

OPVATTINGEN OVER POLITIETOEZICHT OP RIJDEN ONDER INVLOED

Een verslag en de resultaten van een enquête onder politie-ambtenaren

R-86-16

C.M. Gundy (SWOV) & W.L.G. Verschuur (Rijksuniversiteit Leiden)

Leidschendam, 1986

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



POLICE ENFORCEMENT OF DRINKING AND DRIVING LAWS

A survey of the opinions and practices of police officers

Abstract

In order to improve police enforcement of drinking and driving laws, it is desirable to learn more about the knowledge and attitudes of police officers.

A survey was conducted to investigate this aspect of the enforcement of drinking and driving laws. This survey was administered to 704 police officers (response 84%) from 52 police corps spread throughout the Netherlands.

Some of the subjects discussed are: possible accident causes, expected effect of various countermeasures including enforcement, factors which hamper enforcement, the relative importance of various police tasks, reasons for not requiring roadside breathtests even when alcohol use is suspected, road user strategies to escape detection, sanctions for DWI, the relationship with the Department of Justice, etc..

The relationship between these various aspects of DWI enforcement were analyzed by means of non-linear principal components analysis.

SAMENVATTING

Doelstelling van dit onderzoek was om meer inzicht te krijgen in de factoren (voor zover ze betrekking hebben op de kennis, ervaring en opvattingen van toezichthouders) die een rol spelen in het gedrag van politiemensen bij het toezicht houden op de naleving van Art.26 WWV. Deze kennis kan bijdragen aan (onderzoek naar) het verhogen van de effectiviteit van dat toezicht.

Hiertoe is, mede op basis van literatuur en mondelinge interviews met politiemensen, een schriftelijke vragenlijst geconstrueerd. Vervolgens zijn 53 gemeentelijke en Rijkspolitie (district) korpsen aangeschreven met een verzoek tot medewerking. Hierop reageerden 52 korpsen positief. Binnen deze 52 korpsen is een steekproef getrokken van 838 politiemensen met de rang van brigadier (of opperwachtmeester) of lager, die belast waren met surveillance of verkeerstakingen. Een vragenlijst is verstuurd naar deze politiemensen waarvan er 704 reageerden, een respons van 84%.

De resultaten van het onderzoek kunnen globaal als volgt worden samengevat.

De ondervraagde politiemensen blijken een relatief homogene groep te zijn, tenminste wat betreft hun opvattingen omtrent rijden onder invloed en het (nut van) toezicht daarop. Ze erkennen de ernst van de problemen van rijden onder invloed en staan positief en tamelijk welwillend ten opzichte van wat toezicht zou kunnen bereiken in het bestrijden ervan. Ze zijn echter ook van mening dat zich vrij snel problemen voordoen bij het uitvoeren van dat toezicht door allerlei praktische beperkingen. Ze zijn kennelijk voorstanders van o.a. een meer intensieve uitvoering van traditionele wijzen van toezicht (zoals de normale surveillance, selecte ademtests, enz.), maar dan wel zonder de "traditionele" belemmeringen (zoals beperkte mankracht, slechte apparatuur, enz.). Hieronder zullen de belangrijkste resultaten wat gedetailleerder worden weergegeven.

Ongevalsoorzaken en bestrijdingsmogelijkheden

Een overgrote meerderheid vindt dat rijden onder invloed een zeer belangrijke oorzaak is van ongevallen, zelfs de meest belangrijke oorzaak van de 13 verschillende oorzaken die waren aangegeven. Ook is er de neiging

om het percentage rijders onder invloed tijdens weekeindnachten beduidend te overschatten. Bovendien meent men dat rijden onder invloed een ongevalsoorzaak is die zich zeer goed leent voor beïnvloeding door meer aandacht van de politie. Men verwacht dat strenger en sneller straffen, en meer en verbeterd toezicht belangrijke effecten op rijden onder invloed zullen hebben, en dat deze verreweg de meest effectieve maatregelen tegen rijden onder invloed zouden zijn. Men verwacht beduidend minder van andere voorgestelde maatregelen, zoals verbetering van het openbaar vervoer of maatregelen die de alcoholconsumptie kunnen reguleren.

Ook al blijkt men redelijk optimistisch te zijn over hetgeen met toezicht zou kunnen worden bereikt in de bestrijding van rijden onder invloed, is het niet zo dat men daaromtrent overdreven verwachtingen heeft.

Belemmeringen van het toezicht

Het huidige toezicht vindt men te beperkt; over het algemeen vindt men dat er (veel) te weinig toezicht is op rijden onder invloed, een mening die men denkt te delen met het publiek. Er lijkt ergens een kloof te zijn tussen hun perceptie van het belang van het bestrijden van rijden onder invloed, en wat er, volgens hen, daadwerkelijk gebeurt.

Dat het toezicht ontoereikend is, ligt (volgens de politie) niet zozeer aan de animo van de politie-ambtenaren zelf, de onverschilligheid van het publiek, of het gebrek aan nut van de activiteit, maar aan factoren die "buiten de politie om" een rol spelen, en die, volgens hen een grote invloed hebben op hun functioneren:

- Te weinig tijd of te weinig personeel: Dit is volgens de geënquêteerde politiemensen een groot probleem dat zich steeds weer voordoet. Toezicht houden op art.26-ers beschouwt men als een (zeer) belangrijke politietak, maar er zijn veel meer (zeer) belangrijke politietaken, die alle gezien de beperkte beschikbare tijd moeten concurreren. Het afhandelen van opgespoorde art.26-ers blijkt een tijdrovende zaak te zijn. Men keert zich vooral tegen de bloedproef (en pleit voor vervanging door ademanalyse-apparatuur) en niet zozeer tegen de omvang en complexiteit van het verhoor en het proces-verbaal. Alternatieve toezichtstactieken zoals aselechte ademtests of ademtests als standaardonderdeel van routinecontroles worden afgewezen o.a. op grond van het argument dat het te veel tijd zou kosten.

- Selectie-apparatuur en bloedproef: Men is bepaald niet tevreden met de huidige selectie-apparatuur (het blaaspijpje en de Alcocontrol) en, zoals eerder gezegd, men is niet te spreken over de bloedproef als bewijsmiddel. (Het is ook mogelijk dat men wat te optimistische verwachtingen heeft betreffende alternatieven.)

- Vervolging en straftoemeting: Het Openbaar Ministerie en de rechtbank scoren niet hoog in de waardering van de politiemensen. Een aanzienlijk deel van de politie meent dat problemen rondom de vervolging en straftoemeting van opgespoorde art.26-ers belangrijke belemmeringen voor het toezicht op rijden onder invloed vormen. Dat de politie de straffen te licht vindt (juist terwijl men meent dat hogere en snellere straffen een (heel) belangrijk effect op rijden onder invloed zou kunnen hebben; een opvatting die overigens niet veel steun in de vakliteratuur vindt) en het feit dat het Openbaar Ministerie seponereert, heeft blijkbaar een groot effect op de animo van de politie. Desondanks menen de meeste politiemensen dat seponeren niet vaak gebeurt (!).

In ieder geval beweert een meerderheid van de respondenten (duidelijk) onvoldoende informatie te krijgen over het beleid van het Openbaar Ministerie omtrent art.26-ers.

Bovengenoemde problemen lijken substantiële en "tastbare" belemmeringen te vormen voor het effectief uitoefenen van toezicht op rijden onder invloed. Daarnaast zullen nog belemmerende factoren kunnen zijn:

- een gebrek aan 'beloning' voor hun inspanningen en aan informatie omtrent de effectiviteit van die inspanning;
- een (te) hoge mate van zelfvertrouwen in hun eigen kennis en vaardigheden;
- verschillende behandelingen van automobilisten die waarschijnlijk gedronken hebben en veronderstellingen over wie wel en wie niet bij voorbaat in aanmerking komen voor verdenking van Art. 26;
- tegenstrijdigheden tussen het doel dat de politie voor ogen heeft en de wijze waarop ze dat doel het liefst willen bereiken (d.w.z. zonder speciale alcoholacties, aselechte ademtests, e.d.).

Verbanden tussen en met meningen

Er bleek weinig samenhang te zijn tussen de opvattingen over verschillen-

de onderwerpen: wat men meent omtrent één onderwerp zegt niet erg veel over wat men meent over een ander onderwerp. Toch zijn er twee zwakke algemene ordeningen gevonden: men is relatief optimistisch (of pessimistisch) ten aanzien van het nut van toezicht op rijden onder invloed, en los daarvan is men meer voorstander van een "harde" of "strengere" (of juist relatief minderstrengere) aanpak ten aanzien van rijden onder invloed.

Deze meningen bleken ook nauwelijks te koppelen aan de verschillende achtergrondkenmerken van de geënquêteerden, zoals leeftijd, rang, regio, enz.

De reden voor deze bevindingen, ook gezien de nogal scheve verdelingen van de antwoorden op bijna alle vragen in deze enquête (d.w.z. deze politiemensen zijn het als groep voornamelijk (helemaal) (on)eens met bijna alle gestelde vragen: er was weinig sprake van een voornamelijk neutrale opstelling of van grote verdeeldheid), lijkt misschien te liggen in het feit dat deze politiemensen relatief homogeen zijn qua opstelling ten opzichte van rijden onder invloed en het (nut van het) toezicht daarop.

Aanbevelingen

Tot slot worden aanbevelingen gedaan voor maatregelen op het gebied van opleiding, uitrusting, interne communicatie, opsporingsrichtlijnen, terugkoppeling over het effect van politie-optreden en de implementatie van nieuwe toezichtstrategieën.

Nader onderzoek wordt voorgesteld naar de werkwijze van de politie, individuele en organisatorische factoren die hierop van invloed zijn, ervaringen van verkeersdeelnemers met politietoezicht en de effecten van diverse nieuwe toezichtstrategieën (zoals het aselekt afnemen van ademtests) op het rijden onder invloed.

INHOUD

Voorwoord

Inleiding

1. Eerder onderzoek beschreven in buitenlandse literatuur
2. Proefonderzoek door middel van interviews
 - 2.1. Inleiding
 - 2.2. Beschrijving van drie interviews
3. De steekproef
 - 3.1. Opzet
 - 3.2. De politiekorpsen
 - 3.3. De politie-ambtenaren
4. De respons op de enquête
5. De resultaten van de enquête
 - 5.1. Inleiding
 - 5.2. Bespreking van de antwoorden op de vragen 1, 2, 7, 14 t/m 19, 20 en 21, 22, 36, 47, 49, 51 t/m 55 en 56
 1. Het belang van verschillende oorzaken van verkeersongevallen (vraag 1)
 2. Verwachte effecten van meer aandacht voor oorzaken van verkeersongevallen (vraag 2)
 3. Verwachte effecten van maatregelen ter bestrijding van rijden onder invloed (vraag 7)
 4. Vermindering van de rijvaardigheid en "lichte" en "zware" gevallen van rijden onder invloed (vraag 14 t/m 19)
 5. Verwachte effecten van manieren van toezicht om "zware" en "lichte" gevallen van rijden onder invloed te weerhouden (vraag 20 en 21)
 6. Beperkende factoren van toezicht (vraag 22)
 7. Het belang van politietaken op de weekeindavonden (vraag 36)
 8. Redenen om wel eens af te zien van een ademtest (vraag 47)
 9. Kenmerken van inzittenden in relatie tot de veronderstelde waarschijnlijkheid van rijden onder invloed (vraag 49)

10. Vermijdingsstrategieën (vraag 51 t/m 55)
11. Uitspraken over het toezicht op rijden onder invloed (vraag 56)
- 5.3. Samenhangen op grond van herschaalde vragen
- 5.4. Relaties tussen diverse aspecten van het toezicht
- 5.5. Relaties tussen achtergrondkenmerken en opvattingen
- 5.6. Overige vragen
 1. Opvattingen over het Openbaar Ministerie en de straffen voor rijden onder invloed (vraag 8, 9, 23, 24, 25 en 26)
 2. Selectie-apparatuur (vraag 29, 30 en 31)
 3. Kennis, training en instructie (vraag 33, 34 en 35)
 4. Het rijverbod, de bloedproef, transacties en het proces-verbaal (vraag 37, 38, 40, 41 en 42)
 5. Opvattingen over toezicht: handelingen en tactiek (vraag 39, 43 t/m 46, 48)
- 5.7. Suggesties en ideeën ter verbetering van het toezicht op rijden onder invloed

6. Discussie en conclusies
 - 6.1. Doelstelling en implementatie van het onderzoek
 - 6.2. Verbanden tussen meningen en relaties met achtergrondkenmerken van politiemensen
 - 6.3. Rijden onder invloed: ernst van het probleem en mogelijke maatregelen
 - 6.4. Belemmeringen van het Toezicht
 - 6.5. Algemene samenvatting van discussie en conclusies

7. Aanbevelingen
 - 7.1. Aanbevelingen voor maatregelen
 - 7.2. Aanbevelingen voor onderzoek

Literatuur

Bijlagen I t/m VII

VOORWOORD

In het kader van het landelijk Demonstratieproject Gericht Verkeerstoezicht wordt middels het uitvoeren van projecten in de praktijk wetenschappelijk onderzoek verricht naar de wijze waarop gericht verkeerstoezicht een bijdrage kan leveren aan het terugdringen van verkeersgevaarlijk gedrag en daarmee de verkeersonveiligheid. Het Demonstratieproject is een samenwerkingsverband tussen de CPVC en de ministeries van Binnenlandse Zaken, Justitie en Verkeer en Waterstaat. Daarnaast hebben de SWOV, WODC en DVK een rol gespeeld in het begeleiden en totstandkomen van de diverse onderzoeken.

Behalve naar het politietoezicht zelf gaat de aandacht tevens uit naar de effecten van een combinatie van politietoezicht en andere gedragsbeïnvloedende instrumenten zoals verkeersonderwijs en voorlichting.

Uitgangspunt is om met gelijkblijvende personele en materiële inzet een rendementsverbetering van het politietoezicht te bewerkstelligen door het toezicht te richten op voor de verkeersveiligheid relevante plaatsen, tijdstippen, gedragingen en verkeersdeelnemers.

De resultaten zullen worden uitgedragen aan politie-instanties/korpsen en gemeenten/wegbeheerders.

In 1984 heeft de Directie Verkeersveiligheid de SWOV verzocht om, in samenwerking met de Werkgroep Veiligheid van de Rijksuniversiteit Leiden, onderzoek te verrichten naar de effectiviteit van politietoezicht bij het bestrijden van rijden onder invloed.

De opdracht bestond uit drie onderdelen, te weten:

- een veldexperiment naar de betrouwbaarheid van de inschatting van de mate van alcoholgebruik van automobilisten die gemaakt wordt door politie-ambtenaren en een vergelijking tussen verschillende werkwijzen van de politie;
- een enquête onder politiemensen over hun opvattingen omtrent en ervaringen met rijden onder invloed en het (nut van) toezicht daarop;
- een enquête onder potentiële rijders onder invloed over hun ervaringen met politietoezicht op rijden onder invloed.

Deze drie deelprojecten dienden om achtergrondinformatie te verkrijgen omtrent het rijden onder invloed en het toezicht daarop ten behoeve van

de tweede fase van het demonstratieproject waarin de effectiviteit van (mogelijk) verbeterde wijzen van toezicht uitgeprobeerd zou worden. De eindverantwoordelijkheid voor de eerste twee deelprojecten berustte bij de SWOV, voor het laatste deelproject bij de Werkgroep Veiligheid. De Dienst Sociaal-Wetenschappelijk Onderzoek (DSWO) van de Rijksuniversiteit Leiden voerde het veldwerk uit. Alle drie deelprojecten zijn begeleid door een commissie bestaande uit vertegenwoordigers van de Directie Verkeersveiligheid (DVV) de Centrale Politie Verkeerscommissie (CPVC) de Werkgroep Veiligheid (R.U. Leiden) en de SWOV.

Deze rapportage betreft een enquête onder politiemensen. Hiervoor was niet alleen medewerking onontbeerlijk van de korpsleiding van 52 politiekorpsen verspreid door heel Nederland, maar ook van de 704 responderende politie-ambtenaren.

Het rapport is opgesteld door drs. C.M. Gundy (SWOV) en drs. W.L.G. Verschuur (R.U. Leiden), daarbij gesteund door medewerkers van hun instituten en door drs. P.C. Noordzij van de Dienst Sociaal-Wetenschappelijk Onderzoek DSWO.

INLEIDING

In het kader van het Demonstratieproject Gericht verkeerstoezicht is een enquête onder politie-ambtenaren uitgevoerd als één van drie onderzoeken naar politietoezicht op het naleven van Art. 26 WWV. De gezamenlijke doelstelling van deze drie onderzoeken is:

- het verkrijgen van inzicht in (problemen bij) de werkwijze van de politie bij het toezicht op de naleving van Art. 26 WWV;
- het verkrijgen van inzicht in opvattingen van zowel politie als verkeersdeelnemers over dat toezicht;
- het doen van aanbevelingen voor een betere afstemming tussen doelstelling en werkwijze bij het toezicht.

Hiermee wordt getracht een meer compleet beeld te verkrijgen van de factoren die een rol spelen in het gedrag van de potentiële "rijder onder invloed" enerzijds en de opsporingsambtenaar anderzijds. Deze kennis kan worden gebruikt ten behoeve van (toekomstig onderzoek naar) mogelijke verbeteringen van opsporingstechnieken die de politie toepast.

Als achtergrond bij deze onderzoeken geldt een aantal overwegingen:

- Het effect van de wetswijziging van 1 november 1974 met betrekking tot het rijden onder invloed was aanvankelijk groot als gevolg van veronderstellingen bij verkeersdeelnemers over het politie-optreden; onderzoek naar de rij- en drinkgewoonten van automobilisten toont echter aan dat het lange-termijneffect veel kleiner is en onder andere bepaald wordt door ervaringen met het werkelijke politie-optreden;
- Uit buitenlands onderzoek blijkt dat een tijdelijke verhoging van het politietoezicht leidt tot een tijdelijke vermindering van het rijden onder invloed van alcohol;
- Vergelijking van de uitkomsten van speciale alcoholacties en onderzoek naar alcoholgebruik van automobilisten doet vermoeden dat de politie een belangrijk deel van de automobilisten met een strafbaar BAG niet herkent.
- Discussies omtrent het belang van de door de verkeersdeelnemer gepercipiëerde risico van betrapping enerzijds en de opvattingen en mogelijkheden van de politie anderzijds (zie o.a. Gundy, 1983).

Deze overwegingen kunnen worden samengevat door te stellen dat politietoezicht een belangrijk middel kan zijn om het rijden met alcohol - dat nog steeds een bedreiging voor de verkeersveiligheid is (Noordzij, 1984)

tegen te gaan, maar dat er in de praktijk veel minder mee bereikt wordt dan mogelijk lijkt.

Doelstelling

Het is uitermate waarschijnlijk dat de effectiviteit van het toezicht houden op het naleven van Artikel 26 van de Wegenverkeerswet, dat betrekking heeft op het rijden onder invloed, beïnvloed wordt zowel door de kennis, ervaring en opvattingen van de toezichthouders als door de praktische problemen waarmee ze te maken krijgen bij het uitoefenen van dat toezicht (zie Gundy (1983) voor een discussie).

Meer kennis over de factoren die een rol spelen in het gedrag van politie-ambtenaren bij het toezicht op de naleving van Art. 26 WWV kan daarom bijdragen aan het verhogen van de effectiviteit van dit toezicht.

Daarbij moeten de "factoren die een rol spelen" ruim worden gezien. Opvattingen omtrent de bedreiging voor de verkeersveiligheid van rijden onder invloed en het nut van toezicht daarop, hoe dat nut opweegt tegen de vele andere taken van de politie-ambtenaar, diens ervaringen met apparatuur, administratieve afhandelingen en sancties, zijn perceptie van de opvattingen van belangrijke anderen (zoals collega's, het publiek, het Openbaar Ministerie), zijn ervaringen met automobilisten en verdachte rijders onder invloed en zijn mogelijke vooroordelen en kennis daarover, enz. zijn relevant voor het handelen van politie-ambtenaren ten opzichte van rijders onder invloed.

Dit onderzoek is wel beperkt tot factoren die min of meer direct relevant zijn voor het uitoefenen van toezicht op Art. 26 WWV en zich lenen voor maatregelen om de effectiviteit van dat toezicht te vergroten.

Daarbij zijn zaken als persoonlijkheidsstructuur van de individuele politie-ambtenaar en de organisatiestructuur en bedrijfsvoering van politie-korpsen buiten beschouwing gelaten.

Opzet

Het hier te bespreken onderzoek is in een aantal fasen ingedeeld:
In eerste instantie is op basis van de literatuur, veronderstellingen en

ideeën opgedaan uit gesprekken met collega's en politie-ambtenaren, en de voorlopige resultaten en indrukken verkregen uit de andere twee deelonderzoekingen (Gundy & Verschuur, 1986; Tijssen, 1986) een mondelinge vragenlijst geconstrueerd. Er is naar gestreefd de opvattingen van uitvoerende politie-ambtenaren te onderzoeken ten aanzien van een breed scala van onderwerpen met betrekking tot rijden onder invloed en het nut van toezicht daarop. Aan de orde kwamen o.a.:

- achtergrondkenmerken van de geënquêteerden;
- algemene opvattingen over oorzaken van verkeersongevallen, de mogelijke effectiviteit van politietoezicht op die oorzaken, en diverse mogelijkheden om rijden onder invloed te bestrijden;
- de effectiviteit van toezicht op rijden onder invloed, oordelen over de huidige inzet voor toezicht op toezichtsdoeleinden, en de relatieve prioriteit van toezicht op rijden onder invloed ten opzichte van andere taken;
- de perceptie van de individuele politie-ambtenaar ten aanzien van de opvattingen van zijn omgeving omtrent toezicht op rijden onder invloed (collega's, het Openbaar Ministerie, het publiek, verdachten, enz.);
- de kennis en ervaring omtrent (de omvang van) rijden onder invloed en de relatie met de verkeersveiligheid;
- lokaal toegepaste toezichttactieken, en handelingen die gebruikelijk zijn om een automobilist te controleren op alcoholgebruik;
- zaken omtrent selectie-apparatuur, bewijsvoering, het proces-verbaal, sanctionering, en het beleid van het Openbaar Ministerie;
- vooroordelen ten aanzien van de verdenking van automobilisten en verzachtende omstandigheden;
- kennis omtrent handelwijze van automobilisten ten einde te kunnen nagaan of deze trachten opsporing of sancties te vermijden;
- oordelen, voorkeuren en suggesties omtrent verschillende vormen van toezicht op rijden onder invloed, enz.

Ten tweede zijn deels om deze vragenlijst te testen en deels om nieuwe ideeën op te doen, 25 politie-ambtenaren ondervraagd. Hierbij is gepoogd differentiatie te verkrijgen in de samenstelling van de steekproef ten aanzien van rang en korpsklasse (inclusief Rijkspolitie) (zie par. 2.1).

Ten derde zijn alle interviews bewerkt en is een aantal samengevat in de

vorm van een case study (zie par. 2.2). Verder is een aantal vragen opnieuw geformuleerd of weggelaten, een aantal nieuwe vragen bijgevoegd en antwoordcategorieën afgeleid, hetgeen resulteerde in een schriftelijke vragenlijst. Deze vragenlijst is vervolgens uitgeprobeerd op een aantal politiemensen in de Leidse regio.

Ten vierde is een steekproef van 838 politiemensen geselecteerd uit een steekproef van 52 politiekorpsen, inclusief Rijkspolitiedistricten. De steekproef is gestratificeerd naar regio en korpsklasse, welke bijna equivalent is met de bijbehorende gemeentegrootte. Het aantal te selecteren politie-ambtenaren is gewogen naar het deel van de Nederlandse bevolking dat in die plaatsen woonde (zie Hoofdstuk 3 voor details.) Alleen politiemensen met de rang van brigadier (of opperwachtmeester) of lager, die waren belast met surveillance- of verkeerstaken in het veld kwamen in aanmerking. Aan deze mensen is de eerder vermelde schriftelijke vragenlijst toegezonden.

Ten laatste zijn de gegevens van de retour ontvangen vragenlijsten in de computer ingevoerd en geanalyseerd (zie Hoofdstuk 5 voor details).

1. EERDER ONDERZOEK BESCHREVEN IN BUITENLANDSE LITERATUUR

Hoewel reeds veel is gepubliceerd rond het probleem van rijden onder invloed van automobilisten, is er toch betrekkelijk weinig bekend over degenen die het toezicht daarop moeten uitvoeren, nl. de politie-ambtenaren. Het is echter aannemelijk dat deze bij de uitvoering van de wet soms gesteund, maar ook soms belemmerd zullen worden door hun houding ten aanzien van het publiek, hun superieuren, hun ervaringen met en verwachtingen van dat toezicht, enz. De onderzoeken die hieronder worden beschreven hebben gemeen dat zij het brede scala van aspecten van het toezicht voornamelijk trachten te beschrijven en exploreren op veelal enkelvoudige relaties tussen variabelen. Van het toetsen van een toezichtsmodel is nog geen sprake. (Er zijn weliswaar computermodellen die pogen de relatie tussen het niveau van toezicht, publiciteit, rijden onder invloed e.d. te simuleren, maar die modellen negeren het functioneren van het politie-apparaat en van de politie-ambtenaar zelf).

Oates (1974) beschrijft een aantal factoren die de beslissing van de politie beïnvloeden, een rijder onder invloed staande te houden en te verfolgen. Zijn gegevens zijn verkregen uit een onderzoek onder 11 politiekorpsen in de Verenigde Staten. Bij de resultaten wordt vaak gesproken over het effect op de produktiviteit van de politie, d.w.z. het aantal "arrests" dat zij verrichten. In dat verband spreekt Oates over "high" en "low enforcers". Er werden enige opvallende resultaten geboekt. Jonge, minder ervaren agenten spoorden meer overtredders op dan hun oudere collega's. Dit verschil tussen jonge en oudere agenten bleek overigens niet samen te hangen met opleidingsverschillen of verschillen in confrontatie met rijders onder invloed. Het persoonlijk drinkgedrag van de politieambtenaren bleek van invloed op het aantal opsporingen dat verricht werd; meer frequente drinkers spoorden minder rijders onder invloed op. Geconcludeerd werd dat de meer frequente drinkers bij de politie zich meer identificeren met rijders onder invloed dan hun collega's die niet of minder alcohol drinken. Een ander opvallend resultaat was dat de meerderheid van de politie-agenten de hoeveelheid alcohol (aantal glazen) nodig om de limiet te bereiken, flink onderschatten.

Oates onderzocht ook de houding van de politie ten aanzien van overtreddingen en overtredders. De minder strenge toezichthouders ("low enfor-

cers") waren minder overtuigd van het belang van het probleem van rijden onder invloed en vonden vaker dat andere taken meer aandacht verdienden. Verder bleek een grote mate van eensgezindheid onder politiemensen over wie zij denken dat de rijders onder invloed zijn, nl. personen die niet per definitie dronken behoeven te zijn en waarschijnlijk géén alcoholist zijn. Men was van mening dat iedereen die alcohol drinkt ook wel eens onder invloed zal rijden. Onder de ondervraagden heerste ook een grote mate van consensus over de straffen voor rijden onder invloed: deze vond men te licht.

In het onderzoek van Oates werden ook vragen gesteld over de omstandigheden waaronder het minder of juist meer waarschijnlijk is dat een staandegehouden automobilist verder vervolgd wordt voor geconstateerd alcoholgebruik. De omstandigheden waaronder vervolging minder waarschijnlijk was zijn: als de automobilist niet erg dronken bleek, een kennis van de agent was en als de dienstdag van de agent bijna ten einde was. Als omstandigheden die het waarschijnlijker maakten dat een automobilist die alcohol had gedronken door de politie vervolgd werd, werden genoemd: indien de automobilist zich onwelwillend of vijandig gedroeg en slechte weersomstandigheden die voor veel agenten juist redenen zijn om alert te zijn op overtreeders.

Tot slot constateerde Oates dat er een negatieve werking op het toezicht uitgaat door het ontbreken van een duidelijk beleid vanuit de politieleiding en door tijdrovende afhandelingsprocedures.

Bishop (1975) komt tot overeenkomstige conclusies en bevindingen, niet vreemd aangezien hij zich bij het verzamelen van materiaal voor een managementtraining voor politiepersoneel onder meer baseert op de onderzoekresultaten van Oates.

Saunders & Pemberton (1977) namen een vragenlijst met 102 items af bij 212 politiemensen die een training volgden in het kader van ASAP (Alcohol Safety Action Project). Het onderzoek had een tweeledig doel:

1. Vaststellen welke relaties er zijn tussen persoonlijke kenmerken, kennis en houdingen van politiemensen en hun betrokkenheid met het toezicht op rijden onder invloed en het aantal vervolgingen dat zij hiervoor verrichten.
2. Het effect van de betreffende training op de onder 1 genoemde onderwerpen.

Saunders & Pemberton verzamelden ook gegevens over het persoonlijk drinkgedrag van politiemensen.

De resultaten van het onderzoek zijn deels beschrijvend, deels gebaseerd op bivariate relaties (kruistabellen e.d.). Zij concludeerden dat er slechts weinig significante relaties werden gevonden. Slechts één variabele liet sterke verbanden zien, nl. het niveau van het toezicht houden van de agent. Het niveau van toezicht houden was gerelateerd aan kennis over rijden onder invloed, opvattingen over drinken, leeftijd, dienstdtijd bij de politie en de mate waarin de agent te maken had gehad met ernstige ongevallen ten gevolge van alcoholgebruik. Verder vonden de auteurs dat de kenmerken van inzittenden van invloed zijn op de bereidheid van de politie om automobilisten te controleren op alcoholgebruik. Ongeveer de helft van de agenten had hier meer moeite mee als de automobilist een man was met vrouw en kinderen in de auto. Meer dan een kwart van hen vond dit moeilijk wanneer de bestuurder een vrouw was met kinderen in de auto.

Het gebrek aan significante relaties wijten Saunders & Pemberton aan het feit dat het toezicht op rijden onder invloed een gecompliceerd proces is en moeilijk te verklaren is uit eenvoudige relaties. Ook als respondenten een accurate weergave moeten geven van gedrag uit het verleden, bijvoorbeeld het aantal rijders onder invloed dat zij opspoorde in een bepaalde periode, is dit vaak oorzaak voor onbevredigde resultaten. Over dit laatste aspect merken de auteurs op dat toegang tot officiëel geregistreerd materiaal heel belangrijk is. Er kleven echter praktische en politieke problemen aan om deze te verbinden aan kenmerken en gedrag van de individuele agent.

Hurst (1980) vond in Nieuw Zeeland een grote variabiliteit in de mate waarin individuele agenten alcoholcontroles verrichtten. Deze verschillen tussen agenten waren niet te verklaren uit de mate waarin zij contact hadden met rijders onder invloed. Hurst onderzocht verder welke redenen er soms kunnen zijn om bij een automobilist die alcohol heeft gedronken geen ademtest af te nemen. De meeste redenen waarvan de respondenten het belang moesten aangeven werden slechts zelden belangrijk geacht. Twee "defensieve" redenen werden vaak wel genoemd: waarschijnlijk onder de li-miet en onvoldoende gronden voor verdenking. Twee klachten werden vaak genoemd, nl. dat de wetgeving te complex was en de blaaspijpjes onbetrouwbaar. Eén reden werd verrassend gevonden, nl. als een andere be-

stuurder in de auto aanwezig is. Dit zou eigenlijk geen reden mogen zijn om soepeler op te treden, aangezien de automobilist toch verkiest zelf te rijden ondanks zijn nuchtere passagier. Begrijpelijk echter vanuit de agent, want als er een "vervangende" bestuurder aanwezig is, valt de dwang tot optreden weg. Verder bleek dat een redelijk aantal agenten de rijder onder invloed het voordeel van de twijfel geeft wanneer deze zich meewerkend opstelt.

Vingilis e.a. (1984) verrichtten een onderzoek onder de politie van Ontario, Canada. Er werden onder meer percepties van het toezicht op rijden onder invloed gemeten. Als factoren die meer staandehoudingen in de weg staan werden geregistreerd (in volgorde van frequentie):

- te weinig personeel;
- tijdrovende afhandeling;
- staandehouding bedreigend;
- morele attitudeproblemen;
- begrip voor de automobilist;
- afstand alvorens een ademtest kan worden afgenomen;
- ten gevolge van het alcoholgebruik moeilijk te hanteren bestuurder;
- andere: ontbreken van selectiemateriaal; nadruk op andere verkeerstaken; rijden onder invloed geen prioriteit in het beleid van de politie en de hoeveelheid papierwerk nodig voor de afhandeling.

Verder onderzochten zij de houding van de politie ten aanzien van het publiek en gerechtelijke instanties. Ruim twee derde van de politie vond dat het publiek zich niet bewust was van het probleem van rijden onder invloed en sympathie voelt voor "gepakten" en dat de politie belangrijker dingen te doen heeft. De houding ten aanzien van het gerecht was grotendeels (78%) positief.

Vingilis e.a. constateerden, consistent met eerder onderzoek, dat:

- het opsporen van rijders onder invloed slechts weinig plaatsvindt vergeleken met het voorkomen ervan;
- er een behoorlijke "range" is in het aantal opsporingen van rijders onder invloed per individuele agent (van 10 tot 150 per jaar).

2. PROEFONDERZOEK DOOR MIDDEL VAN INTERVIEWS

2.1. Inleiding

Eind 1984 werd in totaal werd bij 25 politiemensen, verdeeld over acht aselect gekozen korpsen Gemeente- en Rijkspolitie in de Randstad, een halfgestructureerde vragenlijst afgenomen (zie Bijlage I).

Doel van deze interviews was het verzamelen van materiaal dat in ruime mate de verschillende onderdelen van het toezicht op rijden onder invloed zou dekken. Op basis hiervan zou een schriftelijke, gestructureerde vragenlijst ontworpen kunnen worden.

Voor dit doel bestond interesse in de meningen van zowel ervaren als onervaren politiemensen, variërend in rang van agent tot brigadier. Verder was een criterium dat alle geïnterviewden surveillancetaken moesten hebben.

Via bemiddeling van de CPVC (Centrale Politie Verkeerscommissie) is aan de korpsen om medewerking gevraagd. Vijf interview(st)ers van de DSWO (Dienst Sociaal-Wetenschappelijk Onderzoek van de Rijksuniversiteit Leiden) hebben vervolgens de interviews afgenomen.

Hierna volgen als voorbeeld de resultaten van drie verschillende interviews die zo zijn geselecteerd dat ze op een aantal punten zoveel mogelijk van elkaar afwijken.

Voor alle duidelijkheid; deze beschrijvingen moeten worden gezien als illustratiemateriaal om de ervaringen en meningen van politie-ambtenaren over het toezicht weer te geven. Ze mogen ook niet als representatief voor dé mening van de politie over het toezicht worden opgevat.

2.2. Beschrijving van drie interviews

Interview A

Hoofdagent A; leeftijd 28 jaar; 10 jaar politie-ervaring; lid van een groot korps in de Randstad; houdt zich voornamelijk bezig met de verkeersveiligheid.

A drinkt zélf meerdere keren per week alcohol. Per keer drinkt hij ± 4 glazen. Ongeveer 2 keer per week stapt hij, na gedronken te hebben, achter het stuur. Meer dan 2 glazen in het begin van de avond drinkt hij

niet. Hij zou niets tegen vrienden of kennissen zeggen die, na alcohol gedronken te hebben, achter het stuur willen stappen. Indien het duidelijk aan hem/haar te merken zou zijn dat de rijvaardigheid aangetast zou zijn, zou hij voor hem of haar een taxi bellen of logies verlenen.

Hoofdagent A vindt de belangrijkste oorzaken voor ongevallen in het verkeer: agressie; mentaliteit; vermoeidheid; ongeduld, haast en rijden onder invloed. De minst belangrijke oorzaken vindt hij: te hard rijden en de toestand van het wegdek. Voor alle oorzaken van ongevallen verwacht hij wel effect door meer aandacht van politiezijde. Van de 40 ongevallen waarbij sprake was van alcoholgebruik die hij meemaakte, was één ongeval met dodelijke afloop. In zijn naaste omgeving (vrienden, kennissen, familie) heeft hij geen ervaring met dergelijke ongevallen. Kenmerkend voor dergelijke ongevallen vindt hij de te hoge snelheid waarmee gereden werd en het onjuist inschatten van een verkeerssituatie (bijv. uit de bocht vliegen). Hij veronderstelt dat deze ongevallen iedere dag, voornamelijk tussen 22.00-04.00 uur, voorkomen. Over het algemeen zijn er naar zijn mening weinig verkeersdeelnemers bij betrokken; meestal zijn het gevallen van "uit de bocht vliegen", "tegen een paal rijden" of "geparkeerde auto raken". De ernst van deze ongevallen varieert volgens hem sterk. Hij schat dat 10% van de ongevallen in het verkeer met alcoholgebruik te maken hebben; een schatting van het percentage automobilisten dat in de weekeindnachten boven de wettelijke limiet zit, kan hij niet maken. Als maatregel om het rijden onder invloed te bestrijden noemt hij het verscherpen van rijdende controles. Een groot effect verwacht hij van propaganda en voorlichting over alcoholgebruik, het verbieden van tv-reclame voor alcohol, meer toezicht en verbetering van de huidige wijzen van toezicht.

Hoofdagent A vindt dat er te weinig tijd aan politietoezicht wordt besteed en is voorstander van meer alcoholacties. Voor dit laatste zijn naar zijn mening voldoende mensen, alleen hoe motiveer je die? Hij hoort zijn collega's wel eens praten over een hardere aanpak, maar hij twijfelt eraan of ze het wel menen.

Op de vraag of de korpsleiding 66k zo over het toezicht denkt, antwoordt hij ontkennend en zegt dat het beleid bij zijn korps prioriteit geeft aan criminaliteit en drugsbestrijding. Hij stelt ook dat het Openbaar Ministerie het druk genoeg heeft waardoor de wachttijden voor de verdachten

lang zijn ("een slechte zaak"). Op die manier "loopt het bij meer controles helemaal uit de hand".

Tweemaal zoveel tijd besteden aan toezicht levert volgens hem iets minder verkeersslachtoffers op, de helft iets meer.

De kans dat een automobilist op een weekeindavond gecontroleerd wordt op alcoholgebruik acht hij klein. Het uiteindelijke doel van het toezicht acht hij het terugdringen van het alcoholgebruik ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Er moeten naar zijn mening méér automobilisten die boven de limiet zitten, worden opgespoord, "zij verdienen hun straf".

Bij een BAG van 0,5 o/oo of twee glazen is er volgens A sprake van een duidelijke aantasting van de rijvaardigheid. Hij heeft géén begrip voor automobilisten die boven de limiet zitten, al zou hun rijvaardigheid niet aangetast zijn.

Als beperkende factoren voor het toezicht op rijden onder invloed noemt hij: te veel tijd nodig voor afhandeling langs de weg, te veel tijd nodig voor vervoer van art.26-ers naar het bureau en het beleid van de korpschef. Als toelichting op dit laatste punt zegt hij: "Als er niet van hogerhand wordt gezegd meer op alcohol controleren, gebeurt het ook niet zo vaak ...".

Als suggestie voor verbetering van het toezicht noemt hij het afschaffen van het uur wachttijd vóóraf aan de bloedproef. Hij motiveert dit met "de verdachte verkeerde op dat moment in die staat, dus waarom het minder laten worden door dat uur wachten".

De houding van het publiek schat hij positief in, dit in tegenstelling tot de houding van het Openbaar Ministerie, omdat hij de straffen te licht vindt.

Hij heeft geen ervaring met opvallende staande controle (bijvoorbeeld fuik). Bij andere gelegenheden controleerde hij sinds 1 december 1983 300 maal; daarbij werden 10 ademtests afgenomen, 2 rijverboden opgelegd en kwamen 5 bloedproeven voor.

De belangrijkste taken op de weekeindavonden zijn volgens Hoofdagent A de verkeersveiligheid, overtredingen, inbraken en burengerucht.

Als reden om van een ademtest af te zien noemt hij dat dit heel soms gebeurt in het geval een collega assistentie nodig heeft. Verder gebeurt dit alleen wanneer iemand héél dronken is en direct naar het bureau vervoerd wordt.

Op de vraag of het voorkomt dat iemand niet naar het bureau hoeft, terwijl er een positieve uitslag van de 0,5-ademtest is antwoordt hij: "Nee nooit, op de Dräger boven de 0,5 o/oo dan altijd mee". Hij geeft toe dat het vroeger met het blaaspijpje wel eens anders toeging. Dat gaf wel eens problemen bij de beslissing of iemand er boven zat of niet; "dan was het gokken en eventueel iemand laten doorrijden".

Volgens A komen rijders onder invloed in alle lagen van de bevolking voor en zijn het voornamelijk mannen tussen de 18 en 30 jaar. Men vindt ze dagelijks over het algemeen van 22.00 tot 04.00 uur op de weg. Meestal komen ze van bepaalde gelegenheden. Rijders onder invloed hebben geen bepaalde kenmerken omdat "het overal en bij iedereen voorkomt"! Als redenen om een automobilist staande te houden om op alcoholgebruik te controleren noemt hij: rijgedrag (bij surveillance) en alcohollicht en gedrag (bij speciale acties).

Hoofdagent A is eerder geneigd een stel zeer vrolijke jongelui staande te houden dan bijvoorbeeld een ouder echtpaar. Mensen die in het centrum rijden zal hij sneller staandehouden dan die welke buiten het centrum rondrijden. Na staandehouding voert hij altijd een gesprek om goed te kunnen ruiken en kijken.

Hoofdagent A vindt geen enkele reden belangrijk om van een ademtest af te zien, maar merkt wel op dat hij moeite zou hebben een collega te laten blazen. Zijn verklaring daarvoor is dat zo'n collega wel eens op zich zou kunnen laten wachten als hij diens assistentie nodig zou hebben.

Als een automobilist een collega is of lid van de marechaussee, een vrouw van middelbare leeftijd met een man als passagier of een buitenlandse toerist met familie is, acht hij het onwaarschijnlijk dat hij dan te maken zal hebben met een bestuurder die boven het wettelijk toegestane promillage zit. Hij heeft géén negatieve reacties ondervonden van automobilisten aan wie hij vroeg of ze gedronken hadden, een ademtest moesten afleggen, een rijverbod of bloedproef kregen.

Er zijn volgens hoofdagent A twee manieren waarop bestuurders vóóraf te weten komen waar of wanneer een alcoholcontrole wordt gehouden: via taxichauffeurs of omdat ze familie of kennissen bij de politie hebben! Verder probeert men alcoholcontroles te vermijden door tijdig af te slaan en te wisselen van bestuurder. Na staandehouding probeerden automobilisten hun alcoholgebruik te verbergen door gebruik van pepermunt, after shave e.d., of door een sigaret op te steken. Saboteren van een ademtest

gebeurt door heel langzaam blazen of door te zeggen niet voldoende lucht te hebben om te kunnen blazen.

Automobilisten trachtten verder onder een rijverbod of bloedproef uit te komen door het benadrukken van schadelijke consequenties die dit voor hen zou hebben of door te vertellen dat ze problemen thuis hebben.

Op de vraag hoe hoofdagent A naar eigen inzicht een controle op rijden onder invloed zou organiseren kwamen de volgende suggesties:

Met tien mensen in koppels van twee zou hij mobiele controles (met apparatuur in de wagen) uitvoeren. Bij aankomst van een koppel op het bureau zou een ander koppel de surveillance moeten overnemen. Hij zou vooral vrijdag en zaterdag tussen 21.00 en 04.00 uur controleren en op onopvallende wijze de controles uitvoeren; in het centrum en bij sportverenigingen. Verder zou hij zich richten op het rijgedrag en niet iedereen laten blazen want dat vindt hij tijdverspilling. Hij zegt voorstander te zijn van zowel publiciteit geven vóóraf aan alcoholacties (preventief) als achteraf (afschrikkend).

Interview B

Brigadier B; leeftijd 53 jaar; 29 jaar politie-ervaring; lid van een relatief klein korps in de Randstad; hij heeft als ploeg- en wachtcommandant de supervisie over 5 man.

Deze brigadier drinkt zelf ongeveer elke dag 2 glazen, in het weekeinde meer, maar drinkt "geen druppel achter het stuur". Kennissen of vrienden zou hij als zij gedronken hebben op een feestje, voorstellen een taxi te nemen of naar huis brengen. De "regel" om beneden de grens te blijven is volgens hem 2 glazen per 2 uur.

Als meest belangrijke oorzaken voor ongevallen in het verkeer noemt hij: voorrangskwesties, alcoholgebruik, voertuig onvoldoende onder controle door snel rijden op gladde wegen en bij mist en gebreken aan het voertuig. Rijden onder invloed is de belangrijkste oorzaak en hij verwacht een heel groot effect van meer politie-aandacht hieraan.

Brigadier B zegt ongeveer 200 ongevallen te hebben meegemaakt waarbij sprake was van alcoholgebruik. Deze ongevallen vonden vooral vrijdags, 's zaterdags en zondags plaats, maar volgens B ook op door-de-weekse dagen, zélf s in de ochtenduren. De ongevallen zijn zowel "eenzijdig" als "tweezijdig" en naar zijn mening meestal ernstig.

Als maatregelen die het rijden onder invloed het best zullen bestrijden noemt hij: voorlichting, sociale controle en gerichte alcoholcontrole op de grote wegen. Een heel groot effect verwacht hij van verbetering van de huidige wijzen van toezicht. B vindt dat er te weinig toezicht op rijden onder invloed wordt gehouden. Zijn korps houdt om de drie maanden gerichte alcoholcontroles op vrijdag van 23.00 tot 02.00 uur; maar merkte hij op, de café's kunnen tot 03.00 uur open blijven!

Evenals zijn collega's is hij van mening dat er beter 's zaterdags gecontroleerd kan worden. Op de vraag hoe de korpsleiding er volgens hem over denkt, merkt hij op dat er diensttechnisch een probleem is: na 02.00 uur werken betekent dat je recht hebt op een extra vrije dag, en daar is geen personeel voor. Volgens B tilt het Openbaar Ministerie niet zo zwaar aan het toezicht. Tweemaal zoveel tijd aan toezicht zou volgens hem veel minder verkeersslachtoffers betekenen, immers als de pakkans groter wordt kijken de mensen beter uit. De kans dat een automobilist op een weekeindavond op alcoholgebruik gecontroleerd wordt schat hij als middelmatig in. Bij lichte gevallen van rijden onder invloed moet je waarschuwen, de zware gevallen zwaarder straffen, desnoods door de auto verbeurd te verklaren.

Brigadier B vindt dat bij een bloedalcoholgehalte van 1,00 o/oo sprake is van een duidelijke aantasting van de rijvaardigheid. Hij heeft geen begrip voor automobilisten die boven de limiet zitten. Hij nuanceert dit door te zeggen dat hij daar géén begrip voor heeft bij een aanrijding, of na wekelijks cafébezoek, maar wel als ze van een bruiloft komen. Beperkende factoren voor het toezicht zijn volgens hem: te weinig mankracht, te veel tijd nodig voor de afhandeling van art.26-ers en voor het opmaken van een procesverbaal e.d. en de uitbetaling voor overuren (zie boven). Het uur wachten voor de bloedproef en het waarschuwen van een dokter, kost naar zijn mening te veel tijd. De houding van het publiek ten aanzien van het toezicht kenmerkt hij als: "men vindt het goed totdat men zelf gepakt wordt. Men ziet het niet als een misdrijf". Voor het Openbaar Ministerie is het toezicht een routinezaak, het is volgens hem voorgekomen dat zaken geseponeerd worden door het grote aanbod.

Zijn korps (met 40 politiemensen) houdt bij speciale alcoholacties ongeveer 200 automobilisten staande; hiervan krijgt ± 10% een ademtest, ± 3% een ademtest op het bureau, ± 3% een rijverbod en 1% een bloedproef. Zijn korps gebruikt alléén blaaspijpjes. Hij heeft zelf wel eens een instruc-

tie gevolgd voor de Dräger. Tijdens de weekeindavonden zijn er overigens maar 4 à 5 man beschikbaar voor surveillance. Brigadier B zou het een verbetering vinden als er direct op straat een rijverbod opgelegd kan worden en het uur wachttijd voor de bloedproef, of beter, de hele bloedproef afgeschaft zou worden. Hij is positief over de mogelijkheid van transacties, maar hij vindt dat bij seponeringen er sprake is van rechtsongelijkheid.

Een automobilist met een positieve uitslag van de 0,5-ademtest hoeft niet mee naar het bureau als hij voor zijn eigen woning staat. Het komt voor dat geen rijverbod wordt gegeven als iemand een taxi neemt en zijn auto laat staan.

Rijders onder invloed komen volgens brigadier B uit alle lagen van de bevolking maar het zijn voornamelijk jeugdige mannen. Een oude auto wordt ook eerder staande gehouden. B let op het uiterlijk en de houding van de inzittende en spreekt over "feeling" die hij daarvoor heeft. In de omgeving van disco's of café's houdt hij eerder staande. Belangrijke factoren om van een ademtest af te zien zijn: andere dringende werkzaamheden of onbetrouwbare apparatuur. Het meest onwaarschijnlijk dat hij te maken heeft met een automobilist die boven de limiet zit vindt hij als het een vrouw met twee jonge slapende kinderen of een buitenlandse tourist met familie betreft.

De reacties van automobilisten waren over het algemeen positief, de meesten werkten wel mee. Automobilisten weten soms vooraf waar een alcoholcontrole wordt gehouden door scanners (bakkies), via horecagelegenheden of via taxichauffeurs. Manieren om een alcoholcontrole te vermijden zijn: sluiptwegen nemen, tijdig afslaan en omkeren. Na staandehouding probeert men alcoholgebruik te verbergen door gebruik van pepermunt, after shave e.d. of snel van plaats wisselen. De ademtest probeert men wel te saboteren door het zakje niet vol te blazen, of men probeert er onderuit te komen door te zeggen dat men astma heeft. Door verhalen over moeilijkheden thuis te vertellen, probeert men wel onder een rijverbod of bloedproef uit te komen.

Als brigadier B naar eigen inzicht een controle op rijden onder invloed zou moeten organiseren zou hij kiezen voor een combinatie van staande en rijdende controle. Bij de eerste controlevorm zou hij iedereen laten blazen, bij de tweede vorm zou hij gericht te werk gaan. Hij is een voorstander van publiciteit in de pers vóóraf aan dergelijke acties.

Interview C

Hoofdagent C; leeftijd 37 jaar; 11 jaar politie-ervaring; lid van een middelgroot korps, hij is surveillant bij de geüniformeerde dienst. Hij drinkt zelf ongeveer elke dag alcohol, zo'n 2 glazen per keer en zegt zelf nooit na gedronken te hebben achter het stuur gestapt te zijn. Indien het aan één van zijn kennissen of vrienden op een feestje duidelijk te merken zou zijn dat hij of zij gedronken heeft, zou hij daar "keihard" een opmerking over maken.

De meeste aan hem voorgelegde oorzaken van ongevallen vindt hij wel belangrijk, het minst agressie, mentaliteit en de rij-ervaring van automobilisten. Hij verwacht een heel groot effect van meer aandacht van de politie aan het rijden onder invloed. Hij vindt het moeilijk te schatten hoe vaak hij bij de uitoefening van zijn beroep te maken heeft gehad met ongevallen waarbij sprake was van alcoholgebruik van automobilisten. Naar zijn mening zijn er meestal weinig verkeersdeelnemers bij betrokken en zijn het meestal lichte ongevallen. Verder schat hij dat er bij 40% van de ongevallen met dodelijke afloop in Nederland sprake is van alcoholgebruik.

Het percentage automobilisten dat in de weekeindnachten (tussen 10.00-04.00 uur) een alcoholpromillage boven de wettelijke limiet heeft schat hij op 40%. Hij verwacht veel van (vóóraf) publiciteit geven aan alcoholacties en strenger straffen.

Hoofdagent C zegt voor een hardere aanpak te zijn: "fout is fout". De korpsleiding heeft volgens hem een "socialere gedachtegang"; hoe het Openbaar Ministerie over het toezicht denkt weet hij niet.

Als er tweemaal zoveel tijd aan toezicht besteed zou worden zouden er naar zijn mening veel minder verkeersslachtoffers vallen, bij de helft van de tijd veel meer. De kans dat een automobilist wordt gecontroleerd acht hij klein. Afschrikking vindt hij alleen doeltreffend voor de automobilisten die niet regelmatig drinken en (dus) niet voor de zware drinkers. Verder acht hij het heel belangrijk dat er zoveel mogelijk automobilisten worden opgespoord die boven de limiet zitten, óók die automobilisten waarvan wellicht de rijvaardigheid niet is aangetast. Van een duidelijke aantasting van de rijvaardigheid is er volgens hem sprake bij een BAG van 1,5 o/oo, volgens C gelijk aan 6 glazen alcohol. Hij kan geen enkel begrip opbrengen voor automobilisten die boven de limiet zitten, maar waarvan de rijvaardigheid niet is aangetast.

De factoren die het toezicht naar zijn mening beperken zijn: te weinig mankracht, te weinig motivatie om art.26-ers te pakken en "ander werk-aanbod". Hij vraagt zich zelfs af of er wel mogelijkheden zijn ter verbetering van het toezicht, aangezien grote personeelsuitbreidingen niet te verwachten zijn. Zijn mening over de houding van het publiek ten aanzien van het rijden onder invloed en het toezicht luidt: "het leeft niet zo bij het publiek". Verder vindt hij het Openbaar Ministerie niet stimulerend werken aangezien "bij een grote toevoer tussenoplossingen worden getroffen". Hij heeft er moeite mee als er wordt geseponed in verband met werkdrukke. Het aantal staandehoudingen voor alcoholcontroles (sinds 1 december 1983) weet hij niet aan te geven, het aantal rijverboden bedroeg 10, het aantal bloedproeven 25.

Rijders onder invloed zijn volgens hoofdagent C voornamelijk mannen tussen 21-35 jaar, meestal op weg tussen 01.30 en 04.30 uur in de weekeindnachten, meestal komen zij uit café's of nachtclubs.

Op de vraag of er bepaalde kenmerken in het rijgedrag zijn die eerder tot staandehouding leiden zegt hij dat het tijdstip van staandehouding belangrijker is. Slecht onderhouden auto's worden door hem eerder staande gehouden. Verder worden bij de politie "bekende personen" eerder staande gehouden.

De enige factor om van een ademtest af te zien is als er andere dringende werkzaamheden zijn, zoals assistentie verlenen aan een collega.

Op de vraag aan te geven bij welke personen hij denkt te maken te hebben met automobilisten die boven de limiet zitten, antwoordt hij: heel onwaarschijnlijk als het een collega of lid van de marechaussee betreft, en tamelijk waarschijnlijk bij twee mannelijke gastarbeiders. De overige genoemde mogelijkheden vindt hij alle onwaarschijnlijk.

Volgens hoofdagent C bekennen automobilisten wel dat ze gedronken hebben, maar zeggen altijd minder dan achteraf blijkt. Automobilisten die een ademtest, rijverbod of bloedproef kregen werkten meestal wel mede.

Als automobilisten vóóraf weten waar een alcoholcontrole wordt gehouden hebben ze deze informatie door scanners, via horecagelegenheden en via taxichauffeurs. Naar zijn mening probeert men veelal een alcoholcontrole te vermijden door het nemen van sluiptwegen of door een taxi te nemen. Na staandehouding probeert men alcoholgebruik te verbergen door gebruik van pepermunt, after shave e.d., door een sigaret of sigaar op te steken, van zich af te praten en door het verwisselen van bestuurder. Het saboteren

van een ademtest gebeurt door o.a. langs het mondstuk te blazen, zachtjes of met korte teugen te blazen e.d. of door astma voor te wenden. Hij noemt slechts één wijze waarop men onder een bloedproef probeert uit te komen, namelijk door te zeggen dat men er niet tegen kan.

Indien hoofdagent C naar eigen inzicht een controle op rijden onder invloed zou moeten organiseren zou hij als volgt te werk gaan:

- een mobiele controle op zoveel mogelijk plaatsen; slechts 15 minuten op één plek; met een aantal auto's;
- zowel door-de-weeks als in de weekeinden tussen 01.30 en 4.30 uur;
- op sluiproutes;
- kleine teams (bijv. 3 auto's met 6 man).

Hij stelt dat verkeersfuiken in de stad geen zin hebben wegens mogelijke sluiproutes. Iedereen laten blazen is volgens hem geen doen. Als argumenten hiervoor geeft hij dat het te tijdrovend is en dat "zware gevallen" dan ontglippen (?).

Volgens hoofdagent moet men pas achteraf ruchtbaarheid aan dergelijke acties geven omdat "...vooraf al genoeg gewaarschuwd is en iedereen weet het gewoon".

3. DE STEEKPROEF

3.1. Opzet

Een centraal register met persoonlijke gegevens van politiepersoneel ontbrak bij de mogelijkheden om een steekproef te trekken. Andere bestanden, zoals de lijst van de leden van de politievakbond, enz. werden niet geschikt geacht. Hierdoor was het noodzakelijk de korpsen zelf afzonderlijk te benaderen. Dit maakte een tweetrapssteekproef noodzakelijk: ten eerste een steekproef van politiekorpsen, en daarna een steekproef van politiemensen binnen die korpsen.

3.2. De politiekorpsen

Er zijn in Nederland 17 Rijkspolitiedistricten die bij benadering 627 gemeenten bestrijken en 147 gemeenten met een korps Gemeentepolitie (Politie-almanak 1984). Om te zorgen dat grotere gemeenten niet ondervertegenwoordigd zouden zijn in een aselechte steekproef en er voor te zorgen dat alle regio's in Nederland vertegenwoordigd zouden zijn, was de steekproef van gemeenten met Gemeentepolitie gestratificeerd naar aantallen inwoners, alsmede alle R.P.-districten samen, namelijk:

klasse 1. gemeenten met meer dan 400.000 inwoners;

klasse 2. gemeenten met tussen de 100.000 en 400.000 inwoners;

klasse 3. gemeenten met tussen de 50.000 en 100.000 inwoners;

klasse 4. gemeenten die onder de Rijkspolitie vallen;

klasse 5. gemeenten met minder dan 50.000 inwoners, die een korps Gemeentepolitie hebben;

alsmede naar regio:

regio Noord (Groningen, Friesland, Drenthe);

regio Oost (Gelderland, Overijssel);

regio West (Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht, Zeeland);

regio Zuid (Noord-Brabant, Limburg).

Er is besloten een steekproef van 10 korpsen per klasse te trekken met uitzondering van klasse 1 waar in drie gemeenten moeten zijn vertegenwoordigd; en klasse 5 waarvoor 20 korpsen geselecteerd moeten worden vanwege hun beperkte bezetting. (De keuze van het aantal korpsen per klasse is overigens vrijwel arbitrair). Het aantal te selecteren korpsen

per klasse is verder verdeeld over de regio's, evenredig met de relatieve frequentie zoals gemeenten van die klasse in Nederland verdeeld zijn (zie CBS, 1984). Bijvoorbeeld: omdat er 14 korpsen in klasse 2 zijn waarvan er één in regio Noord, is dit laatste dus 7% van het totaal. Dit betekent dan dat 7% van de 10 te selecteren korpsen voor klasse 2 in regio Noord moeten vallen. Dus afgerond: 1 van de 10 korpsen in klasse 2 moet in het Noorden gevonden worden.

De aantallen te selecteren korpsen per gemeenteklasse en regio zijn weergegeven in Tabel 1.

De populatie van Nederlandse politiekorpsen, onderverdeeld naar regio en klasse is beschreven in Kontakt (13/9/84). Uit deze populatie zijn het benodigde aantal gemeenten per regio en korpsen klasse aselekt getrokken. Deze 53 korpsen zijn vervolgens door bemiddeling van de Centrale Politie Verkeerscommissie benaderd. Uiteindelijk bleken 52 van de 53 aangesproken korpsen hun medewerking te willen verlenen (zie Bijlage II).

3.3. De politie-ambtenaren

Gegeven dat een aselechte steekproef van 52 meewerkende Nederlandse korpsen beschikbaar is, zijn er nog drie facetten die een rol spelen bij het trekken van de steekproef van de politie-ambtenaren namelijk:

- a. de definitie van agenten die behoren tot de onderzoekpopulatie;
- b. hoe de steekproef getrokken moet worden binnen de korpsen zelf;
- c. het aantal agenten dat per korps geselecteerd moet worden.

De onderzoekpopulatie wordt beschreven als: politie-ambtenaren van de rangen brigadier, hoofdagent of agent (of opperwachtmeester, wachtmeester le klasse of wachtmeester in het geval van de Rijkspolitie), die, al-dan-niet leiding gevend, belast zijn met surveillancetaken of verkeerstakingen op de weg. De bedoeling is politiemensen te selecteren die betrokken zouden zijn (en ervaring hebben) met de uitvoering van toezicht op het rijden onder invloed in de praktijk.

Per korps is de politieleiding verzocht (zie Bijlage III) een lijst te maken (of te verkrijgen via het personeelsbestand) van alle politiemensen die aan bovengenoemde kenmerken voldoen. Verder is verzocht het aantal in aanmerking komende politiemensen te tellen, en dit aantal te delen door

Regio	Klasse				
	1 Grote steden	2 100.000-400.000 inwoners	3 50.000-100.000 inwoners	4 R.P.	5 <50.000 inwoners
N	-	1	1	2	2
W	3	3	5	3	8
O	-	3	2	2	6
Z	-	3	2	3	4
Totaal (53)	3	10	10	10	20

Tabel 1. Verdeling aantallen gemeenten per regio met korpsen Rijks- en Gemeentepolitie in de steekproef.

een aangegeven sleutelgetal. (Dit sleutelgetal, het aantal benodigde proefpersonen per korps, wordt hierna nader beschreven). Dit nieuwe getal werd naar beneden afgerond en werd verder gebruikt om de steekproef te trekken. Bijvoorbeeld: als er in een bepaald korps 155 in aanmerking komende politiemensen waren en het sleutelgetal was 11, dan was het nieuwe getal gelijk aan 14. Iedere 14de naam op de lijst bij het korps viel dan in de steekproef, met een totaal van 11 politiemensen in dat betreffende korps.

Tenslotte is de leiding gevraagd de namen, privé-adressen, rang, geslacht en geboortedatum van de geselecteerde politiemensen te verstrekken. Uitgangspunt was dus niet alleen een aselechte steekproef te verkrijgen, maar ook te voorkomen dat de leiding of collega's van de geselecteerde politiemensen het invullen van de enquête zouden kunnen beïnvloeden. In verband met de (wel denkbare) bezwaren van een aantal korpsen ten aanzien van privacy, zijn in sommige gevallen werkadressen verstrekt in plaats van privé-adressen. In enkele gevallen wilde de politieleiding de enquêtes zelf verzorgen, soms wel op naam van de geselecteerde persoon, soms zonder naam.

Om eventuele selectieve uitval van de respons te kunnen nagaan, waren van de te benaderen politiemensen sommige algemene achtergrondkenmerken zoals leeftijd, rang, geslacht e.d. bekend voordat een enquêteformulier verstrekt werd. Daarnaast is nadrukkelijk aan zowel de respondenten als aan de leiding verzocht er zorg voor te dragen dat de enquêtes ingevuld zouden worden zonder onderlinge discussie en dat de ingevulde formulieren rechtstreeks zouden worden geretourneerd (zie Bijlage IV).

Regio	Klasse				
	1 Grote steden	2 100.000-400.000 inwoners	3 50.000-100.000 inwoners	4 R.P.	5 <50.000 inwoners
Percentage					
bevolking	+12	+14	+16	+36	+21
Aantal politie- ambtenaren in steekproef	102	119	136	306	178
Aantal korpsen in steekproef	3	10	10	10	20
Aantal politie- ambtenaren per korps	34	12	14	31	9

Tabel 2. Berekening aantallen politie-ambtenaren/respondenten per korps naar klasse.

Regio	Klasse				
	1 Grote steden	2 100.000-400.000 inwoners	3 50.000-100.000 inwoners	4 R.P.	5 <50.000 distr. inwoners
N	-	12	14	62	18
W	102	36	70	93	72
O	-	36	28	62	54
Z	-	36	28	93	36
Totaal (852)	102	120	140	310	180

Tabel 3. De berekende aantallen politie-ambtenaren/respondenten per klasse en naar regio.

Het bleek dat in een aantal gevallen de politieleiding de betrokken proefpersonen reeds naar hun bereidheid tot medewerking had gevraagd voordat ze door ons konden worden benaderd. In verband met de mogelijkheid van een selectieve en onzichtbare non-respons, zijn alle korpsen nog eens gevraagd naar de gang van zaken, (zie Bijlage V). Hierop reageerden de meeste korpsen met de mededeling dat ze hun politiemensen niet hadden benaderd, of als zij dat wel gedaan hadden dat dat nauwelijks weigeringen had opgeleverd. Er is geen indicatie gevonden dat meer dan een enkele promille van de totale steekproef van politiemensen uitviel, voordat ze door ons waren aangeschreven. Verder is er ook geen enkele indicatie gevonden dat de steekproeftrekking verliep op een manier die de aselectiviteit ervan zou kunnen aantasten.

Teneinde de statistische analyse goed te kunnen verantwoorden was reeds besloten dat er minimaal 500 ontvangen enquêteformulieren nodig waren. Uitgaande van een geschatte respons van ongeveer 60%, moeten er dus ongeveer 850 politiemensen in de steekproef voorkomen.

Om selectiviteit te voorkomen, zijn deze 850 politieambtenaren/respondenten verdeeld over de aantallen te selecteren korpsen evenredig met het percentage van de Nederlandse bevolking dat in de betreffende (gemeente)-klasse woont. Bijvoorbeeld: ongeveer 12% van de Nederlandse bevolking woont in één van de drie grote gemeenten. 12% van 850 is gelijk aan 102 politiemensen die uit één van de drie grote gemeenten moeten komen. Dit betekent dat $(102/3 =)$ 34 politiemensen uit elk van de drie gemeenten in klasse 1 geselecteerd moeten worden (Tabel 2). De (afgeronde) aantallen respondenten per regio en klasse zijn weergegeven in Tabel 3.

In totaal zijn uiteindelijk 838 van de geschatte 852 formulieren verzonden.

4. DE RESPONS OP DE ENQUÊTE

In totaal zijn 704 van de 838 verzonden enquêteformulieren in een bruikbare vorm terug ontvangen, een respons van 84%. Dit resultaat is zeer verheugend en bijna ongekend hoog voor sociaal wetenschappelijk onderzoek. Omdat de korpsleiding ons reeds eerder achtergrondgegevens verstrekke die koppelbaar waren aan de enquêteformulieren, kunnen wij ook iets zeggen over een mogelijke selectieve non-respons.

In Tabel 4 zien wij de samenstelling van de steekproef zoals opgesteld door politiekorpsen, uitgesplitst naar rang, leeftijd, benaderingswijze, (gemeente)klasse en regio. Daarnaast zien wij de verdeling van de retour ontvangen enquêteformulieren, en de percentages respons, beide uitgesplitst naar bovengenoemde achtergrondkenmerken. Helemaal rechts zien wij de chi-kwadraat en significantieniveaus voor de respons van die achtergrondkenmerken.

Een aantal zaken valt op in dit overzicht. Ten eerste is er een significante afwijking in respons voor bijna alle achtergrondkenmerken: hoe hoger de rang, hoe lager de respons; de Rijkspolitie heeft een zeer hoge respons, de grote steden beduidend minder; het sturen van het enquêteformulier rechtstreeks aan het huisadres geeft een hogere respons dan de andere benaderingswijzen; politiemensen in het westen en zuiden geven een lagere respons dan in de andere twee regio's. Leeftijd blijkt weinig uit te maken; slechts 5% van de mensen in onze steekproef waren vrouwen (dit is dus te weinig om deze groep apart te behandelen).

Ten tweede blijken deze significante afwijkingen slechts een marginale invloed te hebben op de uiteindelijke samenstelling van de gekregen steekproef. Bijvoorbeeld: als er geen respons selectief op rang was zouden er bij de 704 ontvangen formulieren (16,3% - 14,6% maal 704) 12 brigadiers meer, 12 hoofdagenten meer, 1 agent minder, 5 opperwachtmeesters minder, 10 wachtmeesters le klasse minder en 7 wachtmeesters minder moeten zijn. Deze verschillen zijn te gering om de moeite van herwegingen te lonen.

De gevonden significante afwijkingen in de samenstelling van de steekproef zijn vrijwel triviaal. Dit is te danken aan de zeer hoge totale respons. Dit wil overigens niet zeggen dat ieder korps afzonderlijk even

	% verzonden enquêtes	% retour ontvangen	% respons	
<u>A. Rang</u>				
1. Brigadier	16,3	14,6	75,0	
2. Hoofdagent	36,3	34,7	80,5	
3. Agent	12,9	13,1	85,6	$\chi^2 = 25$
4. Opperwachtmeester	11,1	11,8	88,9	df = 5;***
5. Wachtmeester 1ste klasse	18,0	19,4	90,4	
6. Wachtmeester	5,2	6,2	100	
<u>B. Leeftijd</u>				
1. 18 t/m 24 jaar	20,4	19,8	81,4	
2. 25 t/m 29 jaar	33,6	34,5	86,5	$\chi^2 = 2,66$
3. 30 t/m 34 jaar	27,3	26,7	82,5	df = 3;n.s.
4. 35 jaar en ouder	18,6	18,9	85,9	
<u>C. Benaderingswijze</u>				
1. Rechtstreeks naar het huisadres	48,4	50,8	88,4	
2. Via "werkadres"	29,1	28,6	82,8	
3. Op naam, zonder huisadres, via "werkadres"	7,9	6,6	71,2	$\chi^2 = 15,15$ df = 3;***
4. Zonder naam en huisadres via "werkadres"	14,5	14,0	81,1	
<u>D. Klasse</u>				
1. Grote steden	11,9	10,0	71,0	
2. Gemeenten met 100.000-400.000 inwoners	14,3	14,6	85,8	
3. Gemeenten met 50.000-100.000 inwoners	16,7	15,8	80,0	$\chi^2 = 28,72$ df = 4;**
4. Gemeenten met Rijkspolitie	36,7	39,9	91,5	
5. Gemeenten met < 50.000 inwoners	20,3	19,7	81,8	
<u>E. Regio</u>				
1. Noord	12,5	13,3	89,5	$\chi^2 = 8,1$
2. Oost	20,4	21,6	89,5	df = 3;**
3. West	43,8	42,3	81,5	
4. Zuid	23,3	22,8	82,6	
N = 838				

Tabel 4. Overzicht algemene steekproefkenmerken en respons

goed vertegenwoordigd was; de respons per korps variëerde van 60 tot 100%. Gezien de kleine aantallen geënquêteerden per korps en het geringe aantal korpsen ligt het echter niet voor de hand hieraan nog verder aandacht te besteden.

5. DE RESULTATEN VAN DE ENQUÊTE

5.1. Inleiding

De resultaten van de enquête zijn als volgt beschreven en geanalyseerd (zie voor enquête Bijlage VII).

De variabelen zijn ingedeeld in elf groepen antwoorden op gelijksoortige vragen, te weten:

- Het belang van verschillende oorzaken van verkeersongevallen (vraag 1)
- Verwachte effecten van meer aandacht voor oorzaken van verkeersongevallen (vraag 2)
- Verwachte effecten van maatregelen ter bestrijding van rijden onder invloed (vraag 7)
- Vermindering van rijvaardigheid en "lichte" en "zware" gevallen van rijden onder invloed (vraag 14 t/m 19)
- Verwachte effecten van manieren van toezicht om "lichte" en "zware" gevallen van rijden onder invloed te weerhouden (vraag 20 en 21)
- Beperkende factoren van toezicht (vraag 22)
- Het belang van politietaken op de weekeindavonden (vraag 36)
- Redenen om wel eens af te zien van een ademtest (vraag 47)
- Kenmerken van inzittenden in relatie tot de veronderstelde waarschijnlijkheid van rijden onder invloed (vraag 49)
- Vermijdingsstrategieën (vraag 51 t/m 55)
- Uitspraken over het toezicht op rijden onder invloed (vraag 56)

Vervolgens zijn per groep de frequentieverdelingen van de antwoorden op die vragen besproken en de samenhang tussen de antwoordpatronen onderzocht met behulp van PRINCALS, een computerprogramma voor niet-lineaire principale componentenanalyse (zie Gifi, 1983 en Bijlage VI voor een summier uitleg).

PRINCALS stelt één (of meer) schalen samen op basis van de antwoordpatronen op die vragen, waarbij voor iedere respondent één (of meer) waarden aan die scha(a)l(en) toekent op grond van de antwoorden van die specifieke respondent.

Voor ieder van bovengenoemde elf groepen van soortgelijke vragen zijn twee van deze schalen gecreëerd en aan elkaar gekoppeld. Omdat in één groep vragen twee analyses zijn uitgevoerd (namelijk over zowel "lichte" als "zware" gevallen van rijden onder invloed) kreeg iedere respondent

(2 maal 11=) 22 nieuwe scores voor die opvattingenschalen toegekend. De samenhang tussen deze 22 nieuwe variabelen zijn dan onderzocht met behulp van (gewone) lineaire principale componentenanalyse.

Verder zijn ook twee meer globale onderwerpen aangesneden aan de hand van twee groepen vragen die alle een verschillend aspect belichten van die twee onderwerpen, namelijk:

- meningen en ervaringen van de politie-ambtenaar ten opzichte van het rijden onder invloed en het toezicht daarop, en
- houdingen en meningen van "belangrijke" anderen (het O.M., het publiek en de collega's) ten opzichte van rijden onder invloed en het toezicht daarop zoals dat door de politie-ambtenaar wordt gezien.

De samenhang tussen die heterogene vragen is voor elk van de twee groepen afzonderlijk onderzocht met behulp van PRINCALS.

Vervolgens zijn de 22 bovengenoemde opvattingenschalen gerelateerd aan een aantal achtergrondkenmerken, zoals rang, regio, korpsklasse enz. met behulp van Multivariate ANalysis Of VAriance (ofwel MANOVA).

Deze analyse is ook uitgevoerd op de schalen samengesteld uit de twee groepen (heterogene) vragen betreffende de meer globale onderwerpen (en vier andere schalen die betrekking hebben op de "strengheid" van politiemensen en op hun opvatting ten aanzien van een "iedereen blazen"-toezichtspraktijk, hetgeen hier niet verder zal worden besproken).

MANOVA is ook gebruikt om de genoemde groep achtergrondkenmerken te relateren aan de zogenaamde "produktie"-variabelen: aantallen ademtests, rijverboden en bloedproeven dat een politieambtenaar beweerde te hebben afgelegd in het voorafgaande jaar.

Tenslotte wordt een aantal verschillende onderwerpen besproken aan de hand van hun frequenties:

- de relatie tussen het Openbaar Ministerie en de politie,
- selectieapparatuur,
- kennis, training en instructie,
- sancties t.o.v. rijden onder invloed,
- handelingen en tactieken van het toezicht op rijden onder invloed,
- suggesties en ideeën van de respondenten.

Denkbaar is dat naast de in dit hoofdstuk beschreven analyses te zijner tijd aanvullende analyses (bijv. structurele modellering) worden uitgevoerd.

5.2. Bespreking van de antwoorden op de vragen 1, 2, 7, 14 t/m 19, 20 en 21, 22, 36, 47, 49, 51 t/m 55 en 56

1. HET BELANG VAN VERSCHILLENDE OORZAKEN VAN VERKEERSONGEVALLEN (Vraag 1)

Aan de respondenten is gevraagd aan te geven hoe belangrijk zij 13 met name genoemde mogelijke oorzaken van ongevallen in het verkeer vinden (zie Afbeelding 1). Rijden onder invloed is één van deze oorzaken, zodat een beeld kan worden verkregen hoe belangrijk men deze oorzaak ten opzichte van andere oorzaken inschat.

De antwoordcategorieën waren: (1) heel belangrijk; (2) belangrijk; (3) tamelijk belangrijk; (4) niet zo belangrijk en (5) onbelangrijk. De percentages van de antwoorden zijn vermeld in Bijlage VII, blz. 1.

Frequenties

Kijkt men naar de verdelingen van de antwoorden bij de verschillende oorzaken dan valt een aantal punten op. De meest belangrijke oorzaak van ongevallen vindt men rijden onder invloed. Maar liefst 82,2% van de respondenten vindt dit een heel belangrijke of belangrijke oorzaak. Na rijden onder invloed volgen onoplettendheid (81,8%), te hard rijden (73,8%) en weersomstandigheden (72,6%)

Opvallend is dat niemand rijden onder invloed en te hard rijden onbelangrijke ongevalsoorzaken vindt.

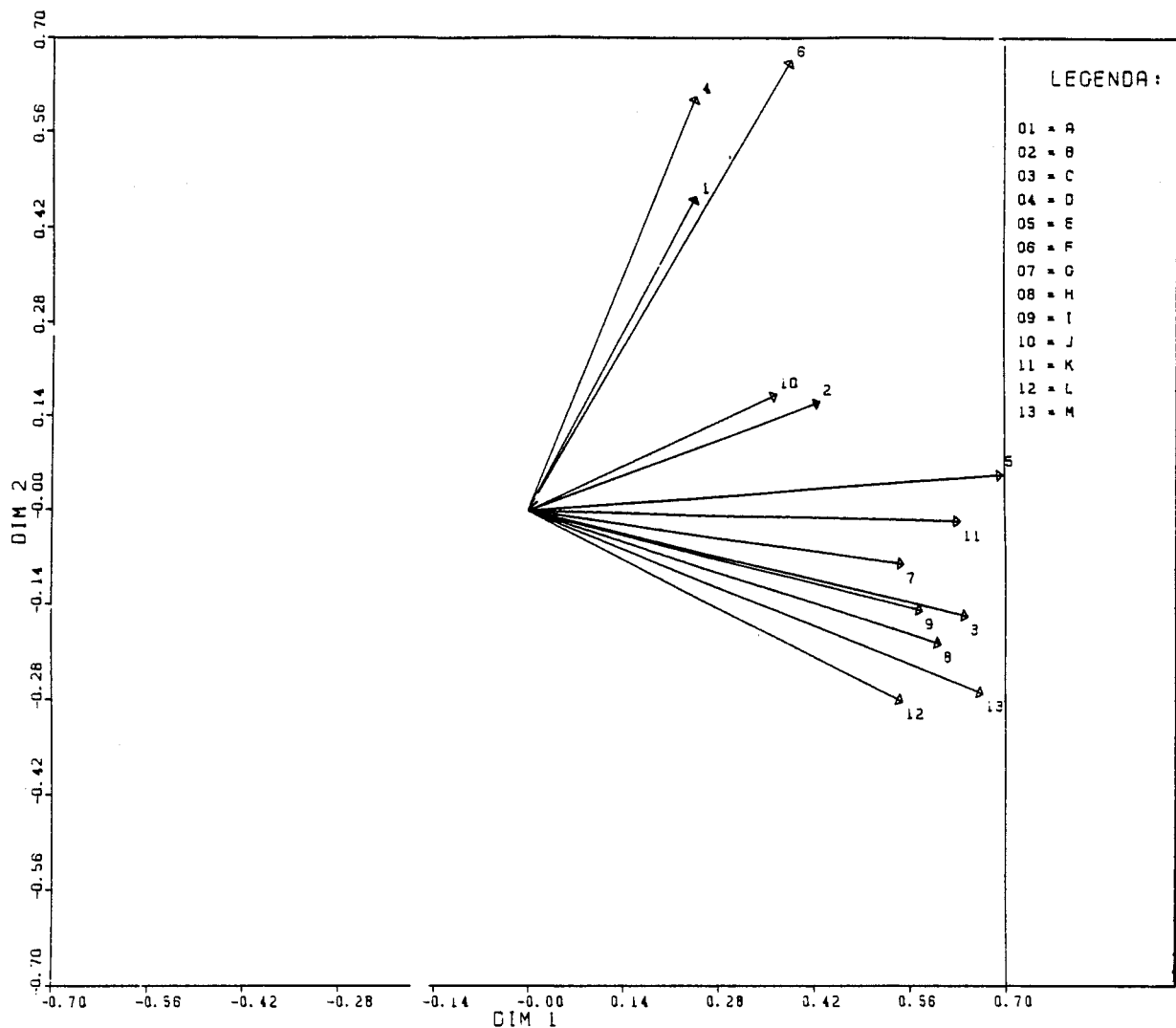
Relatief het minst belangrijk vindt men: toestand wegdek, te weinig rijervaring; slechts resp. 15,7% en 27,8% van de respondenten vinden dit heel belangrijke of belangrijke oorzaken van ongevallen. De belangrijkheid van de overige oorzaken variëren tussen de twee extreme groepen oorzaken die hierboven zijn genoemd.

Samenhang tussen de meningen

Methode

Om inzicht te krijgen of de meningen over bepaalde oorzaken samenhangen is een PRINCALS-analyse uitgevoerd.

Het meetniveau van alle variabelen was ordinaal. De driedimensionele oplossing had resp. de fit-waarden .280, .103 en .095. De totale fit was .478.



Afbeelding 1.

Vraag 1: Het belang van verschillende oorzaken van verkeersongevallen

-
- | | |
|---------------------------------|---|
| A. Agressie, mentaliteit | H. Ingewikkelde of onoverzichtelijke verkeerssituatie |
| B. Onoplettendheid | I. Toestand wegdek |
| C. Technische gebreken voertuig | J. Weersomstandigheden (bijv. mist, gladheid) |
| D. Te hard rijden | K. Rijden onder invloed |
| E. Vermoeidheid | L. Gebrekkig inzicht van weggebruikers |
| F. Ongeduld, haast | M. Gebrekkige kennis verkeersregels van weggebruikers |
| G. Te weinig rijervaring | |
-

Afbeelding 1 toont verder de samenhang tussen de oorzaken van verkeersongevallen voor de eerste twee dimensies.

Resultaten

Alle variabelen hebben een positieve lading op de eerste dimensie, en bijna alle variabelen hebben redelijk hoge ladingen. Gezien de hoge eerste eigenwaarde, is de oplossing vrijwel ééndimensioneel. Deze eerste dimensie maakt vooral onderscheid tussen agenten die alle genoemde oorzaken van ongevallen in het algemeen meer of minder belangrijk vinden.

Deze uitspraak gaat niet helemaal op. Met name drie variabelen laden sterk vooral op de tweede dimensie:

- ongeduld of haast (F),
- te hard rijden (D), en
- agressie of mentaliteit (A).

Deze dimensie dan maakt onderscheid tussen agenten die bovengenoemde oorzaken (heel) belangrijk vinden en agenten die ze juist minder belangrijk vinden.

Er is hier kennelijk sprake van een soort "snelheidsmaniakken"-dimensie, die onderscheid maakt tussen politiemensen die menen dat "snelheidsmaniakken" oorzaak zijn van een relatief belangrijk aantal ongevallen, en politiemensen die daar minder van overtuigd zijn.

Een apart groepje oorzaken: weersomstandigheden (J) en onoplettendheid (B) laden, naast bijdragen op de eerste dimensie, ook op de derde dimensie. Hieraan wordt geen verdere interpretatie verbonden.

2. VERWACHTE EFFECTEN VAN MEER AANDACHT VOOR OORZAKEN VAN VERKEERSONGEVALLLEN (Vraag 2)

Bij de eerste vraag zijn 13 oorzaken van verkeersongevallen genoemd. Hier is gevraagd aan te geven welk effect wordt verwacht van meer politie-aandacht, voor elk van deze oorzaken (zie Afbeelding 2).

De antwoordcategorieën waren: (1) heel groot effect; (2) groot effect; (3) klein effect; (4) bijna geen effect en (5) absoluut geen effect. De percentages van de antwoorden zijn vermeld in Bijlage VII, blz. 2.

Frequenties

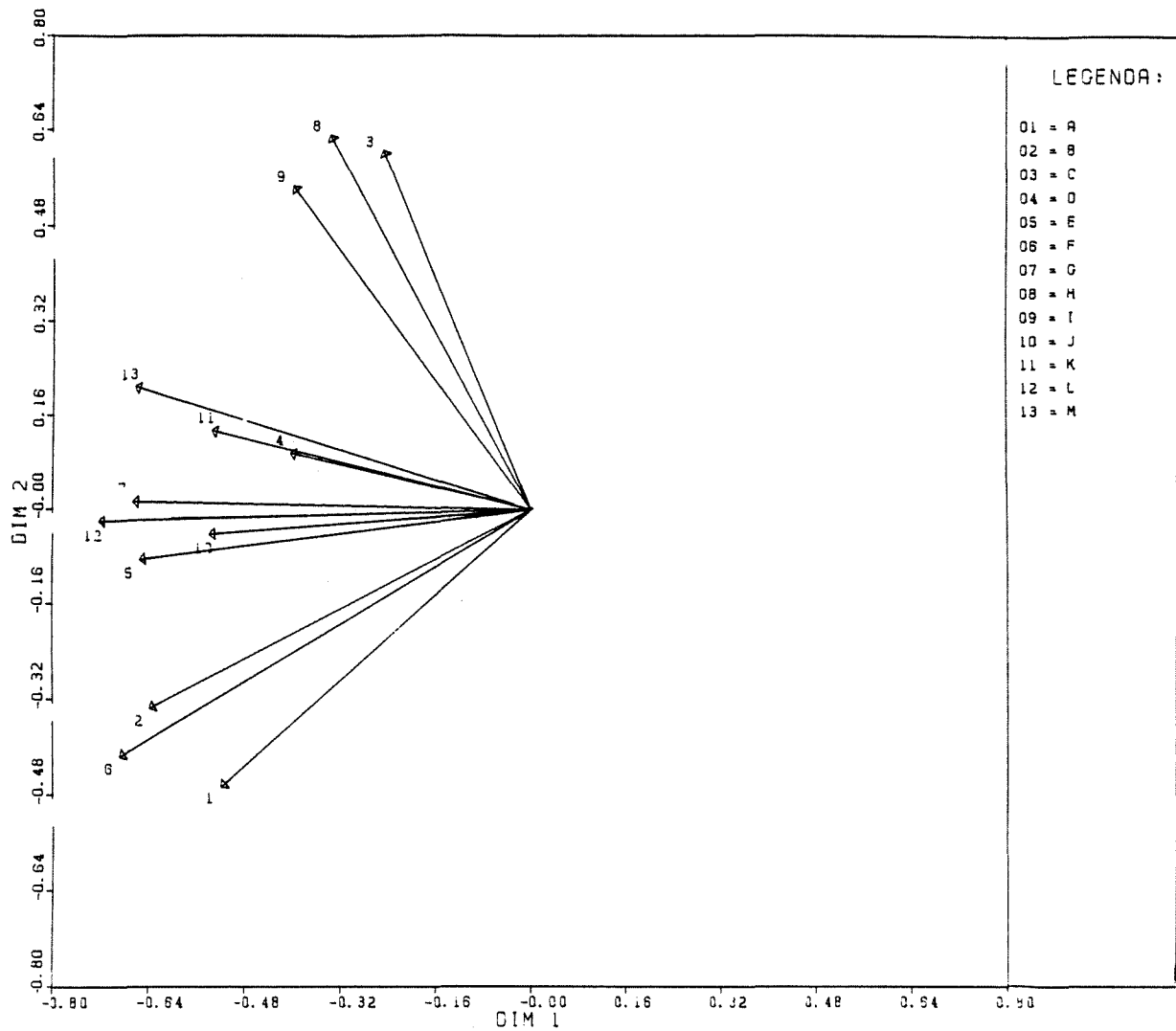
Opvallend is dat men van de twee oorzaken die men het belangrijkste vond ook het meest verwacht van effecten op de verkeersveiligheid als men daar meer aandacht aan zou besteden. Deze oorzaken zijn: rijden onder invloed en te hard rijden. Resp. 64% en 54,8% van de respondenten verwacht een heel groot of groot effect van meer aandacht van de politie aan deze oorzaken. Derde in de ranglijst met 48% is "technische gebreken voertuig", terwijl men dit als een relatief minder belangrijke oorzaak van ongevallen beoordeelde. Het is niet vreemd dat men het effect van meer aandacht voor technische gebreken relatief hoog inschat, aangezien het meer binnen het bereik van het politietoezicht valt dan een aantal andere genoemde oorzaken, die men belangrijker achtte.

In de ranglijst volgen verder: ingewikkelde of onoverzichtelijke verkeerssituaties en weersomstandigheden (bijv. mist, gladheid): resp. 42% en 36,6% van de respondenten verwachten een heel groot of groot effect van meer politie-aandacht aan deze oorzaken. Relatief het minste effect verwacht men van meer aandacht aan vermoeidheid, te weinig rijervaring en ongeduld of haast van automobilisten.

Samenhang tussen de meningen

Methode

Om de samenhang tussen de meningen over de verwachte effecten te analyseren is een PRINCALS-analyse uitgevoerd. Het meetniveau van alle variabelen was ordinaal. De fitwaarden van de drie dimensies met de hoogst verklaarde variantie waren resp. .312, .127 en .110. De totale fit



Afbeelding 2.

Vraag 2: Effect meer aandacht politie voor oorzaken verkeersongevallen

-
- | | |
|---------------------------------|---|
| A. Agressie, mentaliteit | H. Ingewikkelde of onoverzichtelijke verkeerssituatie |
| B. Onoplettendheid | I. Toestand wegdek |
| C. Technische gebreken voertuig | J. Weersomstandigheden (bijv. mist, gladheid) |
| D. Te hard rijden | K. Rijden onder invloed |
| E. Vermoeidheid | L. Gebrekkig inzicht van weggebruikers |
| F. Ongeduld, haast | M. Gebrekkige kennis verkeersregels van weggebruikers |
| G. Te weinig rijervaring | |
-

bedroeg .549; dat wil zeggen dat de drie dimensies ongeveer 55% van de variantie in de meningen beschrijven.

Afbeelding 2 toont de samenhang tussen de meningen over meer aandacht voor de oorzaken van verkeersongevallen voor de eerste twee dimensies.

Resultaten

Alle maatregelen hebben een hoge (negatieve) lading of bijdrage op de eerste dimensie (met uitzondering van: ingewikkelde of onoverzichtelijke verkeerssituaties (H), technische gebreken voertuig (C) en toestand wegdek (I)). Het vrij hoge percentage verklaarde variantie van de eerste dimensie geeft aan dat de oplossing vrijwel ééndimensioneel is en omdat (bijna) alle variabelen een hoge lading in dezelfde richting hebben, kunnen wij zeggen dat de eerste dimensie politiemensen onderscheidt die in het algemeen relatief meer of minder verwachten van extra politie-aandacht.

De eerste dimensie wordt voornamelijk bepaald door:

- gebrekkig inzicht van de weggebruikers (L);
- ongeduld, haast (F);
- te weinig rij-ervaring (G);
- gebrekkige kennis van de verkeersregels van weggebruikers (M).

Als er sprake is van tegengestelde meningen komt dit tot uiting op de tweede dimensie.

De tweede dimensie heeft positieve bijdragen van:

- ingewikkelde of onoverzichtelijke verkeerssituaties (H);
- technische gebreken (C);
- toestand wegdek (I)

en negatieve bijdragen van:

- agressie, mentaliteit (A);
- ongeduld, haast (F);
- onoplettendheid (B).

De eerste groep (H,C,I) zouden we "hardware"-, de tweede groep (A,F,B) "software"-problemen kunnen noemen. De interpretatie van dit onderscheid op deze dimensie komt er op neer dat er agenten zijn die meer verwachten van politie-aandacht op de "hardware"-problemen en minder van aandacht op de "software"-problemen en agenten met een tegenovergestelde mening.

De derde dimensie (niet afgebeeld) wordt voornamelijk bepaald door:

- te hard rijden (D);
- rijden onder invloed (K);
- technische gebreken voertuig (C).

De meningen over de effectiviteit van meer aandacht voor deze drie variabelen gaan blijkbaar samen en zijn relatief onafhankelijk van de meningen die men heeft over het effect van meer aandacht voor de overige oorzaken van ongevallen. Het zijn ook de ongevalsoorzaken waarvan de politiemensen het meeste effect van toezicht verwachten.

De volgende PRINCALS-analyse is een zogenaamde "gekantelde" oplossing.

Hierbij worden de ondervraagden als variabelen en de oorzaken als objecten opgevat. Op deze wijze kan geanalyseerd worden hoe politiemensen de oorzaken "schalen" of ordenen, dat wil zeggen: rangordenen naar de mate waarin men effect verwacht van meer aandacht. De fitwaarden zijn resp. .392 en .17, hetgeen aangeeft dat de politiemensen de oorzaken in vrijwel dezelfde volgorde rangschikken.

Zoals al uit de frequenties duidelijk werd, verwacht de meerderheid van de agenten weinig van aandacht voor:

- te weinig rijervaring;
- gebrekkig inzicht van weggebruikers;
- ongeduld, haast;
- agressie, mentaliteit.

De meerderheid van agenten verwacht meer van aandacht voor:

- rijden onder invloed;
- te hard rijden;
- technische gebreken voertuig.

De tweede dimensie onderscheidt nog tussen twee groepen van politiemensen waarvan één meer verwacht van politietoezicht op: interne "emotionele of verwijtbare" toestanden van de automobilist zoals: agressie (A), te hard rijden (D) en rijden onder invloed (K) en minder op interne "cognitieve" vaardigheden zoals: te weinig ervaring, inzicht en kennis (G, L en M), en een groep die meer verwacht van externe factoren zoals: verkeerssituaties, wegdek en voertuig (H, C en I) en minder van interne factoren zoals: haast, agressie, en vermoeidheid (F, A en E).

3. VERWACHTE EFFECTEN VAN MAATREGELEN TER BESTRIJDING VAN RIJDEN ONDER INVLOED (Vraag 7)

Hier is gevraagd in hoeverre de politiemensen effect verwachten van 12 maatregelen ter bestrijding van rijden onder invloed (zie Afbeelding 3). De antwoordcategorieën bij de maatregelen waren: (1) heel groot effect; (2) groot effect; (3) klein effect; (4) bijna geen effect; (5) absoluut geen effect.

De percentages van de antwoorden staan vermeld in Bijlage VII blz. 4.

Frequenties

Een maatregel waar men zonder meer het meeste effect van verwacht is "strenger en sneller straffen". Maar liefst 88,9% van de respondenten verwacht hiervan een heel groot of groot effect. Populair zijn ook de maatregelen "meer toezicht door politie" en "verbetering huidige wijzen van toezicht", resp. 66,4 en 61,8% van de respondenten verwacht hiervan een heel groot of groot effect. Een krappe meerderheid (50,1%) verwacht een heel groot of groot effect van "vooraf publiciteit geven aan alcoholacties". Van de overige maatregelen verwacht men beduidend minder effecten.

Samenhang tussen de meningen

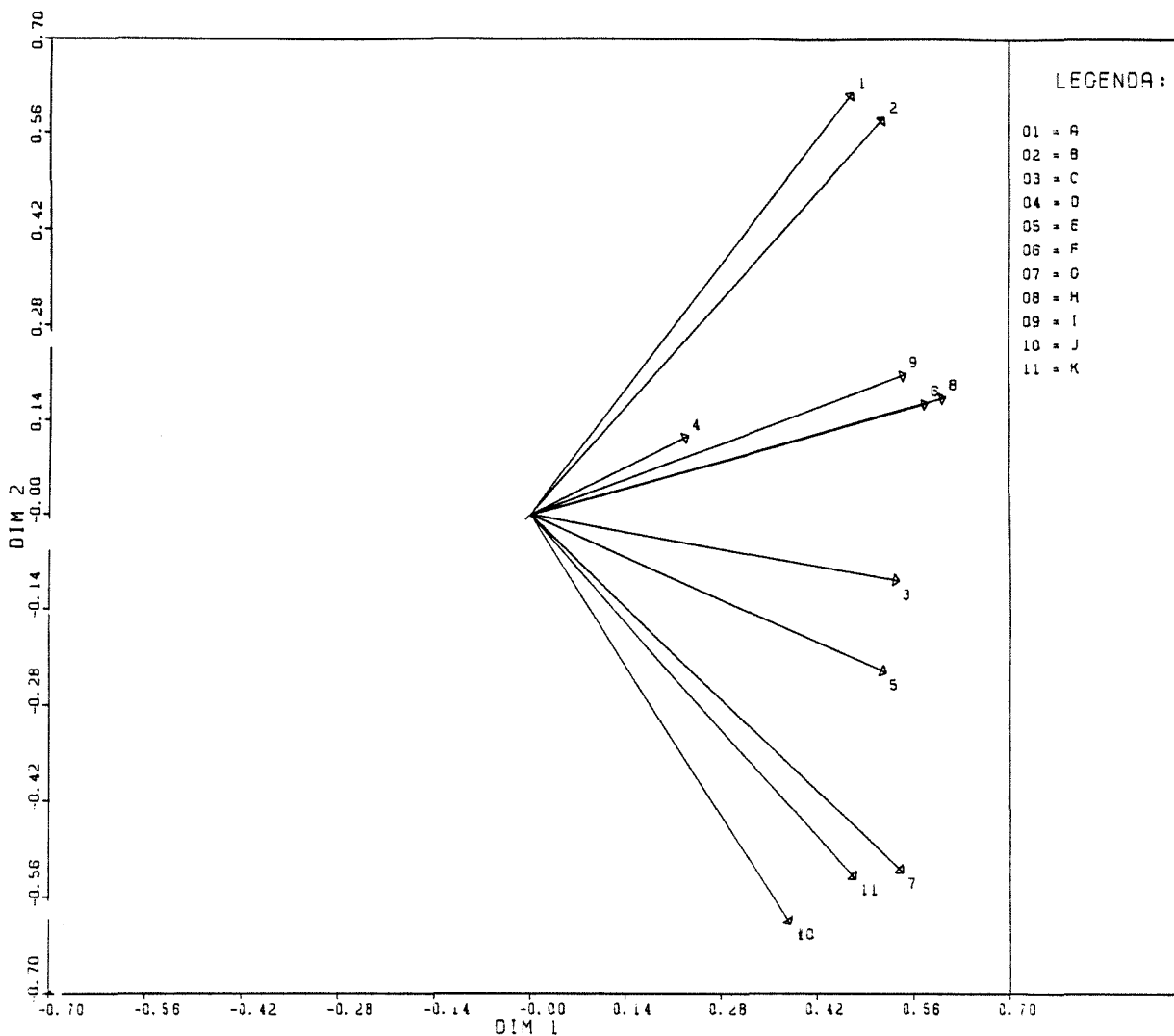
Methode

Om de onderlinge relaties van de meningen over deze maatregelen te analyseren is een PRINCALS-analyse uitgevoerd. Het meetniveau van alle variabelen hierbij was ordinaal. De tweedimensionele oplossing had resp. de fitwaarden .248 en .154. De totale fit bedroeg .403.

In Afbeelding 3 is de samenhang tussen de maatregelen ter verbetering van het toezicht getoond.

Resultaten

Alle variabelen hebben een sterk positieve bijdrage op de eerste dimensie, met uitzondering van vooraf publiciteit geven aan alcoholacties door politie (D). Deze dimensie onderscheidt politiemensen naar de mate waarin ze in het algemeen meer of minder optimistisch zijn ten aanzien van de effectiviteit van de genoemde maatregelen.



Afbeelding 3.

Vraag 7: Effect maatregelen ter bestrijding van rijden onder invloed

-
- | | |
|---|--|
| A. Verbetering openbaar vervoer | G. Meer toezicht door politie |
| B. Goedkoper openbaar vervoer | H. Leeftijdsgrens gebruik alcohol verhogen |
| C. Propaganda/voorlichting alcoholgebruik | I. Verhogen prijzen alcoholhoudende drank |
| D. <u>Vooraf</u> publiciteit geven aan alcoholacties door politie | J. Strenger en sneller straffen |
| E. <u>Achteraf</u> publiciteit geven aan alcoholacties door politie | K. Verbetering huidige wijzen van toezicht |
| F. t.v.-reclame voor alcohol verbieden | L. Horeca inschakelen |
-

De eerste dimensie wordt in volgorde van belangrijkheid voornamelijk bepaald door de volgende maatregelen:

- leeftijdsgrens gebruik alcohol verhogen (H);
- t.v.-reclame voor alcohol verbieden (F);
- verhogen prijzen alcoholhoudende drank (I);
- horeca inschakelen (L);
- propaganda/voorlichting alcoholgebruik (C).

Toch doen alle variabelen sterk mee.

Voorzover de meningen van de politiemensen verdeeld zijn is dit het beste te zien aan de maatregelen die hoog laden op de tweede dimensie.

Op de tweede dimensie laden positief:

- verbetering openbaar vervoer (A);
- goedkoper openbaar vervoer (B);

en negatief:

- strenger en sneller straffen (J);
- meer toezicht door politie (G);
- verbetering huidige wijzen van toezicht (K).

Men kan hier spreken van een "zachte" en een "harde" aanpak om rijden onder invloed terug te dringen.

Enerzijds zijn er agenten die relatief hoge verwachtingen hebben van maatregelen op het gebied van het openbaar vervoer en relatief minder van verscherpt toezicht, anderzijds zijn er ook agenten die meer verwachten van de "harde" aanpak en minder van openbaar-vervoermaatregelen. De mening van laatstgenoemden komt het beste overeen met de mening van de meerderheid en als zodanig heeft deze dimensie een veel kleinere fit-waarde.

De gekantelde oplossing heeft eigenwaarden van .551 en .181, hetgeen weer de hoge mate van homogeniteit van de meningen van politiemensen onderstreept (geen afbeelding). Zoals in de frequenties te zien is, verwachten ze relatief meer van strengere en snellere straffen, van meer toezicht en verbetering van de huidige wijzen van toezicht en relatief minder van verhoging van de alcoholprijzen, verbieden van t.v.-reclame voor alcohol, leeftijdsgrens verhogen, enz.

4. VERMINDERING VAN DE RIJVAARDIGHEID EN "LICHTE" EN "ZWARE" GEVALLEN VAN RIJDEN ONDER INVLOED (Vraag 14 t/m 19)

Aan de respondenten is gevraagd wanneer er volgens hen sprake is van een "vermindering van de rijvaardigheid door alcoholgebruik" (vraag 14 en 15), alsmede wat zij verstaan onder een "zwaar geval" (vraag 16 en 17) en een "licht geval" (vraag 18 en 19) van rijden onder invloed" (geen afbeeldingen).

Behalve dat men hier een promillage van het BAG moet aangeven dienden de respondenten ook het bijbehorende aantal glazen alcohol (gedronken in een tijdsbestek van 2 uren) en de gedragskenmerken vermelden.

Een "licht geval" van rijden onder invloed schat men gemiddeld op een BAG van 0,54 o/oo (met een standaarddeviatie van 0,2 o/oo); het gemiddelde aantal glazen schat men op 3,8 (s.d. 1,6). Ongeveer de helft van de politiemensen vond dat het meest kenmerkend voor zo'n "licht geval" het BAG is.

Men vond dat er sprake is van een "vermindering van de rijvaardigheid" vanaf een gemiddeld BAG van 0,68 o/oo (s.d. 0,27 o/oo); het gemiddelde aantal glazen schatte men op 4,8 (s.d. 2,2). Ongeveer 43% van de politiemensen vond dat voor zo'n geval van "verminderde rijvaardigheid" de gedragskenmerken het meest kenmerkend, ongeveer 33% het BAG.

Onder een "zwaar geval" van rijden onder invloed verstonden de onder-
vraagden iemand met een BAG van gemiddeld boven de 1,42 o/oo (s.d. 0,44 o/oo). Het gemiddelde bijbehorende aantal glazen alcohol schatte men op 10,1 (s.d. 4,5). 48% vond dat het meest kenmerkend voor een "zwaar geval" de gedragskenmerken zijn; 33% vond het BAG het meest kenmerkend.

Zowel voor wat betreft het opgegeven BAG als het bijbehorende aantal glazen geldt dat men kennelijk bij het beoordelen van een "zwaar geval" van rijden onder invloed meer van mening verschilt (gezien de standaardafwijkingen), dan bij een "licht geval" of "vermindering van de rijvaardigheid".

5. VERWACHTE EFFECTEN VAN MANIEREN VAN TOEZICHT OM "ZWARE" EN "LICHTE" GEVALLEN VAN RIJDEN ONDER INVLOED TE WEERHOUDEN (Vraag 20 en 21)

Van een aantal manieren van toezicht houden is aan politiemensen gevraagd de verwachte effectiviteit ervan aan te geven. Ten eerste om "zware" gevallen (vraag 20) (Afbeelding 4), ten tweede om "lichte" gevallen van rijden onder invloed (vraag 21) (Afbeelding 5) te weerhouden om met alcohol achter het stuur te stappen. Het vorderen van een rijvaardigheids-onderzoek is niet genoemd bij de "lichte" gevallen, omdat is aangenomen dat deze manier van toezicht slechts op "zware" gevallen van toepassing is.

N.B. Het woord "rijvaardigheid" is in de vragenlijst gebruikt, in plaats van de meer precieze term "geschiktheid":

De antwoordcategorieën waren weer (1) heel groot effect; (2) groot effect; (3) klein effect; (4) bijna geen effect; (5) absoluut geen effect. De percentages van de antwoorden staan vermeld in Bijlage VII, blz. 9 en 10.

"Zware" gevallen van rijden onder invloed (Vraag 20)

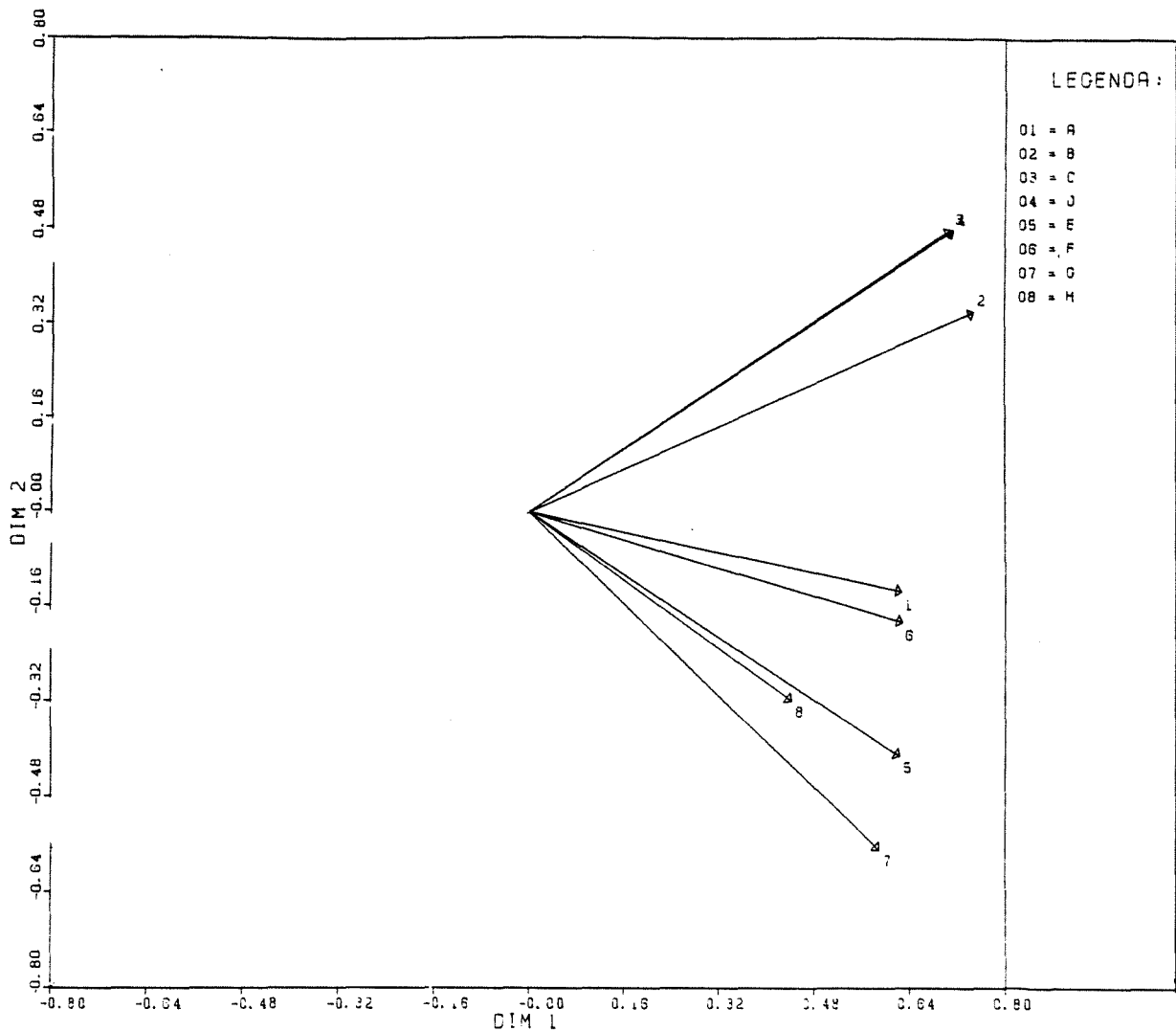
Frequenties

Van de manieren om "zware gevallen" te weerhouden om met alcohol achter het stuur te stappen, verwacht men de grootste effecten van het vergroten van de pakkans (C) en door zoveel mogelijk te controleren (B). Respectievelijk 83,5% en 73,9% verwacht hiervan heel grote of grote effecten. Ongeveer tweederde van de respondenten verwacht eveneens heel grote of grote effecten van het laten merken dat er gecontroleerd wordt (A), zoveel mogelijk "zware gevallen" opsporen (D) en van het rijvaardigheids-onderzoek (Art. 18 WVV) (H).

Samenhang tussen de meningen

Methode

Een tweedimensionele PRINCALS-analyse is uitgevoerd om de samenhang tussen de meningen over de manieren van toezicht te analyseren. Het meetniveau van alle variabelen was ordinaal. Van variabelen A, B, C en D



Afbeelding 4.

Vraag 20: Manieren van toezicht om "zware gevallen" te weerhouden

-
- A. Laten merken dat er gecontroleerd wordt
 - B. Zoveel mogelijk controleren
 - C. De pakkans vergroten
 - D. Zoveel mogelijk opsporen
 - E. Bij voorbaat afschrikken
 - F. Het opsporen bij ongevallen
 - G. Het benadrukken van de gevaren en risico's bij rijden onder invloed
 - H. Bij recidivisten onderzoek rijvaardigheid vorderen (Art. 18 WWV)
-

werd de laatste antwoordcategorie "absoluut geen effect" samengevoegd met de categorie "bijna geen effect", dit vanwege lage percentages in de eerstgenoemde categorie. De fitwaarden waren resp. .411 en .152. De totale fit bedroeg .563. Afbeelding 4 laat de samenhang tussen de meningen over de manieren van toezicht zien.

Resultaten

De zeer hoge eerste eigenwaarde, samen met de hoge ladingen van alle variabelen op de eerste dimensie (alle in dezelfde richting) geeft aan dat de respondenten eensgezind zijn in de wijze waarop ze deze manieren van toezicht beoordelen en dat ze zich alleen onderscheiden in de mate waarin ze in het algemeen een (groot) effect hiervan verwachten.

De inhoudelijke verschillen van meningen tussen de politiemensen, worden weergegeven op een tweede dimensie.

Enerzijds zijn er agenten die méér effect verwachten van:

- de pakkans vergroten (C);
- zoveel mogelijk opsporen (D);
- zoveel mogelijk controleren (B),

en minder van:

- het benadrukken van de gevaren en risico's bij rijden onder invloed (G);
- bij voorbaat afschrikken (E).

Anderzijds zijn er agenten die juist het tegenovergestelde van mening zijn.

We kunnen spreken van agenten die een "harde" repressieve aanpak voorstaan, tegenover agenten die juist meer effect verwachten van een meer preventieve aanpak.

Gezien de slechte fit voor deze dimensie, is dit verschil van mening bij de politie slechts van beperkte omvang.

Opgemerkt moet worden dat de mening over het onderzoek naar de rijgeschiktheid relatief onafhankelijk van de overige maatregelen wordt beoordeeld. (Deze variabele domineerde de derde dimensie van een PRINCALS-analyse; geen afbeelding.)

"Lichte gevallen" van rijden onder invloed (Vraag 21)

Frequenties

Ook bij de "lichte gevallen" verwacht men het meeste effect van het vergroten van de pakkans (C), zoveel mogelijk controleren (B) en laten merken dat er gecontroleerd wordt (A), respectievelijk 81,2%, 78,7% en 76,5% van de respondenten verwachten een heel groot of groot effect van deze manieren van toezicht. Het minst verwacht men van het benadrukken van de gevaren en risico's bij rijden onder invloed (G) van "lichte gevallen", hoewel men van deze manier relatief hogere verwachtingen heeft dan bij de "zware gevallen".

Samenhang tussen de meningen

Methode

Ook hier werd weer een PRINCALS-analyse uitgevoerd. De fitwaarden waren resp. .522 en .162; de totale fit bedroeg .683. Afbeelding 5 laat de samenhang zien.

Resultaten

Ook hier hebben alle manieren van toezicht een hoge (positieve) bijdrage op de eerste dimensie. Ook hier is de oplossing vrijwel ééndimensioneel en deze dimensie onderscheidt de relatief optimistische van de relatief pessimistische politiemensen.

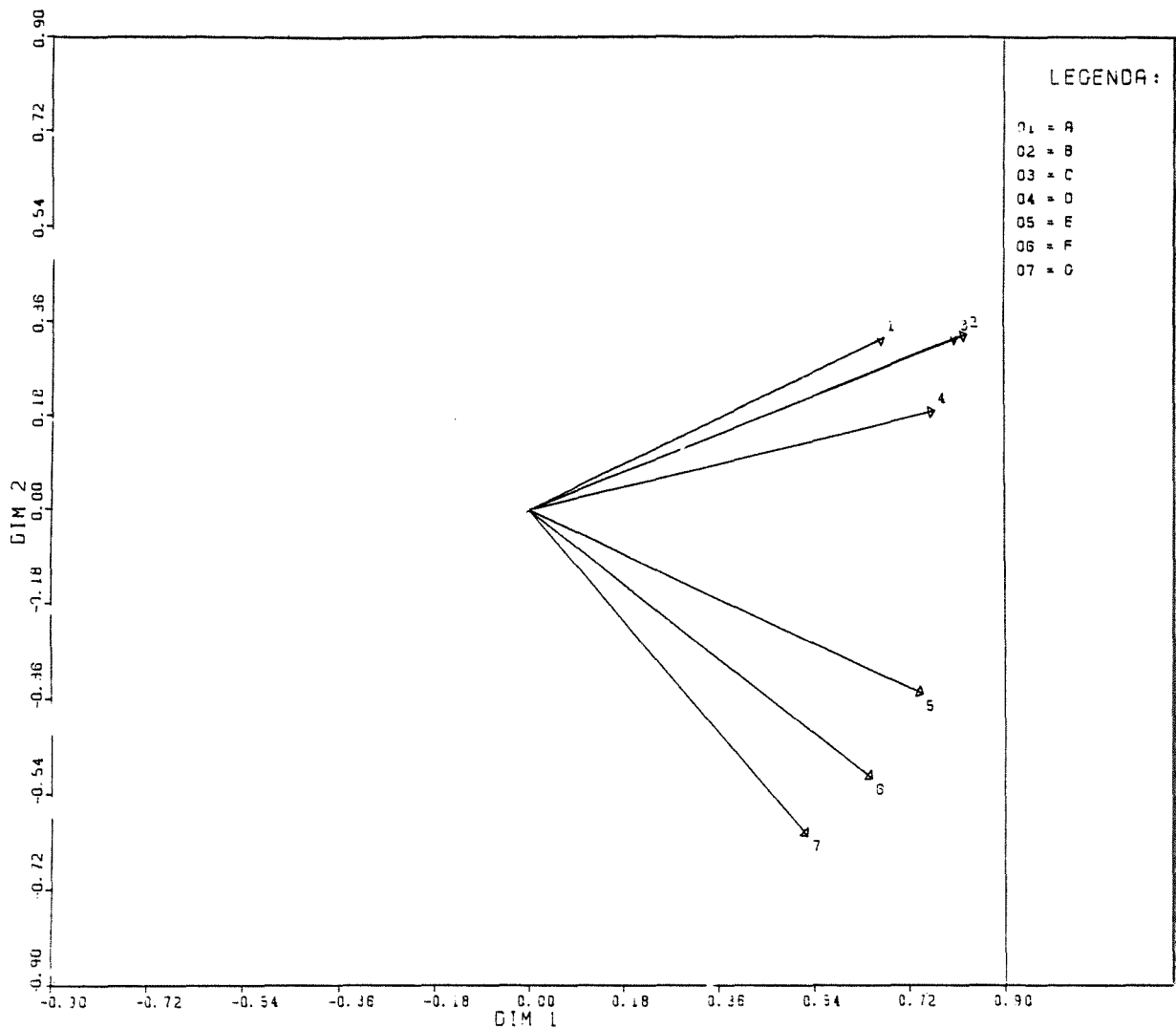
Voorzover er inhoudelijk onderscheid is in de mening van politiemensen over de effectiviteit blijkt dit weer uit de tweede dimensie.

Er zijn agenten die meer effecten verwachten van:

- zoveel mogelijk controleren (B);
- laten merken dat er gecontroleerd wordt (A);
- de pakkans vergroten (C).

en minder van:

- het benadrukken van de gevaren en risico's bij rijden onder invloed (G);
- het opsporen bij ongevallen (F);
- bij voorbaat afschrikken (E).



Afbeelding 5.

Vraag 21: Manieren van toezicht om "lichte gevallen" te weerhouden

-
- A. Laten merken dat er gecontroleerd wordt
 - B. Zoveel mogelijk controleren
 - C. De pakkans vergroten
 - D. Zoveel mogelijk opsporen
 - E. Bij voorbaat afschrikken
 - F. Het opsporen bij ongevallen
 - G. Het benadrukken van de gevaren en risico's bij rijden onder invloed
-

Deze agenten onderscheiden zich van agenten met een juist tegenovergestelde mening.

Er kan weer gesproken worden van agenten die voorstander zijn van een "harde" (repressieve) aanpak tegenover voorstanders van een meer preventieve aanpak.

De alweer kleine fitwaarde voor deze dimensie laat zien dat dit twistpunt geen grote omvang aanneemt.

Vergelijkt men de aanpak voor "lichte" en "zware" gevallen dan ziet men dat de ondervraagde politiemensen voor beide typen een vrijwel overeenkomstige aanpak voorstaan: de correlatie tussen de eerste dimensies van beide oplossingen is 0,50 en de correlatie tussen de tweede dimensies is 0,41. Het lijkt dat men relatief optimistisch (of pessimistisch) of voorstander van een "harde" aanpak (of een meer preventieve aanpak) blijft ongeacht of het "zware" of "lichte" gevallen betreft. Het is merkwaardig dat er hier blijkbaar weinig onderscheid wordt gemaakt tussen deze twee typen gevallen, omdat de indruk bestaat dat de politie haar aandacht vooral richt op de "zwaardere" gevallen (Gundy, 1983). Desondanks blijkt uit de frequenties van andere vragen (vragen 56 R, IJ en Z, Bijlage VII, blz. 28-29) die betrekking hebben op "lichte gevallen" dat de politie meent dat ook deze in principe hun aandacht verdienen. Waarom er waarschijnlijk minder van terecht komt in de praktijk is een andere vraag (zie o.a. de volgende paragraaf).

6. BEPERKENDE FACTOREN VAN TOEZICHT (Vraag 22)

De geënquêteerden is verder gevraagd van een aantal factoren, waarvan verondersteld is dat zij het toezicht kunnen beperken, aan te geven in hoeverre men deze beperkend achtte (zie Afbeelding 6).

De antwoordcategorieën waren (1) heel belangrijk; (2) belangrijk; (3) tamelijk belangrijk; (4) niet zo belangrijk; (5) onbelangrijk.

De percentages van de antwoorden zijn vermeld in Bijlage VII, blz. 11.

Frequenties

De belangrijkste beperkende factoren van het toezicht op rijden onder invloed zijn, in volgorde: personeelsgebrek (A), teveel tijd die men nodig heeft om art.26-ers af te handelen (C) en problemen rond straftoemeting en vervolging (G en H). Respectievelijk 61,8%, 55,8%, 50,7% en 44% van de respondenten vinden dit heel belangrijke of belangrijke beperkende factoren.

Lager liggen deze percentages voor problemen rond de bloedproef (E), ademtest (D) en proces-verbalen (F), nl. resp. 35,2%, 29,6% en 29,3%.

Relatief als het minst beperkend worden beschouwd dat het onderwerp niet zo leeft bij de politie, omdat het publiek toch onverschillig is en omdat "gepakten" het toch niet leren.

Samenhang tussen de meningen

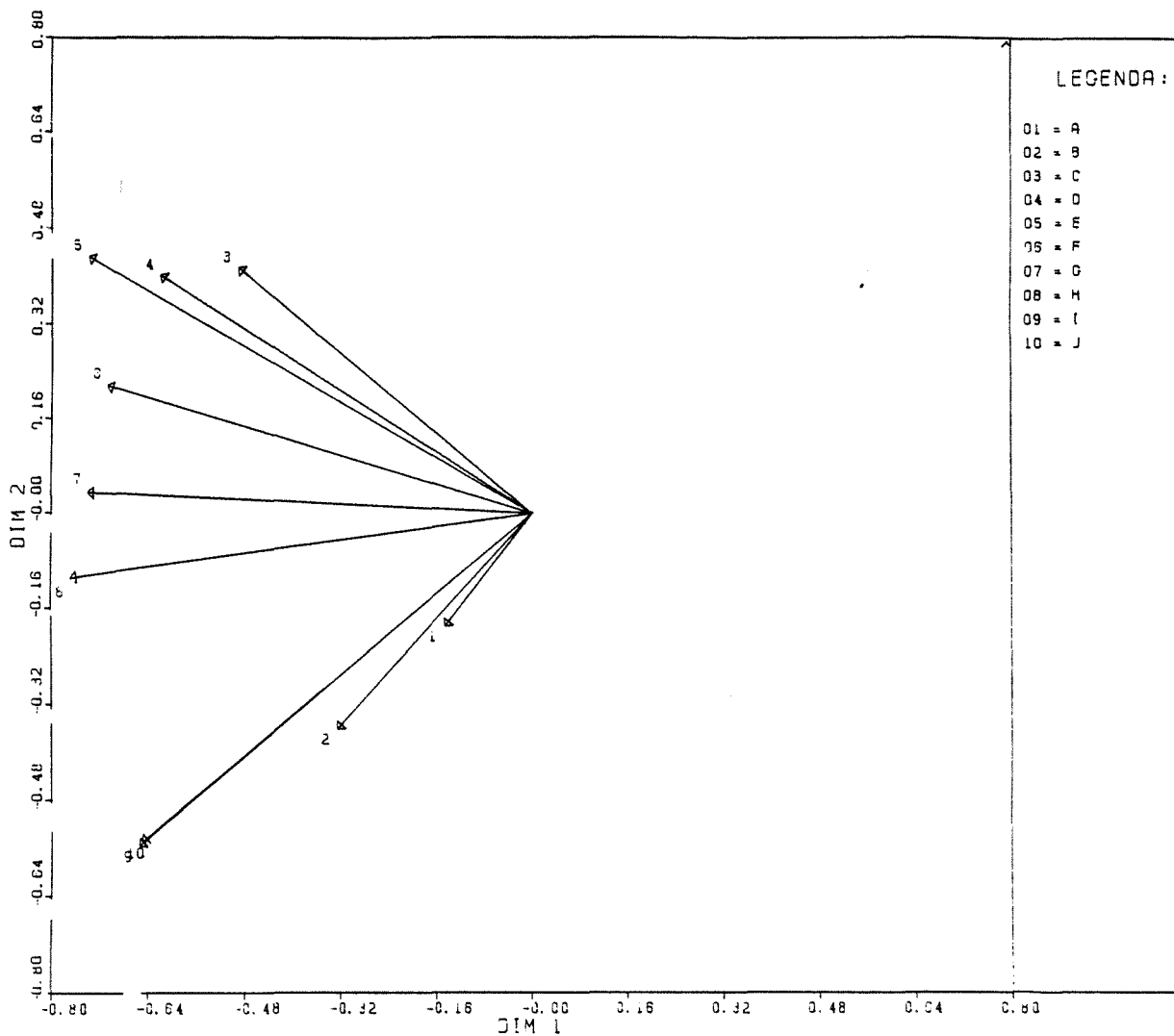
Methode

Om de onderlinge samenhang tussen de factoren te analyseren is weer een PRINCALS-analyse verricht. Het meetniveau van alle variabelen was ordinaal. De driedimensionele oplossing had resp. de fitwaarden .376, .137 en .106. De totale fit bedroeg .618.

Afbeelding 6 toont de samenhang tussen de variabelen oftewel de beperkende factoren voor de eerste twee dimensies.

Resultaten

Alle beperkende factoren hebben een hoge (negatieve) bijdrage aan de eerste dimensie, d.w.z. dat de politiemensen eensgezind zijn in de interpretatie van deze beperkende factoren, en onderling vooral verschillen in



Afbeelding 6.

Vraag 22: Beperkende factoren van toezicht

-
- | | |
|--|---|
| A. Te weinig personeel | G. Problemen rond vervolging door het Openbaar Ministerie |
| B. Het onderwerp leeft niet zo bij de politie | H. problemen rond straftoemeting door de rechtbank |
| C. Teveel tijd nodig voor afhandeling van art.26-ers | I. Omdat het publiek toch onverschillig is |
| D. Problemen rond afnemen ademtest | J. Omdat "gepakten" het toch niet leren |
| E. Problemen rond de bloedproef | |
| F. Problemen rond proces-verbaal | |
-

de mate waarin zij in het algemeen bereid zijn iets als (meer of minder) belangrijk te noemen. De enige uitzondering hierop is "te weinig personeel" (A).

Op de tweede dimensie hebben een sterk positieve lading:

- problemen rond de bloedproef (E);
- problemen rond afnemen ademtests (D);
- teveel tijd nodig voor afhandeling van art.26-ers (C).

en een sterk negatieve lading:

- omdat het publiek toch onverschillig is (I);
 - omdat "gepakten" het toch niet leren (J).
 - en, in mindere mate, omdat het onderwerp niet bij de politie leeft (B).
- Deze dimensie laat zien dat agenten die de eerste drie redenen belangrijk vinden de twee volgende onbelangrijk vinden, en onderscheidt ook deze agenten van agenten met de tegenovergestelde mening. De eerste groep schrijft beperkingen van toezicht voornamelijk toe aan praktische problemen van technische of administratieve aard, de andere groep wijst op motivationele problemen.

Op de derde dimensie (geen afbeelding) hebben de volgende factoren een hoge (negatieve) bijdrage:

- te weinig personeel (A);
- problemen rond vervolging door het Openbaar Ministerie (G);
- problemen rond straftoemeting door de rechtbank (H).

De overige beperkende factoren hebben een lage (positieve) bijdrage aan deze dimensie. De interpretatie die men hieraan kan geven is dat sommige politiemensen deze drie aspecten relatief belangrijk vinden, terwijl anderen ze wat minder van belang vinden.

De gekantelde oplossing (geen afbeelding) geeft eigenwaarden van .38 en .28. De eerste dimensie reflecteert de frequenties, de tweede dimensie maakt onderscheid tussen twee groepen agenten: diegenen die problemen met het Openbaar Ministerie en de rechtbank belangrijk vinden en te weinig personeel minder belangrijk, en diegene die het tegenovergestelde menen.

7. HET BELANG VAN POLITIETAKEN OP DE WEEKEINDAVONDEN (Vraag 36)

De politiemensen is gevraagd het belang aan te geven van een aantal taken die tijdens surveillance op weekeindavonden kunnen voorkomen (Afbeelding 7).

De antwoordcategorieën waren weer: (1) heel belangrijk; (2) belangrijk; (3) tamelijk belangrijk; (4) niet zo belangrijk; (5) onbelangrijk.

De percentages zijn vermeld in Bijlage VII, blz. 16.

Frequenties

Opvallend is dat in het algemeen alle taken in het weekeinde belangrijk worden gevonden; er is slechts sprake van één uitzondering namelijk voor toezicht op de naleving van de sluitingswet voor café's (F), hiervan vindt 57,2% dit niet zo belangrijk of onbelangrijk.

Een van de belangrijkste taken vindt men het toezicht houden op alcoholgebruik in het verkeer (B). Hoewel het op zich een verheugend resultaat is te noemen dat 79,3% alcoholtoezicht heel belangrijk of belangrijk vindt, wordt deze taak relatief gezien nauwelijks belangrijker geacht dan het bestrijden van de criminaliteit (H), het beteugelen van vandalisme (D) en assistentieverlenen (A). Een middenpositie in de rangorde van taken wordt gevormd door preventief surveilleren (F) en surveilleren in het centrum (G). Ongeveer tweederde van de respondenten vindt deze taken heel belangrijk of belangrijk.

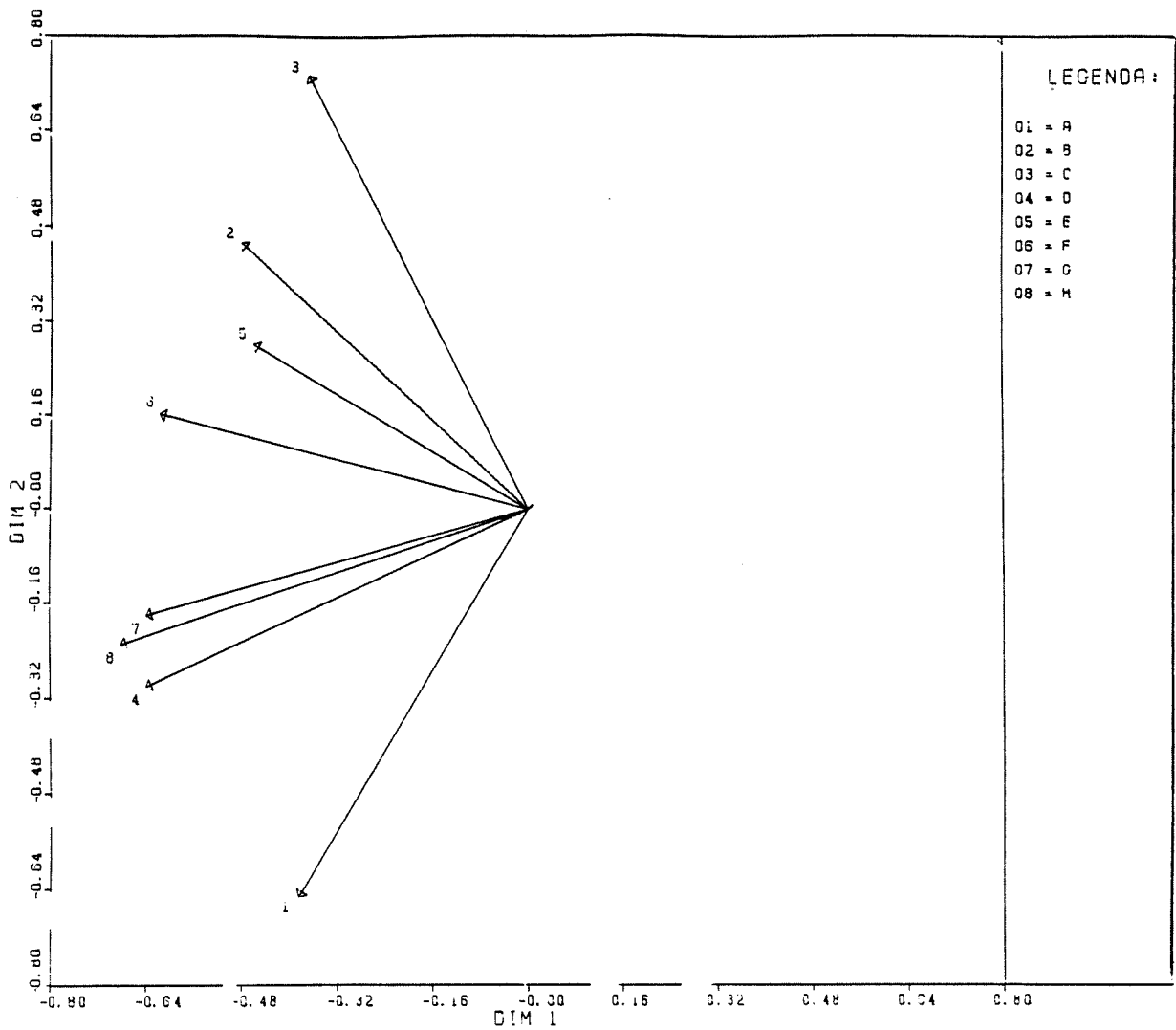
Samenhang tussen de meningen

Methode

Om de samenhang tussen de variabelen te analyseren is weer een PRINCALS-analyse uitgevoerd. Het meetniveau van alle variabelen was ordinaal. De tweedimensionele oplossing had resp. de fitwaarden .298 en .181. De totale fit bedroeg .480. Afbeelding 7 toont de samenhang tussen de variabelen.

Resultaten

Alle variabelen hebben een hoge (negatieve) bijdrage aan de eerste dimensie, en die dimensie onderscheidt politiemensen tot hoeverre ze bereid zijn een taak als meer (of minder) belangrijk te noemen.



Afbeelding 7.

Vraag 36: Het belang van politietaken op de weekeindavonden

-
- | | |
|---|--|
| A. Assistenties: burenrudies,
inbraken, vechtpartijen e.d. | E. Toezicht op naleving sluitings-
wet café's |
| B. Toezicht op alcoholgebruik in
het verkeer | F. Preventief surveilleren |
| C. Verkeerstoezicht in het algemeen | G. Surveilleren in het centrum |
| D. Beteugelen van vandalisme | H. Bestrijden criminaliteit |
-

Voorzover er inhoudelijk meningsverschillen zijn over het belang van taken wordt dit voornamelijk bepaald door de tweede dimensie. Deze dimensie onderscheidt agenten die verkeerstoezicht in het algemeen (C) relatief belangrijk vinden en assistenties (A) relatief minder belangrijk, van hen die het tegenovergestelde menen. (Wij zullen in par. 5.5 zien dat voorstanders van het belang van verkeerstoezicht in het algemeen voornamelijk onder leden van de Rijkspolitie worden aangetroffen en misschien leden van de verkeersgroep zijn.)

8. REDENEN OM WEL EENS AF TE ZIEN VAN EEN ADEMTEST (Vraag 47)

Van 17 redenen is de politiemensen gevraagd of deze soms van belang zijn bij de beslissing om van een ademtest af te zien (Afbeelding 8). Voor een deel zijn deze situaties ontleend aan bevindingen in de literatuur.

De antwoordcategorieën waren: (1) heel belangrijk; (2) belangrijk; (3) tamelijk belangrijk; (4) niet zo belangrijk en (5) onbelangrijk.

De antwoordpercentages zijn vermeld in Bijlage VII, blz. 20.

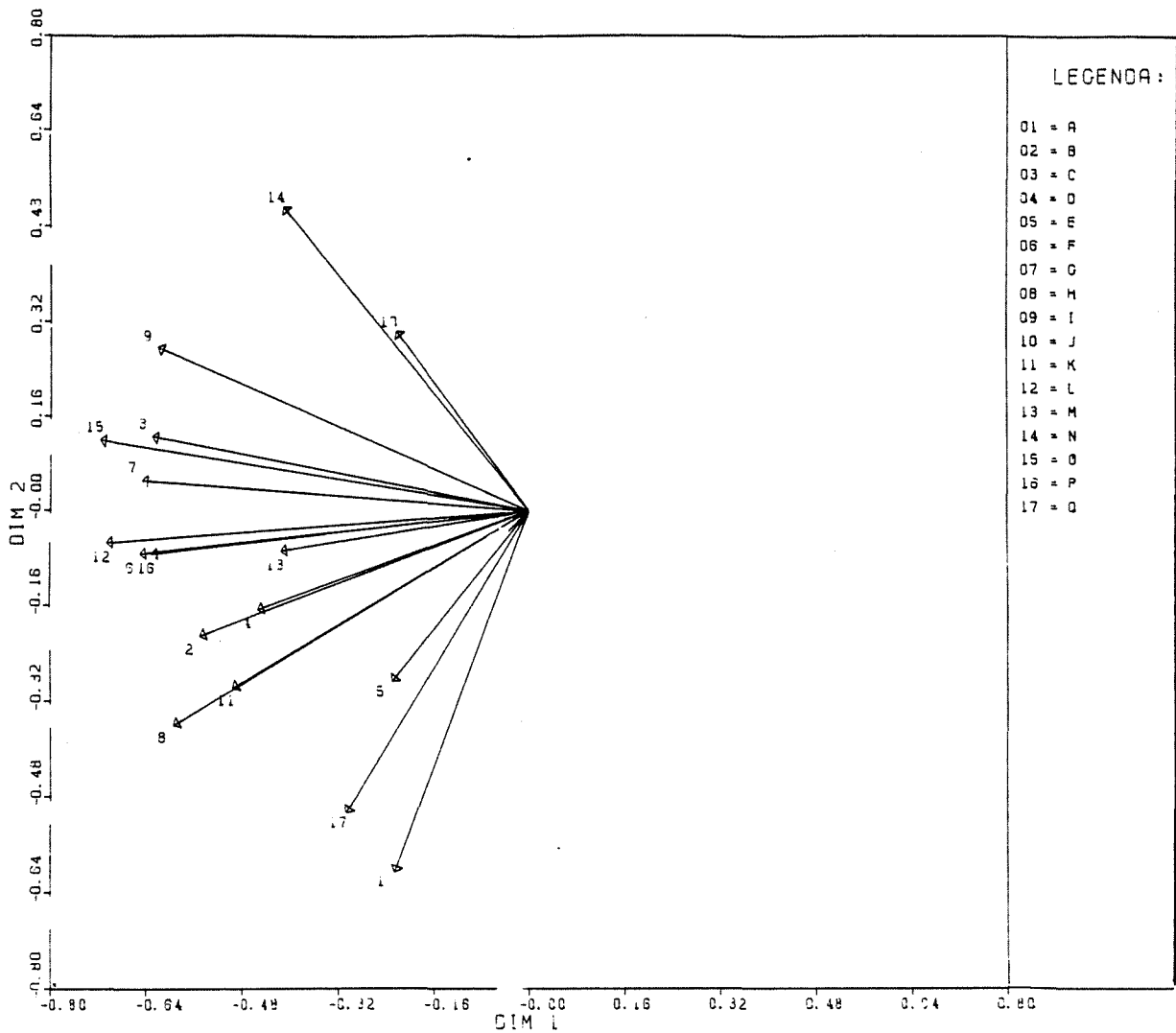
Frequenties

Bij de percentages van de antwoorden valt een aantal zaken op. Geen van de redenen wordt beschouwd als een belangrijke of een héél belangrijke reden om van een ademtest af te zien. Een uitzondering vormen de "dringende werkzaamheden bijv. collega vraagt om assistentie" (J); 98,3% van de ondervraagden vindt dit een heel tot tamelijk belangrijke reden om van een ademtest af te zien. Voor 64,3% van de politiemensen is het een heel tot tamelijk belangrijke reden als het een vriend of collega betreft. Een automobilist die persoonlijke problemen aanvoert (B), vormt voor 18,7% van de politiemensen aanleiding om wel eens van een ademtest af te zien. Opmerkelijk is dat voor 13,3% van de agenten het feit dat een automobilist bijna thuis was (C), een "verzachtende" omstandigheid kan zijn.

Rond 20% van de agenten vindt het een tamelijk tot heel belangrijke reden geen ademtest af te nemen als er géén verminderde rijvaardigheid wordt geconstateerd (F). Let wel, bij al deze redenen speelt op de achtergrond dat er een duidelijk vermoeden van alcoholgebruik was, desondanks spelen alle genoemde redenen in meer of mindere mate een rol om soms toch géén ademtest af te nemen.

Als er vermoedelijk sprake van een grensgeval was (G), is dit voor maar liefst 42,5% van de agenten min of meer belangrijk om geen ademtest af te nemen.

Vreemd genoeg is het voor ongeveer 12% van de agenten aanvaardbaar géén ademtest af te nemen als er een nuchtere passagier aanwezig is (L). Dit is opmerkelijk omdat de automobilist in kwestie het kennelijk niet nodig achtte zijn passagier te laten rijden. Begrijpelijk wellicht vanuit het standpunt van de agent, die immers in zo'n geval een alternatief voor een



Afbeelding 8.

Vraag 47: Redenen om wel eens af te zien van een ademtest

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> A. Medische gronden aangevoerd door automobilist B. Automobilist met persoonlijke problemen C. Omdat automobilist bijna thuis was D. Als er geen ademtestapparatuur aanwezig is E. Lastige automobilist, daarom direct naar het bureau F. Omdat de rijvaardigheid niet was verminderd G. Omdat er vermoedelijk sprake was van een "grensgeval" | <ul style="list-style-type: none"> H. Staandhouding vlak voor einde dienst I. Slecht weer J. Andere dringende werkzaamheden, bijv. collega vraag assistentie K. Apparatuur onbetrouwbaar L. Passagier aanwezig die wel kan rijden M. Automobilist is invloedrijke inwoner N. Automobilist is vriend of collega O. Automobilist was meewerkend; gedroeg zich correct P. Als er kinderen in de auto zijn Q. Als er sprake is van een ongeval |
|--|--|

misschien tijdrovende procedure voor handen heeft en tóch de verkeersveiligheid heeft gediend door de nuchtere passagier te laten rijden.

Een invloedrijke bestuurder (M) vormt voor het merendeel van de agenten geen reden om af te zien van een ademtest. Dat de opstelling van een automobilist in zijn of haar voordeel kan werken, blijkt uit het resultaat dat voor ruim 20% van de agenten een meewerkende of zich correct gedragende automobilist (O) een heel tot tamelijk belangrijke reden is om geen ademtest af te nemen.

Als er zich kinderen in de auto bevinden (P), is dit kennelijk voor 12% van de agenten een verzachtende factor. Voor 18,2% van de agenten is een ongeval (Q) een heel tot tamelijk belangrijke reden om geen ademtest af te nemen. De interpretatie van dit resultaat is echter niet duidelijk. De agenten kunnen gedacht hebben aan een ongeval met slachtoffers, waardoor het afnemen van een ademtest niet mogelijk is. Een andere mogelijkheid is dat, ongeacht of er sprake is van slachtoffers, andere taken in zo'n geval de prioriteit hebben, bijv. het regelen van het verkeer, betrokkenen horen e.d.

Samenhang tussen de meningen

Methode

Om inzicht te krijgen in de samenhang tussen de meningen is een PRINCALS-analyse uitgevoerd. Het meetniveau van alle variabelen was ordinaal. De tweedimensionele oplossing had resp. de fitwaarden .278 en .087. De totale fit bedroeg .365. Afbeelding 8 toont deze samenhang.

Resultaten

Alle redenen hebben een negatieve bijdrage op de eerste dimensie, d.w.z. de agenten variëren slechts in de mate waarin ze deze redenen al dan niet belangrijk vinden.

Voorzover er inhoudelijke meningsverschillen zijn, d.w.z. dat er voor bepaalde agenten redenen wel belangrijk zijn die voor andere juist minder belangrijk zijn, komt dit tot uiting op de tweede dimensie. De tweede dimensie heeft een hoge positieve bijdrage van:

- automobilist is vriend of collega (N);
- en hoge negatieve bijdragen van:
- medische gronden aangevoerd door automobilist (A);
 - als er sprake is van een ongeval (Q).

Eenzijds zijn er agenten die medische gronden (A) en een ongeval (Q) relatief onbelangrijke redenen vinden om af te zien van een ademtest. Zij vinden echter dat als de automobilist een vriend of collega is (N) dit een relatief belangrijke reden is om van een ademtest af te zien. Anderzijds zijn er politiemensen die het tegenovergestelde menen. Een interpretatie van deze dimensie ligt niet voor de hand, en is ook niet zo dringend gezien de slechte fitwaarde voor deze dimensie.

9. KENMERKEN VAN INZITTENDEN IN RELATIE TOT DE VERONDERSTELDE WAARSCHIJNLIJKHEID VAN RIJDEN ONDER INVLOED (Vraag 49)

Van 11 verschillende samenstellingen van inzittenden is aan de agenten gevraagd hoe waarschijnlijk zij het vinden dat zij in een weekeindnacht in dergelijke situaties te maken hebben met een automobilist die boven de wettelijke toegestane limiet zit (Afbeelding 9).

De antwoordcategorieën waren (1) heel onwaarschijnlijk; (2) onwaarschijnlijk; (3) tamelijk waarschijnlijk; (4) waarschijnlijk; (5) heel waarschijnlijk.

De percentages van de antwoorden zijn vermeld in Bijlage VII, blz. 22.

Frequenties

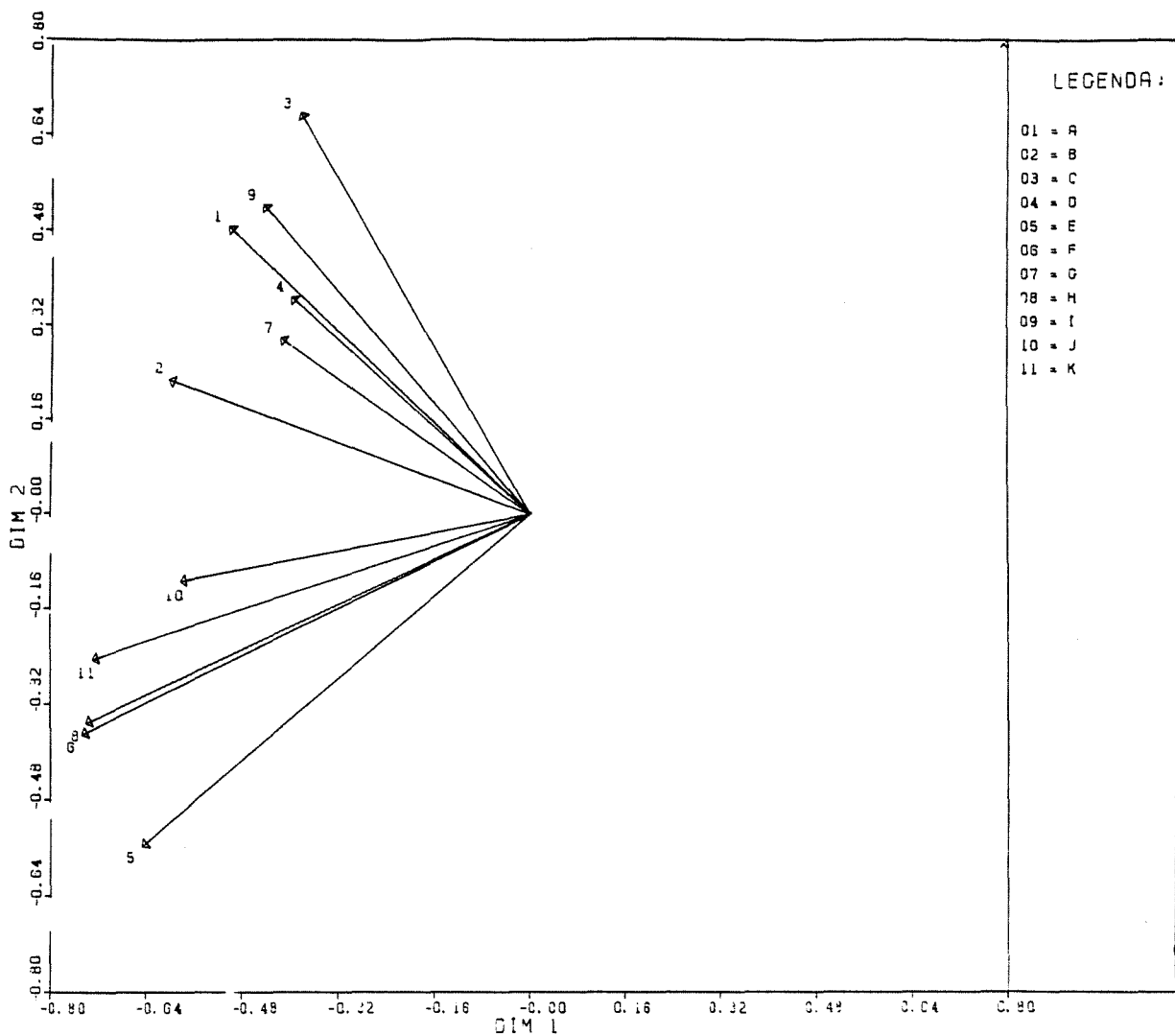
Beschouwing van de percentages van de antwoorden laat opvallende resultaten zien.

Van alle samenstellingen van inzittenden wordt een jonge vrouw met twee jonge kinderen het minst verdacht van rijden onder invloed. Maar liefst 93,9% van de agenten vindt het (heel) onwaarschijnlijk in zo'n geval te maken te hebben met iemand boven de limiet.

Een collega of lid van de marechaussee, hoewel buiten diensttijd op een weekeindnacht aangetroffen, krijgt van 71,2% van de agenten het voordeel van de twijfel. Slechts 18,1% vermoedt dat een buitenlandse toerist met familie boven de limiet zou kunnen zitten.

Dat een jonge vrouw alleen boven de limiet zit vindt 64,2% van de ondervraagden (heel) onwaarschijnlijk. Daarnaast vindt 43,5% van de agenten het (heel) onwaarschijnlijk dat twee mannelijke gastarbeiders boven de limiet zitten.

Vier jonge mannen die uit de binnenstad komen zijn echter voor bijna alle agenten (95,6%) reeds bijvoorbaat verdacht van rijden onder invloed. Van een zakenman in een Mercedes vindt 88,8% het tamelijk tot heel waarschijnlijk te maken te hebben met iemand die rijdt onder invloed. Van een bekende Nederlander vermoedt 73,6% van de agenten dat het tamelijk tot heel waarschijnlijk is dat men te maken heeft met iemand die onder invloed rijdt. 87,4% van de agenten vindt dit ook als het een jonge man achter het stuur met een jonge vrouw ernaast betreft.



Afbeelding 9.

Vraag 49: Kenmerken inzittenden

-
- | | |
|--|--|
| A. Een jonge vrouw alleen | F. Een zakenman in Mercedes |
| B. Twee mannelijke gastarbeiders | G. Een vrouw van middelbare leeftijd |
| C. Een vrouw met twee jonge slapende kinderen | met man als passagier |
| D. Een collega of lid marechaussee (buiten diensttijd) | H. Jonge man alleen in snelle auto |
| E. Vier jonge mannen die uit de binnenstad komen | I. Buitenlandse toerist met familie |
| | J. Een bekende Nederlander |
| | K. Jonge man achter het stuur, jonge vrouw ernaast |
-

Samenhang tussen de meningen

Methode

Om de samenhang tussen de variabelen te analyseren is een PRINCALS-analyse uitgevoerd. Het meetniveau van alle variabelen was ordinaal. Van de variabelen E, H, F en K werden categorie 1 en 2 samengevoegd vanwege de geringe percentages in categorie 1. De tweedimensionele oplossing had resp. de fitwaarden .321 en .154. de totale fit bedroeg .476. Afbeelding 9 toont de samenhang tussen de variabelen.

Resultaten

Alle samenstellingen van inzittenden hebben een hoog negatieve bijdrage op de eerste dimensie die ook een relatief hoge eigenwaarde heeft. Dus deze dimensie onderscheidt politiemensen naar de mate dat zij beweren iemand bij voorbaat te verdenken.

De tweede dimensie geeft een rangordening van de samenstellingen van inzittenden weer, naar mate het waarschijnlijker is dat politiemensen menen met rijders onder invloed te maken te hebben. Positieve bijdragen op deze dimensie hebben de samenstellingen met lage waarschijnlijkheid, negatieve bijdragen een hoge waarschijnlijkheid van rijden onder invloed, variërend van een vrouw met twee jonge slapende kinderen (C) tot aan vier jonge mannen uit de binnenstad (E). Deze dimensie zou dan eventueel een "difficulty"-factor kunnen zijn, hetgeen betekent dat het een kwadratische transformatie van de eerste dimensie is.

De gekantelde oplossing, met eigenwaarden van .554 en .209 (geen afbeelding), geeft aan dat politiemensen alweer vrij eensgezind zijn in hun ordening van gevallen. Het grootste onderscheid is er tussen de groep politiemensen die menen dat vier jonge mannen (E) zeer waarschijnlijk onder invloed verkeren en de andere combinaties even (on)waarschijnlijk en een (grotere) groep politiemensen die de combinaties ordenen op een manier overeenkomstig met de frequenties.

10. VERMIJDINGSSTRATEGIEËN (Vraag 51 t/m 55)

Aan de agenten is gevraagd aan te geven op welke manieren automobilisten naar hun mening vaak:

- vóóraf weten waar of wanneer een alcoholcontrole wordt gehouden;
- een alcoholcontrole trachten te vermijden;
- alcoholgebruik verbergen;
- een ademtest saboteren;
- aan een rijverbod of bloedproef proberen te ontkomen.

In Bijlage VII, blz. 24, 25 en 26 zijn de antwoorden gegeven).

Frequenties

Een overzicht van de resultaten van deze zogenaamde vermijdingsstrategieën staan vermeld in Tabel 5. In de tabel zijn ze ingedeeld in fasen van vóór een alcoholcontrole tot aan ná een positieve uitslag van een ademtest; per fase zijn de vermijdingsstrategieën geordend naar de mate waarin ze volgens de agenten vaak voorkomen. Elke agent kon meerdere manieren aankruisen. In de tabel is per fase in de kolom rechts aangegeven in hoeveel procent van de gevallen een strategie werd genoemd.

Allereerst de manieren waarop automobilisten vaak vóóraf op de hoogte zijn van een alcoholcontrole (A).

Absolute "topper" van alle vermijdingsstrategieën zijn de horecagelegenheden, waar automobilisten gewaarschuwd worden of een tip krijgen van iemand die gecontroleerd is. Vervolgens wordt een controle zelf gezien te hebben en scanners ("bakkies") veel aangekruist.

Opvallend is ook dat het uitlekken van waar en wanneer een alcoholcontrole plaatsvindt, volgens één derde van de agenten kennelijk vaak via het politie-apparaat zélf gebeurt.

Belangrijkste vermijdingsstrategie na constatering van een alcoholcontrole (B) is het nemen van sluiptwegen, bijv. via woonwijken, gevolgd door tijdig af te slaan of omkeren en "netjes" gaan rijden.

De vermijdingsstrategieën waarvan men na staandehouding gebruik maakt (C, D en E) worden kennelijk, op een enkele uitzondering na, ook veel toegepast. Er is een groot verschil tussen deze strategieën en de strategieën

Rangorde	% aangekruist
A. V66raf aan alcoholcontrole (vraag 51)	
1. via horecagelegenheid; tip van iemand die gecontroleerd is	97,6
2. opvallende controle zelf gezien	78,0
3. scanners ("bakkies")	73,3
4. via informatie taxichauffeurs	70,9
5. andere automobilisten knipperen met lichten	58,3
6. via relatie bij de politie	31,4
7. via media	21,9
8. algemeen bekend waar en wanneer acties plaatsvinden	21,0
B. Na constatering van alcoholcontroles (vraag 52)	
1. door sluiptwegen te nemen, bijv. via woonwijken	90,7
2. door tijdig af te slaan, om te keren e.d.	80,6
3. door opvallend netjes te gaan rijden	72,4
4. door snel te wisselen van bestuurder	50,9
C. Bij staandehouding (vraag 54)	
1. door sigaret of sigaar op te steken	87,9
2. door gebruik van pepermint, after shave, knoflook e.d.	84,4
3. door snel uit auto te stappen	69,1
4. overdreven coöperatief/correct gedrag	66,6
5. ontkennen alcoholgebruik	64,8
6. door opengedraaide ramen	60,9
7. gezicht afwenden, adem inhouden	57,5
8. door uitvluchten te verzinnen	55,3
9. door gebruik van spray tegen alcohollicht	40,4
D. Bij afname ademtest (vraag 53)	
1. te zacht of met kleine teugjes blazen	91,2
2. medische problemen aanvoeren	51,4
3. ernaast blazen	46,0
4. weigeren te blazen	33,9
E. Na positieve uitslag ademtest (vraag 55)	
1. benadrukken schadelijke gevolgen, bijv. auto nodig voor werk	85,3
2. zielig doen; beterschap beloven	80,9
3. zeggen dat men niet tegen bloedprikken kan	64,2
4. verwijzen naar medische problemen	59,7
5. agressie	54,3
6. zeggen dat ze relaties bij de politie hebben	35,0
7. goederen of geld aanbieden	1,0

Tabel 5. Vermijdingsstrategieën

genoemd onder A en B. Het feit dat de strategieën C, D en E als zodanig worden herkend, betekent misschien dat ze voor de automobilist om die reden weinig effect zullen opleveren in tegenstelling tot strategieën A en B. Een uitzondering hierop is wellicht het aanvoeren van medische problemen. Voor 38,7% van de agenten blijkt het aanvaarden van medische gronden een heel tot tamelijk belangrijke reden om van een ademtest af te zien (zie Bijlage VII, blz. 20).

Samenhang tussen de meningen

Methode

Om de samenhang tussen de variabelen te analyseren is een PRINCALS-analyse uitgevoerd. (Omdat alle variabelen binair zijn, komt dit overeen met een Principaal Component Analyse op een matrix van phi-coëfficiënten). De tweedimensionele oplossing gaf eigenwaarden van .121, en .051 voor een totale fit van .171 (geen afbeelding). Ondanks de vrij lage fit is het toch zinvol om te proberen de resultaten te interpreteren omdat er meer variantie is verklaard dan door een willekeurig gekozen richting.

Resultaten

Alle variabelen laden negatief op het eerste dimensie en gezien de slechte fit, zouden we deze dimensie kunnen opvatten als een zeer zwakke maat voor de neiging van verschillende politiemensen het voorkomen van vermijdingsstrategieën als meer of minder "vaak" aan te kruisen. Het is niet duidelijk of dit geïnterpreteerd moet worden als kennis van vermijdingsstrategieën of als een vorm van respons bias. De hoogste ladingen zijn afkomstig van:

- medische problemen aanvoeren (53D en 55D);
- uitvluchten verzinnen (54E);
- weigeren te blazen (53C);
- snel van bestuurder te wisselen (52D), enz.

De tweede dimensie heeft ook een zeer slechte fit en is bovendien moeilijk te interpreteren.

Positief laden:

- medische problemen aanvoeren (53D en 55D);
- niet tegen bloedprikken kunnen (55G).

Negatief laden:

- pepermunt of sigaretten te gebruiken (54A en 54B);
- bijzonder netjes rijden (52C);
- met lichten knipperen (51H).

Men zou kunnen zeggen dat deze dimensie "harde" van "zachte" maatregelen om een ademtest te vermijden onderscheidt, maar veel waarde kunnen wij hieraan niet hechten.

11. UITSPRAKEN OVER HET TOEZICHT OP RIJDEN ONDER INVLOED (Vraag 56)

In de vragenlijst zijn 26 uitspraken opgenomen. Aan de respondenten is gevraagd in hoeverre zij het met deze uitspraken eens waren (Afbeelding 10).

Deze uitspraken bestrijken diverse aspecten van het toezicht. Zo vindt men er uitspraken over de strategie van het toezicht en "iedereen blazen" (resp. C, D en B, E, F, J, X, Z). Men vindt er ook uitspraken ten aanzien van: de rijders onder invloed (H, N, O, P, T, U); de houding ten aanzien van alcoholgebruik en rijden onder invloed (G, N, Q, R, S); straffen (V); de rol van de politie (A, I, K) en uitspraken die de houding van de politie ten aanzien van het Openbaar Ministerie betreffen (L en M).

De frequentieverdelingen van de antwoorden zijn vermeld in Bijlage VII, blz. 27 t/m 29.

Frequenties

De frequentieverdelingen zijn voor bijna alle vragen nogal scheef, dat wil zeggen dat de meeste politiemensen het of wel of niet eens zijn met die uitspraken. Uitzondering zijn o.a. de vragen die betrekking hebben op de "iedereen blazen"-procedure, waarbij de frequentieverdelingen tweetop-pig zijn.

De politiemensen in deze steekproef zijn relatief voorstander van toezicht op rijden onder invloed als onderdeel van normale surveillance en juist niet van speciale alcoholacties. Ze menen snel door te hebben als iemand gedronken heeft, en vinden het goed om iemand te laten blazen bij het geringste vermoeden van alcoholgebruik. Voor het grootste deel menen ze dat het overbodig is iedereen te laten blazen, en zijn ook verdeeld of dit afschrikkend zou werken, of een inbreuk op de privacy van de automobilist betekent. Ze vinden dat de huidige werkwijze van de politie met betrekking tot toezicht op rijden onder invloed voor verbetering vatbaar is, dat het transigeren van art.26-ers de vervolging zou vereenvoudigen, en dat het seponeren van art.26-ers slecht voor hun animo is.

Ze weigeren te accepteren dat het "normaal" is om te rijden met een glaasje te veel op (ook als veel mensen dit wel doen). Rijders onder invloed zijn, volgens hen, niet voornamelijk probleemdrinkers of onverant-

woordelijke personen. De meningen zijn verdeeld over de vraag of mensen weten wanneer ze aan de wettelijk toegestane limiet zitten en of ze voldoende op de hoogte zijn van de mogelijke consequenties.

Ze vinden dat opgespoorde art.26-ers hard aangepakt moeten worden, dat iedereen die boven de limiet is opgespoord moet worden (ook als dat niet aan hen te merken valt), dat een beetje alcohol al gevaarlijk is, dat voorzichtig rijden geen compensatie geeft voor te veel drinken, en dat er weinig rekening moet gehouden worden met de persoonlijke omstandigheden van een verdachte.

Ze menen ook dat aselechte staandehoudingen geen slechte oogst van art.-26-ers hoeft te betekenen, misschien omdat ze menen dat zoveel van de automobilisten in de weekeindnacht in overtreding zijn (zie vraag 13). Tenslotte is een krappe meerderheid het helemaal niet eens met de uitspraak dat strengere straffen het probleem van rijden onder invloed niet zou oplossen, terwijl de rest hun bedenkingen hiertegen heeft.

Het lijkt dan dat deze politiemensen voorstanders zijn van de "harde lijn" in het bestrijden van rijden onder invloed, ook maken ze blijkbaar een onderscheid tussen de verwerpelijkheid van rijden onder invloed en de rijder onder invloed zelf. Verder menen ze dat hun huidige werkwijze voor verbetering vatbaar is, maar het lijkt hier alsof ze bedoelen strengere selectie bij normale surveillance, en hardere maatregelen bij opgespoorde art.26-ers. Ze hebben enig vertrouwen in hun eigen vaardigheid om een art.26-er te herkennen en zijn beslist niet enthousiast voor, in hun ogen, een uitbreiding van (onnodige) ademtesting.

Samenhang tussen de meningen

Methode

Gezien de "scheve" verdelingen van de antwoorden op de uitspraken zijn antwoordcategorieën samengevoegd.

Om de samenhang tussen de meningen over het toezicht, gerepresenteerd door de 26 uitspraken, te analyseren is een PRINCALS-analyse uitgevoerd. De tweedimensionele oplossing had resp. fit-waarden van .170 en .081. De totale fit was .251. Afbeelding 10 toont de samenhang tussen de variabelen.

Resultaten

Alle uitspraken hebben hoge bijdragen op de eerste dimensie, uitgezonderd B, E, F, J en C. Deze laatste uitspraken hebben hoge bijdragen aan de tweede dimensie.

Van alle uitspraken op de eerste dimensie laden de meeste negatief, met uitzondering van W, S, V en X.

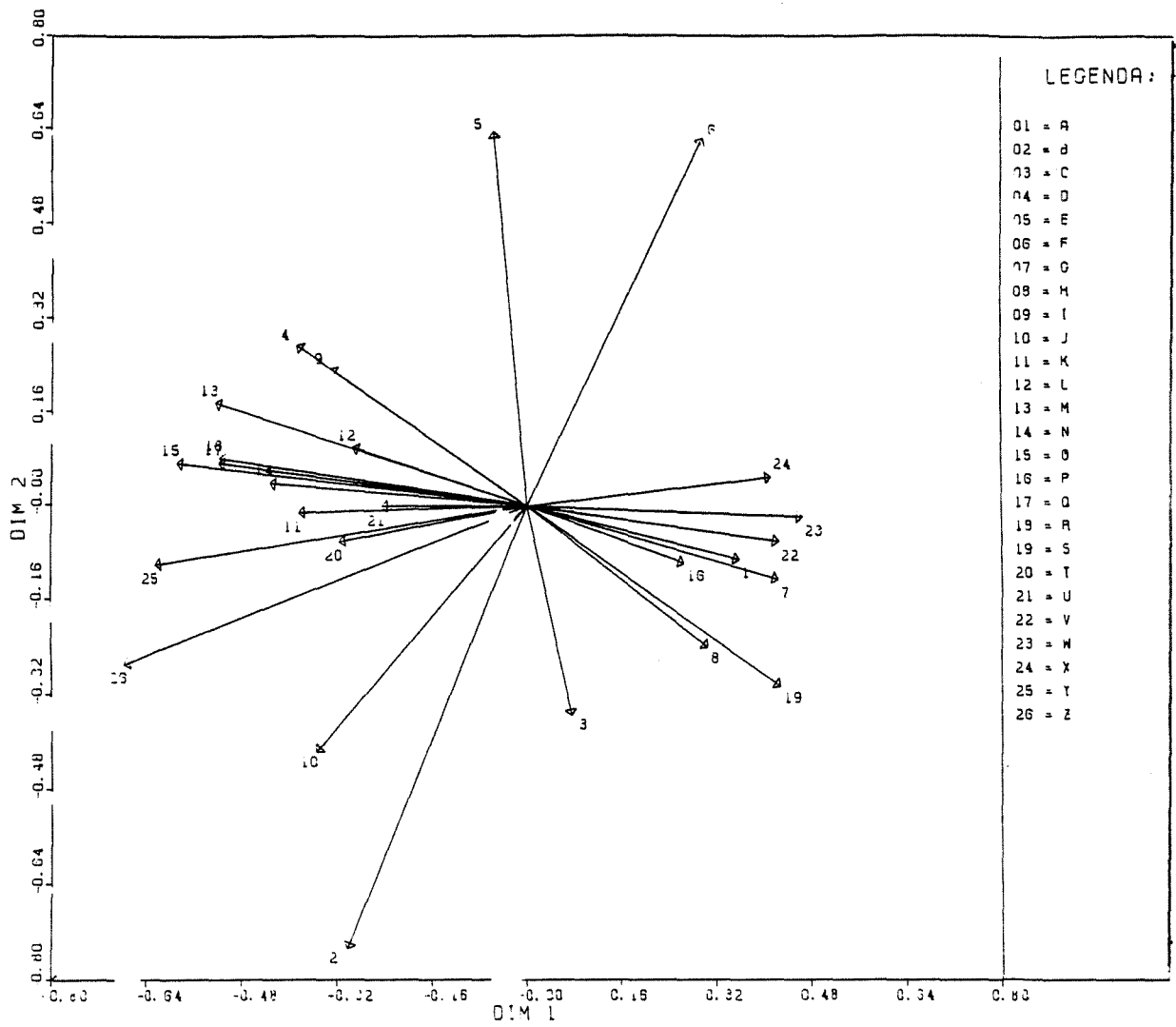
De variabelen met hoge (positieve of negatieve) ladingen zijn in volgorde van belangrijkheid:

- het is goed om iemand te laten blazen bij de geringste vermoedens van alcoholgebruik (Z);
- de politie zou iedereen moeten opsporen die boven de limiet zit, ook al is dat niet aan hen te merken (Y);
- rijders onder invloed die opgespoord worden, moeten hard worden aangepakt (O);
- het seponeren van art.26-ers door het Openbaar Ministerie werkt ave-rechts op de animo van de politie (M);
- het alcoholgebruik in het algemeen zou meer aan banden gelegd moeten worden (Q);
- ook al heb je maar weinig gedronken, dit heeft effect op de rijvaardigheid (R);
- de politie moet rekening houden met de persoonlijke omstandigheden van de automobilist (W);
- de meeste mensen weten niet wanneer ze aan de limiet zitten (N);
- het geeft niet hoeveel iemand drinkt als men maar voorzichtig rijdt (S);
- strengere straffen zullen het rijden onder invloed niet oplossen (V);
- als je iedereen staande houdt zonder vermoedens van alcoholgebruik, dan krijg je weinig art.26-ers (X).

De richting van de ladingen (positief of negatief) heeft meer te maken met hoe de vraag gesteld is dan met inhoudelijke tegenstellingen.

Agenten met een positieve score op de eerste dimensie hebben de volgende meningen:

Zij zijn het er helemaal mee eens dat de politie bij de geringste vermoedens iemand moet laten blazen (Z) en iedereen moet opsporen die boven de limiet zit (Y). Ook zijn zij het er helemaal mee eens dat opgespoorden hard aangepakt moeten worden (O). Zij vinden dat het seponeren van het



Afbeelding 10.

Vraag 56: Uitspraken over het toezicht op rijden onder invloed

Vraag 56: Uitspraken over het toezicht op rijden onder invloed

-
- | | |
|--|--|
| <p>A. De politie heeft belangrijker taken dan het oppakken van rijders onder invloed</p> <p>B. Bij controle op alcohol zou de politie iedereen moeten laten blazen, ook zonder duidelijke vermoedens van alcoholgebruik</p> <p>C. Toezicht op alcohol is het meest gebaat bij speciale alcoholacties</p> <p>D. Toezicht op alcohol is het meest gebaat bij controles als onderdeel van normale surveillance</p> <p>E. Iedereen laten blazen bij alcoholcontroles kost te veel tijd</p> <p>F. Het is een inbreuk op de privacy van de automobilist om te laten blazen zonder duidelijke vermoedens van alcoholgebruik</p> <p>G. Het is heel normaal om wel eens met een glaasje te veel op een auto te besturen</p> <p>H. Rijders onder invloed zijn voornamelijk probleemdrinkers</p> <p>I. De politie heeft al snel door als men te maken heeft met iemand die boven de alcohol-limiet zit</p> <p>J. Iedereen laten blazen bij alcoholcontroles werkt afschrikkend</p> <p>K. Er zou heel wat verbetering kunnen worden gebracht in de werkwijze van de politie bij het toezicht houden op rijden onder invloed</p> <p>L. Het voorstellen van transacties door het Openbaar Ministerie vereenvoudigt de vervolging van art.26-ers aanzienlijk</p> <p>M. Het seponeren van art.26-ers door het Openbaar Ministerie werkt averechts op de animo van de politie</p> | <p>N. De meeste mensen weten niet wanneer ze aan de limiet zitten</p> <p>O. Rijders onder invloed die opgespoord worden, moeten hard worden aangepakt</p> <p>P. Als rijders onder invloed gepakt worden hebben ze gewoon pech gehad</p> <p>Q. Het alcoholgebruik in het algemeen zou meer aan banden gelegd moeten worden</p> <p>R. Ook al heb je maar weinig gedronken; dit heeft effect op de rijvaardigheid</p> <p>S. Het geeft niet hoeveel iemand drinkt als men maar voorzichtig rijdt</p> <p>T. Het zijn voornamelijk onverantwoordelijke personen die onder invloed rijden</p> <p>U. Automobilisten die wel eens onder invloed rijden zijn onvoldoende op de hoogte van mogelijke consequenties</p> <p>V. Strengere straffen zullen het rijden onder invloed niet oplossen.</p> <p>W. De politie moet rekening houden met de persoonlijke omstandigheden van de automobilist</p> <p>X. Als je iedereen staande houdt zonder vermoedens van alcoholgebruik, dan krijg je weinig art.26-ers</p> <p>Y. De politie zou iedereen moeten opsporen die boven de limiet zit, ook al is dat niet aan hen te merken</p> <p>Z. Het is goed om iemand te laten blazen bij de geringste vermoedens van alcoholgebruik</p> |
|--|--|
-

Openbaar Ministerie averechts werkt op de animo van de politie (M). Eveneens vinden zij dat het alcoholgebruik aan banden gelegd moet worden (Q) en dat ook al drinkt men weinig dit de rijvaardigheid beïnvloedt (R). Daarentegen zijn zij het helemaal niet eens met de uitspraak dat de politie rekening moet houden met de persoonlijke omstandigheden van de automobilist (W). Zij zijn van mening dat de meeste mensen niet weten wanneer ze aan de limiet zitten (N) en zijn het er niet mee eens dat het niet uit zou maken hoeveel iemand drinkt als men maar voorzichtig rijdt (S). Deze agenten zijn het er over het algemeen niet mee eens dat strengere straffen het rijden onder invloed niet zouden oplossen (V). Zij zijn het er helemaal niet mee eens dat iedereen staandehouden, weinig art.26-ers oplevert (X).
Wij zouden kunnen zeggen dat deze dimensie de voorstanders van de zeer harde lijn onderscheidt van hun wat minder strenge collega's.

Relatief onafhankelijk van de meningen over deze uitspraken staan de meningen over de uitspraken die een hoge bijdrage aan de tweede dimensie hebben. In volgorde van belangrijkheid zijn dit:

- bij controle op alcohol zou de politie iedereen moeten laten blazen, ook zonder duidelijke vermoedens van alcoholgebruik (B);
 - iedereen laten blazen bij alcoholcontroles kost teveel tijd (E);
 - het is een inbreuk op de privacy van de automobilist om te laten blazen zonder duidelijke vermoedens van alcoholgebruik (F);
 - iedereen laten blazen bij alcoholcontroles werkt afschrikkend (J);
 - toezicht op alcohol is het meest gebaat bij speciale alcoholacties (C).
- Men kan met recht spreken van een "iedereen blazen"-dimensie, een onderwerp dat nogal controversiëel is.

Agenten die een negatieve score op deze dimensie hebben zijn als volgt te karakteriseren:

Ze zijn het er (helemaal) niet mee eens dat men bij controle op alcohol iedereen moet laten blazen (B). Daarentegen zijn zij het er (helemaal) mee eens dat dit te veel tijd kost (E) en dat dit een inbreuk op de privacy van de automobilist is (F). Zij zijn er over het algemeen minder van overtuigd dat iedereen laten blazen afschrikkend werkt (J). Zij zijn het (helemaal) niet eens met de uitspraak dat het toezicht het meest gebaat zou zijn met speciale alcoholacties (C).

De agenten met de bovengenoemde meningen onderscheiden zich van agenten met tegenovergestelde meningen op deze uitspraken.

5.3. Samenhangen op grond van herschaalde vragen

In de voorgaande paragraaf is gezocht naar de interne structuur van een aantal vragen betreffende oorzaken van ongevallen, het rijden onder invloed, het toezicht daarop, het effect van een aantal maatregelen tegen rijden onder invloed enz. In bijna alle gevallen hebben wij gevonden dat de antwoorden op die vragen afzonderlijk vrijwel ééndimensioneel zijn, d.w.z. dat de politiemensen vrijwel eensgezind waren in hun beeldvorming betreffende die vragen en vooral verschilden in hun bereidheid om meer of minder extreme antwoorden te geven. De meestal veel kleinere tweede dimensie was vaak te interpreteren als een samenvatting van wat minder belangrijke tegenstellingen.

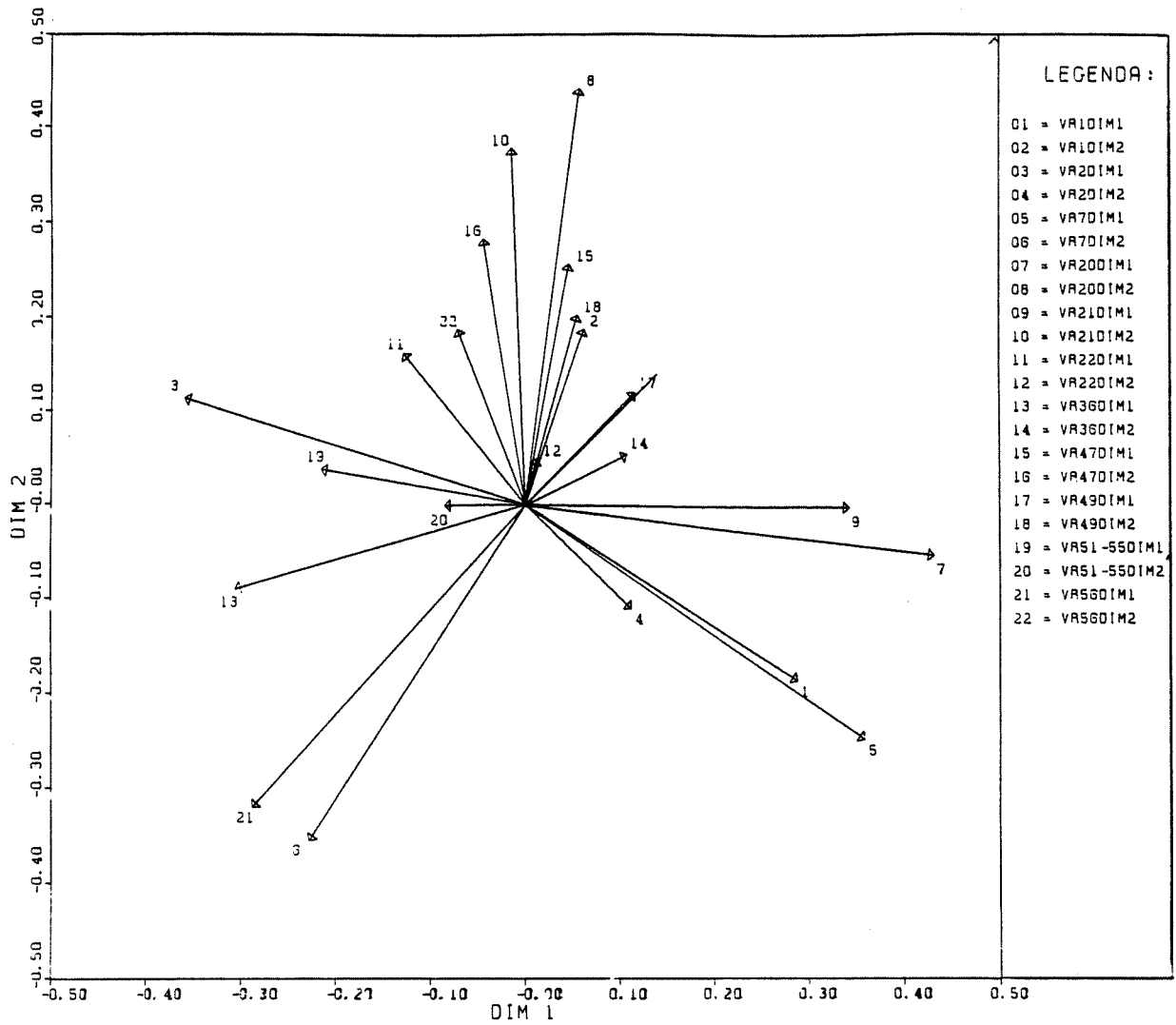
Een belangrijke vraag nu is: wat is de samenhang tussen de antwoordpatronen op de verschillende vragen? Met andere woorden de ondervraagden zijn geschaald op basis van hun antwoorden op vragen die betrekking hebben op verschillende aspecten van preventie van ongevallen, rijden onder invloed en de toezicht daarop, ten einde erachter te komen tot hoever hun antwoorden op die diverse aspecten in verband staan met elkaar.

Methode

Bij de PRINCALS-analyses op de hieraan voorafgaande vragen, kreeg iedere geënquêteerde een score toegekend voor iedere dimensie van iedere analyse. Er zijn analyses uitgevoerd op 11 vragen (vragen 1, 2, 7, 20, 21, 22, 36, 47, 49, 51 t/m 55 en 56) en per analyse zijn er twee dimensies meegenomen, dus een totaal van (11 maal 2) 22 scores voor iedere respondent.

Er is een correlatiematrix berekend op basis van deze scores en verder geanalyseerd met behulp van Principale Componenten Analyse (PCA). Dit is eigenlijk een tweede-orde-analyse, ofwel een PCA op de principale componenten van voorafgaande PCA's, en als zodanig is hierbij sprake van een behoorlijke datareductie.

Het was ook mogelijk geweest alle ruwe vragen tegelijk te analyseren met behulp van PRINCALS en ordinale restricties, maar dit is niet gedaan, omdat er dan bijna net zoveel vrijheidsgraden voor de herschalingen zouden zijn als proefpersonen in de steekproef. Dit betekent dat mogelijk incidentele hoge correlaties zijn glad gestreken ten behoeve van grotere overzichtelijkheid en stabielere resultaten.



Afbeelding 11

Samenhangen op grond van herschaalde vragen

Samenhangen op grond van herschaalde vragen

VR1DIM1	(-)	genoemde ongevalsoorzaken zijn relatief belangrijk
VR1DIM2	(-)	"snelheidsmaniakken" zijn relatief belangrijk ongevalsoorzaak
VR2DIM1	(+)	meer aandacht van de politie zou een relatief groot effect hebben op alle genoemde ongevalsoorzaken
VR2DIM2		meer effect verwacht van politie-aandacht voor (+) "hardware"-achtige tegenover (-) "software"-achtige ongevalsoorzaken
VR7DIM1	(-)	genoemde maatregelen tegen het rijden onder invloed zijn relatief effectief
VR7DIM2		meer effect verwacht van (+) "zachte" tegenover (-) "harde" aanpak van rijden onder invloed
VR29DIM1	(-)	genoemde toezichtsdoelstelling zou relatief effectief zijn tegen "zware" gevallen van rijden onder invloed
VR20DIM2		meer effect verwacht van (-) repressieve tegenover (+) preventieve toezichtsdoelstellingen tegen "zware" gevallen van rijden onder invloed
VR21DIM1	(-)	genoemde toezichtsdoelstelling zou relatief effectief zijn tegen "lichte" gevallen van rijden onder invloed
VR21DIM2		meer effect verwacht van (-) repressieve tegenover (+) preventieve toezichtsdoelstellingen tegen "lichte" gevallen van rijden onder invloed
VR22DIM1	(+)	genoemde belemmeringen van het toezicht zijn relatief belangrijk
VR22DIM2	(-)	praktische belemmeringen zijn relatief belangrijk tegenover (+) motivationele problemen
VR36DIM1	(+)	genoemde politietaken zijn relatief belangrijk
VR36DIM2	(-)	verkeerstoezicht in het algemeen tegenover (+) assistentie is relatief belangrijke politietaak
VR47DIM1	(+)	genoemde redenen om van een ademtest af te zien zijn relatief belangrijk
VR47DIM2		?
VR49DIM1	(+)	genoemde samenstellingen van inzittenden zijn relatief sneller bij voorbaat verdacht
VR49DIM2		een kwadratische transformatie van VR49DIM1 (een zogenaamde "difficulty factor")
VR51-55DIM1		
	(+)	vermijdingsstrategieën komen relatief vaker voor
VR51-55DIM2		?
VR56DIM1	(+)	voorstanders van een relatief strenge lijn ten opzichte van rijden onder invloed
VR56DIM2	(-)	tegen- en (+) voorstanders van "iedereen blazen"

Resultaten

Van de 231 correlaties in de matrix zijn er 8 groter dan 0.30, en één net groter dan 0.50. (Dit laatste gaat over de relatie tussen toezichtsstrategieën voor "zware" en "lichte" gevallen van rijden onder invloed, waarover reeds in par. 5.2.5 is geschreven.)

De eerste twee eigenwaarden van de PCA-oplossing zijn gelijk aan 0.13 en 0.09, de resterende eigenwaarden zijn van geringe betekenis.

De componentladingen zijn weergegeven in Afbeelding 11. Er lijkt enige structuur in de data te zitten, maar gezien de lage eigenwaarden en lage componentladingen is dit van beperkte omvang.

Als we naar Afbeelding 11 kijken ziet men (als de afbeelding ongeveer 30° tegen de wijzers van de klok in wordt gedraaid) dat de eerste as vooral wordt bepaald door VR1DIM1, VR2DIM1, VR7DIM1, VR20DIM1 en VR21DIM1, en enigszins VR36DIM1. De tweede as wordt gedomineerd door VR7DIM2, VR20DIM2, VR21DIM2, VR56DIM1, en enigszins VR36DIM1. De andere pijlen zijn een stuk korter en die zullen we dus maar buiten beschouwing laten. Rechts van het nulpunt van de (gedraaide) eerste as vinden wij politiemensen die menen dat relatief veel oorzaken van ongevallen relatief belangrijk zijn, dat de politie relatief veel aan die oorzaken zou kunnen doen, dat relatief veel maatregelen een relatief groot effect op rijden onder invloed kan hebben, en dat verschillende toezichtsstrategieën een relatief groot effect op zowel "lichte" als "zware" gevallen van rijders onder invloed zouden kunnen hebben. Dit zijn kennelijk de "optimisten" onder de ondervraagde politiemensen. De minder optimistische ondervraagden krijgen een negatieve score.

Wat de (gedraaide) tweede as betreft, bovenaan liggen de politiemensen die menen dat strengere en snellere straffen, en meer en beter toezicht een relatief groot effect zou hebben op het rijden onder invloed; dat zoveel mogelijk controleren de pakkans zou vergroten, en zoveel mogelijk opsporen een relatief effectieve maatregel zou zijn voor zowel "lichte" als "zware" gevallen; door bij het geringste vermoeden iemand laten blazen iedereen boven de limiet opgespoord zou moeten worden, dat weinig drinken ook een effect op de rijvaardigheid kan hebben, enz. Dit zijn kennelijk politiemensen die een relatief strenge of harde aanpak van rijden onder invloed voorstaan. Onderaan liggen politiemensen die wat meer gematigd zijn dan hun collega's. VR36DIM1 ligt tussen deze (min of

meer) onafhankelijke assen, hetgeen betekent dat naar mate iemand relatief veel van de weekeindnachtsdiensten van de politie relatief belangrijk vindt, hij waarschijnlijk optimistischer is ten aanzien van wat de politie allemaal zou kunnen en waarschijnlijk een voorstander is van een "harde" aanpak.

Discussie en conclusie

De tweede-orde principale componentenanalyse heeft laten zien dat er betrekkelijk weinig structuur zit in de gegevens die verzameld zijn. Het zou kunnen dat de diverse aspecten van preventie van ongevallen, rijden onder invloed en het toezicht daarop, zeer complex zijn. Het zou ook kunnen dat wij hier met "restriction of range"-problemen te maken hebben. In ieder geval zijn er wel twee zwakke dimensies uitgekomen: één die te maken heeft met het relatieve optimisme of pessimisme van de ondervraagde politiemensen ten aanzien van wat de politie kan bereiken en de andere die gaat over de relatieve "hardheid" of "strengheid" van deze agenten ten opzichte van het optreden tegen het rijden onder invloed.

"Optimisme" of "strengheid" zijn relatieve begrippen, en gezien de vaak nogal scheve marginale verdeling op veel van de vragen, betreft het hier voornamelijk een onderscheid tussen politiemensen met extremere opvattingen en hun wat meer gematigde collega's en niet zozeer tussen politiemensen met echt tegengestelde meningen.

5.4. Relaties tussen diverse aspecten van het toezicht

Op exploratieve wijze is verder gezocht naar de samenhang tussen verschillende aspecten van het toezicht.

De eerste vraag die gesteld is luidt: Hoe hangen meningen en ervaringen m.b.t. het toezicht op rijden onder invloed samen met de kennis die men daarover heeft en de mate waarin men vindt dat het toezicht beperkt wordt?

De tweede vraag luidt: Hoe hangen houdingen en meningen die men heeft over het beleid van het Openbaar Ministerie samen met de eigen mening over het toezicht én de perceptie en de reacties van de omgeving?

Op deze twee vragen wordt gepoogd in hetgeen volgt een antwoord te geven.

1. Meningen, kennis en beperkende factoren met betrekking tot het toezicht op rijden onder invloed

Er is een selectie gemaakt van vragen die meer in het algemeen meningen over het toezicht weergeven, van vragen met een kennisaspect en van vragen die de meningen over beperkingen van het toezicht betreffen.

In Afbeelding 12 staan zij weergegeven.

Frequenties

De frequenties van bijna alle variabelen zijn elders besproken.

Uitzonderingen zijn de vragen omtrent de omvang van rijden onder invloed (vraag 13) en de rol van rijden onder invloed bij dodelijke ongevallen (vraag 6).

Ten aanzien van het percentage van rijders onder invloed in de weekeindnachten (zie Bijlage VII), blz. 6), is het duidelijk dat de ondervraagde politiemensen de omvang van het probleem nogal overschatten. In Nederland blijkt dan gemiddeld over de gehele avond en nacht ongeveer 12% van de automobilisten een BAG te hebben dat groter of gelijk is aan 0,5 o/oo, na 1 uur 's nachts is dit iets meer dan 20% (Noordzij, 1984). Ongeveer drie kwart van de betreffende politiemensen denkt dat het aandeel van rijden onder invloed groter is. Bijna de helft van de agenten meent dat meer dan 30% van de automobilisten op deze tijdstippen in overtreding zijn!.

Ten aanzien van het percentage dodelijke verkeersongevallen waarbij alco-

hol in het spel is, ligt het wel anders: bijna de helft van de politie meent dat er sprake is van alcoholgebruik bij 10% of minder van de dodelijke ongevallen. Het gemiddelde geschatte percentage is 17,5%, met een standaardafwijking van 14,3%. Dus, terwijl veel agenten het aandeel van (dodelijke) alcoholongevallen niet hoog inschatten, schatte sommige agenten dat aandeel heel hoog in. Ondanks dat er geen harde gegevens zijn over de Nederlandse situatie, is het aannemelijk dat (zeer) veel politiemensen de rol van alcohol bij dodelijke verkeersongevallen sterk onderschatten.

Samenhang tussen de meningen

Methode

Allereerst is een variabele "beperkende factoren" geconstrueerd. Deze variabele is geconstrueerd door de objectscores van de eerste dimensie uit de PRINCALS-analyse op vraag 22, in te dikken tot een beperkt aantal categorieën. Deze variabele geeft weer in hoeverre men het toezicht beperkt vindt.

Een PRINCALS-analyse is verricht om de samenhang tussen de zeven in de tabel genoemde variabelen te analyseren. Het meetniveau van alle variabelen was ordinaal. De tweedimensionale oplossing had resp. fitwaarden van .272 en .182; De totale fit was .454.

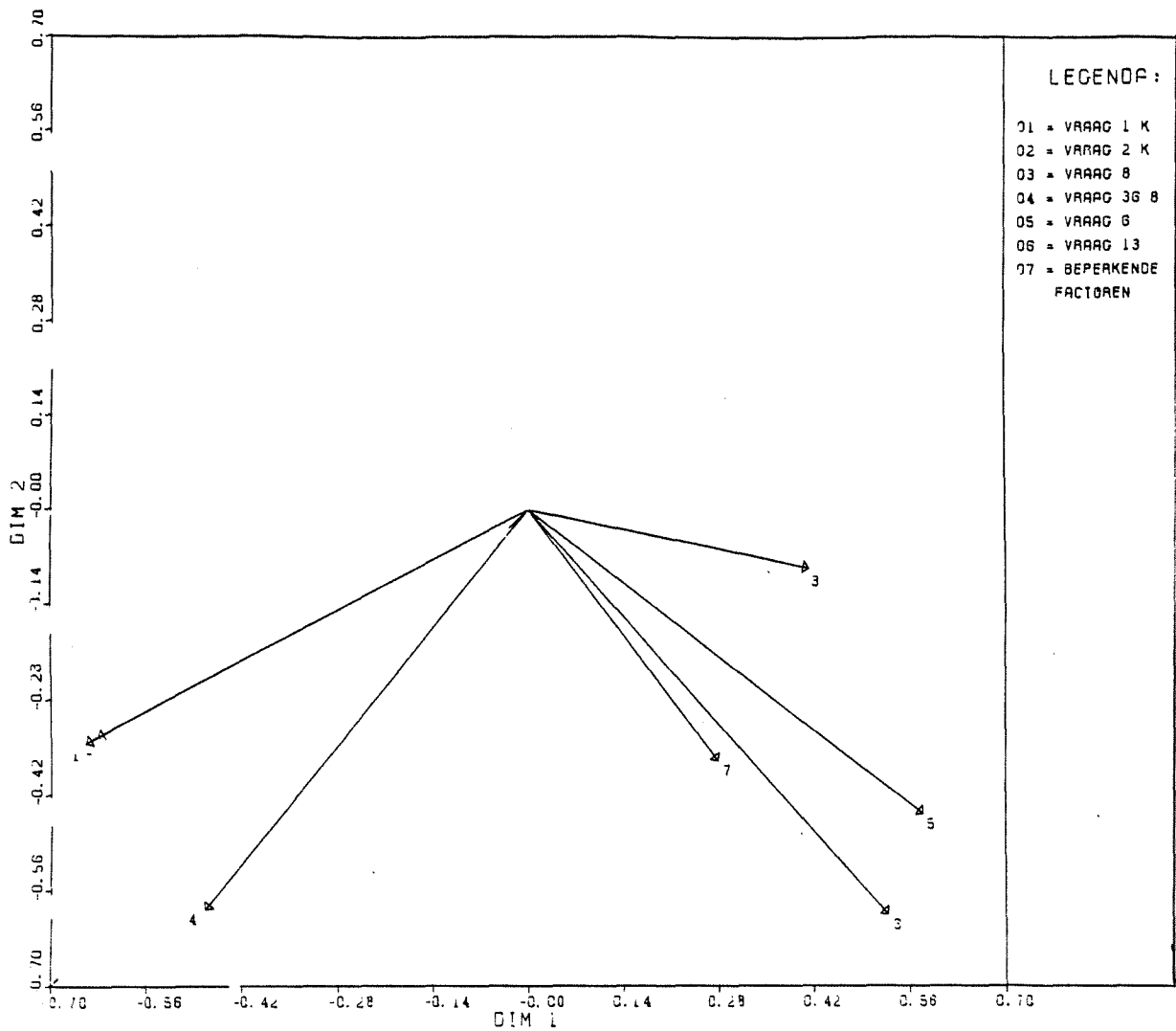
Afbeelding 12 toont de samenhang tussen de variabelen.

Resultaten

De oplossing laat zien dat alle variabelen een hoge bijdrage hebben op de eerste dimensie. (De pijlen 1, 2 en 4 moeten eigenlijk 180° gedraaid worden vanwege de manier waarop ze gecodeerd zijn.)

Agenten met positieve scores op deze dimensie vinden rijden onder invloed een heel belangrijke oorzaak van ongevallen (1K). Bovendien verwachten zij van meer politiemacht op rijden onder invloed (2K) een (heel) groot effect. Over het algemeen schatten zij het percentage dodelijke ongevallen ten gevolge van alcoholgebruik (6) en het percentage rijders onder invloed in het weekeinde dat boven de limiet is (13) hoog in.

Als taak in het weekeinde vinden zij het toezicht houden (36B) dan ook héél belangrijk. Verder zijn zij van mening dat er (veel) te weinig



Afbeelding 12. Meningen, kennis en beperkende factoren

A. Meningen ("algemeen")

Vraag 1K	Belang van rijden onder invloed als oorzaak van ongevallen
Vraag 2K	Verwacht effect van meer politie-aandacht aan rijden onder invloed
Vraag 8	Mening over (mate van) politietoezicht op rijden onder invloed
Vraag 36B	Belang toezicht op rijden onder invloed als weekeindtaak

B. Kennis

Vraag 6	Schatting percentage dodelijke ongevallen in het verkeer t.g.v. alcoholgebruik
Vraag 13	Schatting percentage automobilisten (tussen 10 uur 's avonds en 4 uur 's ochtends in het weekeinde) bóven de limiet

C. Beperkende factoren

Vraag 22	Beperkende factoren (zie toelichting onder methode)
----------	---

toezicht door de politie plaatsvindt (8), maar tevens dat het toezicht in hoge mate beperkt wordt (22).

Daarentegen zijn agenten met negatieve scores op deze dimensie van mening dat rijden onder invloed een minder belangrijke ongevallen oorzaak is.

(1K). Zij verwachten ook minder effect van meer politie aandacht voor rijden onder invloed (2K). Over het algemeen schatten zij het percentage dodelijke ongevallen ten gevolge van alcoholgebruik (6) en het percentage rijders onder invloed (13) lager in. Toezicht op rijden onder invloed vinden zij een minder belangrijke taak in het weekeind (36B). Verder zijn zij van mening dat er veel tot voldoende toezicht (8) wordt gehouden en ook dat dit aan minder beperkingen (22) onderhevig is.

Deze dimensie heeft dan te maken met een algemene opvatting over het nut en belang van het toezicht op rijden onder invloed.

Op de tweede dimensie hebben de variabelen eveneens een hoge bijdrage, met uitzondering van de variabele die de mening over (de mate van) toezicht meet (vraag 8).

Vragen omtrent het belang van rijden onder invloed als ongevalsoorzaak (1K), het effectiviteit van toezicht op rijden onder invloed (2K), en het belang van toezicht op rijden onder invloed (36B) laden positief op deze dimensie (nadat ze 180^o gedraaid zijn), en vragen over het percentage overtreeders (13) en het percentage dodelijke verkeersongevallen waarbij alcohol in het spel is (6), en de mate van beperkende factoren laden allemaal negatief.

Interpretatie van deze dimensie ligt minder voor de hand.

2. Houdingen, meningen, kennis en ervaringen: perceptie van de omgeving en het beleid van het openbaar ministerie

Een selectie van vragen is gemaakt die betrekking hebben op de houding ten aanzien van het beleid van het Openbaar Ministerie en de kennis die men over dit beleid heeft, de eigen mening over (de mate van) het huidige toezicht en de perceptie en de reacties van de omgeving.

In Afbeelding 13 zijn deze variabelen weergegeven.

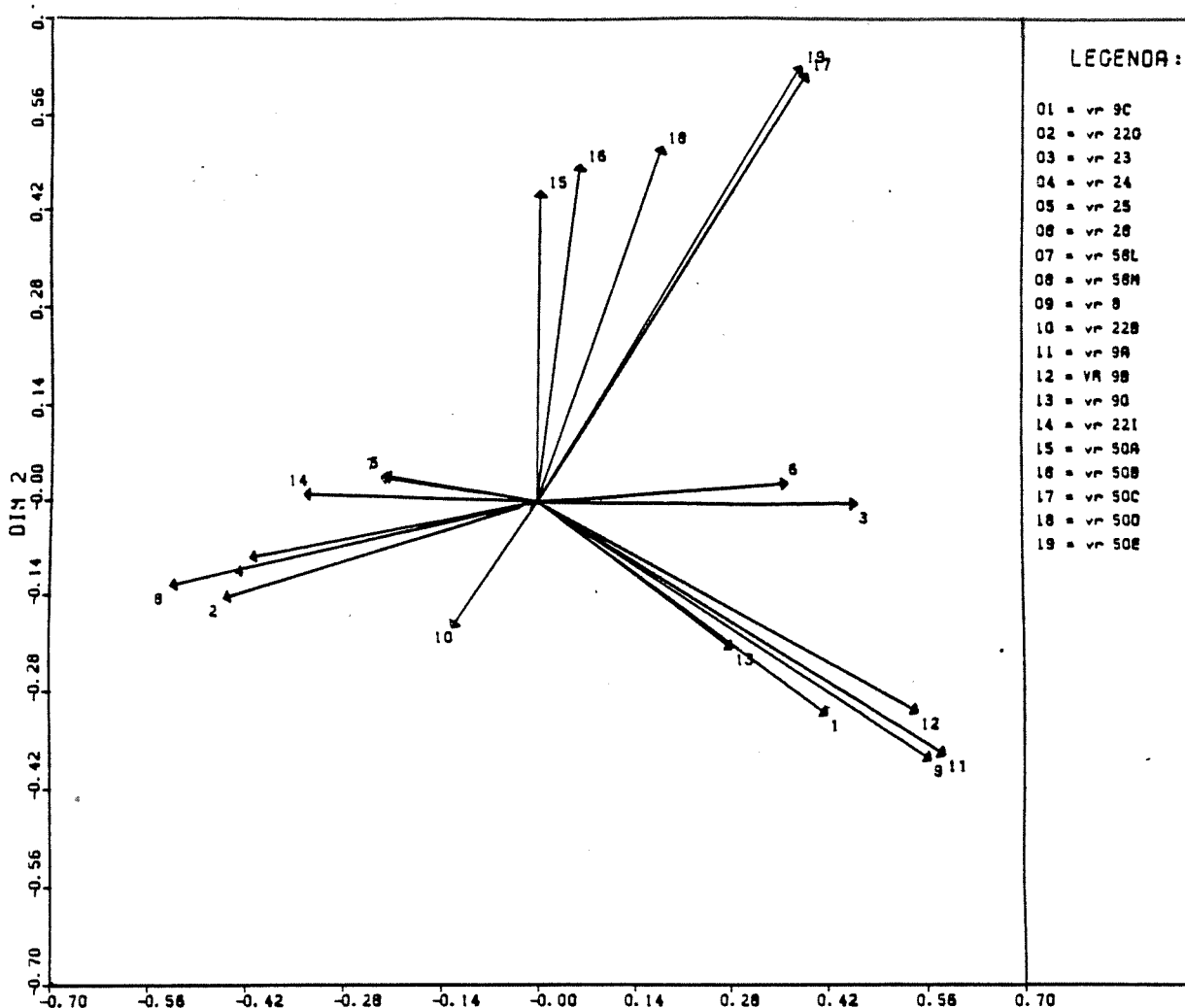
Frequenties

De frequenties van de meeste van deze variabelen zijn elders besproken. Uitzonderingen zijn de variabelen betreffende meningen ten aanzien van de mate van toezicht (vraag 8 en 9), en reacties van gecontroleerde automobilisten (vraag 50).

Bijna 80% van de ondervraagde politiemensen menen dat er (veel) te weinig toezicht plaatsvindt. 65% denkt dat hun collega's dat ook denken, 49% meent dat hun korpsleiding dat denkt (terwijl 10% zegt dat niet te weten) en 44% zegt dat het Openbaar Ministerie vindt dat er (veel) te weinig toezicht is. Ongeveer 16% weet niet wat het O.M. hierover meent en 9% meent dat het O.M. vindt dat er teveel toezicht is op rijden onder invloed. Bijna twee op de drie meent dat het publiek vindt dat er (veel) te weinig toezicht is, en ruim één op de drie meent dat het publiek vindt dat er echt veel te weinig toezicht is.

Kennelijk voelen veel politiemensen dat ze zitten tussen de opvatting van het publiek, dat (veel) meer toezicht wil, en die van hun collega's, hun korpsleiding en het O.M. (als ze de mening van het O.M. en hun korpsleiding zal weten), waarvan naar hun mening meer toezicht niet zo hard hoeft.

Met betrekking tot de reacties van gecontroleerde automobilisten blijkt dat een grote meerderheid van deze politiemensen die reacties heel of tamelijk positief vond, zolang er maar geen overtreding geconstateerd was. Dus ook het afleggen van een ademtest leverde weinig negatieve reacties op als de uitslag maar negatief was. Vanaf het moment dat de uitslag positief bleek te zijn, of een sanctie opgelegd werd, werden de reacties volgens de politie minder positief, 55% heeft de reacties van de automobilisten die een bloedproef kregen als tamelijk of heel negatief ervaren.



A. Houding en kennis van het beleid van het Openbaar Ministerie

- Vraag 9C Mening O.M. over (mate van) toezicht
 Vraag 22G De mate waarin het O.M. als beperkende factor van toezicht op rijden onder invloed wordt gezien
 Vraag 23 De mening over de straffen door het O.M. opgelegd
 Vraag 24 Seponeert het O.M. vaak?
 Vraag 25 Transigeert het O.M. vaak?
 Vraag 26 Informatie beleid van het O.M. voldoende?
 Vraag 56L Mening over transigeren
 Vraag 56M Mening over seponeren

B. Eigenmening over toezicht

- Vraag 8 Teveel of te weinig toezicht?

C. Perceptie en reacties van de omgeving

- Vraag 9A Mening collega's over (mate van) toezicht
 Vraag 9B Mening korpsleiding over (mate van) toezicht
 Vraag 9D Mening publiek over (mate van) toezicht
 Vraag 22B Het toezicht leeft niet zo bij de politie
 Vraag 22I Het publiek is toch onverschillig
 Vraag 50A Reacties van automobilisten op vraag naar alcoholgebruik
 Vraag 50B Reacties van automobilisten met negatieve uitslag ademtest
 Vraag 50C Reacties van automobilisten met positieve uitslag ademtest
 Vraag 50D Reacties van automobilisten met rijverbod
 Vraag 50E Reacties van automobilisten met bloedproef

Samenhang tussen de meningen

Methode

Alvorens een PRINCALS-analyse uit te voeren op deze variabelen werd een aantal variabelen gehercodeerd wegens te geringe percentages.

De tweedimensionale PRINCALS-oplossing had resp. fitwaarden van .146 en .110; De totale fit bedroeg .256.

Het meetniveau van vraag 9B en C, 24 en 25 was nominaal; de overige variabelen werden ordinaal geanalyseerd.

In Afbeelding 13 wordt de relatie tussen de variabelen weergegeven.

Resultaten

De eerste dimensie onderscheidt agenten (met een positieve score op deze dimensie) die een vrij negatief oordeel hebben over het beleid van het Openbaar Ministerie en tevens van mening zijn dat het huidig toezicht (te) gering is, van agenten (met een negatieve score op deze dimensie) die een meer gematigd oordeel hebben over het beleid van het Openbaar Ministerie én het toezicht min of meer voldoende vinden. De meer specifieke interpretatie van de eerste dimensie is als volgt: Agenten met een positieve score op de eerste dimensie zijn van mening dat er te weinig of veel te weinig toezicht is (vraag 8). In hun perceptie zijn hun collega's en de korpsleiding dezelfde mening toegedaan (vraag 9A en B). Deze agenten zijn overwegend negatief over het beleid van het Openbaar Ministerie. Zij zijn het helemaal eens met de uitspraak dat seponeren averchts werkt op de animo van de politie (vraag 56M). Men denkt dat seponeren soms of vaak plaatsvindt (vraag 24). De straffen die door het Openbaar Ministerie worden opgelegd vinden zij veel te licht (vraag 23). De problemen rond de vervolging (van art.26-ers) door het Openbaar Ministerie vormen naar hun mening een heel belangrijke beperkende factor voor het toezicht op rijden onder invloed (vraag 22G). Deze agenten zijn van mening dat het Openbaar Ministerie toch vindt dat er veel te weinig toezicht is, echter een deel van hen heeft geen idee hoe men daar denkt over de mate van toezicht (vraag 9C).

Bovengenoemde agenten onderscheiden zich van agenten met een negatieve score op de eerste dimensie. Zij zijn over het algemeen van mening dat er genoeg toezicht is (vraag 8). In hun perceptie komen de meningen van hun

collega's en de korpsleiding vrijwel met hun eigen mening over het toezicht overeen. (Opmerkelijk aangezien de agenten die van mening zijn dat het huidig toezicht te gering is kennelijk ook allemaal eensgezinde collega's en korpsleidingen hebben (zie boven). Deze agenten zijn meer gematigd in hun oordeel over het beleid van het Openbaar Ministerie. Dit blijkt uit hun mening over het seponeringsbeleid, waarover ze minder negatief zijn (vraag 56M). Zij zijn van mening dat seponeren óf weinig gebeurt óf men heeft er geen idee van (vraag 24). De straffen die het Openbaar Ministerie oplegt vindt men zwaar of men is daar neutraal over, d.w.z. men vindt de straffen noch te zwaar, noch te licht (vraag 23). Het vervolgingsbeleid van het Openbaar Ministerie achten zij een onbelangrijke beperkende factor voor het toezicht (vraag 22G). Zij menen dat het Openbaar Ministerie vindt dat er teveel of precies genoeg toezicht wordt uitgeoefend (vraag 9C).

De tweede dimensie onderscheidt agenten (met een positieve score op deze dimensie) die overwegend negatieve reacties van automobilisten kregen en tevens van mening zijn dat er min of meer voldoende toezicht is van agenten (met een negatieve score op deze dimensie) die meer neutrale reacties van automobilisten kregen en tevens van mening zijn dat er (veel) te weinig toezicht wordt gehouden.

Agenten met een positieve score op de tweede dimensie hebben overwegend negatieve reacties gekregen van automobilisten bij het uitvoeren van het toezicht op rijden onder invloed (vraag 50 A, B, C, D en E). Deze negatieve reacties kregen zij met name van automobilisten die een positieve uitslag op de ademtest hadden, een rijverbod of bloedproef kregen (vraag 50C, D en E). Deze agenten zijn van mening dat er teveel tot precies genoeg toezicht plaatsvindt en zijn bovendien van mening dat hun collega's, de korpsleiding, het Openbaar Ministerie en in geringere mate het publiek er óók zo over denken (vraag 8, 9A, B, C en D).

Bovenstaande agenten onderscheiden zich van de agenten met een negatieve score op de tweede dimensie. Deze agenten hebben over het algemeen minder negatieve reacties gekregen van automobilisten, althans deze reacties varieëren van heel positief tot neutraal (vraag 50A, B, C, D en E). Zij zijn bovendien van mening dat er te weinig toezicht wordt gehouden (vraag 8). Ook zij zijn weer van mening dat hun collega's, de korpsleiding, het Openbaar Ministerie en het publiek het met deze mening eens zijn.

5.5. Relaties tussen achtergrondkenmerken en opvattingen

Introductie

Tot nu toe zijn wij bezig geweest met beschouwingen omtrent de opvattingen van agenten met betrekking tot het rijden onder invloed en het toezicht daarop, en de samenhang tussen die opvattingen onderling. Eén vraag die steeds naar boven kwam was of verschillen van meningen (voor zover er verschillen waren) te koppelen waren aan specifieke groepen van politiemensen.

Uit de buitenlandse literatuur (zie Hoofdstuk 1) blijkt het dat er een aantal significante verbanden te bespeuren zijn, maar de vraag is tot hoeverre deze bevindingen ook voor Nederland gelden, en wat voor praktische consequenties dit zou hebben.

Methode

Er zijn drie verzamelingen variabelen: - de twee en twintig variabelen afkomstig uit de PRINCALS-analyses op de elf vragen, - de door middel van PRINCALS samengestelde schalen (zie vorige Hoofdstuk) en - de zogenaamde "produktie"-variabelen (aantal ademtests, rijverboden, en bloedproeven) in verband gebracht met de achtergrondkenmerken (regio, korpsklasse, rang, leeftijd en niveau van eigen alcoholconsumptie en hun eerste-orde-interacties). Dit is uitgevoerd met behulp van variantie en multipiele variantie-analyse (ANOVA en MANOVA).

Resultaten

1. Twee en twintig schalen versus achtergrondkenmerken

In Tabel 6 vindt men de significantieniveaus van alle hoofdeffecten en eerste-orde-interacties voor alle twee en twintig vragen afzonderlijk, en helemaal onderaan de overall significantie van ieder hoofdeffect en eerste-orde-interactie (behalve voor de laatste twee interacties). (Alleen effecten die significanter zijn dan 0.10 zijn vermeld. Sommige significanties zijn tussen haken vermeld: de som van kwadraten zijn

	R	K	L	R	D	Regio	Regio	Korps	Regio	Korps	R ²
	e	o	e	a	r	x	x	x	x	x	
	g	r	e	n	i	Korps	Rang	Rang	Leeft.	Leeft.	
	i	p	f	g	n						
	o	s	t		k						
VR1DIM1	(.09)	-	.001	.01	-	-	-	-	-	-	.14
VR1DIM2	.04	.04	-	-	-	-	-	-	-	-	.12
VR2DIM1	-	-	-	(.004)	-	.10	-	-	-	-	.14
VR2DIM2	-	-	.0001	-	-	-	.07	-	-	-	.19
VR7DIM1	-	.0008	-	-	-	-	-	-	-	-	.11
VR7DIM2	-	.06	-	-	-	.03	-	-	-	-	.15
VR20DIM1	.008	-	(.09)	-	-	-	-	-	-	-	.11
VR20DIM2	-	-	(.006)	-	-	-	-	-	.03	-	.13
VR21DIM1	(.07)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	.08
VR21DIM2	-	.05	.03	-	-	-	-	-	-	-	.12
VR22DIM1	(.04)	.05	.0004	.07	-	.06	-	-	.01	-	.19
VR22DIM2	.05	.0003	-	-	-	-	-	.08	-	-	.16
VR36DIM1	.009	-	.007	-	-	.08	-	-	-	-	.15
VR36DIM2	.03	.0001	.01	.004	.006	-	-	-	-	.02	.26
VR47DIM1	.04	.05	-	-	-	(.04)	(.04)	-	-	-	.15
VR47DIM2	(.09)	.005	-	-	(.08)	-	.03	-	-	-	.16
VR49DIM1	.02	.07	-	-	-	(.03)	-	.03	.005	-	.17
VR49DIM2	-	-	-	.06	-	-	-	-	-	-	.13
VR515DIM1	.05	.02	-	.04	-	-	-	-	.03	-	.14
VR515DIM2	-	.005	-	(.06)	-	-	-	-	-	-	.10
VR56DIM1	-	.04	-	.09	-	-	-	-	-	.02	.16
VR56DIM2	-	-	(.06)	-	.02	.08	-	-	-	-	.16
Overall	.002	-	.0001	.01	.02	.005	-	-	x	x	

Tabel 6. Twee en twintig schalen

hiërarchisch en niet-hiërarchisch berekend en als de niet-hiërarchische berekening significanter was dan de hiërarchische, en ook kleiner dan 0.10, dan is dat getal tussen haken vermeld). Helemaal rechts ziet men de R^2 , ofwel het percentage verklaarde variantie, voor het model als geheel, inclusief niet-significante effecten.

Wij zien dat bijna alle vragen tenminste één significant effect hebben, en alle effecten een significant verband met tenminste één vraag hebben. Uit de overall significantietoets blijkt dat alle hoofdeffecten (behalve voor korpsklasse) en de eerste-orde-interactie regio x korpsklasse wel significant zijn. (Dat korpsklasse niet overal significant bleek te zijn is waarschijnlijk te wijten aan het feit dat die significantietoets was gebaseerd op het niet-hiërarchische model).

In principe zouden wij iedere vraag afzonderlijk kunnen interpreteren in termen van zijn significante effecten. (Het is ook niet geheel correct om niet-hiërarchisch berekende gemiddelden te interpreteren op basis van hiërarchisch berekende verklaarde varianties.) Wij zullen dit niet doen om twee redenen: het grote aantal significante effecten en de vrij lage verklaarde variantie (R^2). Alleen van één vraag (VR36DM2) is 25% of meer van de variantie verklaard door het gehele model, van de meeste is ongeveer 15% van hun variantie verklaard door achtergrondkenmerken. De overgrote meerderheid van de significante effecten afzonderlijk voegde niet meer dan 1 à 2% toe aan dit totaal. Verder blijkt de overall F-waarde niet groter dan 1,75 te zijn, zelfs voor het meest significante overall effect, maar het is ook door het eerder bovengenoemde probleem wat moeilijk te interpreteren.

Het is een klassiek voorbeeld van een analyse die zeer significante resultaten geeft (vanwege het grote aantal vrijheidsgraden), die toch van beperkt belang zijn.

We zullen alleen de ene vraag met 25% verklaarde variantie en de (twee) vragen met een significantie-effect dat meer dan 5% van de variantie verklaart behandelen.

VR36DIM2 maakt onderscheid tussen agenten die menen dat assistentie verlenen een belangrijke en verkeerstoezicht in het algemeen onbelangrijke taken zijn in de weekeindnachten, en het tegenovergestelde. Het blijkt dat vooral oudere Rijkspolitiemensen in het Noorden, enz. (van de verkeersgroep?) vinden dat algemeen verkeerstoezicht relatief belangrijker

is en assistentie verlenen relatief onbelangrijk. Zo'n bevinding is nauwelijks schokkend te noemen.

Leeftijd verklaart 6,6% van VR2DIM2, en Korpsklasse verklaart liefst 8,1% van VR36DIM2. Dit betekent dat jongere politiemensen meer effect verwachten van politie-aandacht op "hardware"-aspecten van het verkeerssysteem (toestand wegdek, inrichting weg en toestand van het voertuig) en minder effect van aandacht op "software"-aspecten (agressie, onoplettendheid, enz.); oudere politiemensen vonden gemiddeld het tegenovergestelde.

Verder blijkt dan, zoals wij al eerder gezien hebben, dat de Rijkspolitie wat anders denkt over verkeerstoezicht in het algemeen dan de Gemeentepolitie.

Samengevat: Er zijn wel veel significante verbanden gevonden tussen achtergrondkenmerken van de geënquêteerde politiemensen en hun (gereduceerde) antwoordpatronen op elf groepen vragen omtrent oorzaken van ongevallen, de effectiviteit van politietoezicht, rijden onder invloed en het toezicht daarop, factoren die het toezicht belemmeren, enz. Regio, leeftijd, rang en eigen alcoholgebruik blijken ook een algemeen significant verband te hebben met de hele verzamelingen antwoordpatronen. (Er zijn ook argumenten dat korpsklasse ook van belang is). Desondanks blijkt de sterkte van deze verbanden zodanig zwak (in termen van verklaarde variantie) dat er slechts een beperkte praktische waarde aan de gevonden verbanden gehecht kan worden. Dit resultaat is enigszins teleurstellend. Een mogelijke (methodologische) verklaring voor deze zwakke verbanden, naast de voor de hand liggende inhoudelijke verklaring, is dat de politiemensen in onze steekproef een redelijk homogene groep vormen, hetgeen aanleiding zou geven tot "restriction of range"-problemen. Dat wil zeggen dat als ook buitenlandse politiemensen, officieren, politici, onderzoekers, enz. in de steekproef waren opgenomen, er dan misschien wel sterke verbanden te bespeuren waren geweest.

2. De samengestelde schalen versus achtergrondkenmerken

Een aantal door PRINCALS samengestelde schalen, "strengheid", opvattingen ten opzichte van een "iedereen blazen"-procedure (resultaten verder niet vermeld), en diverse aspecten (zie par. 5.4) zijn ook gerelateerd aan de

achtergrondkenmerken (regio, korpsklasse, rang, rang, eigen drinkgedrag, en hun interacties) met behulp van MANOVA.

De resultaten zijn weergegeven in Tabel 7.

We zien weer ongeveer hetzelfde beeld als in de vorige analyse. Bijna alle hoofdeffecten en een aantal interacties zijn (bijna) significant en bijna alle schalen hebben tenminste één significant effect, maar het totale percentage verklaarde variantie blijft toch gering. (Hierbij geldt dezelfde opmerking als in de vorige analyse over de waarde van de overall F-toets). Geen enkel afzonderlijk effect verklaart meer dan 4,4% van de totale variantie voor een gegeven schaal.

Evenals in het voorafgaande geval blijkt het mogelijk de afzonderlijke significante effecten te interpreteren, maar gezien de geringe omvang van de gevonden effecten kan er getwijfeld worden aan de mogelijke praktische consequenties ervan.

3. De "produktie"-variabelen versus de achtergrondkenmerken

Inleiding

In tegenstelling tot bij de voorafgaande analyses, zijn de zogenaamde "produktie-variabelen" (aantal rijverboden, ademtests, bloedproeven, enz.) (vraag 32) ruwe variabelen. Daarom moeten de frequenties hier besproken worden.

Frequenties

De frequenties zijn weergegeven in Bijlage VII, blz. 15.

Hetgeen onmiddellijk opvalt is het grote aandeel ontbrekende antwoorden. Daarnaast lijkt een "alcoholcontrole" mogelijk bijna hetzelfde te zijn opgevat als een "ademtest", hetgeen de interpretatie van deze variabele bemoeilijkt.

Het totale aantal ademtests is gemiddeld 36 per respondent, over een periode van ongeveer 16 maanden, hetgeen iets meer dan twee per maand is. Januari 1985 blijkt wel een uitzonderlijke maand te zijn.

Hoewel gemiddeld twee ademtests per agent per maand al niet bijster hoog is, blijken er ook grote verschillen te zijn tussen verschillende politiemensen (standaarddeviatie 30 over de periode van 16 maanden).

	R e g i o	K o r p s	L e e f t.	R a n g	D i s t r i b u t i e	Regio x Korps	Regio x Rang	Korps x Rang	Regio x Leeft.	Korps x Leeft.	R ²
Houdmen 1	.003	(.06)	(.06)	(.06)	-	-	-	-	-	-	.16
Houdmen 2	-	-	.006	.006	-	.07	-	(.02)	-	-	.16
Men erv 1	.009	-	-	.05	-	-	-	-	-	-	.12
Men erv 2	.001	.06	.001	-	-	-	.07	-	.006	-	.14
Streng 1	-	-	(.06)	-	.02	.08	-	-	-	-	.16
Streng 2	.001	.04	-	-	-	-	-	-	-	-	.13
IB 1	-	.09	.02	.08	.05	-	-	.04	-	.02	.18
IB 2	-	-	-	-	-	-	-	.07	-	-	.12
Overall	-	.07	.07	.002	-	-	-	.03	-	.03	

Tabel 7. Samengestelde schalen

	R e g i o	K o r p s	L e e f t.	R a n g	D i s t r i b u t i e	Regio x Korps	Regio x Rang	Korps x Rang	Regio x Leeft.	Korps x Leeft.	R ²
Ademtest	.02	-	.005	-	.05	-	-	-	-	.02	.23
Rijverbod	-	.004	(.09)	.0002	.001	-	-	-	-	.002	.27
Bloedpr.	.046	.0001	.0009	.0001	.01	-	-	.0009	-	.03	.39
Overall	-	.0004	.02	.08	.06	.005	-	-	-	.01	

Tabel 8. Productievariabelen

Ook is opvallend het grote aantal sancties (ca. 15 rijverboden, en ca. 11 bloedproeven, maar er kan een overlap zijn tussen die twee sancties) in relatie tot het aantal ademtests.

Blijkbaar onderwerpen de respondenten niet veel automobilisten aan een ademtest, maar als ze dat doen is het al gauw raak.

Methode

Ook zijn de zogenaamde "produktie"-variabelen (aantal alcoholcontroles, ademtests, rijverboden en bloedproeven sinds 1 januari 1984 en tijdens de maand januari 1985) in verband gebracht met de eerder genoemde achtergrondvariabelen (regio, korpsklasse, rang e.d.).

Deze analyse is bemoeilijkt door een aantal oorzaken:

- het grote aantal ontbrekende antwoorden op de "produktie"-variabelen;
- het gebrek aan structuur van de ontbrekende antwoorden;
- de moeilijkheden bij het interpreteren van wat precies een "alcoholcontrole" is;
- de heteroscedasticiteit (de conditionele variantie correleert met de waarde van de variabele) die te verwachten is bij een negatieve binomiale verdeling;
- de proportionaliteit tussen de variabelen (bijv. het aantal bloedproeven is meestal een deel van het aantal ademtests e.d.).

Hierom is slechts schoorvoetend MANOVA uitgevoerd op slechts drie van de "produktie"-variabelen", met name het aantal ademtests, rijverboden en bloedproeven sinds 1 januari 1984.

De significantietoetsen en de percentages verklaarde variantie per model (R^2) zijn weergegeven in Tabel 8.

Resultaten

Het is duidelijk dat ook hier ieder hoofdeffect tenminste één significant verband met een afhankelijke variabele heeft, en dat iedere afhankelijke variabele tenminste één significant hoofdeffect heeft. Bovendien is de eerste-orde-interactie tussen korpsklasse en leeftijd ook significant. (Opmerkelijk is dat de interactie tussen regio en korpsklasse nergens significant is bij een afzonderlijke ANOVA, maar wel dat er sprake is van een overall significantie.)

Het grootste verschil tussen deze en de voorafgaande analyses is dat de "fit" van het model voor de afzonderlijke afhankelijke variabelen va-

riëert tussen de 0,23 en de 0,39. (Er zijn verschillende analyses met verschillende assumpties uitgevoerd, zoals het gebruik van log-transformaties, maar er zijn geen substantiële verschillen tussen die resultaten en die van deze analyse te bespeuren.)

Zoals in voorafgaande analyses zullen wij nu de afhankelijke variabelen met een totaal fit groter dan 25% en de effecten met een verklaarde variantie groter dan 5% bespreken.

Er zijn in de drie grote gemeenten relatief veel rijverboden uitgeschreven, beduidend meer dan door de Rijkspolitie. Gemeenten met meer dan 50.000 inwoners zitten hier tussenin, en de kleine gemeenten met Gemeentepolitie lijken het meest op gemeenten met Rijkspolitie. Dit fenomeen werkt via verschillende effecten door omdat de matrixopzet niet-orthogonaal is. Eigen drankgebruik heeft wel een significant verband met het aantal rijverboden, maar deze variabele levert geen interpreteerbaar resultaat op.

Het aantal bloedproeven levert hetzelfde beeld op als bij het aantal rijverboden, met de toevoeging dat politiemensen in Regio West ten opzichte van de rest van Nederland relatief veel bloedproeven afnemen, en dat ze voornamelijk worden verlangd door oudere hoofdagenten in middelgrote tot grote gemeenten, en juist niet door de Rijkspolitie.

Van de variantie van het aantal bloedproeven is 10,6% verklaard door korpsklasse, en 8,5% door de rang van de politiemensen. De interpretatie van die effecten is reeds behandeld in het voorafgaande.

De interactie tussen korps- en leeftijdklassen verklaart 5,4% van de variantie van het aantal bloedproeven, maar de interpretatie van dit effect is niet zo eenvoudig.

Discussie en conclusie

Met betrekking tot de eerste twee analyses zijn er tientallen significante verbanden gevonden tussen de achtergrondkenmerken (regio, korpsklasse, rang, leeftijd, eigen drankgebruik, en hun eerste-orde-interacties) en een stuk of 30 afhankelijke geschaalde variabelen (zoals de inschatting van het belang van oorzaken van ongevallen, opvatting ten opzichte van toezicht op het rijden onder invloed, de mate waarin iemand bereid is de "iedereen blazen"-procedure toe te passen, enz.).

De overgrote meerderheid van deze verbanden was echter van zo'n geringe sterkte dat het niet zinvol was de gevonden verbanden verder te interpreteren. Als enige uitzonderingen zijn te noemen:

Er is naar verbanden gezocht waarbij het hele model meer dan 25% van de variantie verklaarde voor een specifieke schaal, of een enkel effect 5% of meer van de variantie voor een schaal verklaarde. Daaruit bleek ten eerste dat vooral oudere Rijkspolitiemensen in het noorden van het land menen dat verkeerstoezicht in het algemeen relatief belangrijk is en assistentie verlenen e.d. relatief minder belangrijk en ten tweede dat jongere politiemensen relatief meer effect van politie-aandacht op "hardware"-aspecten van het verkeerssysteem verwachten en relatief minder van aandacht op "software"-aspecten, dit in tegenstelling tot de oudere politiemensen.

Helaas zijn deze resultaten van weinig directe betekenis voor de problematiek van het toezicht op het rijden onder invloed. Het overall belang van de hoofdeffecten voor alle afhankelijke variabelen tegelijk liet ook zeer veel te wensen over (alle F-waarden waren kleiner dan 1,8), maar dit is nogal moeilijk te interpreteren vanwege het duidelijk niet orthogonaal zijn van de effecten, terwijl de overall F-toets veronderstelt dat deze wel orthogonaal zijn.

Het is in ieder geval hier niet gelukt op basis van de genoemde achtergrondkenmerken (groepen van) politiemensen aan te wijzen die duidelijke, omvangrijke en relevante (voor het toezicht op rijden onder invloed) verschillen van mening hebben. Dit betekent dat wij er niet in zijn geslaagd duidelijke doelgroepen te vinden voor het eventueel nemen van maatregelen ten behoeve van verbeterd toezicht op rijden onder invloed, hetgeen niet wil zeggen dat dergelijke doelgroepen niet zouden bestaan, en zeker ook niet dat er geen relevante meningsverschillen zijn (integendeel). Maar wel dat wij zeer slecht kunnen aangeven welke groepen politiemensen (een)bepaalde mening(en) hebben. Wij dienen dus politiemensen als een redelijk homogene groep te beschouwen, andere "voorspellende" kenmerken te zoeken of argumenten, voorlichting of maatregelen af te stemmen op specifieke lokale situaties.

Gezien de reeds in par. 5.2 vermelde discussie omtrent de hoge mate van homogeniteit van de antwoordpatronen van de ondervraagde politiemensen en de scheefheid van de frequentieverdeling van hun antwoorden en rekening houdend met kosten/baten overwegingen, is het wel verdedigbaar te kiezen voor de eerste optie.

De situatie ligt beduidend anders bij het voorspellen van beweerde aantallen opgelegde rijverboden en bloedproeven. In dit geval is beweerde produktiviteit "redelijk" tot "goed" te voorspellen, en dan vooral op basis van de korpsklasse: hoe groter de gemeente hoe meer art.26-ers opgespoord worden per hoofd. (Deze bevinding heeft ook zijn uitwerking via andere hoofdeffecten en interacties vanwege de niet-orthogonaliteit van de opzet.) Het is ook opmerkelijk dat deze generalisatie niet op gaat voor de relatie tussen korpsklasse en het beweerde aantal afgelegde ademtests.

Zowel de oorzaak van deze bevindingen als de mogelijke gevolgen ervan zijn nu nog niet te geven.

5.6. Overige vragen .

1. Opvattingen over het Openbaar Ministerie en de straffen voor rijden onder invloed (vraag 8, 9, 23, 24, 25 en 26)

In dit onderzoek zijn ook vragen gesteld aan de politie over het beleid van het Openbaar Ministerie (O.M.), meer in het algemeen en in het bijzonder over het vervolgingsbeleid ten aanzien van rijders onder invloed (zie Bijlage VII vraag 9C, 22G, 23, 24, 25, 26, 56L en 56M). Aangezien een aantal van deze vragen direct te maken heeft met de straffen voor art.26-ers, zullen de resultaten op de andere vragen die expliciet over straffen gaan, eveneens in de volgende paragraaf worden besproken (vraag 7J, 22H, 56O en 56V).

Resultaten

Behalve dat de respondenten de mate waarin zij zelf van mening zijn dat er te veel of te weinig toezicht wordt gehouden hebben aangegeven, hebben zij ook een inschatting gemaakt van de mening van hun collega's, de korpsleiding, het Openbaar Ministerie en het publiek (vraag 9). Daarbij was het niet zo zeer van belang of deze laatstgenoemde meningen met de feiten overeenstemmen, maar hoe die meningen in de perceptie van de politie er uit zien. Aangenomen wordt dat men de eigen mening van de ondervraagden over het toezicht kan beschouwen als het antwoord op vraag 8 en de meningen van "relevante anderen" die met het toezicht te maken hebben als de antwoorden op vraag 9 (A, B, C en D). Als men nu deze antwoorden vergelijkt dan kan het volgende worden opgemerkt: Van de respondenten is 79,9% van mening dat er door de politie (veel) te weinig toezicht wordt gehouden (vraag 8); verder denkt 73,2% dat het publiek, 56% dat de collega's, 49% dat de korpsleiding en tenslotte 43,9% dat het O.M. dezelfde mening is toegedaan. Het beeld dat de respondenten hebben van de mate waarin zij het toezicht (on)voldoende vinden, stemt in hun perceptie het meest overeen met dat van het publiek en het minst met het beeld dat men heeft hoe het O.M. hierover denkt. Opvallend is wel dat 15,6% van de respondenten géén idee heeft hoe er binnen het O.M. wordt gedacht over het toezicht.

Bij de vraag waarbij men het belang van een aantal beperkende factoren voor het toezicht heeft aangegeven, noemt een relatief hoog percentage

(44%) problemen rond vervolging door het Openbaar Ministerie een (heel) belangrijke factor (vraag 22G). Een nog hoger percentage respondenten vindt echter de problemen rond straftoemeting door de rechtbank (22H) een (heel) belangrijke beperkende factor. Meer dan twee derde van de respondenten vindt de straffen die het Openbaar Ministerie voor art.26-ers vraagt te licht of veel te licht; 31% vindt de straffen noch zwaar noch licht, en slechts 3,9% vindt de straffen zwaar. Geen enkele respondent is van mening dat de straffen te zwaar zijn (vraag 23).

Hoewel slechts 10,4% van de respondenten van mening is dat er vaak wordt geseponeerd inzake art.26-ers (vraag 24) is 82,6% het (helemaal) eens met de uitspraak dat dit averechts op de animo van de politie werkt (vraag 56M). Opvallend is ook hier weer dat 24,5% van de respondenten geen idee heeft of seponeren vaak gebeurt. Het is niet helemaal duidelijk of het hier voornamelijk gaat over een principe uitspraak ("Als het O.M. zou seponeren, dan zou het averechts werken op de animo..") of over een uitspraak van onvrede ("Het geeft niet hoe vaak het O.M. seponeert, dat het überhaupt zoiets doet werkt averechts op de animo..").

Van de respondenten is 42,9% van mening dat het Openbaar Ministerie vaak transigeert; een aanzienlijk percentage (25,3%) heeft geen idee of dit ook vaak gebeurt.

Men is redelijk positief gestemd over het transactiebeleid. Van de respondenten vindt 58,7% dat transigeren een aanzienlijke vereenvoudiging voor het vervolgen van art.26-ers is.

Op de algemene vraag over de informatie die men krijgt over het beleid van het Openbaar Ministerie is 61,3% van mening dat de informatie (duidelijk) onvoldoende is (vraag 26). Dit laatste resultaat is consistent met eerder genoemde resultaten, nl. dat ongeveer een kwart van de respondenten in het geheel geen idee heeft of het Openbaar Ministerie überhaupt vaak seponeert of transigeert.

Van twaalf met name genoemde maatregelen ter bestrijding van het rijden onder invloed verwacht men het meeste effect van strenger en sneller straffen, maar liefst 88,9% van de respondenten verwacht hiervan een heel groot effect (vraag 7J). Dat men hoge verwachtingen heeft van strengere straffen blijkt ook uit het resultaat dat 86,6% van de respondenten het (helemaal) eens is met de uitspraak dat rijders onder invloed hard aangepakt moeten worden (vraag 56O). De verdeling van de antwoorden op de uitspraak "strengere straffen zullen het rijden onder invloed niet oplossen"

(vraag 56V) laat zien dat 20,8% het hiermee noch eens noch oneens is. Toch is 50,1% het (helemaal) niet eens met deze uitspraak.

Conclusie

Het merendeel van de respondenten is van mening dat er te weinig of veel te weinig toezicht wordt gehouden. In hun perceptie wijkt het beleid van het Openbaar Ministerie hiervan af. Volgens de respondenten is men bij het Openbaar Ministerie slechts in geringere mate van mening dat het toezicht ontoereikend is. Het criterium voor de mate van toezicht dat de respondenten (kennelijk) aanleggen, stemt het meest overeen met dat van het publiek, vervolgens met dat van hun collega's, de korpsleiding en het minst met dat van het Openbaar Ministerie.

Opvallend is dat veel respondenten eigenlijk niet op de hoogte zijn hoe er binnen het Openbaar Ministerie over het toezicht wordt gedacht. Dit zou één van de redenen kunnen zijn voor de minder positieve beeldvorming van het Openbaar Ministerie. Dit minder positieve beeld heeft vooral te maken met de onvrede die is er over het seponeringsbeleid, verder ziet men het vervolgingsbeleid in het algemeen als één van de belangrijkste beperkende factoren voor het toezicht. Men is wel positief gestemd over het transactiebeleid van het Openbaar Ministerie.

Overduidelijk zijn de meningen over de straffen voor het rijden onder invloed. Over het algemeen is men voor strenger en sneller straffen en vindt men de straffen zoals ze nu worden gehanteerd te licht. (Dit laatste heeft waarschijnlijk wel gevolgen voor de animo van de politie: meer dan 50% zegt dat problemen rondom de straftoemeting een (heel) belangrijk beperkende factor vormen (vraag 22H.) De meerderheid vindt dat rijders onder invloed hard aangepakt moeten worden. De maatregelen ter beperking van het rijden onder invloed waar men de hoogste verwachtingen van heeft is strenger en sneller straffen. (Of deze mening van toepassing is voor zowel "lichte" als "zware" gevallen is nog de vraag.)

Misschien is het te voorbarig om te concluderen dat men straffen als dé oplossing ziet, aangezien bijna de helft van de respondenten neutraal of positief antwoordt op de uitspraak: "strengere straffen zullen het rijden onder invloed niet oplossen". Toch is ruim de helft van de respondenten het oneens met deze uitspraak.

2. Selectie-apparatuur (vraag 29, 30 en 31)

De respondenten is tevens gevraagd aan te geven van welke selectie-apparatuur hun korps gebruik maakt en hoe tevreden zij over deze apparatuur zijn. Bovendien is hen gevraagd welke verwachtingen zij hebben van moderne selectie-apparatuur, waarover meer korpsen in de toekomst de beschikking zullen hebben (zie Bijlage VII, vraag 29, 30 en 31).

In totaal 95,9% van de respondenten geeft aan dat hun korps blaaspijpjes gebruikt. Slechts 18,9% van de respondenten is heel tevreden of tevreden over de blaaspijpjes. Ongeveer de helft van de respondenten geeft aan dat hun korps de Alcocontrol gebruikt. Alweer is slechts 22,5% (heel) tevreden hiermee. De Dräger 7310 werd door 19,5% van de respondenten aangekruist; 87% van de respondenten die gebruik maken van de Dräger is hierover heel tevreden of tevreden.

Van moderne selectie-apparatuur verwacht men:

1. een belangrijke verbetering (94%);
2. door meer betrouwbare uitslag, minder bloedproeven met uitslag beneden 0,5 o/oo (82,1%);
3. zal tot sneller en vaker blazen leiden, bij twijfel (79,7%);
4. door meer betrouwbare uitslag meer art.26-ers (79,3%);
5. efficiënter; meer tijd voor andere taken (75,9%);
6. afschrikwekkende werking groter bij het publiek (50,2%).

Geconcludeerd kan worden dat men op grond van verschillende argumenten voornamelijk positieve verwachtingen heeft van moderne selectie-apparatuur, maar dat men over de afschrikwekkende werking hiervan relatief minder overtuigd is. In ieder geval lijkt het dat deze politiemensen het afschaffen van het blaaspijpje en de Alcocontrol zouden toejuichen. De Dräger zou best een goed alternatief kunnen zijn, gezien de positieve reacties.

3. Kennis, training en instructie (vraag 33, 34 en 35)

Ongeveer twee derde van de respondenten heeft op de politieschool training of instructie gehad voor het toezicht houden op alcohol. Verder geeft 58,1% aan alleen praktijkervaring te hebben; 55,8% heeft een training van een mentor of collega ontvangen; 48,2% heeft een instructie over

selectie-apparatuur gekregen. Naar aanleiding van de Alcoholwet uit 1974 heeft 44% één of andere vorm van training of instructie gevold (zie Bijlage VII, vraag 33).

Opvallend is dat men bijna unaniem van mening is dat de kennis waarover men beschikt om toezicht te houden voldoende of ruim voldoende is, resp. 60,1% en 31,8%. Toch geeft een kwart van de politiemensen aan behoefte te hebben een verdere training of instructie voor het toezicht houden op alcohol (zie Bijlage VII, vraag 34 en 35).

4. Het rijverbod, de bloedproef, transacties en het proces-verbaal (vraag 37, 38, 40, 41 en 42)

Het rijverbod vindt 66,7% van de respondenten op korte termijn een effectieve maatregel, maar niet op lange termijn; 20,1% vindt het rijverbod zowel op korte als lange termijn effectief. Ongeveer de helft van de respondenten vindt het aantal rijverboden dat opgelegd wordt wel voldoende; 23,4% vindt dat er iets meer en 24,6% vindt dat er veel meer rijverboden opgelegd moeten worden (zie Bijlage VII, vraag 37 en 38).

Problemen rond de bloedproef wordt door 35,2% van de respondenten als een heel belangrijke of belangrijke beperkende factor voor het toezicht op rijden onder invloed ervaren (zie Bijlage VII, vraag 22E). Vervanging van de bloedproef door betrouwbare ademanalyse-apparatuur als bewijsmiddel acht men vrijwel unaniem een belangrijke verbetering (95,4%).

Positief reageren de respondenten op de volgende argumenten ter vervanging van de bloedproef (percentage positieve antwoorden tussen haakjes) (zie Bijlage VII, vraag 41).

1. efficiënter; meer tijd voor andere taken (88,4%);
2. tijd om meer art.26-ers op te sporen (82%);
3. minder problemen rond afhandeling art.26-ers (80,2%);
4. afschrikkende werking groter bij het publiek (59,1%).

Op de vraag wat men verwacht als de politie direct transacties zou kunnen voorstellen aan art.26-ers geeft 38,6% aan dit een belangrijke verbetering te vinden (zie Bijlage VII, vraag 40).

Toch zijn 58,7% het er mee eens dat het voorstellen van transacties de vervolging van art.26-ers aanzienlijk zou vereenvoudigen (vraag 56L).

Verder reageert ongeveer de helft van de respondenten positief op de volgende argumenten (percentage positieve antwoorden tussen haakjes):

1. minder problemen rond afhandeling art.26-ers (53,9%);
2. efficiënter; meer tijd voor andere taken (53,2%);
3. tijd om meer art.26-ers op te sporen (47,2%);
4. afschrikwekkende werking groter bij het publiek (46,3%).

Er is weinig sprake van eensgezindheid.

Hoewel het relatief gezien een stuk minder belangrijk gevonden wordt dan andere mogelijke factoren die het toezicht kunnen beperken, vindt toch 21,2% van de politiemensen het proces-verbaal een heel belangrijke of belangrijke en 16,6% een tamelijk belangrijke beperkende factor (zie Bijlage VII, vraag 22F).

Dat 71,1% aangeeft dat "alle vragen noodzakelijk voor de rechtszekerheid" zijn, zegt misschien meer over de bestaande situatie dan over de tevredenheid met het proces-verbaal. Dit laatste geldt wellicht ook voor "Omdat het Openbaar Ministerie het nu eenmaal zo wil", waar een krappe meerderheid (52,9%) het mee eens is (zie Bijlage VII, vraag 42).

Vermoedelijk zijn deze laatste twee punten op verschillende wijzen te interpreteren, immers formeel zijn alle vragen noodzakelijk voor de rechtszekerheid en tevens omdat het Openbaar Ministerie het nu eenmaal zo wil, hetgeen iets anders is dan dit positief waarderen.

Dat 34,7% van de respondenten van mening is dat het proces-verbaal te veel vragen bevat is niet voor tweeërlei uitleg vatbaar.

De ondervraagde politiemensen zijn grote voorstanders van een technische verbetering van het afhandelingsproces, in het bijzonder van het invoeren van ademanalyse-apparatuur als bewijsmiddel, maar zijn nogal verdeeld omtrent administratieve verbeteringen, zoals het vaker opleggen van een rijverbod, het voorstellen van transacties, of het vereenvoudigen van het proces-verbaal. Terwijl het voor de hand ligt dat het invoeren van ademanalyse enige rompslomp zou elimineren, bijv. het wachten op een arts, is het jammer dat er weinig overeenstemming is bij deze politiemensen onderling omtrent aanpassingen van organisatorische en procedurele aard. Er moet dan ook onderstreept worden dat bijna driekwart van de respondenten meent dat de tijd die voor afhandeling van een verdachte nodig is, een tamelijk tot heel belangrijke factor is die het toezicht op rijden onder invloed belemmert!

5. Opvattingen over toezicht: handelingen en tactiek (vraag 39, 43 t/m 46, 48)

Eerst wordt beschreven welke effecten politiemensen verwachten als de ademtest standaard onderdeel van een routinecontrole zou zijn (Bijlage VII, vraag 39).

Vervolgens wordt besproken wat zij ervan vinden als collega's opgespoorde art.26-ers verder op het bureau afhandelen (resp. bij normale surveillance en speciale alcoholacties). In het geval dat men afhandeling door anderen negatief waardeerde, diende men daarvan de reden op te geven (Bijlage VII, vraag 43 t/m 46).

Verder worden de standaardhandelingen beschreven die politiemensen gebruiken om te bepalen of een staande gehouden automobilist alcohol gebruikt heeft (vraag 48).

Tenslotte wordt ingegaan op de huidige gebruikte opsporingstactieken en de evaluatie daarvan.

De ademtest als standaardonderdeel van routinecontroles (Vraag 39)

Twee redenen die men met ja of nee kon beantwoorden zijn "positief" te noemen ten aanzien van het toezicht: afschrikwekkende werking bij het publiek en meer art.26-ers. Met de eerste reden is 73% en met de tweede reden 61,7% van de respondenten het eens.

Twee andere redenen zijn als "negatief" te beschouwen: te veel tijd en onterecht, vervelend voor de bestuurder; resp. 55,5% en 60,2% van de respondenten is het hiermee eens.

Beschouwt men de antwoordcategorie "een belangrijke verbetering" als een totaalwaardering voor een dergelijke maatregel, dan blijkt een meerderheid moeite te hebben met zo'n maatregel. Van de respondenten vindt 62,4% het géén belangrijke verbetering als de ademtest standaardonderdeel van routinecontroles zou worden.

Afhandeling van verdachten door anderen (Vraag 43 t/m 46)

Uit de resultaten van het onderzoek betreffende het veldexperiment in het demonstratieproject Gericht verkeerstoezicht (Gundy & Verschuur, 1986) bleek dat politiemensen vrij negatief stonden tegenover de mogelijkheid dat de afhandeling van de door hen opgespoorde verdachte rijders onder invloed, door anderen zou plaatsvinden.

In dit onderzoek is gevraagd wat politiemensen van afhandeling door hun collega's tijdens normale surveillance of tijdens speciale alcoholacties vinden (Bijlage VII, vraag 43 t/m 46).

Afhandeling van tijdens normale surveillance door anderen opgespoorde verdachten wordt door 52,1% tamelijk of heel negatief beoordeeld; 15,7% is neutraal. Afhandeling door anderen tijdens speciale alcoholacties vindt 26,4% tamelijk of heel negatief; 18,4% is neutraal.

Het antwoordpatroon van degenen die in beide situaties afhandeling door anderen negatief vinden komt vrijwel overeen. Ongeveer tweederde van de respondenten geeft aan dat men liever zelf verantwoordelijkheid draagt of dat er mogelijke fouten in het proces-verbaal kunnen ontstaan. Ruim 40% is van mening dat dit het contact met de verdachten niet ten goede komt.

Standaardhandelingen om alcoholgebruik te bepalen (Vraag 48)

Vrijwel altijd verricht men de volgende standaardhandelingen: papieren vragen, ruiken naar alcohollicht, vragen of de automobilist gedronken heeft of kijken naar ogen of gezicht. Ruim 80% voert een gesprek om de spraak te controleren. Geconcludeerd kan worden dat het overgrote deel van de politiemensen al deze standaardhandelingen gebruikt om aanwijzingen voor alcoholgebruik te krijgen. Ongeveer tweederde vraagt om even uit te stappen of om uit te ademen. Gundy & Verschuur (1986) constateren dat, ook onder zeer gunstige omstandigheden, dit type standaardhandelingen politiemensen slechts in beperkte mate in staat stelt het BAG nauwkeurig te kunnen inschatten.

Opsporingstactieken (Vraag 27)

De meest gebruikte opsporingstactiek blijkt alcoholcontrole als onderdeel van normale surveillance te zijn (98%), gevolgd door speciale aandacht van rijdende surveillanten (69%) en staande controles met wisselende locaties (70%). De opvallende staande controle (zoals de "fuik") blijkt minder te worden toegepast (49%) en het minst opvallende staande controle (28%) en het inzetten van speciaal personeel bij rijdende controle (18%) (zie Bijlage VII, vraag 27).

De ondervraagde politiemensen bleken ook relatief voorstander te zijn van controles als onderdeel van normale surveillance: 77% was het (helemaal) eens met de uitspraak dat toezicht op alcohol het meest gebaat is bij

deze techniek (vraag 56D). Slechts 18% dacht dat toezicht op alcohol het meest gebaat zou zijn bij speciale alcoholacties (vraag 56C). Toch hebben 90% van deze politiemensen ervaring met speciale alcoholacties en dan gemiddeld 8.3 (s.d. 8.8) keer (vraag 28).

Kennelijk is ervaring met speciale acties niet voldoende aanleiding om positief te oordelen over de relatieve effectiviteit daarvan.

5.7. Suggesties en ideeën ter verbetering van het toezicht op rijden onder invloed

Tenslotte zijn de respondenten uitgenodigd aan het eind van de vragenlijst suggesties en ideeën weer te geven die tot verbetering van het toezicht zouden kunnen leiden. In totaal 341 politiemensen hebben deze gelegenheid aangegrepen om soms beknopt en kernachtig en soms uitvoerig hun visie op het toezicht te geven. In Tabel 9 staan deze reacties weergegeven. In totaal werden 645 reacties gecategoriseerd.

De respondenten gaven vaak meer dan één reactie. De reacties zijn onder te verdelen in vier hoofdcategorieën. De eerste hoofdcategorie heeft voornamelijk betrekking op reacties die met de directe uitoefening van het toezicht te maken hebben. De tweede hoofdcategorie heeft voornamelijk betrekking op reacties aangaande de "straffen voor art.26-ers". De derde hoofdcategorie betreft voornamelijk "publiciteit en voorlichting" met betrekking tot het rijden onder invloed. De vierde hoofdcategorie tenslotte betreft de "strategie van het toezicht op rijden onder invloed". Per categorie zijn de reacties geordend naar belangrijkheid. Achter elke subcategorie is het absolute aantal reacties weergegeven.

Opvallend is dat de wens tot verbetering van controle- en selectie-apparatuur (1.1) de belangrijkste reactie vormde, ruim 43% van de responderende politiemensen had opmerkingen hierover. Uit de eerder in de vragenlijst gestelde vraag naar de tevredenheid van de apparatuur blijkt dat 66% van de ondervraagden niet tevreden was over blaaspijpjes en als men de Alcocontrol gebruikte was ongeveer een kwart hierover ontevreden (zie Bijlage VII, vraag 30).

Bijna 20% van de responderende politiemensen hadden opmerkingen omtrent het proces-verbaal voor art.26-ers (1.2).

Categorie	
1.1. Betere controle- en selectie-apparatuur; vervangen blaaspijpje	148
1.2. Proces-verbaal vereenvoudigen/vervangen	68
1.3. Bloedproef afschaffen	42
1.4. Meer personeel; minder bezuinigen	32
1.5. O.M. moet sneller afhandelen	24
1.6. Beschikbaarheid/medewerking van arts onvoldoende	10
1.7. Informatie van O.M. gewenst over straf verdachte	7
<hr/>	
2.1. Strenger en sneller (direct na misdrijf of uitspraak) straffen	33
2.2. Ontzeggen rijbevoegdheid door intrekking rijbewijs, voor elke overtreding art. 26	26
2.3. Stempel/aantekening op rijbewijs; strafpuntensysteem	25
2.4. Voertuig in beslag nemen (voor bepaalde tijd of boven bepaald promillage)	20
2.5. Direct invorderen rijbewijs	19
2.6. Ontzeggen rijbevoegdheid bij recidive voor altijd	16
2.7. O.M. moet minder snel seponeren	15
2.8. Instellen totaal alcoholverbod in het verkeer	13
2.9. Voertuig verbeurd verklaren	9
2.10 Transactie voorstellen bij "lichte gevallen"	5
2.11 Anders	11
<hr/>	
3.1. T.V.-programma/reclame over gevolgen van rijden onder invloed	28
3.2. Nazorg slachtoffers van rijden onder invloed regelen	9
3.3. Publiciteit vóór aan alcoholacties	8
3.4. Voorlichting geven (met name aan jeugd)	8
3.5. Horeca inschakelen	5
3.6. Anders	5
<hr/>	
4.1. Meer speciale alcoholacties	16
4.2. Meer controles met kleine groepen/teams	14
4.3. Gerichte acties rond horecagelegenheden	8
4.4. Speciale afdelingen/teams oprichten voor alcoholcontroles	5
4.5. Meer plaatselijke/regionale acties	4
4.6. Grote alcoholacties problematisch i.v.m. overuren e.d.	4
4.7. Anders	6

Tabel 9. Suggesties en ideeën van de politie ter verbetering van het toezicht op rijden onder invloed

In de vragenlijst was reeds gevraagd wat men vond van het proces-verbaal (zie Bijlage VII, vraag 42). Naar het zich laat aanzien vormt de lengte van het proces-verbaal meer problemen dan de moeilijkheid van de vragen. Het derde onderwerp op de lijst van veel gehoorde reacties is de bloedproef. Uit de eerder gestelde vraag hierover blijkt dat 95,4% van de respondenten vervanging van de bloedproef door betrouwbare ademanalyse-apparatuur een belangrijke verbetering vindt (zie Bijlage VII, vraag 41). Zoals eerder is opgemerkt vindt 82% van de respondenten dat vervanging tijd geeft om meer art.26-ers op te sporen; 80% dat dit minder problemen geeft rond de afhandeling van art.26-ers; 88% dat dit efficiënter is en meer tijd voor andere taken geeft.

Ongeveer 7% van de responderende politiemensen had opmerkingen omtrent de snelheid van afhandelen van art.26-ers door het Openbaar Ministerie. Uit een eerder gestelde vraag over het Openbaar Ministerie blijkt dat 44% van de respondenten het vervolgingsbeleid als een (heel) belangrijke beperkende factor van het toezicht op rijden onder invloed beschouwt (zie Bijlage VII, vraag 22G).

Ook de beschikbaarheid van een arts voor het verrichten van de bloedproef vormt (in kleine gemeenten?) soms een obstakel (1.6).

Een beperkt aantal respondenten vond het een gemis dat men soms niet te horen kreeg welke straf een art.26-er, die zij hadden opgespoord, kreeg opgelegd (1.7).

Uit andere vragen die gesteld zijn over het Openbaar Ministerie blijkt dat de informatie die men over het beleid heeft, door tweederde van de respondenten (ruim) onvoldoende wordt geacht. Ongeveer een kwart van de respondenten heeft er geen idee van of het Openbaar Ministerie vaak seponereert of transigeert (zie Bijlage VII, vraag 24, 25 en 26).

De tweede hoofdcategorie heeft voornamelijk betrekking op de straftoemeting aan art.26-ers. Opvallend is dat strenger straffen kennelijk als een belangrijk onderwerp wordt beschouwd. Dit wordt gesteund door resultaten op andere vragen rond de straftoemeting van art.26-ers (vraag 7J, 23, 56O, 56V). Rond 89% verwacht een groot tot heel groot effect van strenger en sneller straffen. Ongeveer driekwart van de respondenten vindt de straffen die het Openbaar Ministerie vraagt licht tot veel te licht; 85% vindt dat men opgespoorde rijders onder invloed hard moet aanpakken. Slechts 29% van de respondenten is het er (helemaal) mee eens dat strengere straffen het rijden onder invloed niet oplossen.

Verder is het intrekken van het rijbewijs een wenselijk geachte straf. (2.2, 2.5 en 2.6). Men gaf echter niet altijd duidelijk aan op welke automobilisten het "direct invorderen rijbewijs" van toepassing was. Bij de suggestie "stempel/aantekening op rijbewijs; strafpuntensysteem" (2.3) verwees men vaak naar het systeem zoals dat in West-Duitsland wordt gehanteerd.

Niet populair is het seponeringsbeleid door het Openbaar Ministerie inzake art.26-ers (2.7). Meer dan 80% is het eens tot helemaal eens met de uitspraak dat seponeren averechts op de animo van de politie werkt (vraag 56M). Anderzijds vindt slechts 10% van de respondenten dat het Openbaar Ministerie vaak seponeert (vraag 24).

De derde hoofdcategorie laat zien dat een t.v.-programma/-reclame over de gevolgen van rijden onder invloed gewaardeerd wordt. Vaak werd expliciet vermeld dat hierbij de gevolgen voor zowel de bestuurder als het slachtoffer getoond moeten worden. Verder moet nog opgemerkt worden dat men positief is over publiciteit geven vóóraf aan alcoholacties (vraag 7D). Ruim 50% verwacht een groot tot heel groot effect van zo'n maatregel. Hoewel "horeca inschakelen" bij de suggesties te verbetering van het toezicht wordt genoemd, verwacht slechts 18% van de respondenten hiervan een groot tot heel groot effect (vraag 7L).

Uit de reacties ondergebracht in de vierde hoofdcategorie lijkt het of men vooral voorstander is van uitbreiding van reeds beproefde strategieën van toezicht. Opmerkelijk is dat bijna 62% van de ondervraagde politiemensen vindt dat het verbeteren van de huidige wijzen van toezicht een (heel) groot effect op rijden onder invloed zou hebben (vraag 7K). Toch zijn er slechts weinig suggesties gegeven ter verbetering van het eigen handelen in het veld.

6. DISCUSSIE EN CONCLUSIES

6.1. Doelstelling en implementatie van het onderzoek

Doelstelling van dit onderzoek was om meer inzicht te krijgen in de factoren (voor zover ze betrekking hebben op de kennis, ervaring en opvattingen van toezichthouders) die een rol spelen in het gedrag van politiemensen bij het toezicht houden op de naleving van Art.26 WWV. Deze kennis kan bijdragen aan (onderzoek naar) het verhogen van de effectiviteit van dat toezicht.

Hiertoe is, mede op basis van literatuur en mondelinge interviews met politiemensen, een schriftelijke vragenlijst geconstrueerd. Vervolgens zijn 53 gemeentelijke en Rijkspolitie (district) korpsen aangeschreven met een verzoek tot medewerking. Hierop reageerden 52 korpsen positief. Binnen deze 52 korpsen is een steekproef getrokken van 838 politiemensen met de rang van brigadier (of opperwachtmeester) of lager, die belast waren met surveillance of verkeerstakingen. Een vragenlijst is verstuurd naar deze politiemensen waarvan er 704 reageerden, een respons van 84%.

6.2. Verbanden tussen meningen en relaties met achtergrondkenmerken van politiemensen

Met betrekking tot een aantal onderwerpen relevant voor het (toezicht op) rijden onder invloed, kan er geconstateerd worden dat de opvattingen van de politiemensen in deze enquête grotendeels met elkaar overeenstemmen en onderling voornamelijk verschillen in de mate waarin men bereid is een meer of minder uitgesproken stelling te nemen; m.b.t.:

- het belang van verschillende oorzaken van verkeersongevallen
- verwachte effecten van meer aandacht voor oorzaken van verkeersongevallen
- verwachte effecten van maatregelen ter bestrijding van rijden onder invloed
- verwachte effecten van manieren van toezicht om "lichte" en "zware" gevallen van rijden onder invloed te weerhouden
- beperkende factoren van toezicht
- het belang van politietaken op de weekeindavonden

- redenen om wel eens af te zien van een ademtest
- kenmerken van inzittenden in relatie tot de veronderstelde waarschijnlijkheid van rijden onder invloed
- vermijdingsstrategieën (van automobilisten)
- uitspraken over het (toezicht op) rijden onder invloed.

Pas in tweede instantie en in een mindere mate blijkt dat er enige verschillen van mening zijn ten opzichte van o.a.

- het belang van de rol van "snelheidsmaniakken" voor de verkeersveiligheid
- de effectiviteit van meer politie-aandacht op "hardware"-achtige tegenover "software"-achtige oorzaken van ongevallen
- de effectiviteit van een "harde" tegenover een "zachtere" aanpak van rijden onder invloed
- het nut van een meer repressieve tegenover een meer preventieve aanpak van rijden onder invloed
- het relatieve belang van administratief-organisatorische belemmeringen van het toezicht tegenover meer motivationele problemen
- het relatieve belang van verkeerstoezicht in het algemeen tegenover assistentie van collega's
- het voor- of tegenstander zijn van een "iedereen blazen"-toezichtstrategie.

Er bleek weinig samenhang te zijn tussen de opvattingen over verschillende onderwerpen: wat men meent omtrent één onderwerp zegt niet erg veel over wat men meent over een ander onderwerp. Toch zijn er twee zwakke algemene ordeningen gevonden: men is relatief optimistisch (of pessimistisch) ten aanzien van het nut van toezicht op rijden onder invloed, en los daarvan is men meer voorstander van een "harde" of "strengere" (of juist relatief minder strengere) aanpak ten aanzien van rijden onder invloed.

Deze meningen bleken ook nauwelijks te koppelen aan de verschillende achtergrondkenmerken van de geënquêteerden, zoals leeftijd, rang, regio, enz.

De reden voor deze bevindingen, ook gezien de nogal scheve verdelingen van de antwoorden op bijna alle vragen in deze enquête (d.w.z. deze politiemensen zijn het als groep voornamelijk (helemaal) (on)eens met

bijna alle gestelde vragen: er was weinig sprake van een voornamelijk neutrale opstelling of van grote verdeeldheid), lijkt misschien te liggen in het feit dat deze politiemensen relatief homogeen zijn qua opstelling ten opzichte van rijden onder invloed en het (nut van het) toezicht daarop. (Dit fenomeen heet "restriction of range").

Samengevat: Terwijl er lichte tendensen tot en ook enige duidelijke verschillen van mening te bespeuren zijn, zijn deze nogal beperkt van omvang in vergelijking met de grote mate van eensgezindheid bij de politie ten aanzien van eerst genoemde onderwerpen. Verschillen betreffen vooral de mate van uitgesprokenheid van meningen, en veel minder de aard ervan.

Een grote uitzondering heeft betrekking op de mate waarin individuele agenten ademtests, rijverboden en bloedproeven vorderen. De gemiddelde politie-ambtenaar in deze enquête vordert naar eigen zeggen niet erg veel ademtests (ca. 2 per maand) en nog minder rijverboden en bloedproeven, maar er zijn grote verschillen tussen individuen met betrekking tot deze "produktie"-maten. Met name blijkt dat hoe groter de gemeente van de betreffende politie-ambtenaar hoe meer art.26-ers opgespoord worden. (Dit laatste gaat niet op voor het aantal afgenomen ademtests (?).) Deze bevinding heeft waarschijnlijk meer te maken met de organisatie en middelen van de desbetreffende korpsen of de sociologische aspecten van de gemeenten, dan met de opvattingen van de politie-ambtenaren zelf.

6.3. Rijden onder invloed: ernst van het probleem en mogelijke maatregelen

Een overgrote meerderheid vindt dat rijden onder invloed een zeer belangrijke oorzaak is van ongevallen, zelfs de meest belangrijke oorzaak van de 13 verschillende oorzaken die waren aangegeven. Ook is er de neiging om het percentage rijders onder invloed tijdens weekeindnachten beduidend te overschatten. Bovendien meent men dat rijden onder invloed een ongevalsoorzaak is die zich zeer goed leent voor beïnvloeding door meer aandacht van de politie. Men verwacht dat strenger en sneller straffen, en meer en verbeterd toezicht belangrijke effecten op rijden onder invloed zullen hebben, en dat deze verreweg de meest effectieve maatregelen tegen rijden onder invloed zouden zijn. Men verwacht beduidend minder van

andere voorgestelde maatregelen, zoals verbetering van het openbaar ver-
voer of maatregelen die de alcoholconsumptie kunnen reguleren.

In het algemeen kan geconcludeerd worden dat de politiemensen in deze
enquête zichzelf voldoende gemotiveerd blijken te vinden om het toezicht
op het rijden onder invloed uit te voeren.

Ook al blijkt men redelijk optimistisch te zijn over hetgeen met toezicht
zou kunnen worden bereikt in de bestrijding van rijden onder invloed, is
het niet zo dat men daaromtrent overdreven verwachtingen heeft.

6.4. Belemmeringen van het toezicht

Het huidige toezicht vindt men te beperkt; over het algemeen vindt men
dat er (veel) te weinig toezicht is op rijden onder invloed, een mening
die men denkt te delen met het publiek. Er lijkt ergens een kloof te zijn
tussen hun perceptie van het belang van het bestrijden van rijden onder
invloed, en wat er, volgens hen, daadwerkelijk gebeurt.

Dat het toezicht ontoereikend is, ligt (volgens de politie) niet zozeer
aan de animo van de politie-ambtenaren zelf, de onverschilligheid van het
publiek, of het gebrek aan nut van de activiteit, maar aan factoren die
"buiten de politie om" een rol spelen, en die, volgens hen een grote
invloed hebben op hun functioneren:

- Te weinig tijd of te weinig personeel: Dit is volgens de geënquêteerde
politiemensen een groot probleem dat zich steeds weer voordoet. Toezicht
houden op art.26-ers beschouwt men als een (zeer) belangrijke politie-
taak, maar er zijn veel meer (zeer) belangrijke politietaken, die alle
gezien de beperkte beschikbare tijd moeten concurreren. Het afhandelen
van opgespoorde art.26-ers blijkt een tijdrovende zaak te zijn. Men keert
zich vooral tegen de bloedproef (en pleit voor vervanging door adema-
lyse-apparaat) en niet zozeer tegen de omvang en complexiteit van het
verhoor en het proces-verbaal. Alternatieve toezichtstactieken zoals
aselecte ademtests of ademtests als standaardonderdeel van routinecontro-
les worden afgewezen o.a. op grond van het argument dat het te veel tijd
zou kosten.

- Selectie-apparaat en bloedproef: Men is bepaald niet tevreden met de
huidige selectie-apparaat (het blaaspijpje en de Alcocontrol) en, zoals
eerder gezegd, men is niet te spreken over de bloedproef als bewijsmiddel
(het is ook mogelijk dat men wat te optimistische verwachtingen heeft
betreffende alternatieven.)

- Vervolging en straftoemeting: Het Openbaar Ministerie en de rechtbank scoren niet hoog in de waardering van de politiemensen. Een aanzienlijk deel van de politie meent dat problemen rondom de vervolging en straftoemeting van opgespoorde art.26-ers belangrijke belemmeringen voor het toezicht op rijden onder invloed vormen. Dat de politie de straffen te licht vindt (juist terwijl men meent dat hogere en snellere straffen een (heel) belangrijk effect op rijden onder invloed zou kunnen hebben; een opvatting die overigens niet veel steun in de vakliteratuur vindt) en het feit dat het Openbaar Ministerie seponereert, heeft blijkbaar een groot effect op de animo van de politie. Desondanks menen de meeste politiemensen dat seponeren niet vaak gebeurt (!).

In ieder geval beweert een meerderheid van de respondenten (duidelijk) onvoldoende informatie te krijgen over het beleid van het Openbaar Ministerie omtrent art.26-ers.

Bovengenoemde problemen lijken substantiële en "tastbare" belemmeringen te vormen voor het effectief uitoefenen van toezicht op rijden onder invloed. Er zijn mogelijk ook nog diverse meer subtiele (maar niet noodzakelijkerwijs minder belangrijke) punten:

- Onvoldoende "incentives": Deze politiemensen worden kennelijk niet "beloond" voor het opsporen van een art.26-er door een omvangrijk proces van afhandeling, de vervolging door het Openbaar Ministerie, of de straftoemeting van de rechtbank. Men voelt zich kennelijk ook niet helemaal ondersteund door hun korpsleiding, en hun ervaring met verdachten is nauwelijks positief te noemen. Bovendien lijken ze te vinden dat het opsporen van alle art.26-ers (iets waarvan men overigens wel meent dat het zou moeten gebeuren) onbegonnen werk is, aangezien zij het percentage van art.26-ers in het verkeer zo hoog inschatten. Tenslotte krijgt men weinig informatie teruggekoppeld over de effectiviteit van hun inspanningen ten aanzien van het bestrijden van rijden onder invloed. Men wordt uitsluitend geconfronteerd met de art.26-ers die opgespoord zijn en niet de aantallen die daadwerkelijk rondrijden, en nog minder met degenen die hebben afgezien van rijden onder invloed, o.a. uit vrees gepakt te worden. Vervolgens kunnen veel of juist weinig opgespoorde art.26-ers aanleiding zijn voor voldoening of teleurstelling ten opzichte van de effectiviteit van hun optreden.

Zij voelen zich grotendeels wel ondersteund door het publiek; in mindere

mate door hun collega's, en misschien ook door hun eigen plichtsbesef, maar het is de vraag of deze vormen van bekrachtiging voldoende zijn om een (mogelijke) tweeslachtigheid te overwinnen.

- Kennis en vaardigheden: De geënquêteerde politiemensen lijken nogal zelfverzekerd te zijn met betrekking tot hun eigen vaardigheid: een zeer grote meerderheid vindt dat ze (ruim) voldoende kennis hebben betreffende toezicht houden op rijden onder invloed, dat ze geen behoefte hebben aan verdere training en dat ze het snel door hebben of ze te maken hebben met iemand die boven de limiet is. Het is de vraag of dit zelfvertrouwen wel helemaal te rechtvaardigen is (zie Gundy & Verschuur, 1986).

- Individualisering van potentiële verdachten: Men stelt zich nogal streng op, maar toch geeft men toe enigszins rekening te houden met "verzachtende" omstandigheden in confrontatie met een automobilist die waarschijnlijk gedronken heeft. Ook als dat niet vaak gebeurt, kan mogelijk de indruk gewekt worden dat automobilisten hun eigen lot kunnen beïnvloeden bij een alcoholcontrole (zie Tijssen, 1986). Dit laatste zou aanleiding kunnen geven tot het bagatelliseren van de effectiviteit van toezicht.

- Veronderstelde kenmerken van potentiële verdachten: De ondervraagde politiemensen hebben ook duidelijke ideeën over wie wel en wie niet bij voorbaat een art.26-er zou kunnen zijn. Zelfs al zouden hun veronderstellingen blijken te kloppen, dan kan het toch betekenen dat bij voorbaat minder verdachte personen eerder onterecht over het hoofd gezien kunnen worden.

- Tegenstrijdigheden en onduidelijkheden in toezichtsstrategieën: Er blijken ook onduidelijkheden te zijn over hoe de politie meent het beste toezicht te kunnen uitvoeren:

1. De meeste respondenten hebben ervaring met speciale alcoholacties, maar zijn daar geen voorstander van, misschien omdat ze o.a. menen dat automobilisten een uitgebreid repertoire van activiteiten hebben om zulke acties het hoofd te kunnen bieden of hebben ervaren dat de opbrengst van zulke acties laag is, e.d. Veel van deze activiteiten kunnen ontkracht worden door toezicht op rijden onder invloed een onderdeel van normale surveillance te maken. De politie heeft hier veel ervaring mee en is daar ook voorstander van.

Zo'n strategie zal echter voornamelijk effectief zijn bij het opsporen van opvallende art.26-ers (ofwel de "zware gevallen"), terwijl de politie zelf zegt ook de lichte gevallen aan te willen pakken.

2. Men meent dat de huidige wijze van toezicht voor verbetering vatbaar is, en dat eventuele verbeteringen ook effectief zouden kunnen zijn bij de bestrijding van rijden onder invloed. Helaas gaf men weinig concrete suggesties voor mogelijke verbeteringen van het eigen handelen.

3. Deze politiemensen menen dat ook zogenaamde "lichte gevallen" van rijden onder invloed moeten worden opgespoord, ook als het aan hun gedrag niet te merken is. Het BAG vindt men een kenmerk dat bij dergelijke gevallen meer van toepassing is dan opvallende gedragskenmerken en ook vindt men dat zelfs een beetje alcohol gevaarlijk kan zijn in het verkeer, enz.

Het blijkt dat de mededeling van een automobilist dat hij/zij gedronken heeft en de aanwezigheid van alcohollicht zeer belangrijke aanwijzingen voor alcoholgebruik zijn (zie Gundy & Verschuur, 1986), en dat politiemensen menen dat automobilisten een rijk repertoire aan trucjes hebben om hun alcoholgebruik te verbergen (en juist daardoor kunnen menen dat ze bij die trucjes niet er in zouden trappen).

Daarom is de beste manier om uitsluitsel te krijgen een ademtest te vorderen in alle gevallen waar men niet zeker is of er geen sprake van alcoholgebruik is. Men is echter in het algemeen geen duidelijke voorstander van aselechte ademtests of ademtests als onderdeel van een routinecontrole (ook al meent men dat dit afschrikkend zou kunnen werken).

Dat men hiervan geen voorstander is, is mogelijk deels te verklaren door het reeds eerder genoemde feit dat deze politiemensen menen snel te kunnen zien of iemand inderdaad boven de limiet zit, en ook omdat ze problemen met het publiek vrezen.

Tenslotte is er aanleiding te menen dat deze politiemensen redeneren vanuit een positie die de nadruk voornamelijk legt op repressieve maatregelen (zoveel mogelijk controleren en art.26-ers opsporen, zwaarder straffen e.d.). Hoewel dit begrijpelijk is, is er ook reden te menen dat algemene preventieve maatregelen meer effectief zouden kunnen zijn bij het bestrijden van het rijden onder invloed (Gundy, 1983).

6.5. Algemene samenvatting van discussie en conclusies

In een notedop: De ondervraagde politiemensen blijken een relatief homogene groep te zijn, tenminste betreffende opvattingen omtrent rijden onder invloed en het (nut van) toezicht daarop. Ze erkennen de ernst van de

problemen van rijden onder invloed en staan positief en tamelijk welwillend ten opzichte van wat toezicht zou kunnen bereiken in het bestrijden ervan. Ze zijn echter ook van mening dat zich vrij snel problemen voordoen bij het uitvoeren van dat toezicht door allerlei praktische beperkingen. Daarnaast blijkt dat zich ook meer subtiele belemmeringen voordoen, die misschien ook deels zijn afgeleid van die praktische beperkingen.

7. AANBEVELINGEN

7.1. Aanbevelingen voor maatregelen

Het lijkt in eerste instantie wel zinnig om naar oplossingen voor of verlichting van operationele beperkingen (meer mankracht en/of tijd, betere apparatuur, vlottere afhandeling van opgespoorde art.26-ers, enz.) te zoeken. Dit is waarschijnlijk gemakkelijker op te merken dan te verwezenlijken.

Het zou ook nuttig kunnen zijn om discrepanties tussen hun opvattingen en die van anderen te verkleinen door middel van betere opleiding en communicatie. (Men kan hier denken aan de relatie tussen de politie en het Openbaar Ministerie, overdreven verwachtingen omtrent de effectiviteit van zwaardere straffen, het overschatten van het aandeel art.26-ers in het verkeer, enz.)

Bovendien verdient het aanbeveling dat er (eenvoudige) richtlijnen komen om contacten tussen automobilisten en politie-ambtenaren (met betrekking tot het toezicht op rijden onder invloed) meer uniform te maken om te voorkomen dat automobilisten de indruk kunnen krijgen dat ze de uitkomst van dit contact zouden kunnen beïnvloeden. Daarnaast zou het ook de moeite kunnen lonen op één of andere wijze meer informatie te geven over de effectiviteit van politietoezicht en dan zowel betreffende de ontwikkeling van het rijden onder invloed in de populatie als omtrent het aantal opgespoorde verdachten.

Tenslotte zijn deze politiemensen ten aanzien van hun eigen handelen blijkbaar voorstanders van o.a. een meer intensieve uitvoering van traditionele wijzen van toezicht, maar dan wel zonder de "traditionele" belemmeringen. Redenerend vanuit hun positie is dit natuurlijk niet verwonderlijk, maar er kan gevreesd worden dat zo'n opstelling alleen gedeeltelijk te realiseren valt binnen de huidige maatschappelijke randvoorwaarden, zoals de allocatie van middelen. Om een meer effectieve bestrijding van het rijden onder invloed te bewerkstelligen en dan binnen de huidige randvoorwaarden (waaraan toch gewerkt kan worden) lijkt het nodig een andere benadering te ontwikkelen en door de politie geaccepteerd te krijgen. Zo'n benadering zou mogelijk meer accent kunnen leggen op hoe de potentiële rijders onder invloed het dreigement van politietoezicht percipieren en minder op het incidentele opsporen van overtreeders

(dat toch altijd noodzakelijk zal blijven). Omdat het denkbaar is dat zo'n benadering activiteiten kan bevatten die, op het eerste gezicht, weinig nut lijken te hebben voor uitvoerende politie-ambtenaren, lijkt het wenselijk om uitvoerders te betrekken bij de gedachtengang rondom de invoering van nieuwe wijzen van toezicht en ondersteuning vanuit de organisatie. (Hierbij zouden systemen van personeelsbeoordeling mede op grond van het aantal processen-verbaal uit de boze zijn. Zeker zo lang mocht blijken dat de nadruk ligt op voornamelijk repressief bedoelde maatregelen in plaats van op algemeen preventieve maatregelen.) Misschien is er ook een verschuiving nodig in de perceptie van de politie (o.a. door middel van een aangepaste opleiding) ten opzichte van hun eigen rol bij de verkeersveiligheid: van die van voornamelijk wetshandhaver tot meer die van gedragsbeïnvloeder.

Praktijkproeven met nieuwe toezichtsstrategieën, zoals het aselekt afnemen van ademtests, begeleid door onderzoek naar de implementatie en preventieve effecten daarvan, kunnen een bijdrage leveren aan dit veranderingsproces.

7.2. Aanbevelingen voor onderzoek

Geconstateerd kan worden dat de doelstelling van dit onderzoek ten dele is bereikt: er is een aantal voor de hand liggende en een aantal meer subtiele factoren opgespoord die de effectiviteit van het toezicht op het rijden onder invloed negatief kunnen beïnvloeden. (Hoe die problemen verholpen kunnen worden is een andere vraag.)

Daarnaast is er redelijk inzicht geschapen in de vraag hoe Nederlandse politiemensen denken over het rijden onder invloed en het toezicht daarop. Dit biedt aanknopingspunten voor toekomstig onderzoek en beleid met betrekking tot het toezicht op art.26 WWV.

Toch blijven er - begrijpelijk - tal van vragen onbeantwoord, zoals:

- Hoe stellen de vrijwel autonoom in het veld handelende politiemensen hun prioriteiten en hoe verdelen ze hun tijd? Uit dit onderzoek is gebleken dat politiemensen vinden dat het toezicht op het rijden onder invloed een zeer belangrijke taak is, maar dat veel andere taken ook een hoge prioriteit genieten.

- In hoeverre en op welke wijze zijn de handelwijze en prioriteiten van politieambtenaren te beïnvloeden door andere belangrijke groeperingen

(korpsleiding, Openbaar Ministerie, het publiek, rijders onder invloed e.d.)?

- Op welke wijze kan de politie opleiding aangevuld worden om politiemensen een meer genuanceerd beeld van de problematiek rondom het rijden onder invloed bij te brengen?

- In hoeverre spelen al eerder genoemde (en andere mogelijke) factoren een rol in de (diverse vormen van) actiebereidheid van politiemensen en welke consequenties heeft dit voor daadwerkelijk gedrag?

Het verdient overigens aanbeveling te zijner tijd ook onderzoek te doen naar de opvattingen van het politiepersoneel belast met beleids- en besturingstaken, en dan voornamelijk ten aanzien van prioriteitsstellingen en procedurele en organisatorische kwesties.

Daarnaast is het uiterst relevant om onderzoek te doen naar de ervaringen van verkeersdeelnemers met politietoezicht en de invloed daarvan op hun gedrag, en onderzoek naar de effectiviteit van diverse vormen van toezicht op rijden onder invloed. Overigens is hiermee al een begin gemaakt: zie Tijssen (1986) en de tweede fase van het Demonstratieproject Gericht Verkeerstoezicht op alcoholgebruik in het verkeer.

LITERATUUR

- Bishop, E.W. (1975). Police management training factors influencing DWI arrests. Dunlap & Ass., Darien, 1975.
- CBS, 1984. Bevolking der gemeenten van Nederland op 1 januari 1984. Staatsuitgeverij, 's Gravenhage, 1984.
- Gifi, A. (1981). Nonlinear multivariate analysis. University of Leyden, 1981.
- Gifi, A. (1983). PRINCALS User's Guide. University of Leyden, 1983.
- Gundy, C.M. (1983). Politietoezicht en het gedrag van verkeersdeelnemers. R-83-32. SWOV, Leidschendam, 1983.
- Gundy, C.M. & Verschuur, W.L.G. (1986). Politietoezicht op rijden onder invloed: Een verslag en de resultaten van het veldexperiment. R-86-17. SWOV, Leidschendam, 1986.
- Hurst, P.M. (1980). Traffic officers' attitudes toward blood alcohol law enforcement. *Accid. Anal. & Prev.* 12 (1980) 4: 259-266.
- Noordzij, P.C. (1984). Alcoholgebruik van automobilisten 1983. DSWO/-R-84/12. Rijksuniversiteit Leiden, 1984.
- Oates, J.F. (1974). Factors influencing arrests for alcohol-related traffic violations. Dunlap & Ass. Darien, 1974.
- Pagano, M.R. & Taylor, S.P. (1979). Police perceptions of alcohol intoxication. *J. Applied Soc. Psychol.* 10 (1979) 2: 166-174.
- Politie-almanak 1984; Handboek voor de politie in haar gehele omvang de Rechterlijke Macht, de Gemeentebesturen en verdere overheidsorganen, 38ste jaargang. Schaafsma & Brouwer, Dokkum, 1984.

- Saunders, D.N. & Pemberton, L.I. (1977). Determinants of police officers' DUI activity. Virginia Commonwealth University, Richmond, 1977.
- Schippers, G.M. (red.) (1985). Alcohol en het menselijk tekort. De Horstink Dicmappen nr. 95, Amersfoort, 1982.
- SPSS Inc. (1983), SPSSX User's Guide, McGraw-Hill Book Company, New York, 1983.
- Steenhuis, D.W. (1982). Effect van politie-optreden bij rijden onder invloed. T. Alc. & Drugs 8 (1982) 3.
- Tijssen, R.J.W. (1986). Politietoezicht op rijden onder invloed; Het automobilistenonderzoek. Rijksuniversiteit Leiden (1986).
- Vingilis, E. (1983). Ontario police officers enforcement and perceptions of drinking-driving laws, ICADTS Conference, Puerto Rico, 1983.
- WVC (1985). Alcohol en samenleving; Ontwerpnota over een samenhangend alcoholmatigingsbeleid. Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur, Leidschendam, 1985.
- Zieverink, H.J.A. (1983). Alcohol en verkeer(sveiligheid). Rijksuniversiteit Leiden, 1983.

BIJLAGEN I T/M VII

Bijlage I. Vragenlijst mondeling interview agent, november 1984 (34 blz.)

Bijlage II. Overzicht 53 geselecteerde korpsen of districten (1 blz.)

Bijlage III. Verzoek tot medewerking aan de korpsleiding, brief DSWO dd. 21 februari 1985 (2 blz.)

Bijlage IV. Verzoek tot medewerking aan de geselecteerde politiemensen, brief DSWO, dd. 14 maart 1985 (2 blz.)

Bijlage V. Herhaald verzoek tot medewerking en informatie betreffende gang van zaken, brief DSWO, dd. 2 mei 1985 (1 blz.)

Bijlage VI. PRINCALS voor niet-ingewijden (9 blz.)

Bijlage VII. Vragenlijst Verkeersveiligheid, maart 1985 (33 blz.)

KAARTJE 1

- heel belangrijk
- belangrijk
- tamelijk belangrijk
- niet zo belangrijk
- onbelangrijk

KAARTJE 2

- heel groot effect
- groot effect
- klein effect
- bijna geen effect
- absoluut geen effect

KAARTJE 3

- heel groot
- groot
- middelmatig
- klein
- heel klein

KAARTJE 4

heel onwaarschijnlijk
onwaarschijnlijk
tamelijk waarschijnlijk
waarschijnlijk
heel waarschijnlijk

POLITIETOEZICHT NAAR RIJDEN ONDER INVLOED
MONDELING INTERVIEW AGENT
DSWO NOVEMBER 1984

POLITIETOEZICHT NAAR RIJDEN ONDER INVLOED
MONDELING INTERVIEW AGENT
DSWO NOVEMBER 1984

1. WAT ZIJN NAAR UW MENING DE MEEST BELANGRIJKE OORZAKEN VAN ONGEVALLEN IN HET VERKEER?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

IK NOEM U EEN AANTAL MOGELIJKE OORZAKEN VAN ONGEVALLEN IN HET VERKEER

2. WILT U AANGEVEN HOE BELANGRIJK DEZE OORZAKEN VOLGENS U ZIJN BIJ ONGEVALLEN IN HET VERKEER? U KUNT DAARBIJ KIEZEN UIT DE ANTWOORDEN DIE OP DEZE KAART STAAN.

ENQ.: Kaartje 1 overhandigen. S.v.p. de bijbehorende codes omcirkelen.

OORZAKEN	BELANG				
	heel belang- rijk	belang- rijk	tame- lijk belang- rijk	niet zo belang- rijk	onbe- langrijk
a. agressie, mentaliteit	1	2	3	4	5
b. onoplettendheid	1	2	3	4	5
c. technische gebreken voertuig	1	2	3	4	5
d. te hard rijden	1	2	3	4	5
e. vermoeidheid	1	2	3	4	5
f. ongeduld, haast	1	2	3	4	5
g. te weinig rijervaring	1	2	3	4	5
h. ingewikkelde of onoverzichtelijke verkeerssituaties	1	2	3	4	5
i. toestand wegdek	1	2	3	4	5
j. weersomstandigheid (bijv. mist, gladheid)	1	2	3	4	5
k. rijden onder invloed	1	2	3	4	5
l. gebrekkig inzicht bestuurder	1	2	3	4	5

Opmerkingen:
.....
.....

3. IK NOEM U NOGMAALS DE MOGELIJKE OORZAKEN VAN ONGEVALLEN IN HET VERKEER

WILT U AANGEVEN WAT NAAR UW MENING HET EFFECT ZAL ZIJN INDIEN DE POLITIE MEER AANDACHT AAN DEZE PROBLEMEN ZOU BESTEDEN?

ENQ.: Kaartje 2 overhandigen. S.v.p. de bijbehorende codes omcirkelen

OORZAKEN	VERWACHT EFFECT				
	heel groot effect	groot effect	klein effect	bijna geen effect	absoluut geen effect
a. agressie, mentaliteit	1	2	3	4	5
b. onoplettendheid	1	2	3	4	5
c. technische gebreken voertuig	1	2	3	4	5
d. te hard rijden	1	2	3	4	5
e. vermoeidheid	1	2	3	4	5
f. ongeduld, haast	1	2	3	4	5
g. te weinig rijervaring	1	2	3	4	5
h. ingewikkelde of onoverzichtelijke verkeerssituaties	1	2	3	4	5
i. toestand wegdek	1	2	3	4	5
j. weersomstandigheid (bijv. mist, gladheid)	1	2	3	4	5
k. rijden onder invloed	1	2	3	4	5
l. gebrekkig inzicht bestuurder	1	2	3	4	5

Opmerkingen:

.....

.....

4. HEEFT U, BIJ DE UITOEFENING VAN UW BEROEP, TE MAKEN GEHAD MET ONGEVALLEN WAARBIJ ER SPRAKE WAS VAN ALCOHOLGEBRUIK BIJ AUTO-MOBILISTEN?

ja1

nee2 (naar 7)

5. HOE VAAK IS DIT VOORGEKOMEN?
aantal

6. HOE VAAK WAS ER IN DIE GEVALLEN SPRAKE VAN SLACHTOFFERS?
.....
.....

7. HEEFT U IN UW NAASTE OMGEVING (VRIENDEN, KENNISSEN, FAMILIE) TE MAKEN GEHAD MET ONGEVALLEN WAARBIJ SPRAKE WAS VAN ALCOHOLGEBRUIK?
ja1
nee2

8. WELKE KENMERKEN HEBBEN NAAR UW MENING ONGEVALLEN WAARBIJ SPRAKE IS VAN ALCOHOLGEBRUIK?
.....
.....
.....
.....

8a. OP WELKE DAGEN EN TIJDSTIPPEN VINDEN DEZE ONGEVALLEN VAAK PLAATS?
.....
.....
.....
.....

8b. ZIJN ER BIJ DIE ONGEVALLEN OVER HET ALGEMEEN VEEL OF WEINIG VERKEERSDEELNEMERS BETROKKEN?
.....
.....
.....
.....

8c. ZIJN HET OVER HET ALGEMEEN LICHTE OF ERNSTIGE ONGEVALLLEN?

9. KUN U SCHATTEN BIJ WELK PERCENTAGE VAN DODELIJKE ONGEVALLLEN IN HET VERKEER IN NEDERLAND ER SPRAKE IS VAN ALCOHOLGEBRUIK? _____ %

10. KUNT U SCHATTEN WELK PERCENTAGE VAN DE AUTOMOBILISTEN DIE IN DE WEEKENDNACHTEN TUSSEN 10 UUR 'S AVONDS EN 4 UUR 'S OCHTENDS OP DE WEG ZIJN, EEN PROMILLAGE HEBBEN BOVEN DE WETTELIJK TOEGESTANE LIMIET? _____ %

11. DOOR WELKE MAATREGELEN OF OP WELKE MANIEREN KUNNEN NAAR UW MENING DE OORZAKEN VAN HET RIJDEN ONDER INVLOED HET BEST BESTREDEN WORDEN?

12. IK NOEM U EEN AANTAL MOGELIJKE MAATREGELEN OM HET RIJDEN ONDER INVLOED TE BESTRIJDEN

WILT U AANGEVEN WAT U VERWACHT VAN HET EFFECT VAN DEZE MAATREGELEN?

U KUNT DAARBIJ KIEZEN UIT DE ANTWOORDEN DIE OP DEZE KAART STAAN.

ENQ.: Kaartje 2 overhandigen. S.v.p. de bijbehorende codes omcirkelen.

MAATREGELEN	VERWACHT EFFECT				
	heel groot effect	groot effect	klein effect	bijna geen effect	absoluut geen effect
a. verbetering openbaar vervoer	1	2	3	4	5
b. goedkoper openbaar vervoer	1	2	3	4	5
c. propaganda/voorlichting alcoholgebruik	1	2	3	4	5
d. publiciteit geven aan alcoholacties	1	2	3	4	5
e. t.v.-reclame voor alcohol verbieden	1	2	3	4	5
f. meer toezicht	1	2	3	4	5
g. leeftijdsgrens gebruik alcohol verhogen	1	2	3	4	5
h. verhogen prijzen alcoholhoudende drank	1	2	3	4	5
i. strengere straffen	1	2	3	4	5
j. verbetering huidige wijzen van toezicht	1	2	3	4	5

Opmerkingen:

13a. VINDT U DAT ER TEVEEL OF TE WEINIG TIJD AAN POLITIETOEZICHT OP HET RIJDEN ONDER INVLOED WORDT BESTEED?

- overdreven veel1
- te veel2
- precies genoeg3
- te weinig4
- veel te weinig5

KUNT U DIT TOELICHTEN?

.....

.....

.....

U VINDT ZELF DAT ER (ANTWOORD VRAAG 13a) TOEZICHT WORDT GEHOUDEN:

13b. IS DIT OVER HET ALGEMEEN OOK DE MENING VAN UW COLLEGA'S? KUNT U DIT TOELICHTEN?

- ja, nl.:1
-
- nee, nl.:2
-

U VINDT ZELF DAT ER (ANTWOORD VRAAG 13a) TOEZICHT WORDT GEHOUDEN:

13c. IS DIT OVER HET ALGEMEEN OOK DE MENING VAN DE CORPSLEIDING? KUNT U DIT TOELICHTEN?

- ja, nl.:1
-
- nee, nl.:2
-

13d. IS DIT OVER HET ALGEMEEN OOK DE MENING VAN HET OPENBAAR MINISTERIE?

- ja, nl.:1
-
- nee, nl.:2
-

14. STEL DAT ER TWEEMAAL ZOVEEL TIJD AAN TOEZICHT OP RIJDEN ONDER INVLOED BESTEED ZOU WORDEN, ZOU DEN ER NAAR UW MENING DAN MINDER OF MEER VERKEERSSLACHTOFFERS ZIJN?

- veel meer1
- iets meer2
- evenveel3
- iets minder4
- veel minder5

14a. WAAROM?

.....

.....

.....

15. STEL DAT SLECHTS DE HELFT VAN DE TIJD AAN TOEZICHT OP RIJDEN ONDER INVLOED BESTEED ZOU WORDEN, ZOU DEN ER NAAR UW MENING DAN MINDER OF MEER VERKEERSSLACHTOFFERS ZIJN?

- veel meer1
- iets meer2
- evenveel3
- iets minder4
- veel minder5

15a. WAAROM?

.....

.....

.....

16. HOE GROOT IS VOLGENS U DE KANS OP EEN AVOND IN HET WEEKEND DAT EEN AUTOMOBILIST GECONTROLEERD WORDT OP ALCOHOLGEBRUIK?

ENQ.: Kaartje 3 overhandigen. S.v.p. de bijbehorende code omcirkelen.

- heel groot1
- groot2
- middelmatig3
- klein4
- heel klein5
- weet niet6

17a. IS NAAR UW MENING HET VOORNAAMSTE DIRECTE DOEL VAN HET TOEZICHT OP HET RIJDEN ONDER INVLOED OM DE PAKKANS TE VERGROTEN? ZO JA, VAN WELKE GEVALLEN? WAT IS DAARBIJ DE PAKKANS? ZO NEE, WAAROM NIET?

.....
.....
.....
.....

17b. IS NAAR UW MENING HET VOORNAAMSTE DIRECTE DOEL VAN HET TOEZICHT OP HET RIJDEN ONDER INVLOED OM ZOVEEL MOGELIJK GEVALLEN AF TE SCHRIKKEN? ZO JA, VAN WELKE GEVALLEN? ZO NEE, WAAROM NIET?

.....
.....
.....
.....

17c. IS NAAR UW MENING HET VOORNAAMSTE DIRECTE DOEL VAN HET TOEZICHT OP HET RIJDEN ONDER INVLOED OM ZOVEEL MOGELIJK GEVALLEN BIJ VOORBAAT AF TE SCHRIKKEN?

.....
.....
.....
.....

17d. WAT IS NAAR UW MENING HET UITEINDELIJKE DOEL VAN HET TOEZICHT OP HET RIJDEN ONDER INVLOED?

.....
.....
.....
.....

ONDERZOEK HEEFT AANGETOOND DAT ONGEVEER ÉÉN OP DE ACHT AUTOMOBILISTEN DIE IN DE WEEKENDNACHTEN (TUSSEN 10 UUR 'S AVONDS EN 4 UUR 'S OCHTENDS) OP DE WEG ZIJN, EEN PROMILLAGE HEEFT DAT HOGER IS DAN WETTELIJK IS TOEGESTAAN. SLECHTS EEN KLEIN DEEL VAN DEZE AUTOMOBILISTEN WORDT GEPAKT.

18a. HOE BELANGRIJK VINDT U HET DAT ER MEER AUTOMOBILISTEN WORDEN OPGESPOORD DIE BOVEN DE LIMIET ZITTEN? U KUNT DAARBIJ KIEZEN UIT DE ANTWOORDEN DIE OP DEZE KAART STAAN.

ENQ. : Kaartje 1 overhandigen. S.v.p. de bijbehorende code omcirkelen.

- heel belangrijk1
- belangrijk2
- tamelijk belangrijk3
- niet zo belangrijk4
- onbelangrijk5

18b. KUNT U DIT TOELICHTEN?

.....
.....
.....

VAN EEN DEEL VAN DE AUTOMOBILISTEN DIE BOVEN DE LIMIET ZITTEN ZAL DE RIJVAARDIGHEID NIET AANGETAST ZIJN.

18c. HOE BELANGRIJK VINDT U HET DAT ER MEER VAN DEZE AUTOMOBILISTEN WORDEN OPGESPOORD? U KUNT DAARBIJ KIEZEN UIT DE ANTWOORDEN DIE OP DEZE KAART STAAN.

ENQ. : Kaartje 1 overhandigen. S.v.p. bijbehorende code omcirkelen.

- heel belangrijk1
- belangrijk2
- tamelijk belangrijk3
- niet zo belangrijk4
- onbelangrijk5

18d. KUNT U DIT TOELICHTEN?

.....
.....
.....

18e. BIJ WELKE PROMILLAGE IS ER NAAR UW MENING SPRAKE VAN EEN DUIDE-
LIJK AANTASTING VAN DE RIJVAARDIGHEID?

BAG _____ ‰

Opmerkingen:
.....

18f. HOEVEEL GLAZEN ZAL DIT ZIJN VOOR IEMAND MET EEN GEMIDDELD
POSTUUR?

aantal glazen _____

Opmerkingen:
.....
.....

18g. HEEFT U BEGRIP VOOR DE AUTOMOBILISTEN DIE BOVEN DE LIMIET ZITTEN
MAAR WAARVAN DE RIJVAARDIGHEID NIET IS AANGETAST? KUNT U TOE-
LICHTEN IN WELKE GEVALLEN U DAAR WEL OF GEEN BEGRIP VOOR HEEFT?

.....
.....
.....
.....

19.a WELKE FACTOREN BEPERKEN NAAR UW MENING HET TOEZICHT OP HET
RIJDEN ONDER INVLOED?

ENQ.: Meer antwoorden toegestaan.

- a. te weinig mankracht1
- b. te weinig motivatie om 26-ers te pakken2
- c. teveel tijd nodig voor afhandeling langs de weg3
- d. teveel tijd nodig voor vervoer van 26-ers naar bureau ..4
- e. omdat consequenties bestuurder nadelig zijn5
- f. omdat 26-ers vaak lastig zijn door hun alcoholgebruik ...6
- g. teveel tijd nodig voor procesverbaal opmaken e.d.7
- h. omdat het toch geen nut heeft8
- i. anders, nl.:9

19b. KUNT U DIT TOELICHTEN?

.....
.....

19c. HEEFT U SUGGESTIES VOOR VERBETERING VAN HET TOEZICHT?

.....
.....
.....
.....

20. HOE IS NAAR UW MENING DE HOUDING VAN HET PUBLIEK TEN AANZIEN
VAN HET RIJDEN ONDER INVLOED EN HET TOEZICHT DAAROP HET BEST
WEER TE GEVEN?

.....
.....
.....

21. HOE IS NAAR UW MENING DE HOUDING VAN HET OPENBAAR MINISTERIE
TEN AANZIEN VAN HET TOEZICHT OP HET RIJDEN ONDER INVLOED
HET BEST WEER TE GEVEN?

.....
.....
.....

22a. HOE WORDT ER TOEZICHT OP HET RIJDEN ONDER INVLOED GEHOUDEN DOOR
UW CORPS?

ENQ.: Meer antwoorden toegestaan.

- a. Als onderdeel van normale surveillance1
- b. Speciale alcoholacties, nl.:
 - speciale aandacht van mobiele surveillantten2
 - speciaal personeel bij mobiele controle3
 - opvallende staande controle (bijv. fuik)4
 - onopvallende staande controle5
 - n.v.t.6 (naar 24)
- c. anders, nl.:7

22b. HOE VAAK VINDEN DEZE ACTIES PLAATS?

.....
.....

22c. OP WELKE TIJDSTIPPEN EN SOORT LOCATIES WORDEN DEZE ACTIES GEHOUDEN?

.....
.....

22d. HOEVEEL POLITIEPERSONEEL IS DAARBIJ BETROKKEN?

.....
.....
.....

22e. WAT ZIJN DAARBIJ HUN TAKEN?

.....
.....
.....

22f. WAAROM DENKT U DAT ZE HET ZO DOEN?

.....
.....
.....

22g. HOEVEEL AUTOMOBILISTEN WORDEN ER BIJ BENADERING BIJ DERGELIJKE ACTIES AANGEHOUDEN?

.....
.....
.....

22h. WELKE DEEL DAARVAN KRIJGT EEN ADEMTTEST LANGS DE WEG?

.....
.....

22i. WELK DEEL DAARVAN KRIJGT EEN ADEMTTEST OP HET BUREAU?

.....
.....

22j. WELK DEEL DAARVAN KRIJGT ALLEEN EEN RIJVERBOD?

.....
.....

22k. WELK DEEL DAARVAN KRIJGT EEN BLOEDPROEF?

.....
.....

22l. VAN WELKE BLAASAPPARATUUR MAAKT UW CORPS GEBRUIK BIJ DERGELIJKE ACTIES?

.....
.....
.....

23. HOE VAAK HEEFT U SINDS 1 DECEMBER 1983 AAN DERGELIJKE ACTIES MEEGEWERKT?

.....
.....

24a. WEET U HOEVEEL 26-ERS UW DISTRICT BIJ BENADERING SINDS 1 DECEMBER 1983 HEEFT OPGESPOORD?

.....
.....
.....

24b. UIT HOEVEEL PERSONEEL BESTAAT UW CORPS?

aantal _____

24c. UIT HOEVEEL PERSONEEL BESTAAT UW DISTRICT?

aantal _____

24d. HOEVEEL DISTRICTEN ZIJN ER BINNEN UW CORPS?

.....
.....

25a. HOEVEEL AUTOMOBILISTEN HEEFT U BIJ BENADERING SINDS 1 DECEMBER 1983 OP ALCOHOL GECONTROLEERD BIJ SPECIALE ALCOHOLACTIES?

aantal _____

25b. HOEVEEL ADEMTTESTS HEEFT U DAARBIJ AFGENOMEN?
aantal _____

25c. HOEVEEL RIJVERBODEN HEEFT U DAARBIJ OPGELEGD?
aantal _____

25d. HOEVEEL BLOEDPROEVEN KWAMEN DAARBIJ VOOR?
aantal _____

26a. HOEVEEL AUTOMOBILISTEN HEEFT U BIJ BENADERING SINDS 1 DECEMBER
1983 OP ALCOHOL GECONTROLEERD BIJ ANDERE GELEGENHEDEN?

ENQ.: Niet bij speciale alcoholacties. Als voorbeelden van andere gelegenheden noemen: normale surveillances, papiercontroles, overtredingen, ongevallen. S. v. p. gelegenheden noteren.

aantal _____

26b. HOEVEEL ADEMTTESTS HEEFT U DAARBIJ AFGENOMEN?
aantal _____

26c. HOEVEEL RIJVERBODEN HEEFT U DAARBIJ OPGELEGD?
aantal _____

26d. HOEVEEL BLOEDPROEVEN KWAMEN DAARBIJ VOOR?
aantal _____

27. HEEFT U EEN SPECIALE TRAINING GEHAD VOOR TOEZICHT HOUDEN
OP ALCOHOL?

ja, nl.:1

nee, nl.:2

28a. HOEVEEL PERSONEEL IS ER GEMIDDELD OP HET BUREAU TIJDENS DE
WEEKENDAVONDEN, DAT BESCHIKBAAR IS VOOR SURVEILLANCE?

aantal _____

28b. IS ER TIJDENS DE WEEKENDAVONDEN IEMAND OP HET BUREAU,
DIE ZICH SPECIAAL MET 26-ERS BEZIGHOUDT?
.....

28c. WAT ZIJN DE BELANGRIJKSTE TAKEN DIE OP DE WEEKENDAVONDEN DE
AANDACHT VERDIENEN?
.....
.....

28d. HEEFT U WELEENS WEEKENDAVONDDIENST?
.....
.....

28e. WELKE TAKEN HEBBEN OVER HET ALGEMEEN UW VOORKEUR?
.....
.....

DE VOLGENDE VRAGEN GAAN OVER DE HANDELINGEN DIE U MOET
VERRICHTEN BIJ HET OPLEGGEN VAN EEN RIJVERBOD.

29a. WELKE HANDELINGEN MOET U VERRICHTEN?
.....
.....

29b. HOEVEEL TIJD HEEFT U ONGEVEER NODIG VOOR ELKE HANDELING?
.....
.....

29c. VINDT U HET EEN EFFECTIEVE MAATREGEL?
.....
.....

29d. VINDT U HET VERVELEND OM EEN RIJVERBOD OP TE LEGGEN?
.....
.....

29e. VINDT HET OPLEGGEN VAN EEN RIJVERBOD EEN TERECHTE MAATREGEL?

.....
.....

29f. WAT GEBEURT ER ALS DE ADEMTTEST MISLUKT?

.....
.....

29g. WAT GEBEURT ER ALS DE ADEMTTEST GEWEIGERD WORDT?

.....
.....

29h. HEEFT U SUGGESTIES VOOR VERBETERING VAN DE AFHANDELING VAN HET RIJVERBOD?

.....
.....

DE VOLGENDE VRAGEN GAAN OVER DE HANDELINGEN DIE U MOET VERRICHTEN BIJ HET AFNEMEN VAN EEN BLOEDPROEF?

30a. WELKE HANDELING MOET U VERRICHTEN?

.....
.....

30b. HOEVEEL TIJD HEEFT U NODIG VOOR ELKE HANDELING?

.....
.....

30c. VINDT U HET VERVELEND OM EEN BLOEDPROEF TE VORDEREN?

.....
.....

30d. VINDT HET TERECHT DAT EEN VERDACHTE EEN BLOEDPROEF WORDT AFGENOMEN?

.....
.....

30e. WAT GEBEURT ER ALS DE BLOEDPROEF GEWEIGERD WORDT?

.....
.....

30f. WAT GEBEURT ER ALS DE BLOEDPROEF MISLUKT OF DE DOKTER NIET BEREIKBAAR IS?

.....
.....

30g. HEEFT U SUGGESTIES VOOR VERBETERING VAN DE AFHANDELING VAN DE BLOEDPROEF?

.....
.....

31. WAT VINDT U ERVAN, ALS ANDEREN DE VERDACHTEN DIE U LANGS DE WEG HEEFT OPGESPOORD, OP HET BUREAU VOOR U AFHANDELEN?

.....
.....

32. HEEFT U WEL EENS MEEGEMAAKT DAT DE OPENBAAR MINISTERIE EEN TRANSACTIE VOORSTELDE IN HET GEVAL VAN EEN ARTIKEL 26-ER?

ZO JA, WAT IS UW REACTIE DAAROP?

.....
.....

33. HEEFT U WEL EENS MEEGEMAAKT DAT OPENBAAR MINISTERIE EEN PROCESVERBAAL VAN EEN ARTIKEL 26-ERS GESEPONEERD HEEFT?

ZO JA, WAT IS UW REACTIE DAAROP?

.....
.....

IK STEL U NU EEN AANTAL VRAGEN OVER UITZONDERINGEN BIJ HET TOEZICHT HOUDEN OP ALCOHOLGEBRUIK VAN AUTOMOBILISTEN.

GEBRUIKELIJK IS DAT IN HET GEVAL VAN EEN VERMOEDEN VAN ALCOHOL-
GEBRUIK EEN ADEMTTEST WORDT AFGENOMEN.

34. KOMT HET VOOR DAT IEMAND MOET BLAZEN ZONDER DAT ER EEN DUIDELIJK VERMOEDEN IS VAN ALCOHOLGEBRUIK? ZO JA, WANNEER KOMT DAT VOOR?

.....
.....
.....

35. KOMT HET VOOR DAT ER VAN EEN ADEMTEST WORDT AFGEZIEN, ONDANKS DAT ER EEN DUIDELIJK VERMOEDEN IS VAN ALCOHOLGEBRUIK? ZO JA, WANNEER KOMT DAT VOOR?

.....
.....
.....

GEBRUIKELIJK IS DAT BIJ EEN POSITIEVE UITSLAG VAN DE 0.5 BLAAS-TEST IEMAND VOOR EEN VERVOLGTEST NAAR HET BUREAU MOET.

36. KOMT HET VOOR DAT IEMAND MEE MOET NAAR HET BUREAU VOOR EEN 0.8 ADEMTEST, ZONDER DAT HIJ/ZIJ EERST BOVEN DE 0.5‰ GEBLAZEN HEEFT? ZO JA, WANNEER KOMT DAT VOOR?

.....
.....
.....

37. KOMT HET VOOR DAT IEMAND NIET MEE HOEFT NAAR HET BUREAU, TERWIJL ER EEN POSITIEVE UITSLAG VAN DE 0.5 ADEMTEST IS? ZO JA, WANNEER KOMT DAT VOOR?

.....
.....
.....

GEBRUIKELIJK IS DAT BIJ EEN NEGATIEVE UITSLAG VAN DE 0.8 ADEM-TEST OP HET BUREAU IEMAND ALLEEN EEN RIJVERBOD KRIJGT.

38. KOMT HET VOOR DAT IEMAND ALLEEN EEN RIJVERBOD KRIJGT ZONDER DAT HIJ/ZIJ EERST EEN 0.8 ADEMTEST HEEFT AFGELEGD? ZO JA, WANNEER KOMT DAT VOOR?

.....
.....
.....

39. KOMT HET VOOR DAT IEMAND GEËEN RIJVERBOD KRIJGT TERWIJL DE UITSLAG OP DE 0.8 ADEMTEST NEGATIEF WAS? ZO JA, WANNEER KOMT DAT VOOR?

.....
.....
.....

GEBRUIKELIJK IS DAT BIJ EEN POSITIEVE UITSLAG VAN DE 0.8 ADEM-TEST OP HET BUREAU EEN BLOEDPROEF WORDT AFGENOMEN.

40. KOMT HET VOOR DAT IEMAND EEN BLOEDPROEF KRIJGT ZONDER DAT HIJ/ZIJ EERST EEN POSITIEVE 0.8 ADEMTEST HEEFT AFGELEGD? ZO JA, WANNEER KOMT DIT VOOR?

.....
.....
.....

41. KOMT HET VOOR DAT IEMAND GEEN BLOEDPROEF KRIJGT TERWIJL DE UITSLAG VAN DE 0.8 ADEMTEST POSITIEF WAS? ZO JA, WANNEER KOMT DAT VOOR?

.....
.....
.....

42a. KOMEN RIJDERS ONDER INVLOED VOORAL VOOR IN BEPAALDE SOCIAAL-
ECONOMISCHE GROEPEN?

.....
.....

42b. ZIJN HET VOORNAMELIJK MANNEN OF VROUWEN?

.....
.....

42c. KOMEN DE RIJDERS ONDER INVLOED VOORNAMELIJK VOOR IN BEPAALDE
LEEFTIJDGROEPEN?

.....
.....

42d. KOMEN RIJDERS ONDER INVLOED VOORNAMELIJK VOOR IN BEPAALDE
CULTURELE GROEPERINGEN?

.....
.....

42e. OP WELKE DAGEN EN TIJDSTIPPEN BEVINDEN ZIJ ZICH MEESTAL
OP DE WEG?

.....
.....

42f. WAAR KOMEN ZIJ MEESTAL VANDAAN (GELEGENHEDEN)?

.....
.....

42g. ZIJN ER NOG ANDERE KENMERKEN WAARAAN RIJDERS ONDER INVLOED
TE HERKENNEN ZIJN?

.....
.....

42h. GEEN SPECIALE KENMERKEN, OMDAT

.....
.....

43. OP WELKE KENMERKEN GAAT U AF OM EEN AUTOMOBILIST STAANDE
TE HOUDEN OM TE CONTROLEREN OP GEBRUIK VAN ALCOHOL?

*ENQ.: Zowel vragen hoe beoordeling plaatsvindt
bij normale surveillances als bij speciale
alcoholcontroles.*

BIJ NORMALE SURVEILLANCE:

.....
.....

BIJ SPECIALE ALCOHOLACTIES:

.....
.....

43a. ZIJN ER BEPAALDE KENMERKEN IN HET RIJGEDRAG DIE EERDER TOT
STAANDEHOUDING LEIDEN, OF DIE STAANDEHOUDING JUIST OVERBODIG
MAKEN?

.....
.....
.....
.....

43b. ZIJN ER BEPAALDE KENMERKEN VAN DE AUTO DIE EERDER TOT STAANDE-
HOUDING LEIDEN, OF JUIST OVERBODIG MAKEN?

.....
.....
.....

43c. ZIJN ER BEPAALDE KERMERKEN VAN DE INZITTENDE(N) DIE EERDER TOT
STAANDEHOUDING LEIDEN, OF JUIST OVERBODIG MAKEN?

.....
.....
.....

43d. ZIJN ER BEPAALDE PLEKKEN (BIJV. VLAK BIJ HORECAGELEGENHEID OF SPORTKANTINE) DIE EERDER TOT STAANDEHOUDING LEIDEN, OF JUUST OVERBODIG MAKEN?

.....
.....
.....

44. WELKE STANDAARDHANDELINGEN VERRICHT U BIJ EEN STAANDE GEHOUDEN AUTOMOBILIST OM TE BEPALEN OF HIJ/ZIJ ALCOHOL GEDRONKEN HEEFT EN EVENTUEEL IN AANMERKING KOMT VOOR EEN ADEMTTEST?

ENQ.: Eerst vragen welke handelingen worden verricht bij normale surveillance, vervolgens bij speciale alcoholacties.
ENQ.: Meerdere antwoorden toegestaan. S.v.p. de bijbehorende codes omcirkelen.

normale speciale
surveillance alcoholactie

- a. papieren vragen 1 1
- b. ruiken naar alcohollicht 2 2
- c. vragen of hij/zij gedronken heeft 3 3
- d. kijken naar ogen/gezicht 4 4
- e. hem/haar vragen even uit auto
- te stappen . 5 5
- f. ondervraging 6 6
- g. anders, nl.:..... 7 7

Opmerkingen:
.....
.....

45. WELKE AANWIJZINGEN DOEN U VERMOEDEN DAT ER SPRAKE IS VAN ALCOHOLGEBRUIK BIJ EEN AUTOMOBILIST?

ENQ.: Meerdere antwoorden toegestaan. S.v.p. de bijbehorende codes omcirkelen.

- alcohollicht1
- rijgedrag2
- spraak3
- ogen (rooddoorlopen, waterig)4
- wankele gang bij 't uitstappen5
- te snelle of te trage reacties automobilist6
- mededeling automobilist7
- anders, nl.:8

46. ZIJN ER FACTOREN WAARDOOR U EERDER GENEIGD BENT VAN EEN ADEMTTEST AF TE ZIEN, ONDANKS EEN DUIDELIJK VERMOEDEN VAN ALCOHOLGEBRUIK? ZO JA, WELKE?

.....
.....
.....

IK NOEM U EEN AANTAL FACTOREN WAARDOOR U MISSCHIEN EERDER GENEIGD BENT VAN EEN ADEMTTEST AF TE ZIEN.

46a. HOE BELANGRIJK VINDT U DE VOLGENDE FACTOREN OM VAN EEN ADEMTTEST AF TE ZIEN?

ENQ.: Kaartje 1 overhandigen. Factoren opnoemen. S.v.p. de bijbehorende codes omcirkelen.

	heel belang- rijk	belang- rijk	tame- lijk belang- rijk	niet zo belang- rijk	onbe- langrijk
a. aanhouding vlak voor einde dienst	1	2	3	4	5
b. slecht weer	1	2	3	4	5
c. automobilist beweert bijna thuis te zijn	1	2	3	4	5
d. medepassagier aanwezig die wel kan rijden	1	2	3	4	5
e. andere dringende werkzaam- heden	1	2	3	4	5
f. automobilist is bekende nederlander	1	2	3	4	5
g. automobilist is vriend of collega	1	2	3	4	5
h. als er kinderen in de auto zijn	1	2	3	4	5
i. apparatuur onbetrouwbaar	1	2	3	4	5

Opmerkingen:
.....
.....

STEL DAT U OP EEN VAN DE WEEKENDNACHTEN TIJDENS SURVEILLANCE EEN AUTO STAANDE HOUDT.

47. IK NOEM U EEN AANTAL SITUATIES. WILT U AANGEVEN HOE WAARSCHIJNLIJK U HET VINDT DAT U TE MAKEN HEEFT MET EEN AUTOMOBILIST DIE BOVEN HET WETTELIJK TOEGESTANTE PROMILLAGE ZIT?

ENQ.: Kaartje 4 overhandigen. S.v.p. codes omcirkelen.

	heel onwaar- schijn- lijk	onwaar- schijn- lijk	tame- lijk waar- schijn- lijk	waar- schijn- lijk	heel waar- schijn- lijk
a. een jonge vrouw alleen	1	2	3	4	5
b. twee mannelijke gastarbei- ders	1	2	3	4	5
c. een vrouw met twee jonge slapende kinderen	1	2	3	4	5
d. een collega of lid marechaussee	1	2	3	4	5
e. vier jonge mannen die uit de binnenstad komen	1	2	3	4	5
f. een zakenman in Mercedes	1	2	3	4	5
g. een vrouw van middelbare leef- tijd met man als passagier	1	2	3	4	5
h. jonge man alleen in snelle auto	1	2	3	4	5
i. buitenlandse toerist met familie	1	2	3	4	5
j. een bekende nederlander	1	2	3	4	5
k. jonge man achter het stuur, jonge vrouw ernaast	1	2	3	4	5

Opmerkingen:
.....
.....

WAT WAREN OVER HET ALGEMEEN DE REACTIES:

- 48a. VAN AUTOMOBILISTEN WAARAAN U VROEG OF ZE GEDRONKEN HADDEN?
.....
.....
- 48b. VAN AUTOMOBILISTEN DIE EEN ADEMTEST MOESTEN AFLEGGEN?
.....
.....
- 48c. VAN AUTOMOBILISTEN DIE EEN RIJVERBOD KREGEN?
.....
.....
- 48d. VAN AUTOMOBILISTEN DIE EEN BLOEDPROEF KREGEN?
.....
.....

DE MOGELIJKHEID BESTAAT DAT BESTUURDERS VOORAF WETEN WAAR
OF WANNEER EEN ALCOHOLCONTROLE WORDT GEHOUDEN.

- 49a. WAT ZIJN NAAR UW MENING MANIEREN WAAROP MEN DIT TE WETEN
KOMT?
a. scanners (bakkies)1
b. via horecagelegenheden2
c. via informatie taxichauffeurs3
d. opvallende controle zelf gezien4
e. anders, nl.:5

Opmerkingen:
.....
.....

- 49b. WAT ZIJN NAAR UW MENING MANIEREN WAAROP MEN PROBEERT EEN
ALCOHOLCONTROLE TE VERMIJDEN?
a. door sluiptwegen te nemen1
b. taxi nemen2
c. door tijdig af te slaan, om te keren e.d.3
d. anders, nl.:4

Opmerkingen:
.....
.....
- 50. OP WELKE WIJZEN HEBBEN AUTOMOBILISTEN NADAT ZIJ STAANDE
WERDEN GEHOUDEN GEPROBEERD OM HUN ALCOHOLGEBRUIK TE VER-
BERGEN?
a. door gebruik van pepermunt, after-shave, e.d.1
b. door sigaret/sigaar op te steken2
c. ontkennen alcoholgebruik3
d. overdreven coöperatief/correct gedrag4
e. door uitvluchten te verzinnen5
f. door snel uit auto te stappen6
g. anders, nl.:7
.....

- 51. OP WELKE WIJZEN HEBBEN AUTOMOBILISTEN GEPROBEERD OM EEN
ADEMTEST TE SABOTEREN?
.....
.....
.....

- 52. OP WELKE WIJZEN HEBBEN AUTOMOBILISTEN GEPROBEERD OM ONDER EEN RIJVERBOD OF BLOEDPROEF UIT TE KOMEN?
 - gunsten van seksuele aard1
 - aanbod van goederen2
 - door te vertellen dat ze bevriend zijn met een van uw superieuren3
 - agressie - intimidatie4
 - geld5
 - agressief taalgebruik6
 - verwijzen naar medische problemen7
 - benadrukken van schadelijke consequenties
 - maatregelen8
 - huilen9
 - geen van bovenstaande wijzen10
 - anders, nl.:11

53a. STEL DAT U NAAR EIGEN INZICHT EEN CONTROLE OP RIJDEN ONDER INVLOED ZOU ORGANISEREN, HOE ZOU U DAN TE WERK GAAN?

ENQ.: *Eerst vraag stellen, vervolgens doorvragen.*

53b. WELKE DAGEN EN TIJDSTIPPEN ZOU U KIEZEN?

53c. ZOU U HET OPVALLEND OF ONOPVALLEND DOEN?

53d. ZOU U KIEZEN VOOR STAANDE OF RIJDENDE CONTROLE?

53e. WELKE PLEKKEN ZOU U KIEZEN?

53f. HOEVEEL MANSCHAPPEN ZOU U INZETTEN?

53g. ZOU U BIJVOORBEELD KIEZEN VOOR EEN FUIK OF JUIST VOOR KLEINE TEAMS?

53h. ZOU U GERICHT STAANDE HOUDEN?

53i. ZOU U IEDEREEN LATEN BLAZEN DIE STAANDE IS GEHOUDEN?

53j. VINDT U DAT ER VOORAF OF ACHTERAF RUCHTBAARHEID AAN DERGELIJKE ACTIES GEGEVEN MOET WORDEN?

TOT SLOT WIL U NOG ENKELE PERSOONLIJKE VRAGEN STELLEN

- 54. DRINKT U ZELF WEL EENS ALCOHOL?
 - ja1
 - nee2 (naar 59)

- 55. HOE VAAK DRINKT U?
 - a. een keer per maand of minder1
 - b. meerdere keren per maand2
 - c. meerdere keren per week3
 - d. ongeveer elke dag4

- 56. HOEVEEL GLAZEN DRINKT U PER KEER?
 - aantal _____

AANGEZIEN U ZELF WEL EENS ALCOHOL DRINKT ZOU HET WEL EENS KUNNEN GEBEUREN DAT U ACHTER HET STUUR STAPT NADAT U GEDRONKEN HEEFT.

- 57. BENT U WEL EENS, NADAT U HAD GEDRONKEN, ACHTER HET STUUR GESTAPT? ZO JA, HOE VAAK?
 - ja1
 - nee2
 - opmerkingen:

- 58. WELKE STAPPEN NEEMT U MEESTAL ZELF OM TE VOORKOMEN DAT U ONDER INVLOED ACHTER HET STUUR STAPT?
 -
 -
 -

- 59. STEL U BENT OP EEN FEESTJE EN ÉÉN VAN UW KENNISSEN OF VRIENDEN HEEFT ALCOHOL GEDRONKEN. UW KENNIS OF VRIEND IS VAN PLAN MET DE AUTO NAAR HUIS TE RIJDEN.
 - WAT ZOU U DOEN ALS:

- 59a. U KUNT VERMOEDEN DAT HET WETTELIJK TOEGESTANE PROMILLAGE IS OVERSCHREDEN?
 -
 -
 -

- 59b. HET DUIDELIJK AAN HEM OF HAAR TE MERKEN IS DAT HIJ/ZIJ GEDRONKEN HEEFT?
 -
 -
 -

- 59c. U KUNT VERMOEDEN DAT ZIJN/HAAR RIJVAARDIGHEID IS AANGETAST?
 -
 -
 -

- 60. KENT U EEN "REGEL" OVER HOEVEEL GLAZEN MEN KAN DRINKEN OM BENEDEN HET TOEGESTANE PROMILLAGE TE BLIJVEN?
 -
 -
 -

- 61. WELKE RANG HEEFT U BINNEN HET CORPS?
 -

- 62. WELKE FUNCTIE HEEFT U?
 -

- 62a. WELKE FUNCTIES HEEFT U DAARVOOR BIJ DE POLITIE GEHAD?
 -
 -

- 63. WAT ZIJN UW BELANGRIJKSTE TAKEN?
 -
 -
 -

64. HOE LANG BENT U BIJ DE POLITIE?
_____ jaar
65. GESLACHT
man1
vrouw2
66. WAT IS UW LEEFTIJD?
_____ jaar
67. WELKE IS UW BURGELIJKE STAAT?
gehuwd1
gescheiden2
weduwe/weduwenaar3
altijd ongehuwd geweest4
68. WOONT U SAMEN MET EEN VASTE PARTNER (ECHTGENO(O)T(E), VRIEND(IN))?
ja1
nee2
69. WOONT U BIJ (EEN VAN) UW OUDERS?
ja1
nee2
70. MET HOEVEEL MENSEN WOONT U?
woont alleen1
huishouden bestaat uit personen
71. HEEFT U KINDEREN?
nee1
ja, nl. kinderen

72. WELKE OPLEIDING HEEFT U?
ENQ: doorvragen naar de hoogste opleiding die met een diploma werd afgesloten; geen cursussen e.d. Het gaat om de opleiding vóóraf aan de opleiding(en) bij de politie.
- LO (lager onderwijs), basisonderwijs..... 1
- VGLO (voortgezet lager onderwijs), LAVO (lager algemeen vormend onderwijs)..... 2
- LBO (lager beroepsonderwijs)..... 3
omvat: LTS (lagere technische school, ambachts-school), LHNO (lager huishoud- en nijverheidsonderwijs), landbouwhuishoudschool, huishoudschool, vak-school voor meisjes, nijverheidsschool, LEAO (lager middenstandsonderwijs), detailhandels(vak)school, lager landbouwonderwijs, lager land- en tuinbouwonderwijs, lager agrarisch onderwijs, lager tuinbouwonderwijs, lager nautisch onderwijs.
- MO (middelbaar onderwijs, lagere trap) 4
omvat: ULO, MULO, MAVO, MAVO-3, MAVO-4, 3-jarige HBS.
- MBO (middelbaar beroepsonderwijs)..... 5
omvat: MTS, UTS, MBA, MEAO, middelbare land- en tuinbouwschool, praktijkdiploma boekhouden, ULHNO, MHNO, MSPO, kleuterkweekschool (opleiding tot kleuterleidster), horecaschool, middelbaar middenstandsonderwijs, verpleegstersopleiding, instrument-makersopleiding, horlogemakersvakschool, etc.
- VHMO (voorbereidend hoger en middelbaar onderwijs)..... 6
omvat: 5-jarige HBS, MMS, gymnasium, lyceum, atheneum, HAVO, middenschool.
- HBO (hoger beroepsonderwijs)..... 7
omvat: HTS, HEAO, Sociale Academie, Pedagogische Academie, Kweekschool, hoger kunstonderwijs, hogere zeevaartschool, SPD, GA-I, LO-akten, N-akten, HHNO, HSPO, diëtiste opleiding, huishoudkundige, logopedie, mondhygiëniste opleiding, leraressen opleiding, MO-A, NLO (nieuwe leraren opleiding), hogere hotelschool, enz..
- Semi hoger onderwijs..... 8
omvat: MO-B akten, Accountancy, GA-II, GF, NIVRA, AMBI, beroepsofficiersopleiding, KMA
- Hoger onderwijs..... 9
omvat: universiteit, hogeschool
anders, namelijk:
.....

Bijlage II

Overzicht van de in totaal 53 korpsen/districten (in volgorde genummerd, naar klasse en regio, met vermelding van de aantallen adressen per korps)

Regio Klasse 1: Grote steden, 34 adressen per korps

N -
 W 's Gravenhage (1), Rotterdam (2), Amsterdam (3)
 O -
 Z -

Klasse 2: 100.000-400.000 inwoners (12 adressen per korps)

N Groningen (4)
 W Haarlem (5), Zaanstad (6), Dordrecht (7)
 O Enschede (8), Apeldoorn (9), Nijmegen (10)
 Z Eindhoven (11), Maastricht (12), Tilburg (13)

Klasse 3: 50.000- 100.000 inwoners (14 adressen per korps)

N Smallingerland (14)
 W Hilversum (15), Hoorn (16), Delft (17), Haarlemmermeer (18),
 Vlaardingen (19)
 O Ede (20), Deventer (21)
 Z Helmond (22), Venlo (23)

Klasse 4: R.P.-districten (31 adressen per district)

N Assen (24), Leeuwarden (25)
 W Alkmaar (26), Middelburg (27), Utrecht (28)
 O Apeldoorn (29), Zwolle (30)
 Z 's Hertogenbosch (31), Eindhoven (32), Maastricht (33)

Klasse 5 - < 50.000 inwoners (9 adressen per korps)

N Hoogeveen (34), Harlingen (35)
 W Bussum (36), Leidschendam (37), Heemstede (38), Katwijk (39),
 Laren (40), Maassluis (41), Hellevoetsluis (42), Heerhugowaard
 (43)
 O Tiel (44), Kampen (45), Oldenzaal (46), Rheden (47),
 Z Etten-Leur (50), Veldhoven (51), Venray (52), Stein (53)

Leiden, 21 februari 1985.

Geachte mevrouw, mijnheer,

Voor het onderzoek dat de D.S.W.O. van de Rijksuniversiteit te Leiden verricht, is het van groot belang te weten wat de ervaringen en opvattingen van uw korpsleden omtrent het toezicht op rijden onder invloed zijn.

Het is essentieel om een representatief beeld te krijgen van deze ervaringen en opvattingen, daarom willen wij enige korpsleden een enquêteformulier toesturen.

Van u willen wij graag een lijst ontvangen met namen en adressen van .. korpsleden die voldoen aan de volgende kriteria qua rang:

- (hoofd)agent/wachtmeester of wachtmeester 1st klasse of
- brigadier/opperwachtmeester.

Verder moeten deze korpsleden, al dan niet leiding gevend, belast zijn met surveillancetaken of verkeerstaken op de weg.

Aangezien wij over een zogenaamde a-selecte steekproef dienen te beschikken, geven wij hieronder weer hoe u de "sleutel" krijgt waarmee u de steekproef kunt trekken.

a. Uitgangspunt is een lijst van alle korpsleden die voldoen aan bovengenoemde criteria (bijvoorbeeld verkregen uit een alfabetische lijst van het personeelsbestand waaruit de niet in aanmerking komende korpsleden zijn weggelaten).

Het aantal korpsleden dat voldoet aan de criteria noemen we voor het gemak even N.

b. U deelt N door .., namelijk het aantal namen en adressen dat we uiteindelijk van u willen ontvangen. Indien de uitkomst van deze deling géén geheel getal is, rond u af naar beneden.

Het zo verkregen getal is de "sleutel" voor het trekken van de steekproef.

Ter illustratie geven wij hier een willekeurig voorbeeld:

Stel dat er 209 korpsleden aan de criteria voldoen en wij hebben 10 namen en adressen van u nodig. U krijgt dan $N = 209:10 = 20,9$.

Het afgeronde getal 20 is de "sleutel". U kunt vervolgens uit de lijst met de 209 korpsleden de namen en adressen van achtereenvolgens het 20de, het 40ste, het 60ste korpslid enz. noteren. Uiteindelijk krijgt u zo het aantal gewenste namen en adressen van korpsleden.

DSWO

Dienst Sociaal-Wetenschappelijk Onderzoek

Wij verzoeken u vriendelijk de namen en adressen van de korpsleden op het antwoordformulier (zie bijlage) in te vullen en toe te sturen aan De Centrale Politie Verkeerscommissie.

Mocht u nadere inlichtingen van ons wensen of mochten er onoverkomelijke problemen rijzen dan kunt u ons uiteraard bellen.

Met dank voor uw medewerking,

drs. W.L.G. Verschuur

DSWO

Dienst Sociaal-Wetenschappelijk Onderzoek

Gemeente/district ..

Bijlage: antwoordformulier

NAAM	ADRES	POSTCODE/GEMEENTE	TEL.NR.	RANG	GEB. DATUM	GESLACHT (M/V)
------	-------	-------------------	---------	------	------------	----------------

Leiden, 14 maart 1985.

Geachte mevrouw, mijnheer,

Door de Werkgroep Veiligheid van de Rijksuniversiteit van Leiden wordt momenteel onderzoek gedaan naar politietoezicht op rijden onder invloed zoals bedoeld in art. 26 WWV. Het onderzoek wordt uitgevoerd in samenwerking met de Dienst Sociaal Wetenschappelijk Onderzoek van de Rijksuniversiteit van Leiden, de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (S.W.O.V.) en de Centrale Politie Verkeersveiligheid (C.P.V.C). Het onderzoek wordt verricht in opdracht van de Directie Verkeersveiligheid (D.V.V.).

Het onderzoek bestaat uit drie deelonderzoeken:

- (1) Een veldexperiment gericht op de werkwijze van de politie vanaf het moment van staandhouding tot het moment van verdenking van overtreden van art. 26 WWV. Hiertoe zijn gegevens verzameld tijdens controles op alcoholgebruik op weekendnachten in drie grote gemeenten: Den Haag, Utrecht en Nijmegen.
- (2) Een onderzoek bij automobilisten. Hiertoe zijn gegevens verzameld van automobilisten over hun ervaringen en opvattingen omtrent het rijden onder invloed.
- (3) Een onderzoek bij politiemensen over hun ervaringen en opvattingen omtrent het toezicht op het rijden onder invloed.

De gezamenlijke doelstelling van deze drie deelonderzoeken is als volgt:

- inzicht krijgen in (problemen bij) de werkwijze van de politie bij het toezicht op art. 26 WWV;
- inzicht krijgen in opvattingen van zowel politie als verkeersdeelnemers over dat toezicht;
- aanbevelingen doen voor een betere afstemming tussen doelstelling en werkwijze bij het toezicht.

Tot nu toe is in Nederland nauwelijks onderzocht wat nu de ervaringen en opvattingen van politiemensen zijn over genoemde problematiek.

Om een representatief beeld te krijgen van de meningen van politiemensen omtrent het toezicht op het rijden onder invloed zijn 53 korpsen Rijks- en Gemeentepolitie benaderd, verspreid over heel Nederland (deelonderzoek 3).

DSWO

Dienst Sociaal-Wetenschappelijk Onderzoek

Ik zou u willen verzoeken uw medewerking te verlenen aan dit onderzoek door de bijgevoegde vragenlijst in te vullen. Onderwerpen die ondermeer in de vragenlijst aan de orde kunnen zijn: rijden onder invloed als oorzaak van ongevallen; maatregelen om het toezicht te verbeteren; ervaring en mening over de bloedproef, het procesverbaal voor art. 26-ers enz.

Uw antwoorden worden strikt vertrouwelijk behandeld; uw naam wordt niet op de vragenlijst genoteerd. Het nummer op de vragenlijst is voor onze administratie om te noteren wanneer uw vragenlijst door ons wordt ontvangen. Wij willen u verzoeken bij het invullen van de vragenlijst niet te overleggen met collega's aangezien wij geïnteresseerd zijn in uw persoonlijke mening.

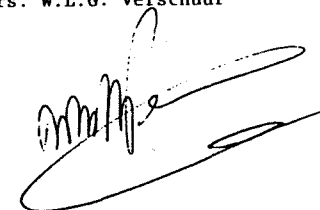
Wilt u zo vriendelijk zijn om de ingevulde vragenlijst aan ons terug te sturen in de bijgevoegde antwoordenvolp? U hoeft géén postzegels te plakken. Indien u er prijs op stelt om na dit onderzoek een samenvatting van de resultaten te ontvangen, dan kunt u onderstaand strookje meesturen met de vragenlijst.

Mocht u vragen hebben dan kunt u altijd contact met mij opnemen.

Met dank voor uw medewerking,

namens de Werkgroep Veiligheid

drs. W.L.G. Verschuur



Hierlangs afknippen

Gaarne zou ik een samenvatting van de resultaten van het onderzoek van u ontvangen.

Naam

postcode/adres

.....

.....

Betreft : Enquête alcohol project
Bijlage : 1

Leiden, 2 mei 1985.

Geachte mevrouw, mijnheer,

Bij deze gelegenheid wil ik u namens de werkgroep Veiligheid van de D.S.W.O. bedanken voor de informatie die wij van u mochten ontvangen t.b.v. de enquête onder uw korpsleden betreffende alcohol in het verkeer c.g. het rijden onder invloed (art. 26 WVW). Op dit moment is reeds 70% van de enquêteformulieren, van alle korpsen die wij aanschreven, terugontvangen. Het onderzoek geniet grote belangstelling van de korpsleden gezien het aantal strookjes dat wij ontvingen met het verzoek om t.z.t. een samenvatting van de resultaten te mogen ontvangen.

Wij willen nogmaals een beroep doen op uw medewerking. Voor de generaliseerbaarheid van de resultaten is het van belang te weten hoe u destijds, na het trekken van de steekproef via de "sleutel", de betreffende korpsleden heeft benaderd, d.w.z.:

- a. niet vooraf aan de betreffende korpsleden hun medewerking gevraagd of,
- b. wel vooraf aan de betreffende korpsleden hun medewerking gevraagd of,
- c. op andere wijze dan onder a. of b. genoemd, korpsleden zijn benaderd.

Wij zouden u zéér erkentelijk zijn als u zou willen toelichten welke van de genoemde benaderingen door u gevolgd zijn, wat u werkwijze geweest is, indien korpsleden hun medewerking niet wilden verlenen en hoeveel korpsleden het betrof.

Tot slot vindt u in bijlage 1 een aantal standaard vragen waarop wij tevens gaarne uw antwoord tegemoet zien.
Bij voorbaat dank voor uw medewerking.

Namens de werkgroep veiligheid


Drs. W.L.G. Verschuur

DSWO

Dienst Sociaal-Wetenschappelijk Onderzoek

Bijlage : 1

Hoeveel automobilisten zijn er door uw korps bij benadering sinds 1 januari 1984 en in januari 1985 op alcohol gecontroleerd? Wilt u daarbij opgeven hoeveel ademtests, rijverboden en bloedproeven voorkwamen?

	a. SINDS 1 JANUARI 1984	b. IN JANUARI 1985
TOTAAL AANTAL ALCOHOLCONTROLES
AANTAL ADEMTTESTS
AANTAL RIJVERBODEN
AANAL BLOEDPROEVEN

Wilt u aangeven op welke wijze er toezicht op het rijden onder invloed wordt gehouden door uw korps.

1	2
JA	NEE
—	— a. ALS ONDERDEEL VAN NORMALE SURVEILLANCE
—	— b. SPECIALE AANDACHT VAN RIJDENDE SURVEILLANTEN
—	— c. SPECIAAL PERSONEEL BIJ RIJDENDE CONTROLE
—	— d. OPVALLENDE STAANDE CONTROLE (BIJV. FUIK)
—	— e. ONOPVALLENDE STAANDE CONTROLE
—	— f. STAANDE CONTROLES MET WISSELENDE LOCATIES
—	— g. ANDERS, n.l.

Van welke selectie apparatuur maakt uw korps gebruik?

1	2
JA	NEE
—	— a. BLAASPIJPJES
—	— b. ALCOHOLCONTROLE
—	— c. DRÄGER 7310
—	— d. ANDERS, n.l.

DSWO

Dienst Sociaal-Wetenschappelijk Onderzoek

Bijlage VIPRINCALS VOOR NIET-INGEWIJDEN

Stel dat men de verdeling van de waarden van een variabele, bijv. lengte, wil bepalen voor een aantal, bijv. 100, objecten of personen. Men pakt dan één of ander meetinstrument, bijv. een lineaal, een enquêtevraag (hoe lang bent u?), of een stopwatch (bij een bewegend voorwerp), en verricht zijn metingen. Men kan die 100 metingen dan opschrijven in tabel (ofwel matrix) van één kolom met 100 rijen, en die gegevens samenvatten door middel van zogenaamde univariate statistieken, het gemiddelde en de variantie die resp. de mate van centrale tendentie en de mate van spreiding uitdrukken. Verder is het mogelijk nog een variabele te meten, bijv. gewicht, van diezelfde 100 personen en de gevonden waarden op te schrijven in een tweede kolom. Deze variabele heeft ook zijn eigen gemiddelde en variantie.

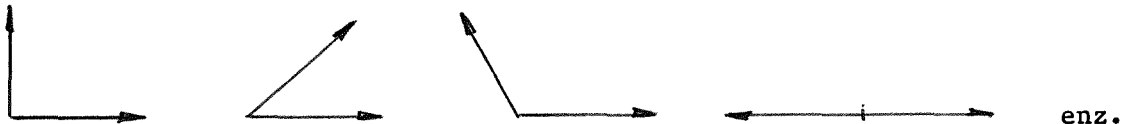
Wij kunnen beide variabelen standaardiseren, bijv. door de som van de waarde van elke variabele afzonderlijk gelijk te stellen met nul (door het gemiddelde af te trekken van iedere waarde voor die variabele) en door de variantie van elke variabele gelijk te stellen aan één (door iedere waarde van die variabele te delen door de wortel van de variantie). Het is dan mogelijk een mate van samenhang tussen die twee gestandaardiseerde variabelen, de correlatiecoëfficiënt, te berekenen door de som van de kruisprodukten van de gestandaardiseerde variabelen te berekenen. Het is verder mogelijk nog veel meer variabelen toe te voegen: bijv. breedte, dikte, aantal kinderen, belastbaar inkomen, enz., ook alle toegevoegde variabelen te standaardiseren, de correlatiecoëfficiënten tussen alle mogelijke paren van deze variabelen te berekenen en te plaatsen in een zogenaamde correlatiematrix (ofwel tabel). (Bij variabelen is een tabel van hooguit $m \times m$ cellen nodig om alle mogelijke paren te kunnen plaatsen). Omdat de correlatie tussen lengte en gewicht gelijk is aan de correlatie tussen gewicht en lengte, is bijna de helft van de cellen van die matrix als overbodig te beschouwen. Verder is de correlatie van een variabele met zichzelf per definitie gelijk aan één, zodat men een één in de relevante cellen moet plaatsen. Een correlatiematrix heeft dan $\frac{m(m-1)}{2}$ cellen met een correlatie tussen twee variabelen en m cellen met

een één. Natuurlijk is het ook mogelijk om aantallen metingen te verrichten (op meer proefpersonen of objecten), maar deze uitbreiding beïnvloedt alleen de nauwkeurigheid van de correlatiecoëfficiënt, en niet hoe deze berekend wordt.

Multivariate analyse (MVA) is de reductie van een veelvoud van bivariante verbanden (de correlatiematrix) tot een kleine en hopelijk meer overzichtelijk aantal verbanden. Deze reductie vindt plaats volgens bepaalde criteria en restricties, welke medebepalend zijn voor de benoeming van zowel de algoritme als de analysevorm.

Het is mogelijk om deze reductie te visualiseren in de vorm van een "plaatje" bestaande uit pijlen.

Stel dat wij aan iedere variabele een pijl toe kennen, elk met een lengte die aan één gelijk gesteld is, corresponderende met bovengenoemde standaardisering van de variantie van die variabele. Als wij één pijl (variabel(e)) hebben dan hebben wij hooguit één dimensie (een lijn) nodig om die pijl te kunnen tekenen. Als wij twee pijlen hebben, dan hebben wij hooguit twee dimensies (een vlak) nodig. Met drie pijlen (variabelen) zijn er hooguit drie dimensies nodig. Voor iedere bijkomende pijl (variabele) hebben wij (misschien) nog een dimensie nodig: tien variabelen betekent hooguit tien dimensies, die echter niet te visualiseren zijn. Twee niet-samenvallende pijlen kunnen verschillende hoeken met elkaar maken.



Grappig is dat er een direct verband is tussen de hoek tussen twee pijlen en hun correlatie: de cosinus van de hoek van twee pijlen is gelijk aan hun correlatie. Een (zeer) kleine hoek tussen twee pijlen betekent dus een (zeer) grote correlatie, als ze samenvallen is de correlatie maximaal en bedraagt de cosinus 1. Twee pijlen die loodrecht op elkaar staan betekent een correlatie van nul; twee pijlen die een hoek van groter dan 90° maken geven een negatieve correlatie weer.

Een specifieke correlatiematrix kunnen wij nu afbeelden als een specifieke configuratie van pijlen in een multidimensionale ruimte. Met tien va-

riabelen hebben wij daarvoor helaas maximaal tien dimensies nodig. Dit is echter zoals gezegd niet te visualiseren en ook verbaal moeilijk uit te leggen. Ook is al gezegd dat met MVA een hoeveelheid verbanden gereduceerd worden tot een kleiner aantal verbanden. Anders gezegd: MVA probeert deze "bos" pijlen met vele dimensies te reduceren tot een bos pijlen met een kleiner aantal dimensies door middel van projectie op een vlak (zoals de zon een driedimensioneel object op een tweedimensioneel vlak projecteert in de vorm van een schaduw).

Principale componentenanalyse (PCA) is een techniek waarmee een richting wordt gezocht in die veel-dimensionele ruimte van pijlen (die variabelen afbeelden), waarop de totale lengte van de projecties op die richting van alle pijlen te zamen zo groot mogelijk is. (Deze richting heet dan component, dimensie of factor).

Vervolgens zoekt PCA een tweede richting in die ruimte die loodrecht staat op (en dus een correlatie van nul heeft met) de eerste richting, maar zodanig dat ook de lengte van de projecties van alle pijlen in deze tweede richting weer zo groot mogelijk is.

Wij zouden dan, in principe, een derde, vierde, vijfde richting (component, dimensie, enz.) kunnen uitrekenen, maar op een gegeven moment moet dat ook ophouden, anders is er geen sprake meer van een reductie van dimensionaliteit. De vraag is dan op welk moment?

Er zijn ruwweg, twee, nogal subjectieve criteria:

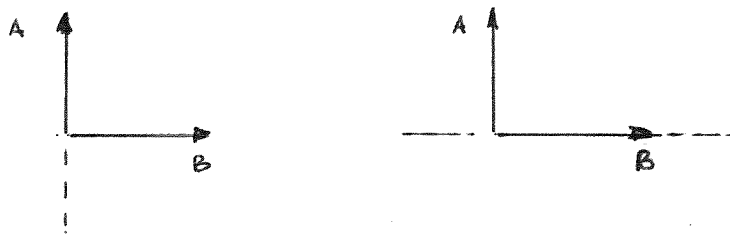
- een component moet relatief veel "variantie verklaren", ofwel de som van de projecties van de pijlen op die component moet relatief groot zijn;
- een component moet het liefst enigszins interpreteerbaar zijn, d.w.z. de combinatie van pijlen die een lange projectie hebben op die component moet kunnen leiden tot een of ander voorstelbaar begrip.

Ter verduidelijking: de termen projectie, (component)lading en de correlatie tussen een variabele en een component hebben dezelfde betekenis. Verklaarde variantie, fit en eigenwaarde zijn (in deze context) ook min of meer synoniem.

Verder hebben deze twee groepen termen een verband: het kwadraat van de projecties (lading, correlatie) is gelijk aan het percentage variantie van die variabele dat "verklaard" is door die bepaalde component. De som

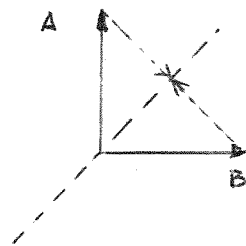
van de kwadraten van alle projecties van alle variabelen op die ene component is dan het deel van de totale variantie dat "verklaard" is door die component. Hoe groter die verklaarde variantie (of fit) voor die component is hoe beter de datareductie is.

Een paar voorbeelden, met alleen twee variabelen: Stel dat deze variabelen een correlatie van nul hebben, dan staan de twee "pijlen" dus loodrecht op elkaar. Vraag is dan: welke richting levert de langste (som van kwadraten van) projecties op? Wij zouden dan een richting kunnen krijgen die helemaal op de pijl van variabele A of B ligt.



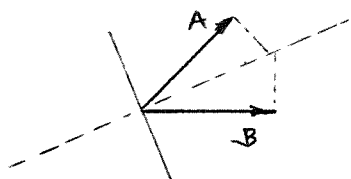
Omdat A en B beide een lengte van één hebben en ze loodrecht op elkaar staan, zijn de projecties van één variabele gelijk aan één en van de andere gelijk aan nul, voor beide gevallen. Dus, de som van kwadraten van de projecties is ook gelijk aan $(1^2 + 0^2 =) 1$. Omdat wij het over twee variabelen hebben, en dus de totale variantie gelijk is aan 2, is het percentage verklaarde variantie gelijk aan $(1/2 =) 50\%$. Dit klinkt wel hoog, maar is het niet, er is nog geen sprake van datareductie.

Wij zouden iets anders kunnen proberen: Kies een richting met een hoek van 45° ten opzichte van beide pijlen (of variabelen).



De projecties van zowel A als B op die richting zijn dan gelijk aan de cosinus van 45° , die gelijk is aan $.707$. Beide variabelen hebben dan een correlatie van $.707$ met deze nieuwe richting. De som van de kwadraten van die projecties is dan gelijk aan $(.707^2 + .707^2 =) 1$, hetgeen alweer gelijk is aan 50% van de totale variantie. Opnieuw is er geen sprake van datareductie.

De zaak ligt anders als deze variabelen wel een goede positieve (of negatieve) onderlinge correlatie hebben. Stel nu dat A en B een correlatie van .71 hebben, hetgeen een hoek van $(\cos^{-1}(.71))= 45^\circ$ betekent:



Als wij een richting kiezen die halverwege tussen deze twee pijlen ligt, dan zijn de twee projecties op die richting gelijk aan $(\cos(\frac{1}{2} \cdot 45^\circ)) = .92$. De som van de kwadraten van die projecties is dan gelijk aan $(.92^2 + .92^2 =) 1.71$, welke gelijk is aan $(1.71/2 =) 85\%$ van de totale variantie. Wij hebben dus 85% van alle variantie kunnen vatten in één kolom getallen (de projecties van de objecten (personen) op die nieuwe component) in plaats van 100% van de variantie door twee kolommen (de oorspronkelijke variabelen).

Wij kunnen wel een tweede richting uitzoeken die loodrecht op het eerste staat, maar die verklaart slechts $(1-.85) 15\%$ van de totale variantie.

Hoewel het moeilijk te visualiseren is, gaat hetzelfde verhaal op als wij het over 10 of 100 variabelen (of pijlen) hebben en als wij 1,2,3 of meer componenten (dimensies of richtingen) moeten uitzoeken.

De wachtwoorden zijn parsimonie en interpreteerbaarheid. Het kan wel misgaan, maar dat hangt helemaal af van de grootte en het patroon van de correlaties in de correlatiematrix.

Een addertje onder het gras is nog wel dat wij er tot nu toe van zijn uitgegaan dat het meetniveau van alle variabelen metrisch was (lengte, leeftijd, inkomen, enz.) en het verband tussen variabelen lineair, maar dit hoeft niet zo te zijn; variabelen kunnen:

- metrisch zijn, in welk geval optellen, aftrekken, vermenigvuldigen enz. toegestaan is;
- ordinaal zijn, bijv. zoals opleiding, beroepsniveau, of behendigheid bij een sport of spel; wij kunnen deze categorieën misschien wel ordenen, maar optellen en aftrekken ligt niet voor de hand (iemand met een MAVO-plus iemand met een HBO-opleiding is niet gelijk aan iemand met een universitaire opleiding);

- nominaal zijn, waarbij geen duidelijke ordening is aan te brengen; denk maar eens aan land van afkomst, merk tandpasta, of dichters. Wij bedoelen dat er geen inherente ordening te vinden is. Wellicht is er wel een ordening te vinden ten opzichte van andere variabelen zoals ligging op de aardbol, omzet of aantal publikaties;
- de relatie tussen metrische variabelen hoeft ook niet lineair te zijn (bijv. belastbaar inkomen en belastingschijf) en zelfs niet eens steeds stijgend (bijv. lichaamsgewicht en leeftijd).

PRINCALS (PRINcipal Component analysis by means of Alternating Least Squares) is dan een computerprogramma die principale componentenanalyse (PCA) verricht op data zonder de restrictie van aannamen van metrisch meetniveau en lineairiteit. Men kan zo veel of zo weinig restricties opleggen als men dat zint. Binnen die restricties berekent PRINCALS een waarde voor iedere categorie van iedere variabele (van nominaal, ordinaal of metrisch niveau, lineair of niet) die leidt tot een zo groot mogelijke verklaarde variantie bij de eerste en volgende componenten.

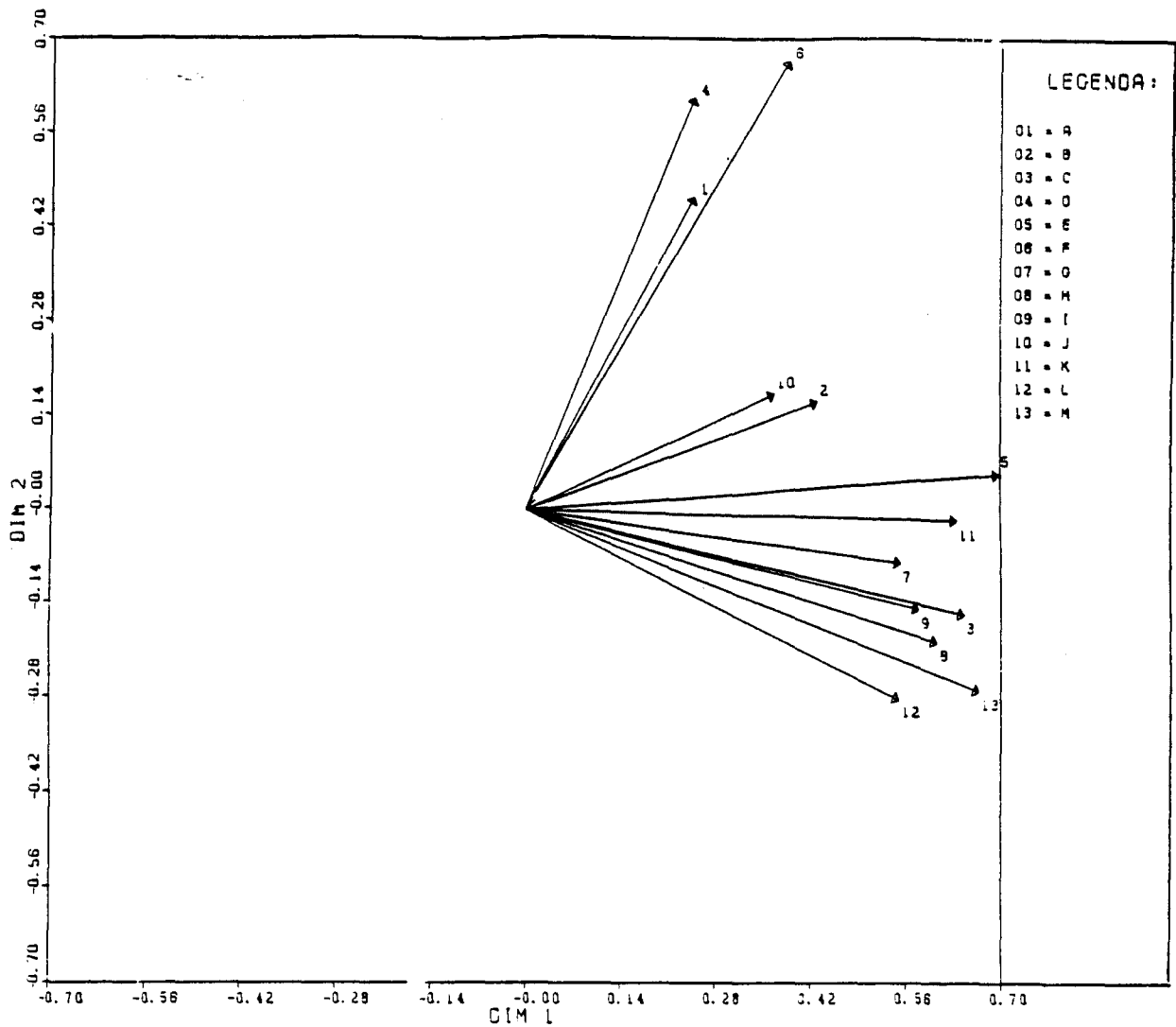
Dit impliceert dat wij om een PRINCALS-oplossing te kunnen interpreteren de aard van de toegepaste restricties moeten weten en de toegekende categoriescores ook bekend moeten zijn.

Voorbeeld

Als voorbeeld verwijzen wij naar de afbeelding die betrekking heeft op de vraag van hoe belangrijk men verschillende ongevalsoorzaken vindt (vraag 1).

De fitwaarden (ofwel percentages verklaarde variantie) voor de eerste drie dimensies (of richtingen) zijn resp. .280, .103 en .095, voor een totale fit van 47.8%.

De eerste dimensie, langs de horizontale as in de afbeelding vat 28% van de totale variantie samen; de tweede dimensie, langs de verticale as, vat 10,3% van de totale variantie samen; en de derde as (niet afgebeeld) vat 9,5% van de totale variantie samen. De eerste dimensie is dan relatief belangrijk te noemen tegenover de volgende twee dimensies en ook ten opzichte van een willekeurig gekozen richting, die gemiddeld slechts $(1/13=)$ 7,7% van de variantie zou samenvatten, omdat er 13 variabelen zijn.



Afbeelding 1.

Vraag 1: Het belang van verschillende oorzaken van verkeersongevallen

- | | |
|---------------------------------|---|
| A. Agressie, mentaliteit | H. Ingewikkelde of onoverzichtelijke verkeerssituatie |
| B. Onoplettendheid | I. Toestand wegdek |
| C. Technische gebreken voertuig | J. Weersomstandigheden (bijv. mist, gladheid) |
| D. Te hard rijden | K. Rijden onder invloed |
| E. Vermoeidheid | L. Gebrekkig inzicht van weggebruikers |
| F. Ongeduld, haast | M. Gebrekkige kennis verkeersregels van weggebruikers |
| G. Te weinig rijervaring | |

Op de afbeelding zien wij verder het volgende:

- een grote cluster (of bos) pijlen die alle naar rechts wijzen en tamelijk lang zijn (ongeveer tussen 0.56 en 0.70).
- een kleinere cluster van variabelen (nrs. 1, 4 en 6) die ook iets naar rechts, maar voornamelijk naar boven wijzen, in welke richting zij ook tamelijk lang zijn (ongeveer tussen 0.42 en 0.70).
- een groepje van twee pijlen (nrs. 2 en 10) die ook naar rechts wijzen, maar tussen de twee genoemde clusters in liggen; deze twee pijlen zijn een stuk korter. Omdat ze zo kort zijn kunnen wij ze negeren als relatief onbelangrijk voor het interpreteren van dat vlak, of eventueel toevoegen aan de eerste cluster, omdat dat ze wel dichterbij in de buurt van die cluster liggen.

De twee clusters staan min of meer loodrecht op elkaar, hetgeen betekent dat ze min of meer onafhankelijk van elkaar zijn.

De antwoordcategorieën voor alle vragen (of pijlen) zijn alle in dezelfde richting geordend onder ordinale restricties, d.w.z. in de volgorde van helemaal wel, wel, tamelijk, niet, helemaal niet belangrijk.

Omdat alle pijlen van de eerste cluster in dezelfde richting wijzen (met alle antwoordcategorieën in dezelfde volgorde), ordent deze eerste dimensie personen naarmate ze de ongevalsoorzaken in deze cluster (al-dan-niet) belangrijk vinden. Dit betekent dat personen die de genoemde ongevalsoorzaken in het algemeen relatief onbelangrijk vinden dan een grote positieve score toegekend krijgen; personen die alle oorzaken in deze cluster in het algemeen heel belangrijk vinden zouden dan een grote negatieve score krijgen.

Hetzelfde geldt ook voor de tweede cluster op de tweede dimensie: positieve scores voor diegene die oorzaken (pijlen 1, 4 en 6) erg onbelangrijk vinden en negatieve scores voor diegene die de genoemde oorzaken relatief meer belangrijk vinden.

Als wij dan een naam moeten verzinnen voor de twee (onafhankelijke) dimensies: zouden wij omdat de tweede dimensie betrekking heeft op de pijlen 1 (agressie, mentaliteit), 4 (te hard rijden) en 6 (ongeduld, haast) deze een "snelheidsmaniakken"-dimensie kunnen noemen; de eerste dimensie heeft betrekking op alle andere oorzaken en wij zouden dan deze een "algemene" dimensie kunnen noemen.

Wij kunnen dus zeggen dat de eerste dimensie personen onderscheidt naar-

mate dat ze in het algemeen bereid zijn om een ongevalsoorzaak als meer (of minder) belangrijk te vinden, en de tweede dimensie personen onderscheidt naarmate dat ze in het bijzonder snelheidsmaniakken belangrijke ongevalsoorzaken vinden. Bovendien staat de eerste opvatting geheel los van (ofwel loodrecht op) de tweede opvatting.

Hoewel de informatie die beide dimensies samenvatten even relevant voor onze doeleinden zou kunnen zijn, de beste samenvatting van alle 13 variabelen ligt in de eerste "algemene" dimensie (28%), de verschillen van mening omtrent de rol van de (tweede) "snelheidsmaniakken"-dimensie zijn slechts van secundair belang (10%). (De derde dimensie wordt hier niet besproken en is ook niet afgebeeld).

Tenslotte zouden wij kunnen opmerken dat veel vormen van multivariate analyse zijn te visualiseren in termen van hetzelfde pijlenmodel:

- factoranalyse en Singular Value Decomposition zijn varianten van principale componentenanalyse.
- multiple correlatie en regressie berekenen de lengte van de projectie van één specifieke pijl (de afhankelijke variabele) op de multidimensionele ruimte waarin een tweede verzameling pijlen (de onafhankelijke variabelen).
- canonische correlatie lijkt op multiple correlatie, maar er is een aantal variabelen in beide verzamelingen. Er wordt één (of meer onafhankelijke) richting(en) gezocht waarbij zowel de som van de kwadraten van de projecties van de pijlen van de eerste als die van de tweede verzameling variabelen beide zo groot mogelijk zijn.
- (canonische) discriminantanalyse wordt bedoeld als één groep van variabelen staat uit "dummy"-variabelen die een aantal à priori vastgestelde groepen aangeven (bijv. politieke partij of godsdienst), waartussen een onderscheid moet worden gemaakt.

VRAGENLIJST VERKEERSVEILIGHEID

maart 1985

Dienst Sociaal Wetenschappelijk Onderzoek
Rijksuniversiteit Leiden
Middelstegegracht 4
2312 TW Leiden
tel. 071-148333, tst. 6427

1. Hieronder wordt een aantal mogelijke oorzaken genoemd voor ongevallen in het verkeer.

Wilt U telkens aangeven hoe belangrijk volgens u de genoemde oorzaak is?

U kunt dat doen door telkens een kruisje te plaatsen bij het antwoord dat het best bij uw mening past.

OORZAKEN	BELANG					
	1	2	3	4	5	
N.M.	HEEL BELANG- RIJK %	BELANG- RIJK %	TAME- LIJK BELANG- RIJK %	NIET ZO BELANG- RIJK %	ONBE- LANG- RIJK %	
8	a. AGRESSIE, MENTALITEIT	22.4	35.5	28.0	12.9	1.2
9	b. ONOPLETTENDHEID	40.6	41.2	16.3	1.9	0.2
12	c. TECHNISCHE GEBREKEN VOERTUIG	9.3	20.5	31.5	34.3	4.5
8	d. TE HARD RIJDEN	29.5	44.3	20.8	5.5	-
13	e. VERMOEIDHEID	10.3	28.7	34.7	24.6	1.7
11	f. ONGEDULD, HAAST	15.9	42.6	28.1	12.8	0.6
11	g. TE WEINIG RIJERVARING	6.9	20.9	35.1	34.1	3.0
13	h. INGEWIKKELDE OF ONOVERZICHTELIJKE VERKEERSSITUATIES	7.5	22.1	33.9	33.4	3.0
10	i. TOESTAND WEGDEK	3.3	12.4	22.5	48.0	13.8
8	j. WEERSOMSTANDIGHEDEN (BIJV. MIST, GLADHEID)	39.1	33.5	20.7	6.0	0.7
6	k. RIJDEN ONDER INVLOED	48.1	34.1	14.2	3.6	-
10	l. GEBREKKIG INZICHT VAN WEGGEBRUIKERS	11.1	33.1	39.3	15.0	1.4
9	m. GEBREKKIGE KENNIS VAN VERKEERSREGELS VAN WEGGEBRUIKERS	7.2	23.5	38.1	27.3	3.9
584 (82.9%)	n. ANDERS, n1..... .....ABS.	37.5 45	40.0 48	19.2 23	2.5 3	0.8 1

2. Stel dat de politie meer aandacht gaat besteden aan de genoemde mogelijke oorzaken van ongevallen in het verkeer. Wilt u aangeven welk effect u daarvan verwacht?

OORZAKEN	VERWACHT EFFECT					
	1	2	3	4	5	
N.M.	HEEL GROOT EFFECT %	GROOT EFFECT %	KLEIN EFFECT %	BIJNA GEEN EFFECT %	ABSO- LUUT GEEN EFFECT %	
7	a. AGRESSIE, MENTALITEIT	3.7	11.9	40.8	35.0	8.6
20	b. ONOPLETTENDHEID	1.9	17.0	45.5	29.8	5.8
13	c. TECHNISCHE GEBREKEN VOERTUIG	9.0	35.8	38.4	15.6	1.3
9	d. TE HARD RIJDEN	12.2	42.6	36.8	7.3	1.0
11	e. VERMOEIDHEID	1.4	12.1	39.4	38.1	9.0
13	f. ONGEDULD, HAAST	2.3	13.5	34.4	37.2	12.6
15	g. TE WEINIG RIJERVARING	2.8	11.5	39.9	31.9	13.9
19	h. INGEWIKKELDE OF ONOVERZICHTELIJKE VERKEERSSITUATIES	8.3	33.7	39.6	15.6	2.8
12	i. TOESTAND WEGDEK	3.2	17.5	40.3	29.9	9.1
20	j. WEERSOMSTANDIGHEDEN (BIJV. MIST, GLADHEID)	9.5	27.1	29.5	19.9	14.0
11	k. RIJDEN ONDER INVLOED	19.6	44.4	31.9	3.5	0.6
20	l. GEBREKKIG INZICHT WEGGEBRUIKERS	3.1	16.5	48.8	24.9	6.7
13	m. GEBREKKIGE KENNIS VAN VERKEERSREGELS VAN WEGGEBRUIKERS	3.3	21.4	48.5	22.0	4.8
626 (88.9%)	n. ANDERS, n1..... .....ABS.	28.2 22	34.6 27	15.4 12	11.5 9	10.3 8

3. Heeft u, bij de uitvoering van uw beroep, te maken gehad met ongevallen waarbij er sprake was van alcoholgebruik bij automobilisten?

		%	
98.2	1	JA	
1.8	2	NEE	Wilt u verder gaan met vraag 5?
N.missing: 2			

4. Hoe vaak was er bij die ongevallen sprake van lichamelijk letsel of dodelijke afloop?

		Gem.	S.d.	N.M.
a. LICHAMELIJK LETSEL	... KEER	12.3	17.2	193
b. DODELIJKE AFLOOP	... KEER	2.7	4.9	252
N.v.t.: 13				

5. Heeft U in Uw naaste omgeving (vrienden, kennissen, familie) te maken gehad met ongevallen waarbij sprake was van alcoholgebruik?

		%	
37.3	1	JA	
62.7	2	NEE	
N.missing: 9			

6. Kunt u schatten welk percentage van de dodelijke ongevallen in het verkeer in Nederland het gevolg is van alcoholgebruik?

.. %	< 10%	:	29.7%
Gem.: 17.5%	10%	:	15.6%
S.d.: 14.3	> 10%	:	54.7%
N.missing : 57			

7. Hieronder wordt een aantal mogelijke maatregelen genoemd om het rijden onder invloed te bestrijden.

Wilt u telkens aangeven welk effect u verwacht van deze maatregelen?

MAATREGELEN	VERWACHT EFFECT				
	1	2	3	4	5
	HEEL GROOT EFFECT %	GROOT EFFECT %	KLEIN EFFECT %	BIJNA GEEN EFFECT %	ABSO-LUUT GEEN EFFECT %
N.M.					
10 a. VERBETERING OPENBAAR VERVOER	2.3	13.0	35.7	33.4	15.6
9 b. GOEDKOPER OPENBAAR VERVOER	4.6	14.8	34.8	30.5	15.3
8 c. PROPAGANDA/VOORLICHTING ALCOHOLGEBRUIK	2.2	29.2	59.5	17.4	1.9
8 d. VOORAF PUBLICITEIT GEVEN AAN ALCOHOLACTIES DOOR POLITIE	14.2	35.9	26.0	15.2	8.6
7 e. ACHTERAF PUBLICITEIT GEVEN AAN ALCOHOLACTIES DOOR POLITIE	5.2	20.4	45.5	22.7	6.3
5 f. T.V.-RECLAME VOOR ALCOHOL VERBIEDEN	0.7	5.3	28.6	32.8	32.6
12 g. MEER TOEZICHT DOOR POLITIE	14.2	52.2	31.1	2.2	0.4
h. LEEFTIJDSGRENS GEBRUIK ALCOHOL VERHOGEN	1.3	7.8	27.3	34.1	29.5
7 i. VERHOGEN PRIJZEN ALCOHOL-HOUDENDE DRANK	1.7	5.9	32.7	36.0	23.7
7 j. STRENGER EN SNELLER STRAFFEN	40.0	48.9	9.3	1.6	0.1
17 k. VERBETERING HUIDIGE WIJZEN VAN TOEZICHT	16.5	45.3	33.3	4.7	0.3
13 l. HORECA INSCHAKELEN	2.9	15.5	33.7	30.5	17.4
573 m. ANDERS, nl.....	53.4	40.6	3.8	0.8	1.5
(81.4%) .....ABS.	70	53	5	1	2

8. Vindt u dat de politie te veel of te weinig toezicht houdt op het rijden onder invloed?

0.1	1	OVERDREVEN VEEL
0.7	2	TE VEEL
19.2	3	PRECIES GENOEG
71.7	4	TE WEINIG
8.2	5	VEEL TE WEINIG
N.missing: 11		

9. Vermoedt u dat volgende personen of instanties vinden dat er teveel of te weinig toezicht op het rijden onder invloed wordt gehouden?

PERSONEN OF INSTANTIES		MATE VAN TOEZICHT					
		1	2	3	4	5	6
		OVER- DREVEN VEEL	TE VEEL	PRECIES GENOEG	TE WEINIG	VEEL TE WEINIG	GEEN IDEE
N.M.							
14	a. UW COLLEGA'S	0.3	1.6	30.8	57.9	8.1	1.2
11	b. DE CORPSLEIDING	0.3	2.5	38.5	42.8	6.2	9.7
14	c. HET OPENBAAR MINISTERIE	0.7	8.8	30.8	38.1	5.8	15.6
15	d. HET PUBLIEK	1.0	14.6	7.3	39.6	33.6	3.8

10. Stel dat er tweemaal zoveel tijd besteed zou worden aan toezicht op rijden onder invloed, zouden er naar uw mening dan minder of meer verkeersslachtoffers ten gevolge van alcoholgebruik zijn?

%		
0.6	1	VEEL MEER
2.3	2	IETS MEER
9.1	3	EVENVEEL
70.1	4	IETS MINDER
18.0	5	VEEL MINDER
N.missing: 9		

11. Stel dat er slechts de helft van de tijd besteed zou worden aan toezicht op rijden onder invloed, zouden er naar uw mening dan minder of meer verkeersslachtoffers ten gevolge van alcoholgebruik zijn?

%		
17.2	1	VEEL MEER
57.5	2	IETS MEER
19.6	3	EVENVEEL
4.9	4	IETS MINDER
0.9	5	VEEL MINDER
N.missing: 6		

12. Hoe groot is volgens u de kans, dat op een weekend-avond, een automobilist gecontroleerd wordt op alcoholgebruik?

%		
2.3	1	HEEL GROOT
9.8	2	GROOT
17.6	3	MIDDELMATIG
31.2	4	KLEIN
39.1	5	HEEL KLEIN
N.missing: 11		

13. Kunt u schatten welk percentage van de automobilisten, die in Nederland in het weekend tussen 10 uur 's avonds en 4 uur 's ochtends op de weg zijn, een promillage hebben boven de wettelijke toegestane limiet? (S.v.p. percentage invullen.)

.. %	< 10%	:	11.7
	10 - 14%	:	13.8
	15 - 19%	:	9.9
	20 - 24%	:	11.2
	25 - 29%	:	6.9
	30 - 34%	:	10.0
	35 - 39%	:	7.6
	40 - 49%	:	11.3
	≥ 50%	:	17.6
	N.missing	:	11

14. Wilt u bij elk van de onderstaande punten invullen wanneer er volgens u sprake is van een "vermindering van de rijvaardigheid door alcoholgebruik"?

N.M.

- 40 a. WANNEER HET B.A.G. BOVEN DE 0.68‰ IS Gem.: 0.68‰ s.d.: 0.27
- 56 b. WANNEER IEMAND MEER DAN .. GLAZEN BINNEN EEN TIJDSBESTEK VAN 2 UREN GEDRONKEN HEEFT Gem. 4,8 glazen s.d.: 2.2
- 70 c. GEDRAGSKENMERKEN ZOALS
...634 antwoorden.....
- 432 d. ANDERS, nl.....
...272 antwoorden.....

15. Welke van de punten uit de vorige vraag vindt u het meest van toepassing op "vermindering van rijvaardigheid"?
S.v.p. een a, b, c of d invullen.

%	
A 32.8	
B 12.5	
C 43.1	HET MEEST VAN TOEPASSING: ...
D 11.6	
N.missing: 42	

16. Wilt u bij elk van de onderstaande punten invullen wanneer er volgens u sprake is van een "zwaar geval" van rijden onder invloed bij een automobilist?

N.M.

- 19 a. WANNEER HET B.A.G. BOVEN DE 1.42‰ IS Gem. 1.42‰ s.d.: 0.44
- 53 b. WANNEER IEMAND MEER DAN .. GLAZEN BINNEN EEN TIJDSBESTEK VAN 2 UREN GEDRONKEN HEEFT Gem. 10.1 glazen s.d. 4.5
- 71 c. GEDRAGSKENMERKEN ZOALS
...633 antwoorden.....
- 492 d. ANDERS, nl.....
...212 antwoorden.....

17. Welke van de punten uit de vorige vraag vindt u het meest van toepassing op een "zwaar geval" van rijden onder invloed bij een automobilist?
S.v.p. een a, b, c of d invullen.

%	
A 33.3	
B 8.3	
C 48.0	HET MEEST VAN TOEPASSING: ...
D 10.4	
N.missing: 52	

18. Kunt u aan de hand van de onderstaande punten zeggen wanneer er volgens u sprake is van een "licht geval" van rijden onder invloed bij een automobilist?

N.M.

- 71 a. WANNEER HET B.A.G. BOVEN DE 0.54‰ IS Gem. 0.54‰ s.d. 0.2
- 89 b. WANNEER IEMAND MEER DAN .. GLAZEN BINNEN EEN TIJDSBESTEK VAN 2 UREN GEDRONKEN HEEFT Gem. 3,8 glazen s.d.: 1,6
- 250 c. GEDRAGSKENMERKEN ZOALS
...454 antwoorden.....
- 571 d. ANDERS, nl.....
...133 antwoorden.....

19. Welke van de punten uit de vorige vraag vindt u het meest van toepassing op een "licht geval" van rijden onder invloed bij een automobilist?
S.v.p. een a, b, c of d invullen.

%	
A 48.5	
B 18.2	
C 25.2	HET MEEST VAN TOEPASSING: ...
D 8.1	
N.missing: 77	

20. Hieronder wordt een aantal mogelijke manieren van het toezicht op het rijden onder invloed genoemd.

Wilt u telkens aangeven hoe effectief volgens u de genoemde manier van toezicht is om de "zware gevallen" te weerhouden om met alcohol achter het stuur te stappen?

MANIEREN VAN TOEZICHT	VERWACHT EFFECT				
	1	2	3	4	5
	HEEL GROOT EFFECT %	GROOT EFFECT %	KLEIN EFFECT %	BIJNA GEEN EFFECT %	ABSO- LUUT GEEN EFFECT %
N.M.					
6 a. LATEN MERKEN DAT ER GECON- TROLEERD WORDT	20.9	47.0	24.5	6.7	0.9
9 b. ZOVEEL MOGELIJK CONTROLEREN	18.5	55.4	23.3	2.2	0.3
8 c. DE PAKKANS VERGROTEN	29.7	53.8	14.9	1.4	0.1
15 d. ZOVEEL MOGELIJK OPSPOREN	15.2	52.4	29.0	3.2	0.2
11 e. BIJ VOORBAAT AFSCHRIKKEN	9.1	29.2	47.5	12.3	2.0
18 f. HET OPSPOREN BIJ ONGEVALLEN	5.0	23.6	50.0	19.2	2.2
10 g. HET BENADRUKKEN VAN DE GEVAREN EN RISICO'S BIJ RIJDEN ONDER INVLOED	2.6	9.5	48.9	32.3	6.8
10 h. BIJ RECIDIVISTEN ONDERZOEK RIJVAARDIGHEID VORDEREN (ART. 18 WW)	26.8	39.2	23.2	8.8	2.0
451 i. ANDERS, nl..... (64.1%) .....ABS.	53.8 136	43.5 110	2.8 7	- -	- -

21. Hieronder vindt u nogmaals de mogelijke manieren van toezicht uit vorige vraag.

Wilt u telkens aangeven hoe effectief volgens u de genoemde manier van toezicht is om de "lichte gevallen" te weerhouden om met alcohol achter het stuur te stappen?

MANIEREN VAN TOEZICHT	VERWACHT EFFECT				
	1	2	3	4	5
	HEEL GROOT EFFECT %	GROOT EFFECT %	KLEIN EFFECT %	BIJNA GEEN EFFECT %	ABSO- LUUT GEEN EFFECT %
N.M.					
13 a. LATEN MERKEN DAT ER GECON- TROLEERD WORDT	27.1	49.4	19.1	3.8	0.7
13 b. ZOVEEL MOGELIJK CONTROLEREN	24.3	54.4	18.4	2.8	0.2
19 c. DE PAKKANS VERGROTEN	26.5	54.7	16.1	2.6	0.2
19 d. ZOVEEL MOGELIJK OPSPOREN	16.2	46.9	29.8	6.6	0.6
16 e. BIJ VOORBAAT AFSCHRIKKEN	16.1	38.2	32.9	10.8	2.0
28 f. HET OPSPOREN BIJ ONGEVALLEN	7.5	26.8	46.6	15.4	3.7
16 g. HET BENADRUKKEN VAN DE GEVAREN EN RISICO'S BIJ RIJDEN ONDER INVLOED	7.6	25.9	43.8	18.5	4.4
567 h. ANDERS, nl..... (80.5%) .....ABS.	59.9 82	33.6 46	5.1 7	0.7 1	0.7 1

22. Hieronder wordt een aantal mogelijke factoren genoemd die het toezicht op het rijden onder invloed beperken.

Wilt u telkens aangeven hoe belangrijk volgens u de genoemde beperkende faktor is?

N.M.	BEPERKENDE FAKTOR	BELANG				
		1	2	3	4	5
		HEEL BELANG- RIJK %	BELANG- RIJK %	TAME- LIJK BELANG- RIJK %	NIET ZO ONBE- BELANG- RIJK %	LANG- RIJK %
12	a. TE WEINIG PERSONEEL	31.2	30.6	23.3	13.3	1.6
18	b. HET ONDERWERP LEEFT NIET ZO BIJ DE POLITIE	1.6	12.1	13.0	39.1	34.3
12	c. TEVEEL TIJD NODIG VOOR AF- HANDELING VAN 26-ERS	30.9	24.9	16.8	20.1	7.4
9	d. PROBLEMEN ROND AFNEMEN ADEM- TESTS	11.2	18.4	18.7	37.4	14.2
9	e. PROBLEMEN ROND DE BLOEDPROEF	14.2	21.0	15.3	35.8	13.7
11	f. PROBLEMEN ROND PROCES-VER- BALEN	8.1	13.1	16.6	43.9	18.3
10	g. PROBLEMEN ROND VERVOLGING DOOR HET OPENBAAR MINISTERIE	20.8	23.2	20.0	26.4	9.7
5	h. PROBLEMEN ROND STRAFTOEME- TING DOOR DE RECHTBANK	24.2	26.5	17.0	22.6	9.7
14	i. OMDAT HET PUBLIEK TOCH ON- VERSCHILLIG IS	5.8	14.8	23.6	33.3	22.5
11	j. OMDAT 'GEPAKTEN' HET TOCH NIET LEREN	4.2	16.2	20.6	35.6	23.4
603 (85.7%)	k. ANDERS, nl..... .....ABS.	64.4 65	29.7 30	4.0 4	- -	2.0 2

23. Vindt u over het algemeen gesproken de straffen die het Openbaar Ministerie vraagt voor art. 26-ers te licht of te zwaar?

%		
-	1	VEEL TE ZWAAR
3.9	2	ZWAAR
31.0	3	NOCH ZWAAR, NOCH LICHT
45.0	4	LICHT
20.1	5	VEEL TE LICHT
N.missing: 17		

24. Gebeurt het vaak dat het Openbaar Ministerie seponeert inzake art. 26-ers?

%		
10.4	1	VAAK
34.8	2	SOMS
30.3	3	WEINIG
24.5	4	GEEN IDEE
N.missing: 11		

25. Gebeurt het vaak dat het Openbaar Ministerie een transactie voorstelt inzake art. 26-ers?

%		
42.9	1	VAAK
22.7	2	SOMS
9.1	3	WEINIG
25.3	4	GEEN IDEE
N.missing: 12		

26. Vindt u de informatie die u krijgt over het beleid van het Openbaar Ministerie ten aanzien van art. 26-ers voldoende?

%		
1.0	1	RUIM VOLDOENDE
18.6	2	VOLDOENDE
19.1	3	NOCH VOLDOENDE, NOCH ONVOLDOENDE
49.7	4	ONVOLDOENDE
11.6	5	DUIDELIJK ONVOLDOENDE
N.missing: 4		

27. Wilt u aangeven op welke wijze er toezicht op het rijden onder invloed wordt gehouden door uw corps?

N.M.	1		2		
	JA		NEE		
7	98.1		0.9		a. ALS ONDERDEEL VAN NORMALE SURVEILLANCE
33	68.9		31.2		b. SPECIALE AANDACHT VAN RIJDENDE SURVEILLANTEN
44	18.0		82.1		c. SPECIAAL PERSONEEL BIJ RIJDENDE CONTROLE
37	48.9		51.1		d. OPVALLENDE STAANDE CONTROLE (BIJV. FUIK)
45	27.5		72.5		e. ONOPVALLENDE STAANDE CONTROLE
31	69.5		30.5		f. STAANDE CONTROLES MET WISSELENDE LOCATIES
584	60.8	73	39.2	47	g. ANDERS, nl.....120 antwoorden.....

28. Heeft u wel eens aan speciale alcoholacties meegewerkt?

%					
90.0	1	JA, nl.	... KEER	Gem.: 8.3 x	s.d. 8.8
10.0	2	NEE			

N.missing: 6

29. Van welke selectie-apparatuur maakt uw corps gebruik?

N.M.	1		2		
	JA		NEE		
23	95.9		4.1		a. BLAASPIJPJES
115	47.2		52.8		b. ALCOCONTROL
187	19.5		80.5		c. DRÄGER 7310
491	11.3	24	88.7	189	d. ANDERS, nl.....213 antwoorden.....

30. Wilt u aangeven hoe tevreden u bent over de selectie-apparatuur waarvan uw corps gebruik maakt?

N.M.		1						N.NVT
		1	2	3	4	5	6	
		HEEL	TE-	NOCH	NIET	HEEL	NIET	
		TE-	VREDEN	TE-	TE-	ONTE-	VAN	
		VREDEN	%	VREDEN	VREDEN	VREDEN	TOE-	
		%		NOCH	%	%	PAS-	
				ONTE-			SING	
				VREDEN				
				%				
22	a. BLAASPIJPJES	2.1	16.8	15.7	35.5	30.0		8
190	b. ALCOCONTROL	5.7	16.8	13.7	38.1	25.7		199
304	c. DRÄGER 7310	30.0	57.0	4.0	3.0	2.0		304
461	d. ANDERS, nl...							
	19 antwoorden							
	(ABS)	6	8	1	2	2		

31. Binnenkort zullen meer corpsen de beschikking hebben over moderne selectie-apparatuur. Wat verwacht u hiervan?

N.M.	1		2		
	JA		NEE		
19		79.3		20.7	a. DOOR MEER BETROUWBARE UITSLAG MEER ART.26-ERS
20		79.7		20.3	b. ZAL TOT SNELLER EN VAKER BLAZEN LEIDEN, BIJ TWIJFEL
21		82.1		17.9	c. DOOR MEER BETROUWBARE UITSLAG, MINDER BLOEDPROEVEN MET UITSLAG BENEDEN 0,5°/∞
28		75.9		24.1	d. EFFICIËNTER; MEER TIJD VOOR ANDERE TAKEN
30		50.2		49.9	e. AFSCHRIKKENDE WERKING GROTER BIJ HET PUBLIEK
18		94.0		6.0	f. EEN BELANGRIJKE VERBETERING
624		67.5		32.5	g. ANDERS, nl.....

32. Hoeveel automobilisten heeft u bij benadering sinds 1 januari 1984 en in januari 1985 op alcohol gecontroleerd? Wilt u daarbij opgeven hoeveel ademtests, rijverboden en bloedproeven voorkwamen?

	a. SINDS			b. IN JANUARI		
	1 JANUARI 1984			1985		
TOTAAL AANTAL ALCOHOLCONTROLES	44.8	40.1	214	12.2	15.8	330
AANTAL ADEMTTESTS	35.9	29.7	172	7.1	8.8	269
AANTAL RIJVERBODEN	15.2	17.5	173	3.1	3.5	322
AANTAL BLOEDPROEVEN	11.1	14.1	166	2.4	3.3	356
	Gem.	s.d.	N.M.	Gem.	s.d.	N.M.

33. Heeft u een speciale training of instructie gehad voor het toezicht houden op alcohol?

N.M.	1		2		
	JA	NEE	JA	NEE	
41	44.0	56.0	a.	NAAR AANLEIDING VAN DE ALCOHOLWET UIT 1974	
38	62.9	37.1	b.	OP DE POLITIESCHOOL	
48	55.8	44.2	c.	DOOR MENTOR; DOOR COLLEGA	
51	48.2	51.8	d.	INSTRUCTIE SELECTIE-APPARATUUR	
62	58.1	41.9	e.	ALLEEN PRAKTIJKERVARING	
588	56.9	43.1	f.	ANDERS, nl...116 antwoorden.....	

34. Vindt u de kennis waarover u beschikt om toezicht te houden op alcohol, voldoende?

%		
31.8	1	RUIM VOLDOENDE
60.1	2	VOLDOENDE
6.8	3	NOCH VOLDOENDE, NOCH ONVOLDOENDE
1.3	4	ONVOLDOENDE
0.1	5	DUIDELIJK ONVOLDOENDE
N.missing: 8		

35. Heeft u behoefte aan verdere training of instructie voor het toezicht houden op alcohol?

%		
25.1	1	JA
74.9	2	NEE
N.missing: 6		

36. Hieronder wordt een aantal taken genoemd die op de weekendavonden tijdens de surveillance kunnen voorkomen. Wilt u telkens aangeven hoe belangrijk volgens u de genoemde taken op de weekendavonden zijn?

TAKEN	BELANG				
	1	2	3	4	5
	HEEL BELANG-RIJK	BELANG-RIJK %	TAME-LIJK BELANG-RIJK	NIET BELANG-RIJK	ZO ONBE-LANG-RIJK
N.M.	%		%	%	%
19 a. ASSISTENTIES: BURENRUZIES INBRAKEN, VECHTPARIJEN E.D.	30.0	44.1	20.0	4.8	1.0
12 b. TOEZICHT OP ALCOHOLGEBRUIK IN HET VERKEER	22.4	56.9	17.8	2.8	0.2
11 c. VERKEERSTOEZICHT IN HET ALGEMEEN	6.2	33.9	40.4	19.1	0.4
11 d. BETEUGELLEN VAN VANDALISME	25.5	50.5	20.2	3.3	0.4
15 e. TOEZICHT OP NALEVING SLUITINGSWET CAFE'S	3.6	11.5	27.7	45.7	11.5
10 f. PREVENTIEF SURVEILLEREN	22.1	45.7	27.5	4.3	0.4
17 g. SURVEILLEREN IN 'T CENTRUM	21.4	45.0	24.5	8.6	0.6
14 h. BESTRIJDEN CRIMINALITEIT	32.2	44.8	19.1	3.6	0.3
677 i. ANDERS, nl..... (96.2%)	33.3	40.7	7.4	7.4	11.1

37. Vindt u het opleggen van een rijverbod een effectieve maatregel?

%		
20.1	1	JA, ZOWEL OP KORTE TERMIJN ALS OP LANGE TERMIJN
66.7	2	WEL OP KORTE TERMIJN, MAAR NIET OP LANGE TERMIJN
3.9	3	NIET OP KORTE TERMIJN, MAAR WEL OP LANGE TERMIJN
9.3	4	NEE, NOCH OP KORTE TERMIJN, NOCH OP LANGE TERMIJN
N.missing: 13		

38. Vindt u dat er meer of minder rijverboden opgelegd moeten worden?

%		
24.6	1	VEEL MEER
23.4	2	IETS MEER
48.7	3	EVENVEEL
0.6	4	IETS MINDER
2.7	5	VEEL MINDER

N.missing: 29

39. Als het gebruikelijk zou zijn om als standaard onderdeel van een routine controle (b.v. van papieren of technische toestand auto) een ademtest af te nemen, wat verwacht u daar dan van?

N.M.	1 JA	2 NEE	
49	73.0	27.0	a. AFSCHRIKWEKKENDE WERKING BIJ HET PUBLIEK
49	61.7	38.3	b. MEER ART. 26-ERS
58	37.6	62.4	c. EEN BELANGRIJKE VERBETERING
55	55.5	44.5	d. TE VEEL TIJD
34	60.2	39.9	e. ONTERECHT, VERVELEND VOOR DE BESTUURDER
595 (84.5%)	76.2	23.9	f. ANDERS, nl....109 antwoorden.....

40. Wat verwacht u als de politie direkt transacties zou kunnen voorstellen aan art. 26-ers?

N.M.	1 JA	2 NEE	
47	47.2	52.8	a. TIJD OM MEER ART. 26-ERS OP TE SPOREN
41	53.9	46.2	b. MINDER PROBLEMEN ROND AFHANDELING ART. 26-ERS
42	53.2	46.8	c. EFFICIËNTER; MEER TIJD VOOR ANDERE TAKEN
49	46.3	53.7	d. AFSCHRIKKENDE WERKING GROTER BIJ HET PUBLIEK
56	38.6	61.4	e. EEN BELANGRIJKE VERBETERING
555 (78.8%)	75.2	24.8	f. ANDERS, nl....149 antwoorden.....

41. Wat verwacht u als de bloedproef vervangen zou worden, door betrouwbare adem analyse-apparatuur als bewijsmiddel?

N.M.	1 JA	2 NEE	
25	82.0	18.0	a. TIJD OM MEER ART. 26-ERS OP TE SPOREN
23	80.2	19.8	b. MINDER PROBLEMEN ROND AFHANDELING ART. 26-ERS
17	88.4	11.6	c. EFFICIËNTER; MEER TIJD VOOR ANDERE TAKEN
31	59.1	40.9	d. AFSCHRIKKENDE WERKING GROTER BIJ HET PUBLIEK
15	95.4	4.6	e. EEN BELANGRIJKE VERBETERING
646 (91.8%)	63.8	36.2	f. ANDERS, nl....58 antwoorden.....

42. Wat vindt u van het procesverbaal voor art. 26-ers?

N.M.	1 JA	2 NEE	
47	34.7	65.3	a. TE VEEL VRAGEN
55	11.1	88.9	b. TE VEEL MOEILIJKE VRAGEN
39	71.1	28.9	c. ALLE VRAGEN NOODZAKELIJK VOOR RECHTSZEKERHEID
61	52.9	47.1	d. ALLE VRAGEN NOODZAKELIJK OMDAT HET OPENBAAR MINISTERIE HET NU EENMAAL ZO WIL
547 (77.7%)	85.4	14.7	e. ANDERS, nl....157 antwoorden.....

43. Wat vindt u ervan als anderen de verdachten die u langs de weg heeft opgespoord, tijdens normale surveillance, op het bureau voor u afhandelen?

%			
15.5	1	HEEL POSITIEF	
16.7	2	TAMELIJK POSITIEF	Wilt u doorgaan met vraag 45
15.7	3	NOCH POSITIEF, NOCH NEGATIEF	
38.6	4	TAMELIJK NEGATIEF	
13.5	5	HEEL NEGATIEF	
N.missing: 9			

44. Waarom vindt u het negatief als anderen de verdachten voor u afhandelen, tijdens normale surveillance?

% aangekruist	
44.7	1 KOMT HET KONTAKT MET DE VERDACHTEN NIET TEN GOEDE
62.7	2 IK DRAAG LIEVER ZELF VERANTWOORDELIJKHEID
62.7	3 GEEFT MOGELIJK FOUTEN IN PROCES-VERBAAL
21.6	4 ANDERS, nl.....78 antwoorden.....
.....	
N.missing: 9	
N. NVT: 333	

45. Wat vindt u ervan als anderen de verdachten die u langs de weg heeft opgespoord, tijdens speciale alcoholacties, op het bureau voor u afhandelen?

% aangekruist		
27.5	1 HEEL POSITIEF	
25.9	2 TAMELIJK POSITIEF	Wilt u doorgaan
18.4	3 NOCH POSITIEF, NOCH NEGATIEF	met vraag 47
22.0	4 TAMELIJK NEGATIEF	
6.4	5 HEEL NEGATIEF	

46. Waarom vindt u het negatief als anderen de verdachten voor u afhandelen, tijdens speciale alcohol acties?

% aangekruist	
42.5	1 KOMT HET KONTAKT MET DE VERDACHTEN NIET TEN GOEDE
64.0	2 DRAAG LIEVER ZELF VERANTWOORDELIJKHEID
63.0	3 GEEFT MOGELIJK FOUTEN IN PROCES-VERBAAL
19.5	4 ANDERS, nl.....39 antwoorden.....
.....	
N.missing: 8	
N. NVT: 496	

47. Wilt u aangeven hoe belangrijk de volgende redenen zijn om wel eens van een ademtest af te zien, terwijl er een duidelijk vermoeden van alcoholgebruik was?

REDENEN	BELANG				
	1 HEEL BELANG- RIJK %	2 BELANG- RIJK %	3 TAME- LIJK BELANG- RIJK %	4 NIET ZO BELANG- RIJK %	5 ONBE- LANG- RIJK %
N.M.	%				
10 a. MEDISCHE GRONDEN AANGEVOERD DOOR AUTOMOBILIST	4.9	14.8	19.0	33.6	27.7
10 b. AUTOMOBILIST MET PERSOON- LIJKE PROBLEMEN	0.6	4.5	13.6	40.2	41.2
6 c. OMDAT AUTOMOBILIST BIJNA THUIS WAS	0.1	2.7	10.5	26.7	60.0
10 d. ALS ER GEEN ADEMTESTAPPARatuur AANWEZIG IS	7.8	10.5	15.9	27.8	37.8
8 e. LASTIGE AUTOMOBILIST, DAAROM DIREKT NAAR HET BUREAU	10.9	37.1	19.3	17.0	15.8
9 f. OMDAT DE RIJVAARDIGHEID NIET WAS VERMINDERD	1.6	5.3	13.8	31.1	48.2
8 g. OMDAT ER VERMOEDELIJK SPRAKE WAS VAN EEN "GRENSEVAL"	3.5	13.4	25.6	29.2	28.5
10 h. STAANDE HOUDING VLAK VOOR EINDE DIENST	1.2	4.8	9.5	20.3	64.3
9 i. SLECHT WEER	0.4	2.5	6.0	22.9	68.2
12 j. ANDERE DRINGENDE WERKZAAM- HEDEN B.V. COLLEGA VRAAGT ASSISTENTIE	60.6	27.0	10.7	1.2	0.6
12 k. APPARatuur ONBETROUWBAAR	9.1	18.1	22.5	26.5	23.8
11 l. MEDE-PASSAGIER AANWEZIG DIE WEL KAN RIJDEN	0.4	3.0	8.8	26.6	61.2
17 m. AUTOMOBILIST IS INVLOEDRIJKE INWONER	-	0.6	2.0	10.0	87.3

Vervolg vraag 47

REDENEN	BELANG	BELANG				
		1 HEEL BELANG- RIJK %	2 BELANG- RIJK %	3 TAME- LIJK BELANG- RIJK %	4 NIET ZO BELANG- RIJK %	5 ONBE- LANG- RIJK %
N.M.						
21	n. AUTOMOBILIST IS VRIEND OF COLLEGA	10.0	24.0	30.3	22.1	13.6
12	o. AUTOMOBILIST WAS MEEWERKEND; GEDROEG ZICH CORRECT	0.2	3.5	17.8	42.9	35.7
9	p. ALS ER KINDEREN IN DE AUTO ZIJN	-	2.2	10.4	37.3	50.2
9	q. ALS ER SPRAKE IS VAN EEN ONGEVAL	3.3	7.3	7.6	16.4	65.3
662	r. ANDERS, nl.....	50.0	31.0	7.1	-	11.9
(94%)	.....ABS.	21	13	3	-	5

48. Welke van de volgende standaard handelingen verricht u bij een staande gehouden automobilist om te bepalen of hij/zij alcohol gedronken heeft?

N.M.	1		2		
	JA	NEE	JA	NEE	
11	95.8	4.2	a.	PAPIEREN VRAGEN	
7	99.3	0.7	b.	RUIKEN NAAR ALCOHOLLUCHT	
10	98.8	1.2	c.	VRAGEN OF HIJ/ZIJ GEDRONKEN HEEFT	
9	91.7	8.3	d.	KIJKEN NAAR OGEN/GEZICHT	
30	63.9	36.1	e.	HEM/HAAR VRAGEN EVEN UIT TE STAPPEN	
20	62.0	38.0	f.	VRAGEN OM UIT TE ADEMEN	
15	82.3	17.7	g.	GESPREK VOEREN OM SPRAAK TE CONTROLEREN	
560	88.9	11.1	h.	ANDERS, nl....144 antwoorden.....	
(79.6%)					

49. Hieronder worden een aantal situaties genoemd. Wilt u telkens aangeven hoe waarschijnlijk u het vindt dat u op een weekendnacht te maken heeft met een automobilist die boven het wettelijk toegestane promillage zit?

SITUATIES	WAARSCHIJNLIJKHEID					
	1 HEEL ONWAAR- SCHIJN- LIJK %	2 ONWAAR- SCHIJN- LIJK %	3 TAME- LIJK WAAR- SCHIJN- LIJK %	4 WAAR- SCHIJN- LIJK %	5 HEEL WAAR- SCHIJN- LIJK %	
N.M.						
27	a. EEN JONGE VROUW ALLEEN	10.0	54.2	27.5	7.5	0.7
35	b. TWE E MANNELIJKE GASTARBEIDERS	5.8	37.7	42.5	12.7	1.4
20	c. EEN VROUW MET TWE E JONGE SLAPENDE KINDEREN	50.0	43.9	4.8	0.9	0.4
31	d. EEN COLLEGA OF LID MARECHAUSSE (BUITEN DIENST TIJD)	12.2	59.1	21.7	6.1	0.9
22	e. VIER JONGE MANNEN DIE UIT DE BINNENSTAD KOMEN	0.9	3.5	21.7	46.2	27.7
26	f. EEN ZAKENMAN IN MERCEDES	1.0	10.2	39.8	40.4	8.6
27	g. EEN VROUW VAN MIDDELBARE LEEFTIJD MET MAN ALS PASSAGIER	12.3	59.1	19.7	7.4	1.6
27	h. JONGE MAN ALLEEN IN SNELLE AUTO	0.9	13.6	52.3	25.6	7.7
20	i. BUITENLANDSE TOERIST MET FAMILIE	20.3	61.6	14.8	3.2	0.1
31	j. EEN BEKENDE NEDERLANDER	3.4	23.0	46.8	21.3	5.5
27	k. JONGE MAN ACHTER HET STUUR, JONGE VROUW ERNAAST	1.3	11.4	49.8	32.1	5.5
638	l. ANDERS, nl.....	10.6	13.6	10.6	42.4	22.7
(90.6%)	.....	7	9	7	28	15

50. Wilt u aangeven hoe u over het algemeen de reacties bij een alcoholcontrole heeft ervaren in de volgende situaties?

SITUATIES

		1	2	3	4	5
		HEEL POSI- TIEF	TAME- LIJK POSI- TIEF	NOCH TIEF NOCH NEGA- TIEF	TAME- LIJK NEGA- TIEF	HEEL NEGA- TIEF
N.M.						
10	a. VAN AUTOMOBILISTEN WAARAAN U VROEG OF ZE GEDRONKEN HADDEN EN DIE NIET OF WEINIG GEDRONKEN HADDEN	30.6	47.3	20.5	1.7	-
16	b. VAN AUTOMOBILISTEN DIE EEN ADEMTEST MOESTEN AFLEGGEN, EN WAARVAN DE UITSLAG VAN DE ADEMTEST NEGATIEF BLEEK	13.1	51.2	30.4	4.9	0.4
24	c. VAN AUTOMOBILISTEN DIE EEN ADEMTEST MOESTEN AFLEGGEN, EN WAARVAN DE UITSLAG VAN DE ADEMTEST POSITIEF BLEEK	1.0	14.6	49.3	31.6	3.5
15	d. VAN AUTOMOBILISTEN DIE ALLEEN EEN RIJVERBOD KREGEN	4.5	35.1	39.0	19.6	1.7
31	e. VAN AUTOMOBILISTEN DIE EEN BLOEDPROEF KREGEN	0.6	9.2	35.2	44.1	10.9

51. De mogelijkheid bestaat dat automobilisten vooraf weten waar of wanneer een alcoholcontrole wordt gehouden.

Wat zijn naar uw mening manieren waarop men dit vaak te weten komt?

		1	2	
N.M.	JA	NEE		
16	73.3	26.7	a. SCANNERS ("BAKKIES")	
8	97.6	2.4	b. VIA HORECAGELEGENHEID; TIP VAN IEMAND DIE GECONTROLEERD IS	
27	70.9	29.1	c. VIA INFORMATIE TAXICHAUFFEURS	
17	78.0	22.0	d. OPVALLENDE CONTROLE ZELF GEZIEN	
26	31.4	68.6	e. VIA RELATIE BIJ DE POLITIE	
23	21.9	78.1	f. VIA MEDIA	
17	21.0	79.0	g. ALGEMEEN BEKEND WAAR EN WANNEER ACTIES PLAATSVINDEN	
16	58.3	41.7	h. ANDERE AUTOMOBILISTEN KNIPPEREN MET LICHTEN	
660	59.1	40.9	i. ANDERS, nl....44 antwoorden.....	
		(93,8%)		

52. Proberen automobilisten naar uw mening vaak de volgende manieren om een alcoholcontrole te vermijden?

		1	2	
N.M.	JA	NEE		
8	90.7	9.3	a. DOOR SLUIPWEGEN TE NEMEN B.V. VIA WOONWIJKEN	
12	80.6	19.4	b. DOOR TIJDIG AF TE SLAAN, OM TE KEREN E.D.	
13	72.4	27.6	c. DOOR OPVALLEND NETJES TE GAAN RIJDEN	
22	50.9	49.1	d. DOOR SNEL TE WISSELEN VAN BESTUURDER	
608	88.5	11.5	e. ANDERS, nl....96 antwoorden.....	
		(86.4%)		

53. Proberen automobilisten naar uw mening vaak de volgende manieren om een ademtest te saboteren?

	1	2	
N.M.	JA	NEE	
12	46.0	54.0	a. ERNAAST BLAZEN
7	91.2	8.8	b. TE ZACHT OF MET KLEINE TEUGJES BLAZEN
16	33.9	66.1	c. WEIGEREN TE BLAZEN
13	51.4	48.6	d. MEDISCHE PROBLEMEN AANVOEREN
628 (89.2%)	77.6	22.4	e. ANDERS, nl....76 antwoorden.....

54. Proberen automobilisten naar uw mening vaak de volgende manieren om hun alcohol gebruik te verbergen?

	1	2	
N.M.	JA	NEE	
10	84.4	15.6	a. DOOR GEBRUIK VAN PEPERMUNT, AFTER-SHAVE, KNOFLOOK, E.D.
10	87.9	12.1	b. DOOR SIGARET/SIGAAR OP TE STEKEN
16	64.8	35.2	c. ONTKENNEN ALCOHOLGEBRUIK
15	66.6	33.4	d. OVERDREVEN COÖPERATIEF/CORRECT GEDRAG
15	55.3	44.7	e. DOOR UITVLUCHTEN TE VERZINNEN
12	69.1	30.9	f. DOOR SNEL UIT AUTO TE STAPPEN
13	57.5	42.5	g. GEZICHT AFWENDEN, ADEM INHOUDEN
29	40.4	59.6	h. DOOR GEBRUIK VAN SPRAY TEGEN ALCOHOL-LUCHT
14	60.9	39.1	i. DOOR OPENGEDRAAIDE RAMEN
646 (91.8%)	77.6	22.4	j. ANDERS, nl....58 antwoorden.....

55. Proberen automobilisten naar uw mening vaak de volgende manieren om onder een rijverbod of bloedproef uit te komen?

	1	2	
N.M.	JA	NEE	
10	1.0	99.0	a. GOEDEREN OF GELD AANBIEDEN
12	35.0	65.0	b. ZEGGEN DAT ZE RELATIES BIJ DE POLITIE HEBBEN
17	54.3	45.7	c. AGRESSIE
17	59.7	40.3	d. VERWIJZEN NAAR MEDISCHE PROBLEMEN
9	85.3	14.7	e. BENADRUKKEN SCHADELIJKE GEVOLGEN, B.V. AUTO NODIG VOOR WERK
9	80.9	19.1	f. ZIELIG DOEN; BETERSCHAP BELOVEN
14	64.2	35.8	g. ZEGGEN DAT MEN NIET TEGEN BLOEDPRIKKEN KAN
639 (90.8%)	73.8	26.2	h. ANDERS, nl.....

56.

Hieronder worden enige uitspraken genoemd. Wij zijn geïnteresseerd in hoeverre u het eens bent met deze uitspraken.

UITSPRAKEN

	1	2	3	4	5		
	HELE- MAAL EENS %	MEE EENS %	NIET EENS/ NIET ONEENS %	NIET MEE EENS %	HELE- MAAL NIET MEE EENS %		
N.M.							
5	a.	DE POLITIE HEEFT BELANGRIJKER TAKEN DAN HET OPPAKKEN VAN RIJDERS ONDER INVLOED	1.7	9.2	32.6	41.1	15.5
7	b.	BIJ CONTROLE OP ALCOHOL ZOU DE POLITIE IEDEREEN MOETEN LATEN BLAZEN, OOK ZONDER DUIDELIJKE VERMOEDENS VAN ALCOHOLGEBRUIK	4.3	16.8	8.6	45.6	24.7
9	c.	TOEZICHT OP ALCOHOL IS HET MEEST GEBAAKT BIJ SPECIALE ALCOHOLACTIES	3.7	14.3	19.3	51.1	11.7
11	d.	TOEZICHT OP ALCOHOL IS HET MEEST GEBAAKT BIJ CONTROLES ALS ONDERDEEL VAN NORMALE SURVEILLANCE	20.1	56.7	17.6	5.5	0.1
10	e.	IEDEREEN LATEN BLAZEN BIJ ALCOHOL- CONTROLES KOST TE VEEL TIJD	18.4	42.8	11.5	23.9	3.3
4	f.	HET IS EEN INBREUK OP DE PRIVACY VAN DE AUTOMOBILIST OM TE LATEN BLAZEN ZONDER DUIDELIJKE VERMOE- DENS VAN ALCOHOLGEBRUIK	14.1	33.0	14.1	27.1	11.6
7	g.	HET IS HEEL NORMAAL OM WEL EENS MET EEN GLAASJE TE VEEL OP EEN AUTO TE BESTUREN	0.1	3.7	6.6	39.6	49.9
6	h.	RIJDERS ONDER INVLOED ZIJN VOOR- NAMELIJK PROBLEEMDRINKERS	0.4	3.6	11.3	53.6	31.1
9	i.	DE POLITIE HEEFT AL SNEL DOOR ALS MEN TE MAKEN HEEFT MET IEMAND DIE BOVEN DE ALCOHOL-LIMIET ZIT	9.2	57.0	20.3	12.2	1.3

Vervolg vraag 56.

UITSPRAKEN

	1	2	3	4	5		
	HELE- MAAL EENS %	MEE EENS %	NIET EENS/ NIET ONEENS %	NIET MEE EENS %	HELE- MAAL NIET MEE EENS %		
N.M.							
10	j.	IEDEREEN LATEN BLAZEN BIJ ALCOHOL- CONTROLES WERK AFSCHRIKKEND	8.1	38.2	20.5	31.1	2.2
11	k.	ER ZOU HEEL WAT VERBETERING GE- BRACHT KUNNEN WORDEN IN DE WERK- WIJZE VAN DE POLITIE BIJ HET TOE- ZICHT HOUDEN OP RIJDEN ONDER IN- VLOED	14.7	40.7	27.3	16.9	0.4
11	l.	HET VOORSTELLEN VAN TRANSACTIES DOOR HET OPENBAAR MINISTERIE VER- EENVOUDIGT DE VERVOLGING VAN ART. 26-ERS AANZIENLIJK	8.8	49.9	19.1	17.9	4.3
8	m.	HET SEPONEREN VAN ART. 26-ERS DOOR HET OPENBAAR MINISTERIE WERKT AVE- RECHTS OP DE ANIMO VAN DE POLITIE	37.6	45.0	9.8	7.0	0.6
5	n.	DE MEESTE MENSEN WETEN NIET WAN- NEER ZE AAN DE LIMIET ZITTEN	12.3	39.1	10.2	33.8	4.7
12	o.	RIJDERS ONDER INVLOED DIE OPGE- SPOORD WORDEN, MOETEN HARD AAN- GEPAKT WORDEN	34.7	51.9	11.6	1.9	-
16	p.	ALS RIJDERS ONDER INVLOED GEPAKT WORDEN HEBBEN ZE GEWOON PECH GEHAD	10.2	29.4	20.1	29.8	10.6
8	q.	HET ALCOHOLGEBRUIK IN HET ALGEMEEN ZOU MEER AAN BANDEN GELEGD MOETEN WORDEN	16.8	33.9	27.7	19.5	2.0
10	r.	OOK AL HEB JE MAAR WEINIG GEDRONKEN; DIT HEEFT EFFECT OP DE RIJVAARDIGHEID	21.0	52.9	17.3	8.1	0.7
7	s.	HET GEEFT NIET HOEVEEL IEMAND DRINKT ALS MEN MAAR VOORZICHTIG RIJDT	0.3	0.1	1.6	23.5	74.5

Vervolg vraag 56.

UITSPRAKEN

	1	2	3	4	5
	HELE- MAAL EENS %	MEE EENS %	NIET EENS/ NIET ONEENS %	NIET MEE EENS %	HELE- MAAL NIET MEE EENS %
N.M.					
8 t.	4.3	11.4	16.5	51.7	16.1
HET ZIJN VOORNAMELIJK ONVERANTWOORDELIJKE PERSONEN DIE ONDER INVLOED RIJDEN					
7 u.	6.9	39.3	10.8	36.2	6.9
AUTOMOBILISTEN DIE WEL EENS ONDER INVLOED RIJDEN ZIJN ONVOLDOENDE OP DE HOOGTE VAN MOGELIJKE CONSEQUENTIES					
8 v.	2.6	26.4	20.8	42.2	7.9
STRENGERE STRAFFEN ZULLEN HET RIJDEN ONDER INVLOED NIET OPLOSSEN					
9 w.	-	6.8	20.9	50.6	21.7
DE POLITIE MOET REKENING HOUDEN MET DE PERSOONLIJKE OMSTANDIGHEDEN VAN DE AUTOMOBILIST					
11 x.	2.2	19.2	24.0	46.5	8.2
ALS JE IEDEREEN STAANDE HOUDT ZONDER VERMOEDENS VAN ALCOHOLGEBRUIK, DAN KRIJG JE WEINIG ART. 26-ERS					
12 y.	12.0	47.0	24.6	15.3	1.2
DE POLITIE ZOU IEDEREEN MOETEN OPSPOREN DIE BOVEN DE LIMIET ZIT, OOK AL IS DAT NIET AAN HEN TE MERKEN					
7 z.	22.7	58.4	8.2	10.2	0.6
HET IS GOED OM IEMAND TE LATEN BLAZEN BIJ DE GERINGSTE VERMOEDENS VAN ALCOHOLGEBRUIK					

Vervolgens willen wij u nog enkele persoonlijke vragen stellen.

57. Heeft u in het afgelopen jaar alcohol gedronken?

%		
92.1	1	JA
7.9	2	NEE
N.missing: 7		

58. Kunt u aangeven hoeveel glazen alcohol u gemiddeld per week drinkt?

Een glas bier, wijn of andere alcoholhoudende dranken worden als gelijkwaardig beschouwd.

%		
26.6	1	1- 3 GLAZEN
21.6	2	4- 6 GLAZEN
21.4	3	7-10 GLAZEN
13.5	4	11-15 GLAZEN
5.7	5	16-25 GLAZEN
1.9	6	26 OF MEER GLAZEN
9.3	7	N.V.T., GEEN ALCOHOLGEBRUIK
N.missing: 36		

Tot slot nog enige algemene vragen die voor dit onderzoek van belang zijn.

59. Welke rang heeft u binnen het corps?

%	
BRIGADIER	11.3
HOOFDAGENT	35.6
AGENT	13.1
OPPERWACHTMEESTER	7.6
WACHTMEESTER EERSTE KLAS	20.9
WACHTMEESTER	11.2
ANDERS, nl.....	0.3
N.missing: 7	

60. Hoe lang bent u bij de politie?

.. JAAR EN MAANDEN

Gem.: 8.8 jaar
S.d.: 5.4
N.M.: 15

61. Als u de tijd die u bij de politie aan algemene surveillance heeft besteed zou optellen, op hoeveel tijd komt u dan uit?

.. JAAR EN MAANDEN

Gem.: 5.6 jaar
S.d.: 4.1
N.M.: 125

62. Wat is uw leeftijd?

.. JAAR

Gem.: 29.9 jaar
S.d.: 6.2
N.M.: 8

63. Bent u een man of een vrouw?

%

95.4 1 MAN
4.6 2 VROUW

N.missing: 7

64. Welke is uw burgerlijke staat?

%

76.5 1 GEHUWD
1.7 2 GESCEIDEN
- 3 WEDUWE/WEDUWNAAR
21.4 4 ALTIJD ONGEHUWD GEWEEST

N.missing: 9

65. Woont u samen met een vaste partner (echtgeno(o)t(e), vriend(in))?

%

86.0 1 JA
14.0 2 NEE

N.missing: 26

66. Met hoeveel mensen woont u?

1 IK WOON ALLEEN

ONS HUISHOUDEN, MEZELF MEEGEREKEND, BESTAAT UIT ...

PERSONEN (S.V.P. AANTAL INVULLEN)

alleenwonend: 9.5%
2 personen : 32.9%
≥ personen : 57.6%
N.missing : 21

67. Heeft u kinderen?

NEE

JA, IK HEB ... KINDEREN (S.V.P. AANTAL INVULLEN)

geen kinderen : 45.4%
1 kind : 12.2%
2 kinderen : 30.4%
3 kinderen : 9.2%
4 of 5 kinderen: 2.7%
N.missing : 10

68. Welke scholen en opleidingen heeft u voltooid? Wilt u bij het antwoord dat u aankruist, indien nodig, de opleiding die u heeft gevolgd erbij schrijven? (Het gaat hierbij om de opleiding die u vóóraf aan de politieopleiding(en) heeft genoten.)

%

0.6 1 LAGER ONDERWIJS, BASISONDERWIJS
0.1 2 VGLO (voorgezet lager onderwijs)
LAVO (lager algemeen vormend onderwijs)
12.8 3 LBO (lager beroepsonderwijs)
Namelijk:
40.3 4 ULO, MULO, MAVO, 3-jarige HBS
11.2 5 MBO (middelbaar beroepsonderwijs)
Namelijk:
23.5 6 VHMO (voorbereidend hoger en middelbaar onderwijs;
omvat: 5-jarige HBS, MMS, gymnasium, luceum,
atheneum, HAVO)
Namelijk:
1.9 7 HBO (hoger beroepsonderwijs)
Namelijk:

Vervolg vraag 68.

%		
0.3	8	UNIVERSITEIT, HOGESCHOOL
		Namelijk:
9.4	9	ANDERS
		Namelijk: .....65 antwoorden.....

N.missing: 9

69. U heeft op dit moment veel vragen beantwoord over rijden onder invloed. Hiervoor zijn wij u zeer erkentelijk.

Indien u ideeën of suggesties heeft die naar uw mening tot verbetering van de huidige wijze van toezicht kunnen leiden, wilt u dan zo vriendelijk zijn die hieronder weer te geven?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

70. Zijn er nog dingen die u in deze vragenlijst gemist heeft, of waarover u nog iets zou willen opmerken? Zo ja, wilt u dat dan hieronder aangeven?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

DANK U VOOR U MEDEWERKING
