

RIJ- EN DRINKGEWOONTEN 1987

Bespreking van de resultaten van een onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten tijdens weekeindavonden en -nachten

R-88-16

M.P.M. Mathijssen

Leidschendam, 1988

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



## 1. INLEIDING

In 1987 heeft de SWOV weer een onderzoek laten uitvoeren naar het alcoholgebruik van de Nederlandse automobilist. Het onderzoek is uitgevoerd door de werkgroep Veiligheid van de Rijksuniversiteit Leiden (W.L.G. Verschuur. "Alcoholgebruik van automobilisten 1987"). Het maakt deel uit van een serie onderzoeken die de SWOV sinds 1970 heeft uitgevoerd resp. heeft laten uitvoeren om ontwikkelingen in het alcoholgebruik van automobilisten te kunnen volgen en om effecten van overheidsmaatregelen vast te kunnen stellen. Het voorlaatste onderzoek in de serie had plaatsgevonden in 1983. Evenals in voorgaande jaren heeft het onderzoek in 1987 plaatsgevonden tijdens weekeindnachten, en wel op vrijdag en zaterdag van 22.00 tot 4.00 uur. In tegenstelling tot voorgaande jaren vond het in 1987 niet plaats in het najaar, maar op het eind van de zomer; bovendien was de onderzoekperiode korter. Deze verandering van onderzoekperiode was noodzakelijk om de metingen te kunnen uitvoeren voordat het gebruik van ademanalyse voor bewijsdoeleinden wettelijk toegestaan zou zijn (per 1 oktober 1987) en voordat de daarmee gepaard gaande voorlichting en publiciteit op gang gekomen zouden zijn. De meting van 1987 kan daardoor tevens als voormeting dienen voor een evaluatie van het effect van die maatregel; de nameting zal in de zomer en het najaar van 1988 plaatsvinden.

In deze nota worden de belangrijkste resultaten van het onderzoek in 1987 besproken en geconfronteerd met andere recente gegevens over alcohol in het verkeer en de daaruit resulterende onveiligheid. Op grond daarvan worden conclusies getrokken over de waarde van de onderzoeksresultaten, over verklaringen voor de geconstateerde ontwikkelingen en over de eventuele gevolgen voor onderzoek en beleid.

## 2. BELANGRIJKSTE RESULTATEN

In totaal zijn in 36 gemeenten 1825 automobilisten staande gehouden; van 1750 automobilisten is het bloedalcoholgehalte (BAG) gemeten met behulp van draagbare, elektronische ademanalyse-apparatuur. In tabel 1 is de BAG-verdeling van de proefpersonen weergegeven, zowel voor 1983 als voor 1987. De tabel laat in 1987 een forse daling in het alcoholgebruik van automobilisten ten opzichte van 1983 zien. Het aandeel automobilisten met een BAG > 0,5 pm is met een derde afgenomen (van 12 naar 8 pct); het aandeel automobilisten dat überhaupt alcohol had gebruikt (BAG > 0,2 pm) is zelfs nog sterker gedaald (van 24 naar 14 pct). Opvallend is voorts, dat de daling op zaterdag veel sterker is dan op vrijdag. Op vrijdag daalde het aandeel automobilisten met een strafbaar BAG van 11 pct in 1983 tot 9 pct in 1987, op zaterdag van 14 tot 7 pct. De verdeling van het verkeersaanbod over de vrijdag en de zaterdag is tussen 1983 en 1987 niet veranderd. In beide jaren bevond 44 pct van de automobilisten zich op vrijdag op de weg en 56 pct op zaterdag. Dit betekent tevens, dat er in 1987 in absolute zin op beide dagen ongeveer evenveel automobilisten met een strafbaar BAG op de weg waren. In de verdeling van het verkeersaanbod over de verschillende tijdstippen van de afzonderlijke weekeindavonden zijn tussen 1983 en 1987 wel veranderingen opgetreden. Dit geldt met name voor de vrijdag, waar een duidelijke verschuiving in het verkeersaanbod te zien is van de tweede periode van twee uren (00.00-02.00 u) naar de eerste periode (22.00-24.00 u). Bezien over een groter aantal jaren blijkt er sprake te zijn van een geleidelijke verschuiving in het verkeersaanbod: sinds 1975 is het verkeersaanbod tussen 22.00-24.00 u en tussen 02.00-04.00 u geleidelijk toegenomen ten koste van het verkeersaanbod in de tussenliggende periode; zie figuur 1. Voor 1987 heeft die ontwikkeling geresulteerd in een verdeling van het verkeersaanbod zoals weergegeven in figuur 2. Voor 1987 geldt verder, dat het aandeel automobilisten dat gedronken heeft, toeneemt naarmate het later wordt (zie figuur 3 en 4). Deze bevinding is ook in voorgaande onderzoekjaren gedaan, met uitzondering van 1983, toen op vrijdag het aandeel automobilisten dat gedronken had, na 02.00 uur daalde.

In de herkomst van de automobilisten zijn tussen 1983 en 1987 geen duidelijke verschuivingen opgetreden, maar wel in de verdeling van de strafbare BAG's over automobilisten met een verschillende herkomst. Automobilisten die van een horecagelegenheid kwamen, vallen hierbij in ongunstige

zin op. Zij namen in 1987 maar liefst 39 pct van alle strafbare BAG's voor hun rekening; in 1983 was dat nog 'maar' 27 pct (zie tabel 2). Deze toename is een gevolg van het feit dat niet alleen het aandeel van de cafebezoekers in het totale verkeersaanbod tussen 1983 en 1987 gelijk is gebleven (16 pct), maar ook het percentage strafbare BAG's onder hen (ca. 20 pct); dit laatste percentage is voor automobilisten met een andere herkomst - met name bezoek en werk - duidelijk gedaald (zie tabel 3). Onder de bezoekers van een horecagelegenheid is wel het aandeel personen met een laag BAG (tussen 0,2 en 0,5 pm) gedaald, nl. van 13 pct in 1983 tot 8 pct in 1987.

De daling van het alcoholgebruik in 1987 is bij automobilisten uit alle leeftijdsklassen terug te vinden. Het meest opvallend - hoewel niet statistisch significant - is de daling echter bij de automobilisten onder de 25 jaar; bij deze groep liep het percentage strafbare BAG's terug van 10 pct in 1983 tot 4 pct in 1987 (zie tabel 4). Bij een gelijkblijvend aandeel van de jonge automobilisten in het verkeersaanbod (29 pct) daalde hun aandeel in het totaal van de strafbare BAG's daardoor van 22 pct in 1983 tot 14 pct in 1987 (zie tabel 5). De hoogste percentages automobilisten met een strafbaar BAG zijn te vinden in de leeftijdsklassen van 25-35 jaar (10 pct in 1987) en van 35-50 jaar (12 pct in 1987); zie tabel 4.

Het aandeel van de vrouwen in het verkeersaanbod is in vergelijking met 1983 met 3 pct toegenomen tot 24 pct. Hoewel vrouwelijke automobilisten minder drinken dan mannelijke, heeft deze verschuiving geen statistisch significant effect gehad op de BAG-verdeling van de automobilisten in de weekeindnachten van 1987. Tot slot heeft het onderzoek in 1987 de bevinding opgeleverd dat nuchtere automobilisten vaker een autogordel dragen dan automobilisten die alcohol hebben gedronken: 73 versus 59 pct. Het gemiddelde lag op 71 pct, hetgeen wat hoger is dan in 1987 werd gevonden bij een landelijk SWOV-onderzoek naar het gebruik van autogordels.

### 3. DISCUSSIE VAN DE RESULTATEN

De grote vraag naar aanleiding van het onderzoek Rij- en drinkgewoonten 1987 luidt: is de daling van het rijden onder invloed werkelijk zo spectaculair als de cijfers suggereren of geven die cijfers om een of andere reden een vertekend beeld te zien?

Een mogelijke reden voor zo'n vertekend beeld is, dat in 1987 - anders dan in voorgaande jaren - niet in het najaar maar op het eind van de zomer is gemeten, waardoor het gevonden effect deels een seizoenseffect zou kunnen zijn. Het is echter niet waarschijnlijk, dat een groot deel van de gevonden daling in het rijden onder invloed daaraan kan worden toegeschreven. Immers, tussen 1983 en 1987 zijn ook de geregisteerde alcoholongevallen met dodelijke afloop sterk afgenomen. In 1983 werd nog bij 14,4 pct van alle dodelijke ongevallen alcoholgebruik geconstateerd, in 1987 bij 10,7 pct. Het aandeel letselongevallen waarbij alcoholgebruik werd geconstateerd, daalde in deze periode van 9,3 tot 7,2 pct. De daling van de alcoholongevallen manifesteert zich duidelijk sinds 1985 en is in de jaren 1986 en 1987 alleen maar sterker geworden (zie tabel 6). Hoewel het theoretisch mogelijk is, dat ook deze daling berust op optisch bedrog (doordat het registratieniveau van de alcoholongevallen in de loop der jaren sterker zou zijn afgenomen dan dat van de overige ongevallen), is dat niet aannemelijk. Desalniettemin lijkt de daling van de alcoholongevallen toch wat kleiner te zijn dan die van de automobilisten met een strafbaar BAG. Deze constatering laat ruimte voor een beperkt seizoenseffect in de resultaten van het onderzoek Rij- en drinkgewoonten 1987. Of daarvan inderdaad sprake is, zal worden onderzocht in het kader van het onderzoek Rij- en drinkgewoonten 1988. Overigens worden de alcoholongevallen verre van volledig geregistreerd.

Een tweede reden voor een vertekend beeld zou kunnen zijn, dat het rijden onder invloed zich - bijvoorbeeld als gevolg van een concentratie van het politietoezicht in weekeindnachten - heeft verplaatst naar andere dagen en/of tijdstippen dan die weekeindnachten. Ook daaraan kunnen de gevonden veranderingen in het rij- en drinkgedrag van de Nederlandse automobilist echter niet worden toegeschreven. In dat geval zou immers het aandeel alcoholongevallen in het totale aantal ongevallen tussen 1983 en 1987 min of meer gelijk gebleven moeten zijn. Zoals we al hebben gezien, is het aandeel alcoholongevallen sinds 1983 echter aanzienlijk gedaald. Het is

wel mogelijk, en zelfs waarschijnlijk, dat de afname van het rijden onder invloed in weekeindnachten wat sterker is geweest dan op andere dagen en/of tijdstippen. Dit kan men afleiden uit het feit dat tussen 1983 en 1987 het jaarlijkse aantal verkeersdoden en -gewonden in weekeindnachten sterker is gedaald dan in doordeweekse nachten; zie tabel 7. Gegevens over overleden en in het ziekenhuis opgenomen bestuurders van personenauto's die betrokken waren bij een ongeval waarbij alcoholgebruik is geconstateerd, leveren een zelfde beeld op; zie tabel 8.

Een andere aanwijzing dat er wel degelijk sprake is van een daling in het rijden onder invloed, en niet uitsluitend van een seizoenseffect of van een verschuiving, komt uit gegevens van het Verkeerskundig Studiecentrum van de Rijksuniversiteit Groningen. Dat heeft bij automobilisten van 18-35 jaar in 1987 een significante daling van het alcoholgebruik geconstateerd ten opzichte van 1986. Dit resultaat heeft betrekking op gedragswaarnemingen bij uitgaanscentra op diverse dagen en tijdstippen, ook buiten de weekeindavonden en -nachten (R.A. de Bruin. "Wilt u hier even blazen?"); zie ook figuur 5.

#### 4. CONCLUSIES

Nadat er gedurende een lange periode nauwelijks veranderingen waren geweest in het rij- en drinkgedrag van de Nederlandse automobilist, lijkt het rijden onder invloed tussen 1983 en 1987 wel duidelijk afgenomen te zijn. Die afname is waarschijnlijk in weekeindnachten sterker geweest dan op andere dagen en tijdstippen. Het aandeel van de weekeindnachten in de problematiek van rijden onder invloed is daardoor afgenomen, hetgeen de vraag oproept of het rij- en drinkgewoontenonderzoek zich ook in de toekomst kan blijven beperken tot de weekeindnachten. Een andere, minstens zo belangrijke vraag is, of het politietoezicht vooral geconcentreerd moet blijven op de weekeindavonden en -nachten. Op deze vragen zal wellicht een afdoend antwoord kunnen worden gegeven, wanneer later in dit jaar de resultaten worden gepubliceerd van een eveneens in 1987 uitgevoerde pilotstudie. Daarin is onderzocht welke omvang het rijden onder invloed buiten de weekeindavonden en -nachten heeft.

Ongevallengegevens wijzen erop dat de daling van het rijden onder invloed al een aantal jaren aan de gang is, zodat sprake is van een gunstige trend en niet - zoals in 1974 kort na de invoering van de 'alcoholwet' en het blaaspijpje het geval was - van een kortdurende daling. Waaraan kan deze gunstige ontwikkeling nu worden toegeschreven? Waarschijnlijk aan een complex van factoren. Om te beginnen is de wijze van toezicht houden door de politie veranderd, met name de laatste paar jaren. De politie heeft (tot nog toe op tamelijk kleine schaal) de beschikking gekregen over betrouwbare, snelwerkende en betrekkelijk goedkope elektronische ademanalyse-apparaten voor selectiedoeleinden (ter vervanging van het blaaspijpje). De invoering hiervan heeft in de pers de nodige aandacht gekregen, waardoor het belang ervan door het publiek misschien enigszins wordt overschat. Verder lijkt het politietoezicht steeds vaker aselekt te zijn (iedereen die staandegehouden wordt moet een blaastest ondergaan), waardoor de kans op betrapping toeneemt. Daarnaast zijn er diverse groot-scheepse voorlichtingscampagnes gevoerd, zowel in het kader van een algemeen alcohol-ontmoedigingsbeleid (door het Ministerie van WVC) als in het kader van een verkeersveiligheidsbeleid (door het Ministerie van V&W in samenwerking met Veilig Verkeer Nederland). Tot slot kunnen ook meer algemene en autonome maatschappelijke ontwikkelingen nog effect hebben gehad, zoals de trend om gezonder te willen leven en eten.



In hoeverre de daling in het rijden onder invloed aan elk van die afzonderlijke factoren moet worden toegeschreven, is op grond van de beschikbare onderzoeksgegevens niet te zeggen. Waarschijnlijk gaat het om een combinatie van elkaar versterkende effecten. Zo meldt in het onderzoek Rij- en drinkgewoonten 1987 een op de vijf daarnaar gevraagde automobilisten dat hij in het voorafgaande half jaar ten minste eenmaal een alcoholcontrole heeft gezien, terwijl een op de tien meldt dat hij in dezelfde periode zelf is gecontroleerd. (De vraag is alleen gesteld aan automobilisten die op een of andere manier ervaring hadden met alcoholgebruik in het verkeer; deze automobilisten maakten ca. 60 pct uit van de totale steekproef). Hoewel over de frequentie van alcoholcontroles door de politie nauwelijks objectieve gegevens voorhanden zijn, lijkt de door de proefpersonen gerapporteerde controlefrequentie vele malen groter dan de werkelijke frequentie. Voorlichting en publiciteit kunnen aan het ontstaan van deze discrepantie - al dan niet bedoeld - hebben bijgedragen.

Hoewel de resultaten van het onderzoek Rij- en drinkgewoonten in hun totaliteit dus zeer bemoedigend zijn, mag dat voor het beleid geen reden zijn de problematiek van alcohol in het verkeer als opgelost te beschouwen. Nog altijd komen er jaarlijks enkele honderden mensen in het verkeer om als gevolg van eigen of andermans alcoholmisbruik. Bovendien bestaat het gevaar dat de politie als gevolg van bezuinigingen en/of een hogere prioriteit voor andere overtredingen (bijv. snelheidsovertredingen) minder aandacht gaat schenken aan het rijden onder invloed. Dat zou er weer toe kunnen leiden dat verkeersdeelnemers - evenals in 1974 het geval is geweest - tot de conclusie komen dat de pakkans toch niet zo groot is als zij dachten. Het rijden onder invloed kan zich dan zeer snel weer tot het oude niveau herstellen, zodat alle inspanningen van de laatste jaren voor niets zijn geweest.

Helaas moet worden geconstateerd, dat het alcoholontmoedigingsbeleid aan een groep verkeersdeelnemers vrijwel volledig voorbij lijkt te zijn gegaan, namelijk aan de automobilisten die een horecagelegenheid hebben bezocht. Hoewel zij in 1987 slechts 16 pct van het totale verkeersaanbod op weekeindavonden uitmaakten, namen ze maar liefst 39 pct van alle geconstateerde strafbare BAG's voor hun rekening. Extra aandacht van het beleid voor bezoekers van horecagelegenheden lijkt dus zeker op zijn plaats. In contrast met het voorgaande kan als extra positieve ontwikke-

ling worden gesignaleerd, dat het alcoholgebruik van de jonge automobilisten (onder de 25 jaar) meer dan gemiddeld gedaald lijkt te zijn. Een mogelijke verklaring hiervoor is, dat jongeren over het algemeen minder draagkrachtig zijn en daardoor wellicht meer beducht voor betrapting en de financiële consequenties daarvan. Daarnaast is de voorlichting van Veilig Verkeer Nederland vooral op jongeren geconcentreerd geweest en zijn jongeren wellicht gemakkelijker tot een verantwoord alcoholgebruik te brengen dan ouderen. Jongeren zullen in het algemeen immers minder lichamelijke en/of psychische afhankelijkheid van alcohol hebben ontwikkeld.

Tabel 1 Jaar x dag x tijdstip x BAG (in procenten)

	1983 BAG (%)					1987 BAG (%)				
	<.20	.2-.5	.5-1.0	> 1.0	tot.	<.20	.2-.5	.5-1.0	>1.0	tot.
<b>Vrijdag</b>										
22.00-24.00	84	12	3	1	100	87	5	7	1	100
00.00-02.00	69	15	14	2	100	83	12	3	3	100
02.00-04.00	75	8	9	8	100	77	7	13	3	100
sub-totaal	77	13	8	3	100	84	7	7	2	100
<b>Zaterdag</b>										
22.00-24.00	85	8	6	1	100	92	4	3	1	100
00.00-02.00	72	13	12	4	100	86	6	8	1	100
02.00-04.00	59	17	16	9	100	77	8	13	2	100
sub-totaal	75	11	10	4	100	87	6	6	1	100
<b>Totaal</b>										
22.00-24.00	85	9	5	1	100	90	5	5	1	100
00.00-02.00	70	14	13	3	100	84	9	6	1	100
02.00-04.00	65	14	13	9	100	77	8	13	3	100
totaal	76	12	9	3	100	86	6	7	1	100

Bron: Verschuur, 1988

Tabel 2 Jaar x tijdstip x herkomst x BAG (in procenten)

herkomst	1983 BAG (%)				1987 BAG (%)			
	>.20	>.50	> 1.0	tot.	>.20	>.50	>1.0	tot.
<b>22.00-24.00</b>								
horeca	6	5	1	4	8	12	7	5
bezoek	10	9	2	16	10	9	16	17
feestje	3	2	2	4	6	7	-	4
werk	2	3	3	4	3	1	-	5
rest	7	2	8	16	12	7	13	22
sub-totaal	28	21	16	44	39	38	36	52
<b>00.00-02.00</b>								
horeca	8	12	15	6	8	8	14	5
bezoek	15	15	6	13	10	9	4	9
feestje	11	11	11	9	6	7	9	7
werk	3	2	1	2	1	1	-	1
rest	10	8	4	9	7	2	1	7
sub-totaal	47	48	37	38	32	27	28	29
<b>02.00-04.00</b>								
horeca	8	11	14	6	14	19	19	6
bezoek	8	9	14	5	4	4	8	4
feestje	5	6	10	4	6	7	3	4
werk	1	2	3	1	2	1	-	1
rest	3	2	6	2	4	6	6	3
sub-totaal	25	30	47	18	29	36	36	18
<b>Totaal</b>								
horeca	22	27	30	16	30	39	40	16
bezoek	32	33	22	34	24	22	28	30
feestje	20	18	23	16	18	21	12	15
werk	6	8	7	8	6	3	-	7
rest	20	14	18	26	22	15	20	32
totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Bron: Verschuur, 1988

Tabel 3 Jaar x tijdstip x herkomst x BAG (in procenten)

herkomst	1983 BAG (%)					1987 BAG (%)				
	<.20	.2-.5	.5-1.0	> 1.0	tot.	<.20	.2-.5	.5-1.0	>1.0	tot.
horeca	66	13	15	6	100	72	8	16	4	100
bezoek	77	11	10	2	100	88	6	5	1	100
feestje	71	15	10	4	100	83	6	10	1	100
werk	81	11	5	3	100	89	8	3	-	100
rest	82	11	5	2	100	90	6	3	1	100
totaal	76	12	9	3	100	86	7	7	1	100

Bron: Verschuur, 1988

Tabel 4 Jaar x tijdstip x leeftijd x BAG (in procenten)

leeftijd	1983 BAG (%)					1987 BAG (%)				
	<.20	.2-.5	.5-1.0	> 1.0	tot.	<.20	.2-.5	.5-1.0	>1.0	tot.
<b>22.00-24.00</b>										
< 25 jaar	88	8	4	-	100	92	5	1	1	100
25-35 jaar	84	11	3	2	100	93	3	3	1	100
35-50 jaar	80	13	5	1	100	83	7	9	1	100
> 50 jaar	87	2	9	2	100	90	5	6	-	100
sub-totaal	84	10	5	1	100	90	5	5	1	100
<b>00.00-02.00</b>										
< 25 jaar	76	14	8	2	100	89	7	2	2	100
25-35 jaar	70	13	13	4	100	85	6	8	1	100
35-50 jaar	62	15	19	5	100	78	15	6	1	100
> 50 jaar	75	15	9	1	100	84	4	9	3	100
sub-totaal	70	14	13	3	100	84	9	6	1	100
<b>02.00-04.00</b>										
< 25 jaar	67	14	10	9	100	87	7	6	1	100
25-35 jaar	67	13	11	8	100	70	7	20	4	100
35-50 jaar	57	16	19	9	100	59	12	22	7	100
> 50 jaar	72	5	20	3	100	85	7	7	2	100
sub-totaal	65	14	13	8	100	76	8	13	3	100
<b>Totaal</b>										
< 25 jaar	79	11	7	3	100	90	6	3	1	100
25-35 jaar	75	12	9	4	100	86	5	8	2	100
35-50 jaar	70	14	12	4	100	79	10	10	2	100
> 50 jaar	81	8	10	2	100	88	5	7	1	100
totaal	76	12	9	3	100	86	7	7	1	100

Bron: Verschuur, 1988

Tabel 5 Jaar x tijdstip x leeftijd x BAG (in procenten)

leeftijd	1983 BAG (%)				1987 BAG (%)			
	>.20	>.50	> 1.0	tot.	>.20	>.50	>1.0	tot.
<b>22.00-24.00</b>								
< 25 jaar	6	4	1	12	7	4	13	14
25-35 jaar	7	4	6	11	7	7	11	14
35-50 jaar	11	7	6	14	17	18	13	14
> 50 jaar	4	6	5	7	8	8	-	11
sub-totaal	29	22	17	44	39	38	36	53
<b>00.00-02.00</b>								
< 25 jaar	10	8	5	10	6	4	8	8
25-35 jaar	14	15	15	11	9	9	5	9
35-50 jaar	17	21	16	11	13	8	8	8
> 50 jaar	6	5	1	6	5	6	8	5
sub-totaal	46	48	37	38	32	27	28	29
<b>02.00-04.00</b>								
< 25 jaar	8	9	19	7	7	6	4	8
25-35 jaar	8	9	14	6	11	16	14	5
35-50 jaar	7	9	12	4	9	12	16	3
> 50 jaar	1	2	1	1	2	2	2	2
sub-totaal	25	30	46	18	29	36	36	18
<b>Totaal</b>								
< 25 jaar	25	22	24	29	20	14	24	29
25-35 jaar	28	28	35	28	27	32	30	28
35-50 jaar	36	37	34	29	39	38	36	26
> 50 jaar	11	13	7	14	14	16	10	17
totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

Bron: Verschuur, 1988

Tabel 6. Geregistreerde alcoholongevallen, 1983 t/m 1987

Jaar	Dodelijke ongevallen			Letselongevallen		
	totaal	w.v. alcohol abs.	pct.	totaal	w.v. alcohol abs.	pct.
1983	1620	233	14,4	45646	4251	9,3
1984	1477	214	14,8	44317	4137	9,3
1985	1323	185	14,0	42348	3684	8,7
1986	1401	175	12,5	43581	3561	8,2
1987	1355	145	10,7	42655	3082	7,2

Bron: CBS

Tabel 7. Overleden + in het ziekenhuis opgenomen verkeersdeelnemers

Dag + tijdstip	1983	1984	1985	1986	1987	verschil '87 t.o.v. '83
onbekend	122	117	117	129	120	- 2%
werkdag-overdag	11872	10922	10154	10376	9991	-16%
werkdag-nacht	1038	987	894	938	886	-15%
weekeind-overdag	3622	3379	3209	3302	3014	-17%
weekeind-nacht	2065	1840	1584	1488	1433	-31%
totaal	18719	17245	15958	16233	15444	-17%

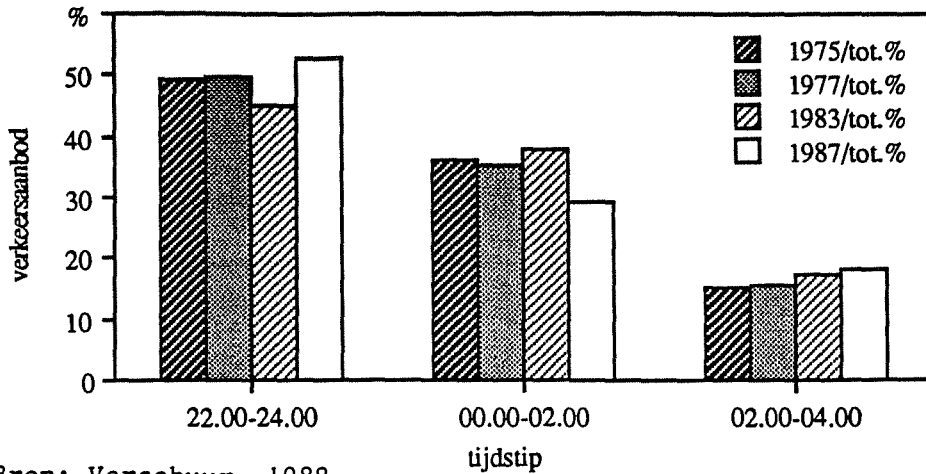
Bron: Verkeersongevallenregistratie/SWOV, 1988

Tabel 8. Overleden + in het ziekenhuis opgenomen autobestuurders, betrokken bij een alcoholongeval

Dag + tijdstip	1983	1984	1985	1986	1987	verschil '87 t.o.v. '83
onbekend	6	10	8	12	12	+
werkdag-overdag	226	199	187	185	159	-30%
werkdag-nacht	248	198	206	225	158	-36%
weekeind-overdag	256	295	219	214	147	-43%
weekeind-nacht	574	546	447	388	295	-49%
totaal	1310	1248	1067	1024	771	-41%

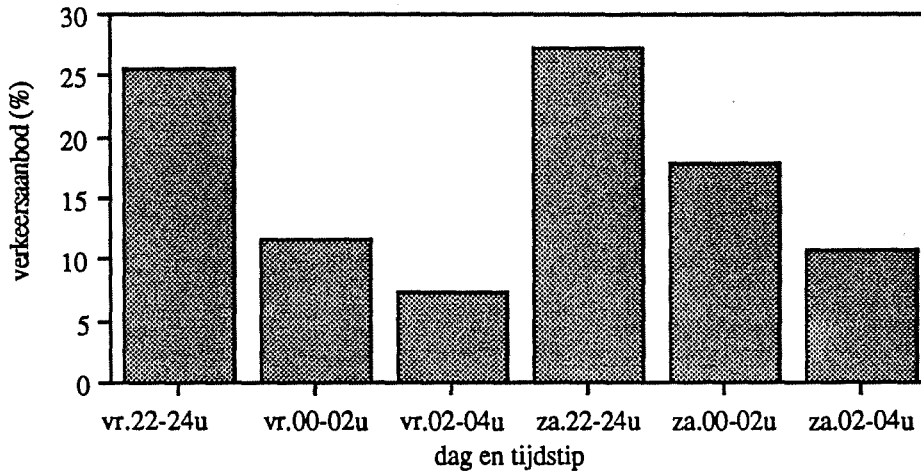
Bron: Verkeersongevallenregistratie/SWOV, 1988

**Figuur 1** Het verkeersaanbod in het weekend verdeeld over tijdstippen rij- en drinkgewoontenonderzoeken 1975-1987.



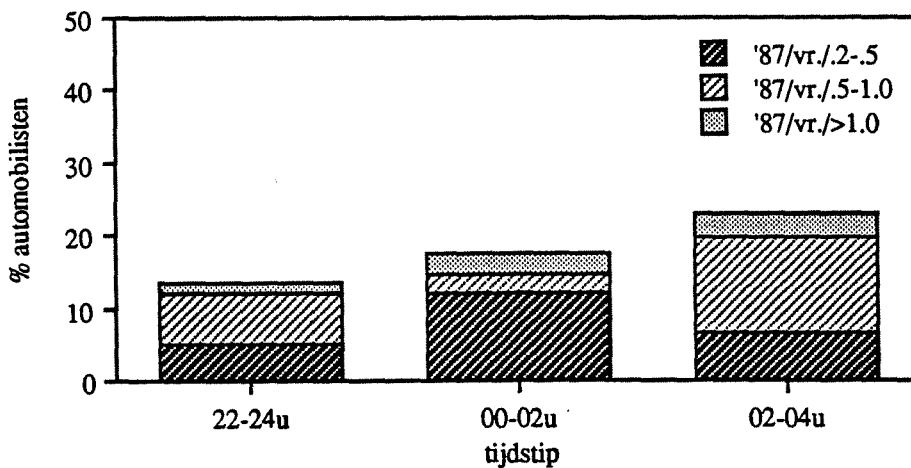
Bron: Verschuur, 1988

**Figuur 2** Verkeersaanbod verdeeld over weekendavonden en -nachten en tijdstippen (1987).



Bron: Verschuur, 1988

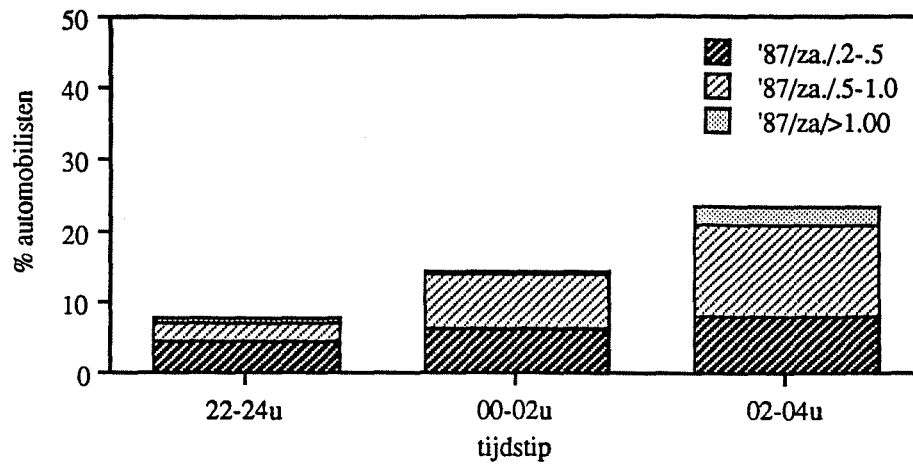
**Figuur 3** Automobilisten in BAG-klassen  $\geq .20$  promille, per tijdstip, op vrijdag in 1987.



Bron: Verschuur, 1988

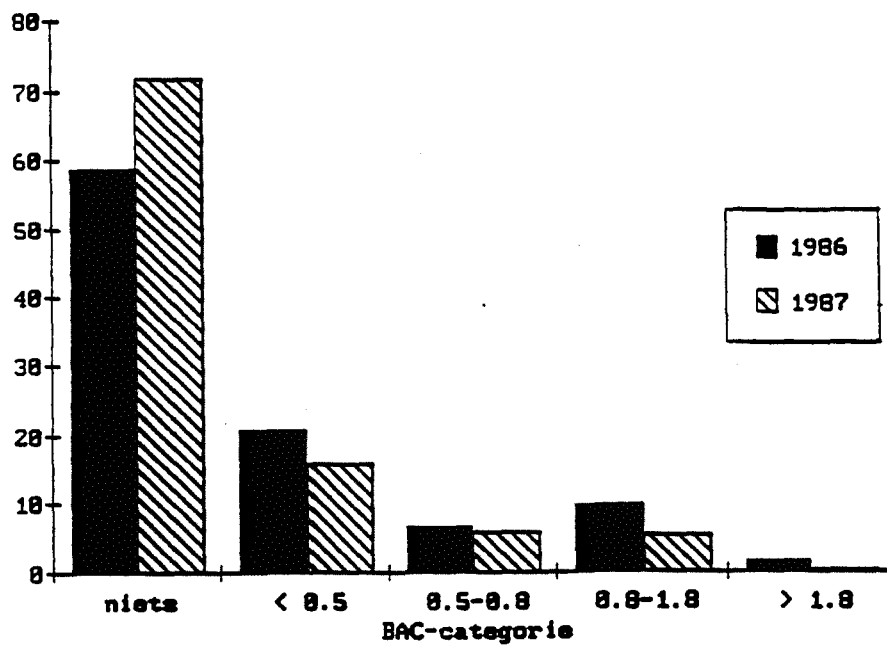


**Figuur 4** Automobilisten in BAG-klassen  $\geq .20$  promille, per tijdstip, op zaterdag in 1987.



Bron: Verschuur, 1988

**Figuur 5.** BAG-verdeling van automobilisten van 18-35 jaar, 1986-1987



Bron: De Bruin, 1988

