

ONTWIKKELING VAN HET RIJDEN ONDER INVLOED TUSSEN 1987 EN 1989

Evaluatie van het effect van de vervanging van de bloedproef door
ademanalyse per 1 oktober 1987

R-91-3

M.P.M. Mathijssen

Leidschendam, 1991

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

SAMENVATTING

Sinds 1 oktober 1987 zijn de resultaten van ademanalyse te gebruiken als wettig bewijsmiddel tegen verdachten van rijden onder invloed. Per 1 oktober 1989, na een overgangperiode van twee jaar, is ademanalyse het eerstaangewezen bewijsmiddel geworden; de bloedproef wordt sindsdien nog slechts bij (medische) uitzonderingsgevallen gehanteerd.

De verwachting was dat het politietoezicht door de invoering van ademanalyse voor de bewijsvoering doelmatiger zou kunnen worden uitgevoerd, zodat het rijden onder invloed effectiever zou kunnen worden bestreden. Om na te gaan in hoeverre de werkwijze van de politie bij het opsporen van rijders onder invloed zou veranderen, heeft de SWOV een onderzoek voorgesteld onder een representatieve steekproef van de Nederlandse politiekorpsen. De benodigde financiële middelen voor zo'n onderzoek bleken echter niet voorhanden. Daardoor kan nu alleen worden geconstateerd, dat het aantal opgespoorde rijders onder invloed tussen 1987 en 1989 ongeveer gelijk is gebleven: het aantal processen-verbaal wegens overtreding van artikel 26 van de Wegenverkeerswet lag in elk van beide jaren rond de 33.000. Gezien het afgenomen alcoholgebruik in het verkeer, wijst dit op een toename van het aantal gecontroleerde automobilisten. Of die toename is gerealiseerd bij een gelijke, een grotere of juist een kleinere politie-inzet, is niet bekend.

Om de ontwikkelingen in het alcoholgebruik na de invoering van ademanalyse voor bewijsdoeleinden vast te stellen, zijn in 1987, 1988 en 1989 in week-eindnachten metingen onder een steekproef willekeurige automobilisten uitgevoerd. Deze metingen maken deel uit van een reeks Rij- en drinkgewoontenonderzoeken die sinds 1970 met grotere of kleinere tussenpozen zijn uitgevoerd.

En tot slot is in 1988 en 1989 de berichtgeving in de media over alcohol en verkeer geïnventariseerd en geanalyseerd om verbanden op te sporen tussen het rijden onder invloed enerzijds en de aard en omvang van de publiciteit anderzijds.

Uit de Rij- en drinkgewoontenonderzoeken van 1987 t/m 1989 blijkt dat het rijden onder invloed tussen 1987 en 1988 met een kwart is verminderd; in 1989 is geen verdere daling opgetreden. De afname van het rijden onder invloed tussen 1987 en 1989 is vooral te danken aan mannelijke automobi-

listen van 50 jaar en ouder, die uit een horecagelegenheid of van een feestje kwamen. De belangrijkste probleemgroepen waren in 1989 de mannelijke automobilisten tussen de 25 en 50 jaar en - ondanks de positieve ontwikkelingen bij deze herkomstgroep - de automobilisten die een horecagelegenheid hadden bezocht. Jongeren onder de 25 jaar en vrouwelijke automobilisten leverden in 1989 de minste problemen op. Hun rij- en drinkgedrag is tussen 1987 en 1989 niet noemenswaardig veranderd. In de regio Zuid (Noord-Brabant en Limburg) is het rijden onder invloed tussen 1987 en 1989 niet afgenomen. In deze regio - en met name in Noord-Brabant - werden in 1989 dan ook significant meer rijders onder invloed aangetroffen dan in de rest van Nederland.

Het toegenomen politietoezicht lijkt een belangrijke rol te hebben gespeeld bij het terugdringen van alcohol in het verkeer. Dat valt af te leiden uit het feit, dat het rijden onder invloed in de regio Zuid tussen 1987 en 1989 eerder is toe- dan afgenomen. Uit het onderzoek naar berichtgeving in de media over alcohol en verkeer komt naar voren, dat in deze regio aanzienlijk minder toezichtacties zijn geweest dan in de rest van Nederland. Ook uit ander Nederlands onderzoek blijkt, dat intensivering van het politietoezicht een gunstig effect heeft op het rijden onder invloed. Een toezichtcampagne die van december 1989 t/m februari 1990 in Noord-Brabant werd gehouden, resulteerde in een forse daling van het rijden onder invloed. Na afloop van de campagne was er geen verschil meer met de rest van Nederland. Een soortgelijk beeld, maar dan op wat langere termijn, leverde een experiment met verscherpt politietoezicht in de subregio Leiden op. Het experiment duurde van eind 1988 tot eind 1989. Na afloop van deze periode bleek het rijden onder invloed met een kwart verminderd te zijn.

Landelijke voorlichting die gericht is op het aankweken van de juiste attitude tegenover rijden onder invloed lijkt vooral van belang voor automobilisten die nog geen vaste rij- en drinkgewoonten hebben. Dat valt onder andere af te leiden uit de sterke daling van het rijden onder invloed door jonge automobilisten tussen 1983 en 1987. Het aandeel jonge bestuurders met een strafbaar BAG (in weekeindnachten) daalde in die periode van 10 tot 4%. In 1986 is een vooral op jongeren gerichte, groot-scheepse voorlichtingscampagne van Veilig Verkeer Nederland van start gegaan. Hoewel de precieze effecten van die campagne op de attitude en het

drinkgedrag van de jonge automobilisten moeilijk zijn vast te stellen, is het aannemelijk dat er een positief effect vanuit gegaan is. Maar er is in dezelfde periode ook een belangrijke verandering in het politietoezicht op gang gekomen die eveneens haar steentje bijgedragen kan hebben: de onbetrouwbare blaaspijpjes voor de selectie van verdachten zijn geleidelijk aan vervangen door veel betrouwbaarder elektronische ademtesters. Een en ander is gepaard gegaan met de nodige publiciteit.

Welk deel van de gunstige ontwikkeling bij de jongeren aan de VVN-voorlichting te danken is en welk deel aan de verbeterde opsporingsmogelijkheden, valt op grond van de beschikbare onderzoeksgegevens niet uit te maken.

Om het betrekkelijk lage peil van rijden onder invloed van 1988 en 1989 te handhaven en zo mogelijk nog verder te verlagen, zullen ook in de toekomst voorlichting en politietoezicht hand in hand moeten gaan. Daarbij lijken er nog ruime mogelijkheden te zijn om de efficiëntie van het politietoezicht te vergroten. Met name kan dan worden gedacht aan gecombineerd toezicht op een beperkt aantal belangrijke verkeersovertredingen.

INHOUD

1.	<u>Inleiding</u>	8
2.	<u>Ontwikkelingen in het rijden onder invloed</u>	10
2.1.	Veranderingen in de BAG-verdeling	11
2.2.	Dag en tijdstip	12
2.3.	Herkomst van de automobilisten	14
2.4.	Leeftijd en geslacht	14
2.5.	Gordelgebruik	16
2.6.	Regionale verschillen	17
2.7.	Gerapporteerd rijgedrag na alcoholgebruik	17
2.8.	Ervaringen met politietoezicht en subjectieve pakkans	18
2.9.	Kennis van de wettelijke limiet en de eigen norm	19
3.	<u>De publiciteit rond alcohol en verkeer</u>	20
3.1	Omvang van de berichtgeving	20
3.2.	Aard van de berichtgeving	21
3.3.	Verdeling van de berichtgeving over de regio's	21
4.	<u>Ontwikkeling van de alcoholonveiligheid</u>	23
5.	<u>De rol van politietoezicht en voorlichting</u>	25
5.1.	Politietoezicht	25
5.2.	Voorlichting	26
6.	<u>Conclusies</u>	28
7.	<u>Aanbevelingen voor beleid en onderzoek</u>	30
7.1.	Politietoezicht	30
7.2.	Voorwaardenscheppend beleid	31
7.3.	Voorlichting en publiciteit	32
7.4.	Volgen van ontwikkelingen in het rijden onder invloed	32
	<u>Literatuur</u>	35

INLEIDING

Op 1 oktober 1987 is een wijziging van de Wegenverkeerswet van kracht geworden, waarbij ademanalyse werd ingevoerd als wettig bewijsmiddel tegen rijden onder invloed. Gedurende een overgangperiode van twee jaar bleef naast de ademanalyse ook de bloedproef als wettig bewijsmiddel gelden. Sinds 1 oktober 1989 is ademanalyse het eerstaangewezen bewijsmiddel; de bloedproef is vanaf die datum gereserveerd voor "de verdachte van wie aannemelijk is, dat het verlenen van medewerking aan een ademonderzoek voor hem om bijzondere geneeskundige redenen onwenselijk is." (Wegenverkeerswet, art. 33a, lid 3). Het doel van deze wetswijziging was de opsporing van rijders onder invloed te vergemakkelijken en zo het alcoholgebruik in het verkeer terug te dringen.

Om na te gaan of en in welke mate de alcoholwetgeving van 1987 heeft geleid tot een vermindering van het rijden onder invloed, heeft de SWOV in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een evaluatieplan opgesteld.

Om de effecten van de wetswijziging op het rijden onder invloed vast te stellen, heeft de SWOV in 1988 en 1989 een onderzoek laten uitvoeren naar het alcoholgebruik van de Nederlandse automobilist. De onderzoeken zijn uitgevoerd door het Verkeerskundig Studiecentrum (VSC) van de Rijksuniversiteit Groningen (Söder et al., 1989; Söder, 1990). Ze maken 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 laatste onderzoek in de serie had plaatsgevonden in 1987 en is uitgevoerd door de Werkgroep Veiligheid van de Rijksuniversiteit Leiden (Verschuur, 1988).

Evenals in voorgaande jaren hebben de onderzoeken in 1988 en 1989 plaatsgevonden tijdens weekeindnachten, en wel op vrijdag en zaterdag van 22.00 tot 4.00 uur. De onderzoekperiode besloeg de maanden september t/m november.

Het onderzoek van 1988 diende ter vaststelling van het korte-termijneffect van de invoering van ademanalyse voor bewijsdoeleinden per 1 oktober 1987, de daarmee gepaard gaande veranderingen in het politietoezicht en de verwachte voorlichting en publiciteit rond deze zaken. Omdat de invoering

van ademanalyse ter vervanging van de bloedproef geleidelijk is gebeurd, is in de maanden september t/m november 1989 een tweede effectmeting uitgevoerd. Het onderzoek uit 1987 heeft als voormeting voor de beide effectmetingen gediend.

Een belangrijke nevendoelstelling van het onderzoek in 1988 was na te gaan, of de - verrassend positieve - resultaten van 1987 wellicht waren beïnvloed door seizoenseffecten.

Naast het onderzoek naar de rij- en drinkgewoonten van automobilisten is er in 1988 en 1989 in opdracht van de SWOV een onderzoek uitgevoerd naar de aard en omvang van de publiciteit over alcohol en verkeer in de media. Deze onderzoeken zijn uitgevoerd door de Werkgroep Veiligheid van de RU Leiden (Verschuur, 1989 en 1990). Het belangrijkste doel van die onderzoeken was na te gaan, in hoeverre eventuele veranderingen in het alcoholgebruik van verkeersdeelnemers samengaan met veranderingen in de publiciteit over dit onderwerp. De resultaten van het onderzoek uit 1988 zullen daartoe worden vergeleken met de resultaten van het onderzoek in 1989.

Tot slot had de SWOV ook nog een onderzoek voorgesteld naar veranderingen in de werkwijze van de politie bij het opsporen van rijders onder invloed ten gevolge van de invoering van ademanalyse voor bewijsdoeleinden. Maar de benodigde financiële middelen voor de uitvoering van zo'n onderzoek onder een representatieve steekproef van Nederlandse politiekorpsen konden niet worden gevonden.

In deze nota worden eerst de belangrijkste resultaten van het rij- en drinkgewoontenonderzoek besproken. Vervolgens worden ze geconfronteerd met resultaten van het publiciteitsonderzoek en 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. ONTWIKKELINGEN IN HET RIJDEN ONDER INVLOED

In 1987 zijn in een landelijke steekproef van 36 gemeenten 1825 automobilisten aselect staande gehouden; van 1750 van hen is het bloedalcoholgehalte (BAG) gemeten met behulp van draagbare elektronische ademtesters met digitale uitlezing.

Het onderzoek Rij- en drinkgewoonten 1987 was, in tegenstelling tot voorgaande jaren, niet gespreid over het hele najaar maar geconcentreerd in de laatste week van augustus en de eerste twee weken van september. Dit was noodzakelijk, omdat de - achteraf terecht gebleken - verwachting bestond, dat de invoering van ademanalyse voor bewijsvoering per 1 oktober van dat jaar voorafgegaan zou worden door de nodige publiciteit. Die zou een ernstige verstoring van het (voor)onderzoek kunnen opleveren, als automobilisten daardoor, vooruitlopend op de feitelijke wetswijziging, hun rij- en drinkgedrag alvast drastisch zouden gaan aanpassen.

Anderzijds leverde het vervroegen van de onderzoeksperiode het risico op, dat de resultaten beïnvloed zouden worden door seizoenseffecten. In de verslaglegging over het onderzoek van 1987 kon al worden geconcludeerd, dat zo'n beïnvloeding waarschijnlijk niet in ernstige mate heeft plaatsgehad (Mathijssen, 1988). Desalniettemin wilde de SWOV daarover meer zekerheid hebben. Daarom is besloten de helft van alle waarnemingen van 1988 te laten plaatsvinden in de maand september en de andere helft in de maanden oktober en november. Vergelijking van de gemiddelde BAG-waarden in beide steekproefhelften heeft geen significante verschillen aan het licht gebracht (Söder et al., 1989). Dit is eens te meer een aanwijzing, dat van een verstoring van de meetresultaten van 1987 door seizoensinvloeden nauwelijks sprake kan zijn geweest. De resultaten van 1987, 1988 en 1989 kunnen daardoor niet alleen met elkaar worden vergeleken, maar ook met de resultaten van eerdere onderzoekjaren.

In 1988 zijn in een steekproef van 29 gemeenten 2663 automobilisten staande gehouden; van 2629 automobilisten is het BAG gemeten. Het aantal BAG-metingen was daarmee aanzienlijk groter dan in 1987. De belangrijkste verklaring daarvoor is, dat in 1987 ten behoeve van een pilot-studie ook BAG-metingen werden gedaan bij fietsers en bromfietzers. Verder was de vragenlijst in 1987 - eveneens ten behoeve van die pilot-studie - iets langer dan in 1988. En ten slotte is in 1987 een groot aantal extra BAG-metingen uitgevoerd om de betrouwbaarheid van het draagbare ademanalyse-apparaat (de Lion S-D3) vast te stellen.

In 1989 zijn in een steekproef van 30 gemeenten 2981 automobilisten staande gehouden; van 2944 van hen kon het BAG worden gemeten.

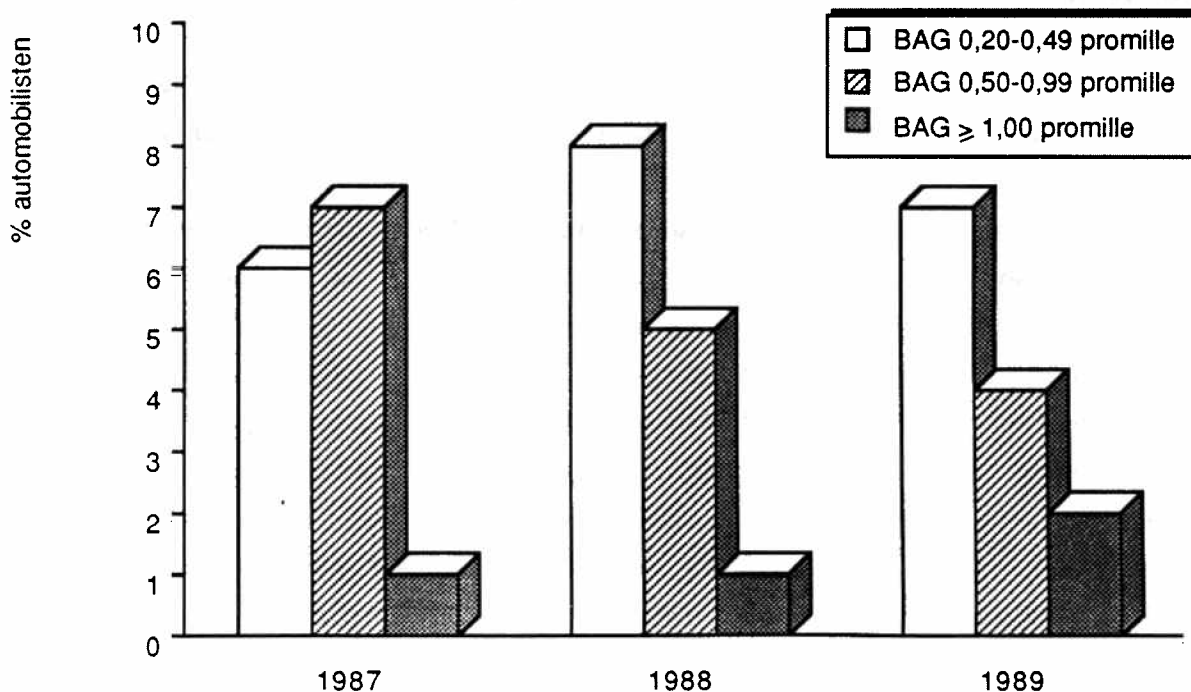
In Tabel 1 is het voorafgaande nog eens samengevat.

Jaar	Periode	Steekproefomvang	
		gemeenten	respondenten
1987	aug.-sept.	36	1750
1988	sept.-nov.	29	2629
1989	sept.-nov.	30	2944

Tabel 1. Steekproefomvang Rij- en drinkgewoontenonderzoeken 1987-1989

2.1. Veranderingen in de BAG-verdeling

Uit Afbeelding 1 valt af te leiden, dat er tussen 1987 en 1989 nauwelijks veranderingen zijn opgetreden in het aandeel automobilisten dat alcohol had gebruikt: de drie positieve BAG-klassen bij elkaar opgeteld omvatten in 1987 en 1988 14% van de automobilisten en in 1989 13%.



Afbeelding 1. Aandelen automobilisten met BAG $\geq 0,2$ promille, 1987-1989

Het aandeel automobilisten met een BAG $\geq 0,5$ promille (de wettelijke grens) is wel significant afgenomen, en wel van 8% in 1987 tot 6% in 1988; in 1989 is geen verdere daling opgetreden. Sinds 1983 is het aandeel automobilisten met een BAG $\geq 0,5$ promille zelfs gehalveerd; in 1983 had nog 12% een BAG $\geq 0,5$ promille.

Het aandeel automobilisten met een hoog BAG ($\geq 1,0$ promille) is in 1988 op hetzelfde - betrekkelijk lage - niveau gebleven als in 1987, namelijk 1%; in 1989 lijkt er sprake te zijn van een lichte stijging, tot 2%, maar die is niet statistisch significant. In 1983 had nog 3% van de automobilisten een BAG $\geq 1,0$ promille.

Samengevat komt het voorgaande erop neer, dat het rijden onder invloed sinds de invoering van ademanalyse voor de bewijsvoering is gedaald. De daling tussen 1983 en 1987 - dus voorafgaand aan de wetswijziging - is echter veel sterker geweest. Wanneer die daling zich precies heeft ingezet, is op grond van de Rij- en drinkgewoontenonderzoeken echter niet vast te stellen, omdat die onderzoeken in de tussenliggende jaren niet zijn uitgevoerd.

2.2. Dag en tijdstip

In alledrie de onderzoeksjaren had op vrijdag een groter deel van de automobilisten een BAG $\geq 0,5$ promille dan op zaterdag; zie Tabel 2.

Maar in 1987 en 1989 was het verkeersaanbod op vrijdag duidelijk kleiner dan op zaterdag, zodat er in die jaren in absolute zin op beide dagen ongeveer evenveel automobilisten met een strafbaar BAG werden aangetroffen; zie Tabel 3. In 1988 daarentegen is er geen verschil in verkeersaanbod tussen beide dagen te constateren. Het afwijkende verkeersbeeld in 1988 is echter grotendeels te verklaren uit het feit dat in dat jaar één van de op zaterdag geplande metingen is vervallen.

Ook bij de Rij- en drinkgewoontenonderzoeken in 1977 en 1983 was het verkeersaanbod op vrijdag kleiner dan op zaterdag (Noordzij, 1984). Er zijn de afgelopen twaalf jaren dus geen belangrijke verschuivingen opgetreden in de verdeling van het verkeersaanbod over de vrijdag- en zaterdagnacht. Zowel in 1987 als in 1988 en 1989 nam het aandeel automobilisten met een BAG $\geq 0,5$ promille toe naarmate het later werd; zie Tabel 2. In die tabel is ook te zien, dat de algemene daling van het rijden onder invloed tussen 1987 en 1989 vooral te danken is aan de automobilisten die voor middernacht onderweg waren.

Dag en tijdstip	1987	1988	1989
<u>vrijdag</u>			
22-24 u.	8	3	4
00-02 u.	6	10	12
02-04 u.	16	15	15
subtot.	9	7	9
<u>zaterdag</u>			
22-24 u.	4	2	2
00-02 u.	9	6	5
02-04 u.	15	8	12
subtot.	7	5	5
<u>totaal</u>			
22-24 u.	6	3	3
00-02 u.	7	8	8
02-04 u.	15	11	13
totaal	8	6	6

Tabel 2. Percentages automobilisten met BAG $\geq 0,5$ naar jaar, dag en tijdstip, 1987-1989.

Dag	1987		1988		1989	
	allen	BAG $\geq 0,5$	allen	BAG $\geq 0,5$	allen	BAG $\geq 0,5$
vrijdag	44	49	51	62	39	51
zaterdag	56	51	49	38	61	49
totaal	100	100	100	100	100	100

Tabel 3. Procentuele verdeling van alle automobilisten en die met een BAG $\geq 0,5$ promille over de vrijdag en de zaterdag, 1987-1989.

2.3. Herkomst van de automobilisten

In 1989 kwam 21% van de automobilisten uit een horecagelegenheid, 29% van bezoek, 16% van een feest en 7% van het werk; de overige 27% had een andere herkomst. Het meest opvallende verschil met 1987 is de toename van het aandeel horecabezoekers in het verkeersaanbod; in 1987 maakten zij nog maar 16% van het totale verkeersaanbod uit; zie Tabel 4.

Het aandeel horecabezoekers met een strafbaar BAG is tussen 1987 en 1989 echter gehalveerd; het daalde van 20 tot 10% (Söder, 1990). Desalniettemin waren de horecabezoekers in 1989 toch nog oververtegenwoordigd onder de automobilisten met een strafbaar BAG; ze namen 34% van alle strafbare BAG's voor hun rekening; zie Tabel 4. Een soortgelijke positieve ontwikkeling als bij de horecabezoekers valt te constateren bij de automobilisten die van een feestje komen. Ook onder hen is het aandeel met een strafbaar BAG tussen 1987 en 1989 praktisch gehalveerd: van 11% in 1987 tot 6% in 1989 (Söder, 1990). Gezien de beperkte omvang van de deelpopulatie feestgangers is die daling echter niet statistisch significant.

In het alcoholgebruik van de overige herkomstgroepen waren in 1989 geen noemenswaardige veranderingen te constateren ten opzichte van 1987.

Herkomst	1987		1988		1989	
	allen	BAG \geq 0,5	allen	BAG \geq 0,5	allen	BAG \geq 0,5
horeca	16	39	19	39	21	34
bezoek	30	22	33	26	29	31
feest	15	21	13	10	16	15
werk	7	3	7	9	7	6
rest	32	15	28	17	27	14
totaal	100	100	100	100	100	100

Tabel 4. Procentuele verdeling van alle automobilisten en die met een BAG \geq 0,5 promille naar herkomst, 1987-1989.

2.4. Leeftijd en geslacht

Tussen 1987 en 1989 zijn er geen significante veranderingen opgetreden in de leeftijdsverdeling van de automobilisten. Wat betreft het alcoholgebruik van de verschillende leeftijdsklassen is er alleen een signifi-

cante verandering te constateren bij de automobilisten van 50 jaar en ouder. Het aandeel ouderen met een strafbaar BAG daalde van 8% in 1987 naar 3% in 1989. Het aandeel jongeren (< 25 jaar) met een strafbaar BAG lag in 1989 op hetzelfde, betrekkelijk lage niveau als in 1987, namelijk 4% (Verschuur, 1988; Söder, 1990). Ter vergelijking: in 1983 had nog 10% van de jonge automobilisten een strafbaar BAG (Noordzij, 1984).

In alle drie de onderzoeksjaren werden de meeste automobilisten met een strafbaar BAG aangetroffen in de leeftijdsklassen van 25-35 jaar en van 35-50 jaar, zowel in relatieve als absolute zin; zie Tabel 5. Voor middernacht voerden daarbij de 35-50-jarigen de boventoon, na 2.00 uur 's nachts de 25-35-jarigen.

Leeftijd	1987		1988		1989	
	allen	BAG \geq 0,5	allen	BAG \geq 0,5	allen	BAG \geq 0,5
< 25 j.	29	14	28	21	29	18
25-35 j.	28	32	29	38	29	38
35-50 j.	26	38	29	32	27	38
\geq 50 j.	17	16	14	9	15	6
totaal	100	100	100	100	100	100

Tabel 5. Procentuele verdeling van alle automobilisten en die met een BAG \geq 0,5 promille naar leeftijd, 1987-1989.

Het aandeel van de vrouwen in het totale verkeersaanbod is tussen 1987 en 1989 gestegen van 24 tot 26%. Hun drinkgedrag varieerde nogal van jaar tot jaar. Had in 1987 9% van de vrouwen alcohol gedronken (BAG \geq 0,2 promille), in 1988 was dat nog maar 6%. Maar in 1989 was het aandeel alcoholgebruikers onder de vrouwelijke automobilisten weer gestegen tot 9%, hetzelfde niveau dus als in 1987. Het aandeel vrouwen met een BAG \geq 0,5 promille daalde van 4% in 1987 naar 2% in 1988, om vervolgens weer te stijgen tot 4% in 1989.

Het aandeel mannen dat alcohol had gedronken, was in de drie onderzoeksjaren niet significant afwijkend: 16% in 1987 en 1988, 15% in 1989. Maar terwijl in 1987 nog 9% van de mannen een BAG \geq 0,5 promille had, was dat in 1988 en 1989 gedaald tot 7%. De algemene daling van het rijden onder

invloed tussen 1987 en 1989 is dus uitsluitend te danken aan het veranderde drinkgedrag van de mannelijke bestuurders.

Maar in Tabel 6, waarin voor elk van de drie onderzoeksjaren de verdeling van mannen en vrouwen over het totale verkeersaanbod en over de strafbare BAG's is weergegeven, is te zien dat ook in 1989 de mannen nog duidelijk overgerepresenteerd waren onder de bestuurders met een strafbaar BAG.

Verhoudingsgewijs waren de mannen bijna tweemaal zo vaak onder invloed als de vrouwen.

Geslacht	1987		1988		1989	
	allen	BAG \geq 0,5	allen	BAG \geq 0,5	allen	BAG \geq 0,5
man	76	88	76	91	74	84
vrouw	24	12	24	9	26	16
totaal	100	100	100	100	100	100

Tabel 6. Procentuele verdeling van alle automobilisten en die met een BAG \geq 0,5 promille naar geslacht, 1987-1989.

2.5. Gordelgebruik

Het gordelgebruik van de automobilisten, zoals dat bij de Rij- en drinkgewoontenonderzoeken is geregistreerd, is tussen 1987 en 1989 gestegen van 71% tot 83% (Verschuur, 1988; Söder, 1990). Hoogstwaarschijnlijk vormen deze percentages echter een overschatting van het werkelijke gordelgebruik. Bij apart SWOV-onderzoek naar het gordelgebruik van de Nederlandse automobilisten werd in 1987 buiten de bebouwde kom 70% en binnen de bebouwde kom 55% gordelgebruik vastgesteld; in 1989 waren de overeenkomstige percentages 78% en 62% (Verhoef, 1990). Hoewel het Rij- en drinkgewoontenonderzoek een soortgelijke stijgende trend laat zien als het landelijke SWOV-onderzoek naar gordelgebruik, ligt het absolute niveau in het eerstgenoemde onderzoek aanzienlijk hoger. Een voor de hand liggende verklaring daarvoor is de aanwezigheid van politie bij het Rij- en drinkgewoontenonderzoek; die zal ertoe leiden dat een aantal automobilisten op het laatste moment nog snel de gordel omdoet.

In alle drie de onderzoeksjaren bleken automobilisten die gedronken hadden, minder vaak de gordel te dragen dan geheel nuchtere automobilisten (Verschuur, 1998; Söder et al., 1989; Söder, 1990)

2.6. Regionale verschillen

In het onderzoek is de volgende regio-indeling gehanteerd:

- noord: de provincies Friesland, Groningen en Drenthe;
- oost: de provincies Overijssel en Gelderland;
- zuid: de provincies Noord-Brabant en Limburg;
- west: de provincies Zeeland, Zuid-Holland, Noord-Holland en Utrecht.

In het noorden, oosten en westen van het land is het aandeel automobilisten met een BAG $\geq 0,5$ promille tussen 1987 en 1989 gedaald, het sterkst in de regio oost. In de regio zuid daarentegen is het aandeel automobilisten met een strafbaar BAG toegenomen van 9 tot 11% (Verschuur, 1988; Söder, 1990); gezien de beperkte steekproefomvang is deze toename echter niet statistisch significant. Wel werden er in 1989 in het zuiden verhoudingsgewijs tweemaal zoveel automobilisten met een strafbaar BAG aangetroffen als in de rest van Nederland; zie de ratio's voor 1989 in Tabel 7. Dit verschil is statistisch significant.

Regio	1987			1988			1989		
	allen	BAG $\geq 0,5$	ratio*	allen	BAG $\geq 0,5$	ratio*	allen	BAG $\geq 0,5$	ratio*
noord	7	5	0,7	11	7	0,6	9	5	0,6
oost	22	27	1,2	17	8	0,5	15	9	0,6
zuid	21	23	1,1	19	23	1,2	25	40	1,6
west	50	46	0,9	53	62	1,2	51	46	0,9
totaal	100	100	1,0	100	100	1,0	100	100	1,0

* % automobilisten met BAG $\geq 0,5$ / % alle automobilisten

Tabel 7. Procentuele verdeling van alle automobilisten en die met een BAG $\geq 0,5$ promille naar regio, 1987-1989.

2.7. Gerapporteerd rijgedrag na alcoholgebruik

In 1989 zei 82% van alle automobilisten nooit auto te rijden na het drinken van drie of meer glazen alcohol; in 1988 gaf 81% dit antwoord. Omdat de hierop betrekking hebbende vraag in 1987 slechts aan een deel (60%) van alle automobilisten is gesteld, is een vergelijking tussen de voormeting en de beide effectmetingen niet mogelijk.

Overigens is het zelfgerapporteerde alcoholgebruik een weinig betrouwbaar gegeven om er het feitelijke alcoholgebruik uit te voorspellen. In 1989 beweerde 47% van de automobilisten met een strafbaar BAG, dat zij nooit autoreden na het nuttigen van meer dan twee glazen alcoholhoudende drank (Söder, 1990).

2.8. Ervaringen met politietoezicht en subjectieve pakkans

Aan de automobilisten die op een of andere manier ervaring hadden met rijden na alcoholgebruik (hetzij door henzelf gerapporteerd, hetzij bij de BAG-meting vastgesteld), zijn in alledrie de onderzoeksjaren vragen gesteld over hun ervaringen met politietoezicht en over hun inschatting van de kans om door de politie op alcoholgebruik gecontroleerd te worden. De selectie van deze groep is in 1988 en 1989 echter op een iets andere wijze geschied dan in 1987, zodat een volstrekt zuivere vergelijking tussen de voormeting en de beide effectmetingen niet mogelijk is (Verschuur, 1988; Söder et al., 1989; Söder, 1990).

In 1987 besloeg de geselecteerde groep 60% van de totale steekproef, in 1988 was dit 56% en in 1989 53%. Als de selectie in 1987 op dezelfde wijze had plaatsgevonden als in 1989 en 1990, zou de geselecteerde groep in 1987 hoogstwaarschijnlijk iets groter zijn uitgevallen.

Om te beginnen kan dus worden vastgesteld, dat in 1988 een kleiner deel van de automobilisten ervaring had met rijden na drankgebruik dan in 1987. In 1989 is dat aandeel nog wat verder afgenomen.

Zowel in 1987 als 1988 zei 79% van de automobilisten met 'alcoholervaring' dat zij in het voorafgaande halfjaar een alcoholcontrole hadden gezien. In 1989 was dat aandeel nogal fors gedaald tot 72%. Van degenen die een controle hadden gezien, was in 1987 en 1988 ongeveer een even groot deel zelf gecontroleerd: 10% in 1987 en 11% in 1988. In 1989 was het aandeel gecontroleerden echter gestegen tot 17%!

Een mogelijke verklaring voor deze op het eerste gezicht tegenstrijdige bevindingen is, dat de politie in de loop van de tijd steeds meer overgeschakeld is van grootschalige - en daardoor ook zeer opvallende - controles op kleinschaliger - en daardoor minder opvallende - controles. Een en ander lijkt niet ten koste te zijn gegaan van de grootte van de subjectieve pakkans, integendeel: in 1989 vond 20% van de automobilisten met 'alcoholervaring' dat de politie de laatste tijd (veel) vaker controleerde, tegen 16% in 1988.

2.9. Kennis van de wettelijke limiet en de eigen norm

In 1987 meende 49% van de automobilisten met 'alcoholervaring', dat de wettelijke grens overeenkomt met maximaal twee glazen alcoholhoudende drank; in 1988 en 1989 waren er iets minder die mening toegedaan, namelijk 45% respectievelijk 46%. Maar waar in 1987 nog maar 43% van de automobilisten met 'alcoholervaring' de eigen grens bij maximaal twee glazen legde, zei in 1988 51% die norm te hanteren en in 1989 zelfs 56%. (Verschuur, 1988; Söder et al., 1989; Söder, 1990). De attitude van de automobilisten ten aanzien van rijden onder invloed is dus duidelijk verbeterd.

3. DE PUBLICITEIT ROND ALCOHOL EN VERKEER

Om de ontwikkelingen in het rijden onder invloed in Nederland te kunnen relateren aan de publiciteit rond alcohol en verkeer in de massamedia, heeft de Werkgroep Veiligheid van de RU Leiden een onderzoek uitgevoerd. Zowel in 1988 als 1989 zijn berichten in de landelijke en regionale dagbladen, op radio en televisie geïnventariseerd en geanalyseerd (Verschuur, 1989 en 1990). Naast de omvang en aard van de berichtgeving is met name ook de spreiding over de verschillende regio's onderzocht. Het was aanvankelijk de bedoeling de tijdvakken van december t/m november (1987-1988 resp. 1988-1989) als onderzoekperioden te nemen. Maar omdat het verzamelen van berichten in december 1987 nog niet naar wens verliep, is voor beide jaren het tijdvak van januari t/m november als onderzoekperiode gekozen.

3.1. Omvang van de berichtgeving

In 1988 zijn in de dagbladen 1751 berichten over alcohol en verkeer verschenen, waarvan 1627 (93%) in de regionale en 124 (7%) in de landelijke pers. Van deze berichten besloeg bijna twee derde deel minder dan 50 regels.

In 1989 zijn er 2133 berichten verschenen, een stijging met 22% ten opzichte van 1988. Deze stijging was grotendeels een gevolg van de publiciteit rond een uitspraak van het Haagse Gerechtshof, waarbij een verdachte van rijden onder invloed werd vrijgesproken. De reden voor deze uitspraak was het ontbreken van het recht op contra-expertise in de voorschriften rond het gebruik van ademanalyse voor bewijsdoeleinden. De verdeling van de berichten over landelijke en regionale dagbladen was praktisch dezelfde als in 1988, evenals de lengte van de berichten.

In 1988 werd in 43 programma's op radio 1 en 2 aandacht besteed aan alcohol en verkeer; in 1989 nog maar in 20 programma's, waarvan de helft in november (voornamelijk rond de uitspraak van het Haagse Gerechtshof). Op de nationale televisiezenders werd in 1988 in 10 programma's ingegaan op rijden onder invloed, in 1989 in 15 programma's. Maar van deze laatste 15 programma's werden er weer 9 uitgezonden in november.

Samenvattend kan dus worden gesteld, dat er in 1989 meer publiciteit rond alcohol en verkeer was dan in 1988, maar dat deze toename vrijwel geheel

geconcentreerd was in de maand november en vrijwel uitsluitend betrekking had op de uitspraak van het Haagse Gerechtshof. Het is niet erg waarschijnlijk dat die uitspraak en de publiciteit eromheen een gunstige invloed hebben gehad op het rijden onder invloed. Anderzijds zal de invloed daarvan op de resultaten van het Rij- en drinkgewoontenonderzoek 1989 gering zijn. Het gros van de metingen was namelijk al achter de rug op het moment dat de publiciteit op gang begon te komen.

3.2. Aard van de berichtgeving

In 1988 had 41% van alle berichten in de dagbladen betrekking op feitelijk uitgevoerde politiecontroles, 28% op het beleid rond politietoezicht, bestraffing en vervolging, en 10% op voorlichting over rijden onder invloed. In 1989 had nog maar 1% van alle berichten betrekking op voorlichting; 48% had feitelijke politiecontroles tot onderwerp en 41% het beleid rond toezicht, bestraffing en vervolging.

Van alle berichten in 1988 had 70% betrekking op een specifieke provincie of gemeente; dit aandeel was in 1989 opgelopen tot 75%.

3.3. Verdeling van de berichtgeving over de regio's

Bij het onderzoek naar berichtgeving in de media is dezelfde indeling in regio's gebruikt als bij het Rij- en drinkgewoontenonderzoek; zie paragraaf 2.6.

In 1988 waren er grote verschillen in de mate waarin inwoners van de verschillende regio's berichten over alcohol en verkeer te lezen kregen. Bewoners van de regio oost kregen gemiddeld ruim tweemaal zoveel berichten onder ogen als bewoners van de regio zuid. De regio noord bleef het minst achter bij de regio oost; de regio west nam qua frequentie van de berichtgeving de derde plaats in.

Ook in 1989 werden bewoners van de regio oost verreweg het meest geconfronteerd met berichten over alcohol en verkeer. De verschillen tussen de overige regio's waren echter betrekkelijk klein. Met name in de regio zuid is het aantal berichten sterk toegenomen.

Een en ander is te zien in Tabel 8, die een overzicht geeft van het gemiddeld aantal berichten per huishouding in elk van de vier regio's, in 1988 en 1989.

Regio	1988	1989
noord	31	36
oost	44	50
zuid	21	37
west	27	39

Tabel 8. Gemiddeld aantal berichten over alcohol en verkeer per huishouding in de verschillende regio's, in 1988 en 1989

Bekijken we de aard van de berichtgeving per regio, dan komen eveneens aanzienlijke verschillen aan het licht. Het meest interessante is wellicht de aandacht die gegeven is aan alcoholcampagnes die gepaard gingen met intensiever politietoezicht. Over dit onderwerp verschenen 201 berichten in 1988 en 405 in 1989. Van deze berichten verscheen in 1988 slechts 4% in de regio zuid, tegen 29% in noord, 25% in oost en 41% in west. In 1989 was het aandeel van de regio zuid opgelopen tot 15%. Hoewel dat niet onderzocht is, hing deze sterke toename vermoedelijk samen met:

- a. verwarring over het politietoezicht naar aanleiding van de uitspraak van het Haagse Gerechtshof;
- b. enige voorpubliciteit rond een grootscheepse alcoholcampagne die op 29 november 1989 gestart is in Noord-Brabant.

Als dat inderdaad het geval is geweest, heeft de toename van de publiciteit rond het politietoezicht geen invloed gehad op het drinkgedrag van de automobilisten in de regio zuid, zoals dat bij het Rij- en drinkgewoontenonderzoek 1989 is gemeten. Deze metingen vonden namelijk plaats, voordat de bedoelde publiciteit op gang begon te komen.

4. ONTWIKKELING VAN DE ALCOHOLONVEILIGHEID

De positieve ontwikkelingen in het alcoholgebruik zijn ook terug te vinden in de ontwikkeling van de geregisteerde alcoholongevallen. Het aandeel alcoholongevallen in het totaal van de letselongevallen is tussen 1987 en 1989 gedaald van 7,2% tot 6,5%; in 1983 was nog bij 9,3% van de letselongevallen alcohol in het spel (zie Tabel 9). Ook hier zien we dus weer een sterkere daling tussen 1983 en 1987 dan tussen 1987 en 1989. In tegenstelling tot de rij- en drinkgewoontengegevens geven de ongevallengegevens echter wel een indicatie van het moment waarop de daling begonnen is, namelijk in 1985.

Bij de gegevens in Tabel 9 moet de kanttekening worden gemaakt, dat het alcoholgebruik bij ongevallen (nog steeds) verre van volledig wordt geregistreerd, zodat de cijfers in Tabel 9 maar een zwakke afspiegeling zijn van de feitelijke omvang van de alcoholproblematiek in het verkeer.

Jaar	Letselongevallen totaal	Waarvan met alcohol	
		absoluut	% van totaal
1983	45646	4251	9,3
1984	44317	4137	9,3
1985	42348	3684	8,7
1986	43581	3561	8,2
1987	42655	3082	7,2
1988	41859	2721	6,5
1989	43950	2855	6,5

Tabel 9. Ontwikkeling van het aandeel alcoholongevallen in de geregistreerde letselongevallen, 1983 t/m 1989 (bron: CBS).

Overigens blijft de daling van het aandeel geregistreerde alcoholongevallen verhoudingsgewijs achter bij de daling van het rijden onder invloed. Het rijden onder invloed is tussen 1983 en 1989 gehalveerd, terwijl het aandeel geregistreerde alcoholongevallen 'slechts' met een derde is afgenomen. Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn, dat de registratie van alcoholgebruik bij ongevallen sinds 1983 is toegenomen, in samenhang met een toename van het politietoezicht op rijden onder invloed in het algemeen.

Een toename van het politietoezicht blijkt op het eerste gezicht niet uit gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek. Het aantal processen-verbaal wegens overtreding van art. 26 WWV is volgens het CBS tussen 1985 en 1989 namelijk vrijwel gelijk gebleven: het schommelde steeds rond de 32.000 à 33.000 per jaar. Maar de ontwikkeling van het aantal processen-verbaal alleen is geen goede graadmeter voor de mate van politietoezicht op rijden onder invloed. Tussen 1983 en 1987 is het rijden onder invloed immers met een derde afgenomen en tussen 1987 en 1989 nog eens met een kwart. Om een gelijk aantal overtreeders op te sporen waren in 1989 dus tweemaal zoveel staandehoudingen en tests nodig als in 1983. Bovendien is in de tweede helft van de jaren tachtig de toezichtmethode van de politie drastisch veranderd, mede naar aanleiding van een experiment in 1985 in Den Haag (Gundy & Verschuur, 1986; Verschuur, 1987). Van grotendeels selectieve, voornamelijk repressieve controles is de politie geleidelijk overgeschakeld op aselechte, voornamelijk preventieve controles. Het testen van meer verkeersdeelnemers hoeft dan, zeker bij een afnemend aandeel rijders onder invloed, niet te leiden tot meer processen-verbaal.

Naar schatting levert de afname van het rijden onder invloed tussen 1987 en 1989 een jaarlijkse besparing op van ongeveer 50 mensenlevens, 400 ziekenhuisopnamen en vele duizenden lichtgewonden. Vergeleken met 1983 vielen er in 1989 zelfs ongeveer 220 alcoholdoden minder en hoefden er ongeveer 1600 minder slachtoffers van alcoholongevallen in een ziekenhuis te worden opgenomen. Deze (ruwe) schattingen zijn mede gebaseerd op de resultaten van een onderzoek dat de SWOV heeft uitgevoerd onder verkeersslachtoffers in enkele Rotterdamse ziekenhuizen (Vis, 1987).

5. DE ROL VAN POLITIETOEZICHT EN VOORLICHTING

In dit hoofdstuk zal worden ingegaan op de rol die politietoezicht en voorlichting (de belangrijkste pijlers van het beleid ter bestrijding van alcohol in het verkeer) hebben gespeeld bij de daling van het rijden onder invloed.

5.1. Politietoezicht

Uit de Rij- en drinkgewoontenonderzoeken die tussen 1987 en 1989 zijn uitgevoerd, blijkt dat de daling van het aandeel automobilisten met een BAG $\geq 0,5$ promille uitsluitend te danken is aan de regio's noord, oost en west. In de regio zuid is het aandeel automobilisten met een strafbaar BAG niet significant veranderd. In 1989 zijn in de regio zuid - en dan met name in de provincie Noord-Brabant - significant meer rijders onder invloed aangetroffen dan in de rest van Nederland. (Desondanks was in 1989 het aandeel geregistreerde alcoholongevallen in de regio zuid niet groter dan in de rest van Nederland; zie CBS, 1990. Een mogelijke verklaring hiervoor is, dat een relatief laag niveau van toezicht op rijden onder invloed ook tot uiting komt in de opsporing en registratie van alcoholgebruik bij ongevallen. Het is immers niet waarschijnlijk, dat een geringe motivatie om alcoholgebruik in het verkeer op te sporen gepaard gaat met een sterke motivatie om eventueel alcoholgebruik bij ongevallen vast te stellen - althans niet zolang er geen duidelijke aanwijzingen zijn dat een van de betrokken verkeersdeelnemers onder invloed is. Politie-agenten die regelmatig aselechte alcoholcontroles uitvoeren, zullen bovendien eerder onder alle omstandigheden een ademtester bij de hand hebben dan agenten die zelden zulke controles uitvoeren).

Het onderzoek naar berichtgeving in de media over alcohol en verkeer laat zien, dat in de regio zuid tot november 1989 relatief weinig kranteberichten over politietoezicht op rijden onder invloed zijn verschenen. Vermoedelijk zijn er tot die datum dan ook weinig of geen grootscheepse toezichtacties gevoerd. Eind november 1989 is daar verandering in gekomen met de start van een drie maanden durende toezicht-en voorlichtingscampagne in Noord-Brabant. Na afloop van deze campagne, geïnitieerd door het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid, bleek het aandeel rijders onder invloed met een derde verminderd te zijn (Mathijssen, 1990a). Deze bevindingen

wijzen erop dat het niveau van politietoezicht en de publiciteit daaromheen van groot belang is bij het bestrijden van rijden onder invloed. Soortgelijke positieve effecten zijn ook op wat langere termijn gevonden bij een experiment met verscherpt politietoezicht en verhoogde publiciteit daaromheen in de subregio Leiden. Het experiment duurde van eind 1988 tot eind 1989. Het aandeel rijders onder invloed bleek in dat jaar met een kwart verminderd te zijn. In hoofdstuk 2 is al beschreven, dat er in die periode op landelijke schaal geen verdere daling viel te constateren (Bakker & Verschuur, 1990; Mathijssen, 1990b).

De vervanging van de bloedproef door ademanalyse heeft een positieve bijdrage geleverd aan de mate van politietoezicht, uitgedrukt in het aantal staandhoudingen en ademtests. Dat blijkt uit het feit dat het aantal processen-verbaal wegens overtreding van art. 26 WVV in 1989 nog op hetzelfde niveau lag als in 1987, terwijl het rijden onder invloed in die periode met een kwart is afgenomen. In hoeverre er sprake is geweest van meer politie-inzet voor alcoholcontroles dan wel van doelmatiger toezicht bij een gelijkblijvende inzet, is niet bekend. Een door de SWOV voorgesteld onderzoek naar veranderingen in de inzet en de werkwijze van de politie ten gevolge van de invoering van ademanalyse als bewijsmiddel, kon om financiële redenen niet worden uitgevoerd.

5.2. Voorlichting

Landelijke voorlichting die gericht is op het aankweken van de juiste attitude ten aanzien van alcoholgebruik in het algemeen en in combinatie met verkeersdeelname in het bijzonder, lijkt vooral van belang voor mensen die nog geen vaste rij- en drinkgewoonten hebben. Dit valt af te leiden uit de sterke verandering in het drinkgedrag van jonge automobilisten tussen 1983 en 1987. In die periode zijn de vooral op jongeren gerichte voorlichtingscampagnes van Veilig Verkeer Nederland en van het Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur gestart. Het aandeel jonge bestuurders met een strafbaar BAG daalde van 10% in 1983 tot 4% in 1987 (Verschuur, 1988); in 1989 was het nog steeds 4%. Een en ander betekent echter niet dat deze ontwikkeling uitsluitend aan de voorlichtingscampagnes te danken is. In dezelfde periode zijn namelijk ook de opsporingsmogelijkheden van de politie verbeterd, doordat de onbetrouwbare blaaspijpjes geleidelijk werden vervangen door veel betrouwbaarder elektro-

nische ademtesters. Dit ging gepaard met de nodige publiciteit. Vermoedelijk heeft ook dat een positief effect gehad op het rij- en drinkgedrag van de jongeren. Er zijn echter geen onderzoeksgegevens voorhanden die uitsluitend geven over de precieze mate waarin enerzijds voorlichting en anderzijds (veranderingen in) politietoezicht hebben bijgedragen aan de positieve ontwikkeling.

Ook uit recent onderzoek rond het Alcohol Voorlichtingsplan van het Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur (WVC, 1989) valt af te leiden dat voorlichting vooral bij jongeren een positieve invloed op hun attitude en gedrag kan hebben. Onder de Nederlanders van 15-60 jaar bleek het aandeel niet-drinkers tussen 1986 en 1989 toegenomen te zijn van 13% tot 17%. Onder de jongeren van 15-25 jaar nam het aandeel niet-drinkers echter veel sterker toe: van 16% in 1986 tot 23% in 1989.

Verder kan voorlichting die gericht is op attitudeverandering, er wellicht toe bijdragen dat een min of meer afgedwongen gedragsverandering (door politietoezicht) achteraf wordt gelegitimeerd en daardoor bestendigd. Als in 1989 de eigen norm van de automobilisten ten aanzien van alcoholgebruik in het verkeer aanzienlijk lager ligt dan in 1987 (zie paragraaf 2.9), is dat vermoedelijk mede te danken aan de voorlichtingscampagnes van Veilig Verkeer Nederland. Ook heeft de VVN-voorlichting van de afgelopen jaren vermoedelijk geleid tot een grotere sociale controle op rijden onder invloed (Söder & de Bruin, 1990). En tot slot hebben zowel de WVC- als de VVN-campagnes waarschijnlijk bijgedragen aan de maatschappelijke acceptatie van intensieve aselecte politiecontroles.

6. CONCLUSIES

Tussen 1987 en 1989 is het rijden onder invloed nog eens met ongeveer een kwart verminderd. Deze daling is vooral te danken aan mannelijke automobilisten van 50 jaar en ouder, en aan automobilisten die uit een horecagelegenheid of van een feestje kwamen. Het probleem van rijden onder invloed concentreerde zich in 1989 vooral bij mannelijke automobilisten tussen de 25 en 50 jaar en - ondanks de positieve ontwikkelingen in hun drinkgedrag - bij automobilisten die een horecagelegenheid hadden bezocht. In de regio zuid, en dan vooral in de provincie Noord-Brabant, lag het rijden onder invloed in 1989 op een aanzienlijk hoger niveau dan in de rest van Nederland.

Vergeleken met 1983 was het rijden onder invloed in 1989 ongeveer gehalveerd. De grootste daling vond plaats tussen 1983 en 1987: het aandeel automobilisten onder invloed nam in die periode met een derde af. Uit ongevalgegevens valt af te leiden, dat de afname van het rijden onder invloed in 1985 is begonnen. De daling van het alcoholgebruik in het verkeer tussen 1983 en 1987 was vooral te danken aan de jonge automobilisten (onder de 25 jaar).

Naar schatting levert de afname van het rijden onder invloed tussen 1987 en 1989 een jaarlijkse besparing op van 50 mensenlevens, 400 ziekenhuisopnamen en vele duizenden lichtgewonden; daarnaast wordt er aanzienlijk minder schade toegebracht aan voertuigen en wegmeubilair. Vergeleken met 1983 vielen er in 1989 zelfs ongeveer 220 alcoholdoden minder en hoefden er ongeveer 1600 minder slachtoffers van alcoholongevallen in een ziekenhuis te worden opgenomen. Het op dit moment gevoerde beleid ten aanzien van rijden onder invloed levert al met al een jaarlijkse besparing aan economische schade op die in de honderden miljoenen loopt.

Om het huidige, betrekkelijk lage niveau van rijden onder invloed in stand te houden of wellicht nog verder te drukken, is naast landelijke voorlichting ook politietoezicht vooralsnog onontbeerlijk. Verder is het van belang, dat de overheid een voorwaardenscheppend beleid voert, dat de aantrekkelijkheid van alternatieven voor rijden onder invloed vergroot. Naarmate er meer aantrekkelijke alternatieven komen, zal de noodzaak van intensief politietoezicht immers minder worden.

En tot slot is het, gezien de sterk stijgende kans op een ongeval bij rijden onder invloed, aan te bevelen de ontwikkelingen in het drinkgedrag van de verkeersdeelnemers minstens eenmaal per jaar vast te stellen. In de het volgende hoofdstuk zal op elk van deze onderwerpen wat dieper worden ingegaan.

7. AANBEVELINGEN VOOR BELEID EN ONDERZOEK

7.1. Politietoezicht

Het grootste generaal preventieve effect van politietoezicht is te verwachten van regelmatige aselecte politiecontroles, waarbij willekeurige verkeersdeelnemers worden staandegehouden en aan een ademtest onderworpen. Deze controles hoeven niet grootschalig te zijn; prioriteit moet worden gegeven aan continuïteit in de controles. Een team van 3 agenten kan in 6 uur tijd ca. 200 ademtests afnemen. Als zo'n team gemiddeld eens per twee weken op pad zou gaan, zouden op jaarbasis ca. 5.000 ademtests afgenomen kunnen worden. In een gemeente of een cluster van samenwerkende gemeenten met 200.000 inwoners (= ca. 100.000 rijbewijsbezitters) zou dat neerkomen op 1 test op elke 40 inwoners, oftewel 1 test op elke 20 rijbewijsbezitters. De controles moeten dan wel zo worden georganiseerd, dat de afhandeling van verdachten niet door het controleteam zelf hoeft te gebeuren. Behalve van aselecte controles is ook een generaal preventief effect te verwachten van alcoholcontrole bij (letsel)ongevallen, mits het publiek daarover uitgebreid wordt geïnformeerd. En tot slot is het van belang, dat surveillanceteams van de politie ook selecte alcoholcontroles blijven uitvoeren, wanneer verkeersdeelnemers daar door hun rijgedrag of anderszins aanleiding toe geven. Het generaal preventieve effect van dergelijke repressieve controles zal betrekkelijk gering zijn, maar het speciaal preventieve effect op regelmatige rijders onder invloed kan vrij groot zijn.

Het overheidsbeleid ten aanzien van rijden onder invloed heeft de laatste jaren duidelijk vruchten afgeworpen. Politietoezicht heeft in dat beleid een belangrijke plaats ingenomen en lijkt vooralsnog onontbeerlijk om het huidige niveau van rijden onder invloed in stand te houden en zo mogelijk nog verder te verlagen. De werkdruk bij de politie is echter hoog en het verkeerstoezicht dreigt een steeds lagere prioriteit te krijgen, mede als gevolg van de voorrang die de politiek geeft aan bestrijding van milieuvervuiling en criminaliteit. Daarom dient het verkeerstoezicht zo effectief en efficiënt mogelijk te worden uitgevoerd. Op dit vlak lijken er nog ruime mogelijkheden voor verbetering te zijn, bijvoorbeeld door het toezicht op verschillende belangrijke verkeersovertredingen zoveel mogelijk te combineren. In de subregio Leiden loopt sinds 1 januari 1990 een éénjarig experiment met integraal verkeerstoezicht. Toezicht op snelheids-

gedrag, alcoholgebruik en het dragen van de autogordel wordt daarbij zoveel mogelijk gecombineerd uitgevoerd. De resultaten van het experiment zullen medio 1991 bekend zijn.

7.2. Voorwaardenscheppend beleid

De overheid beschikt over een uitgebreid scala van instrumenten om te bevorderen dat alcoholgebruik en verkeersdeelname niet worden gecombineerd. De belangrijkste daarvan zullen in deze paragraaf worden besproken.

Eén zo'n instrument, dat de laatste jaren steeds meer in de belangstelling is gekomen, is het hanteren van beloningssystemen. De mogelijkheden om het rijden onder invloed daarmee terug te dringen lijken vooralsnog echter beperkt, zoals bij de interim-rapportage over de resultaten van het Rijen drinkgewoontenonderzoek 1988 al uiteengezet is (Mathijssen, 1989). Een wel zinnige mogelijkheid die daar werd aangedragen, is het geven van kortingen op de premies van autoschadeverzekeringen. Dergelijke kortingen zouden bijvoorbeeld gegeven kunnen worden aan geheelonthouders (zoals nu al op beperkte schaal gebeurt) en/of aan autobezitters die beloven na alcoholgebruik nooit een auto te zullen besturen. De effecten hiervan zouden onderzocht kunnen worden in een experiment, waarbij een verzekeringsmaatschappij (een willekeurig deel van) de verzekerden zo'n korting aanbiedt.

Een ander instrument is het bevorderen van de consumptie van alcoholvrije dranken in plaats van alcoholhoudende. De consumptie van alcoholarm en alcoholvrij bier neemt de laatste jaren een steeds hogere vlucht en raakt op feestjes en in café's blijkbaar steeds meer geaccepteerd. De daling van het aandeel automobilisten met een strafbaar BAG onder feestgangers en horecabezoekers, die tussen 1987 en 1989 is opgetreden, is hierdoor zeker bevorderd. Gezien de commerciële belangen en de concurrentie bij het verwerven van een zo groot mogelijk marktaandeel lijkt een stimulerende rol voor de overheid op dit moment echter niet urgent.

Het rijden onder invloed kan ook worden beperkt door alternatieve vervoersmogelijkheden aan te bieden. Mensen die laat uitgaan en daarbij alcohol drinken, hebben nu als alternatief voor het zelf autorijden vaak als enig alternatief de taxi, die zeker voor langere afstanden relatief duur is. Voor veel mensen zal dit een belangrijke reden zijn om na alcoholgebruik toch zelf achter het stuur van hun auto te gaan zitten. Het op grotere

schaal invoeren van bijv. discovervoer zou in een aantal gevallen wel een aantrekkelijk en betaalbaar alternatief voor het zelf rijden kunnen zijn. Openbaar-vervoerbedrijven verdienen daarom door landelijke, provinciale en plaatselijke overheden gestimuleerd te worden om dergelijke bussen in te zetten.

7.3. Voorlichting en publiciteit

Voorlichting en publiciteit rond het politietoezicht kunnen bijdragen aan een vergroting van de kans die het publiek denkt te hebben om betrapt te worden op rijden onder invloed. In het algemeen zal die voorlichting en publiciteit de onvoorspelbaarheid en continuïteit van de controles, de zekerheid van betrapping en de hoogte van de straffen moeten benadrukken. In uitzonderlijke gevallen, zoals rond carnaval of bij andere festiviteiten, kan het verstandig zijn de controles juist vooraf aan te kondigen.

Daarnaast blijft zeker ook landelijke voorlichting nodig, die gericht is op kennisvermeerdering en het aankweken van een juiste attitude ten aanzien van alcoholgebruik in het algemeen en rijden onder invloed in het bijzonder. Het grootste effect van dergelijke voorlichting is te verwachten bij jongeren, die op het punt staan alcohol als genotmiddel te ontdekken en/of als automobilist aan het verkeer te gaan deelnemen.

7.4. Volgen van ontwikkelingen in het rijden onder invloed

Sinds 1970 zijn er met kortere of langere tussenpozen landelijke Rij- en drinkgewoontenonderzoeken uitgevoerd. Op basis van deze onderzoeken konden de landelijke ontwikkelingen in het alcoholgebruik van automobilisten worden vastgesteld, maar voor het volgen van de ontwikkelingen op provinciaal niveau was de steekproef te klein. Nu het verkeersveiligheidsbeleid grotendeels is gedecentraliseerd, is ook de behoefte aan inzicht in provinciale ontwikkelingen gegroeid. Om aan deze behoefte tegemoet te komen heeft de SWOV een nieuwe onderzoeksmethode ontwikkeld, waarbij de gegevensverzameling plaatsvindt door controleteams van de politie en niet meer door onderzoekmedewerkers. Deze methode is inmiddels in Noord-Brabant beproefd (Mathijssen, 1990a).

De registratie van het alcoholgebruik van willekeurige automobilisten door de politie in Noord-Brabant heeft zowel kwantitatief als kwalitatief vol-

daan aan de verwachtingen. De methode lijkt daarmee een goed alternatief te bieden voor de Rij- en drinkgewoontenonderzoeken uit het verleden, voorzover het gaat om het vaststellen van ontwikkelingen in het rijden onder invloed. Veranderingen in de de subjectieve pakkans, de kennis en de attitude van verkeersdeelnemers kunnen met de 'Brabantse' methode echter niet worden vastgesteld. Deze gegevens zouden in de toekomst bijvoorbeeld verzameld kunnen worden via telefonische enquêtes.

Het grote voordeel van gegevensverzameling door de politie is, dat in korte tijd en op een betrekkelijk goedkope wijze grote aantallen BAG-waarden kunnen worden verzameld. Daardoor wordt het mogelijk ook op provinciaal niveau de ontwikkelingen in het rijden onder invloed op een statistisch verantwoorde wijze in kaart te brengen. Een bijkomend voordeel is, dat de politiekorpsen die bij de gegevensverzameling betrokken zijn, ervaring opdoen met de aselecte wijze van controleren (voorzover ze die ervaring nog niet hebben). Bovendien maken zij kennis met een wijze van registreren die het hun mogelijk maakt ook plaatselijke ontwikkelingen te evalueren. De doelmatigheid van het toezicht kan daardoor aanzienlijk worden vergroot.

Op grond van de ervaringen in Noord-Brabant beveelt de SWOV de invoering van een nieuwe standaardmethode aan om de ontwikkelingen in het rijden onder invloed jaarlijks vast te stellen. De belangrijkste kenmerken van die methode zijn:

- per provincie verzamelen en registreren 6 politieteams de BAG-waarden van willekeurige automobilisten in één weekeinde in het najaar, gelijk verdeeld over de nacht van vrijdag op zaterdag en de nacht van zaterdag op zondag; op deze wijze kunnen 900 à 1000 BAG-waarden per provincie worden verzameld;
- de teams zijn zodanig over de provincie gespreid, dat een steekproef ontstaat die zowel naar geografisch gebied als naar gemeentegrootte zoveel mogelijk representatief is voor de hele provincie;
- de controles/waarnemingen vinden plaats tussen 22.00 en 04.00 uur op 6 verschillende locaties; op elke locatie wordt drie kwartier achtereen gemeten, waarna een kwartier beschikbaar is voor de verplaatsing naar een volgende locatie;
- elk team bestaat uit 3 agenten, die continu blijven controleren; de afvoer en verdere afhandeling van verdachten gebeurt door andere agenten;
- het vaststellen van de BAG-waarden van de automobilisten op straat gebeurt met één type ademtesters met digitale uitlezing; de ijking van alle ademtesters geschiedt op identieke wijze;

- per locatie en controleperiode worden de relevante meet- en waarnemingsgegevens ingevuld op een standaard registratieformulier; naast de BAG-waarden zijn dat leeftijd en geslacht van de automobilisten, en - als een ademanalyse op het bureau heeft plaatsgevonden - het AAG;
- gezien het belang van een uniforme gegevensverzameling moeten onderzoek-medewerkers steekproefsgewijs de registratie van de relevante gegevens controleren.

Uit de verschillende provinciale steekproeven kan een landelijke steekproef worden samengesteld die eveneens representatief is naar geografisch gebied en gemeentegrootte. Daardoor wordt het met een betrekkelijk geringe extra inspanning mogelijk uitspraken te doen over de ontwikkelingen in het rijden onder invloed op landelijke schaal.

Op wat langere termijn is wellicht uitbreiding van de gegevensverzameling mogelijk naar andere dagen, tijdstippen, seizoenen en/of verkeersdeelnemers dan de bovengenoemde.

LITERATUUR

Bakker, H.R. & Verschuur, W.L.G. (1990). Experimenteel politietoezicht op rijden onder invloed in de Leidse subregio. Werkgroep Veiligheid, RU Leiden, 1990.

CBS (1990). Statistiek van de verkeersongevallen op de openbare weg. SDU/uitgeverij, 's-Gravenhage, 1990.

Gundy, C.M. & Verschuur, W.L.G. (1986). Politietoezicht op rijden onder invloed. Het verslag en de resultaten van een veldexperiment met betrekking tot de beslissingen van politieagenten om een ademtest te vorderen en de acceptatie en efficiency van een aantal procedures daarvoor. R-86-17. SWOV, Leidschendam, 1986.

Mathijssen, M.P.M. (1988). Rij- en drinkgewoonten 1987. Bespreking van de resultaten van een onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten tijdens weekeindnachten. R-88-16. SWOV, Leidschendam, 1988.

Mathijssen, M.P.M. (1989). Alcohol in het verkeer 1988. Ontwikkelingen in het alcoholgebruik van automobilisten, in de alcoholonveiligheid en in de publiciteit. R-89-26. SWOV, Leidschendam, 1989.

Mathijssen, M.P.M. (1990a). Rijden onder invloed in de provincie Noord-Brabant. Evaluatie van de alcoholcampagne 1989-1990 van het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid, op basis van onderzoeksgegevens die door de politie zijn verzameld. SWOV, Leidschendam (Nog niet verschenen).

Mathijssen, M.P.M. (1990b). Efficiënt politietoezicht op alcohol in het verkeer. Verslag van een éénjarig experiment in de subregio Leiden. SWOV, Leidschendam (Nog niet verschenen).

Noordzij, P.C. (1984). Alcoholgebruik van automobilisten 1983. Dienst Sociaal Wetenschappelijk Onderzoek, RU Leiden, Leiden, 1984.

Söder, J.C.M.; Bruin, R. de & Koopmans, P. (1989), Alcoholgebruik van automobilisten 1988. Verkeerskundig Studiecentrum, RU Groningen, Haren, 1989.

Söder, J.C.M. (1990). Alcoholgebruik van automobilisten 1989. Verkeerskundig Studiecentrum, RU Groningen, Haren, 1990.

Söder, J.C.M. & Bruin, R.A. de. (1990). Gedragsobservaties alcohol in het verkeer, 1989. Verkeerskundig Studiecentrum, RU Groningen, Haren, 1990.

Verhoef, P.J.G. (1990). Aanwezigheid en gebruik van autogordels 1989. Elf jaar IMA-methode bij onderzoek naar het gebruik van autogordels. Verslag van waarnemingen gedaan bij bestuurders en voorpassagiers van personen-auto's op wegen binnen en buiten de bebouwde kom. R-90-26. SWOV, Leidschendam, 1990.

Verschuur, W.L.G. (1987). Politietoezicht op rijden onder invloed. De effecten van een gewijzigd politietoezicht. Werkgroep Veiligheid, RU Leiden, Leiden, 1987.

Verschuur, W.L.G. (1988). Alcoholgebruik van automobilisten 1987. Werkgroep Veiligheid, RU Leiden, Leiden, 1988.

Verschuur, W.L.G. (1989). Berichtgeving in de media over alcohol en verkeer. Deelrapport 1. Werkgroep Veiligheid, RU Leiden, Leiden, 1989.

Verschuur, W.L.G. (1990). Berichtgeving in de media over alcohol en verkeer. Deelrapport 2. Werkgroep Veiligheid, RU Leiden, Leiden, 1990.

Vis, A.A. (1987). Onderzoek naar alcohol-, geneesmiddelen- en drugsgebruik bij verkeersslachtoffers. Een voorstudie op basis van gegevens van de politie, de GG&GD en enkele ziekenhuizen te Rotterdam. R-87-32. SWOV, Leidschendam, 1987.

WVC (1989). Alcohol: opnieuw bekeken. Een herhalingsonderzoek naar de rol van alcohol in de samenleving. Alcohol Voorlichtingsplan. Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur, Rijswijk, 1989.