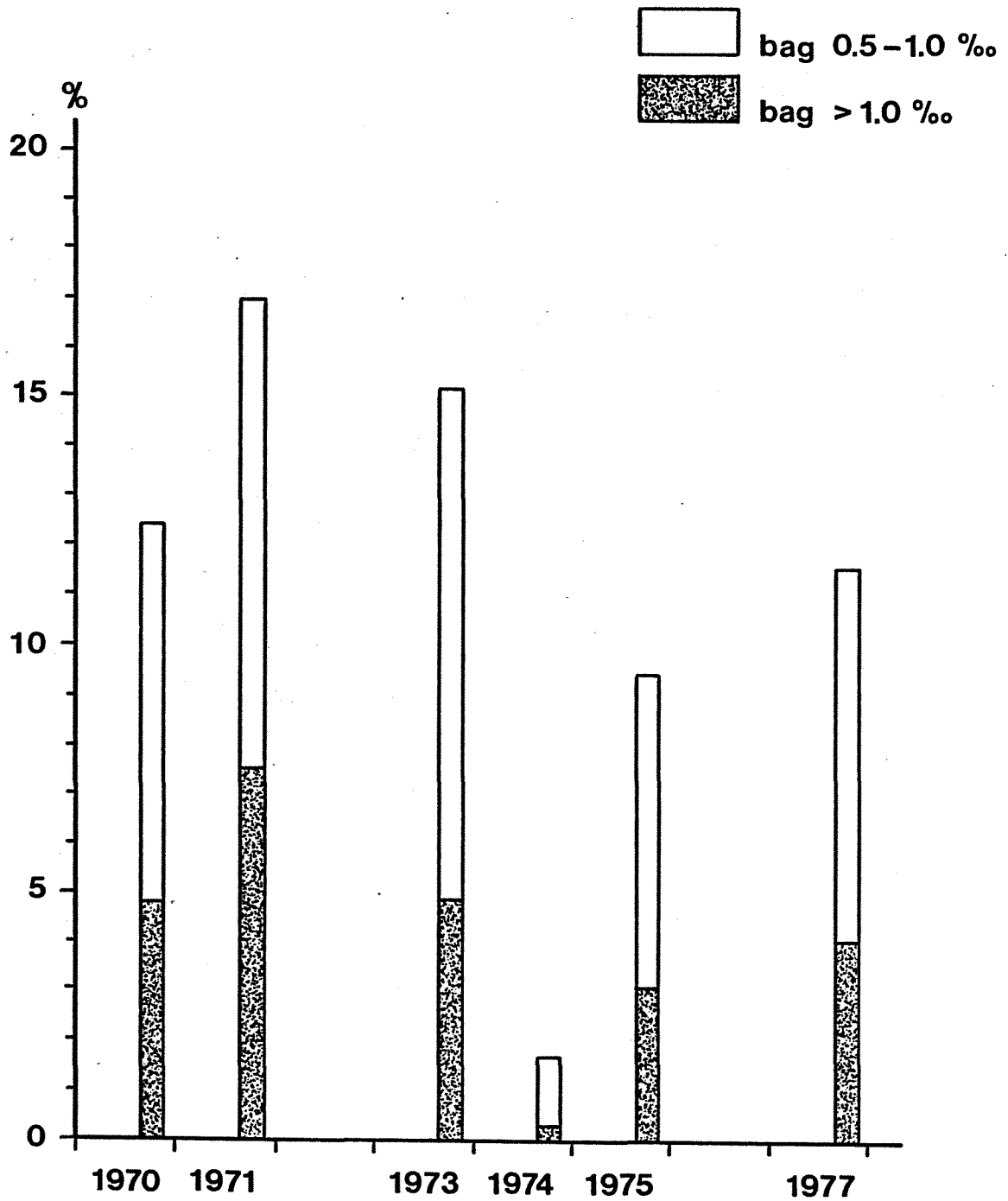
Maatregelen	Effect op veiligheid	Effect op kosten	Opmerkingen
1. Uitbreiding politietoezicht	+++	---	ongewenste neveneffecten; zeer moeilijk uitvoerbaar
2. Ademanalyse-apparatuur			
- Intoxilyzer op bureau	+/0	--	minder ongewenste neveneffecten
- Intoxilyzer langs de weg	+/0	--	minder ongewenste neveneffecten; op korte termijn niet uitvoerbaar
3. Voorlichting	+/0	--	
4. Zwaardere straffen	0	--	ongewenste neveneffecten; nauwelijks uitvoerbaar
5. Lichter straffen	0	++	minder ongewenste neveneffecten;
6. Verhoging wettelijk toegestaan BAG	0	0	minder ongewenste neveneffecten; wet wordt geloofwaardiger
7. Verplicht onderwijs aan veroordeelde bestuurders	0	--	ev. meer vrijheidsstraffen; moeilijk uitvoerbaar
8. Toestaan van wachten in auto	+/0	0	minder rijverboden
9. Strafbaarstelling gastheren	0	0/-	ongewenste neveneffecten; nauwelijks uitvoerbaar
10. Verscherping voorselectie door politie	+/0	--	minder willekeur; meer strafzaken
11. Verbetering wegverlichting	*	---	
12. Uitbreiding rij- en schoolopleiding	+/0	--	ook bij andere wijze van verkeersdeelname kans op meer veiligheid
13. Onderzoek naar ontzuuchteringsmiddelen	0	-	
14. Aanbod van zelfmeetapparatuur	+/0	--	
15. Verbetering openbaar vervoer	0	--	voordelen voor niet-autogebruikers
16. Verruiming van de mogelijkheden om te overnachten	0	-	voordelen voor niet-autogebruikers
17. Verzekeringsbonus bij afwezigheid alcoholshade	0	-	weinig interesse verzekeraars
18. Alcohol ignition interlock	+/0	--	startmechanisme kan ten onrechte geblokkeerd worden

Verklaring van de gebruikte tekens:

0 = geen effect  
 + = klein gunstig effect  
 ++ = tamelijk groot gunstig effect  
 +++ = groot gunstig effect

\* = effect kan desgewenst worden berekend  
 - = klein ongunstig effect  
 -- = tamelijk groot ongunstig effect  
 --- = groot ongunstig effect

Tabel. Globaal overzicht van de effecten van 18 mogelijke maatregelen



Afbeelding. Verdeling van BAG-waarden van automobilisten tijdens week-eindnachten in 1970-1977 (bron: SWOV-onderzoek Rij- en drinkgewoonten)