

Rijden onder invloed in de provincie Noord-Holland, 1994-1995

Ontwikkeling van het alcoholgebruik door automobilisten in weekendnachten

R-95-67

M.P.M. Mathijssen

Leidschendam, 1995

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-95-67
Titel: Rijden onder invloed in de provincie Noord-Holland, 1994-1995
Ondertitel: Ontwikkeling van het alcoholgebruik door automobilisten in weekendnachten
Auteur(s): M.P.M. Mathijssen
Onderzoeksmanager: Mr. P. Wesemann
Projectnummer SWOV: 52.392
Opdrachtgever: Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Noord-Holland. De inhoud van dit rapport berust op gegevens verkregen in het kader van een project, dat mede in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat is uitgevoerd.

Trefwoorden: Drunkenness, man, driver, woman, enforcement (law), breath test, weekend, blood alcohol content, police, publicity, night, surveillance, Netherlands, SWOV.

Projectinhoud: Onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten in Noord-Holland, uitgevoerd in vrijdag- en zaterdagavonden (als onderdeel van een landelijk onderzoek).

Aantal pagina's: 15 pp. + 14 pp.
Prijs: f 17,50
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1995

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 170
2260 AD Leidschendam
Telefoon 070-3209323
Telefax 070-3201261

Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	5
2.	<i>Opzet en uitvoering van het onderzoek</i>	7
2.1.	Steekproef	7
2.2.	Uitvoering van het onderzoek	8
2.3.	Statistische analyse	8
3.	<i>Resultaten van het onderzoek</i>	10
3.1.	BAG-verdeling naar dag van het weekend	10
3.2.	BAG-verdeling naar dag en onderzoeksgebied	11
3.3.	BAG-verdeling naar dag en tijdstip	11
3.4.	BAG-verdeling naar geslacht en leeftijd	12
3.5.	Herkomstverdeling van overtreiders	12
3.6.	BAG-verdeling naar politieregio	13
3.7.	Enquêteresultaten	13
4.	<i>Conclusies en aanbevelingen</i>	14

Bijlage 1: enquêteformulieren

Bijlage 2: tabellen

1. Inleiding

Alcoholgebruik in het verkeer heeft een sterk negatieve invloed op de ongevalskans en de ernst van het letsel. In Nederland is naar schatting circa 20% van de verkeersdoden en -gewonden het gevolg van alcoholongevallen. Geen enkele andere enkelvoudige factor is als ongevals-oorzaak zo belangrijk als alcoholgebruik. Bestrijding van alcohol in het verkeer is dan ook terecht een speerpunt in het verkeersveiligheidsbeleid. En er is reden om de aandacht niet te laten verslappen: na een sterke daling van het rijden onder invloed vanaf het midden van de jaren tachtig tot het begin van de jaren negentig, is er de laatste jaren weer sprake van een geleidelijke stijging. In 1991 was in weekendnachten 3,9% van de automobilisten onder invloed, in 1992 4,0%, in 1993 4,2% en in 1994 zelfs 4,9%.

Veranderingen in het alcoholgebruik van verkeersdeelnemers en daarmee samenhangende veranderingen in de verkeersveiligheid zijn in Nederland alleen binnen redelijke termijn te detecteren via gedragsmetingen. Ongevallengegevens zijn niet alleen onvolledig maar ook in hoge mate onbetrouwbaar. Enquêtegegevens zijn voor dit doel evenmin bruikbaar, omdat mensen nu eenmaal niet erg betrouwbaar rapporteren over hun eigen gedrag, zeker niet als er min of meer een taboe op dat gedrag rust. Men is dan sterk geneigd sociaal wenselijke antwoorden te geven. Bij vroeger rij- en drinkgewoontenonderzoek werden beweerd en feitelijk gedrag gelijktijdig onderzocht; de discrepanties waren vaak zeer groot.

Sinds 1970 voert de SWOV in nauwe samenwerking met de politie bijna elk najaar een onderzoek uit naar het alcoholgebruik van de Nederlandse automobilisten, het onderzoek 'Rij- en drinkgewoonten'. Dit is een zogenaamd standaardonderzoek, dat het mogelijk maakt ontwikkelingen in het alcoholgebruik van automobilisten van jaar tot jaar op de voet te volgen. De metingen worden uitgevoerd in vrijdag- en zaterdagnachten. Het onderzoek in Noord-Holland maakt deel uit van dat landelijke onderzoek. De opdracht voor het onderzoek is aan de SWOV verleend door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat en het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Noord-Holland.

De onderzoeksgroep en de onderzoekstijdstippen zijn indertijd uitgekozen op grond van hun grote bijdrage aan de alcoholonveiligheid. Bij tweederde van de geregistreerde alcoholongevallen in Nederland is het een automobilist die alcohol heeft gebruikt. En in weekendnachten gebeuren relatief veel alcoholongevallen: de vrijdag- en zaterdagnacht, die 7% van de totale week uitmaken, nemen een kwart van de geregistreerde alcoholongevallen voor hun rekening.

Het onderzoek heeft een unieke tijdreeks gegevens over het alcoholgebruik van Nederlandse automobilisten opgeleverd. Die gegevens zijn zowel voor landelijk als regionaal verkeersveiligheidsbeleid van belang. Behalve in schriftelijke verslagen aan de landelijke en regionale opdrachtgevers worden de resultaten ook opgenomen in BIS-V, het geautomatiseerde BeleidsInformatieSysteem over ontwikkelingen in een aantal belangrijke aandachtsgebieden voor het verkeersveiligheidsbeleid.

In de loop der jaren zijn diverse wijzigingen in de onderzoeksmethode doorgevoerd om de efficiëntie van het onderzoek te vergroten zonder de vergelijkbaarheid van de gegevens in de tijd aan te tasten. Zo is de landelijke steekproef ongeveer zeven maal zo groot geworden als in de jaren zeventig en tachtig, zonder dat de kosten van het onderzoek zijn toegenomen. De betrouwbaarheid van uitspraken over ontwikkelingen in het alcoholgebruik op provinciaal niveau is daardoor sterk toegenomen. Dit geldt vooral voor de relatief kleine groep zware drinkers met een sterk verhoogde ongevals- en letselskans.

De feitelijke uitvoering van het onderzoek gebeurt door controleteams van de politie, volgens richtlijnen die de SWOV heeft opgesteld. Zonder de medewerking van de politie zou het huidige onderzoek niet mogelijk zijn. De SWOV is de politie dan ook dankbaar voor haar medewerking, en voor het enthousiasme en de zorgvuldigheid waarmee de metingen steeds opnieuw worden uitgevoerd.

Naast de metingen van het alcoholgebruik van automobilisten voert de SWOV sinds 1993 een korte enquête uit onder de contactpersonen bij de politie. Die is bedoeld om enig inzicht te krijgen in de aard en omvang van het politietoezicht en in eventuele veranderingen daarin. De vragenlijst is als bijlage 1 in dit verslag opgenomen.

2. Opzet en uitvoering van het onderzoek

De metingen van het alcoholgebruik van automobilisten zijn in 1995 uitgevoerd door acht controleteams van de politie, verdeeld over alle vijf Noordhollandse politieregio's. Vier metingen hebben plaatsgevonden in de nacht van vrijdag 29 op zaterdag 30 september, de overige vier in de nacht van zaterdag 30 september op zondag 1 oktober.

De metingen hebben plaatsgevonden in de volgende onderzoeksgebieden:

- politieregio Noord-Holland-Noord: Alkmaar en West-Friesland;
- politieregio Zaanstreek-Waterland: Purmerend;
- politieregio Kennemerland: Haarlem en Heemstede/Bennebroek;
- politieregio Amsterdam-Amstelland: Amsterdam (twee metingen);
- politieregio Gooi en Vechtstreek: het Gooi.

Elk politieteam voert per avond/nacht alcoholcontroles uit op zes verschillende locaties, die in overleg met de SWOV zijn uitgekozen. Op iedere locatie wordt drie kwartier achtereenvolgend gecontroleerd, waarna het team zich verplaatst naar de volgende locatie. Bij de controles houdt de politie willekeurige automobilisten staande, die een blaastest moeten afleggen op een draagbare elektronische ademtester. Ten behoeve van het onderzoek wordt gebruik gemaakt van testers met cijfermatige uitlezing van een exact BAG-promillage (BAG = bloedalcoholgehalte; de wettelijke BAG-limiet ligt in Nederland op 0,50 promille). De testers die in 1995 zijn gebruikt, zijn van het fabrikaat Dräger, typen Alcotest 7410 en 7410+. Voor het gebruik van deze testers heeft het Gerechtelijk Laboratorium van het Ministerie van Justitie toestemming verleend.

Van elke geteste automobilist registreert de politie het geslacht, de leeftijd en de uitslag van de test. Van overtreders die op het politiebureau de ademanalyse voor bewijsdoeleinden moeten ondergaan, registreert de politie bovendien de herkomst.

2.1. Steekproef

In vergelijking met 1994 zijn er in 1995 veranderingen opgetreden in de Noordhollandse steekproef. Om te beginnen is het aantal metingen in Amsterdam uitgebreid van één tot twee: een in de vrijdagnacht en een in de zaterdagnacht. Dat is gebeurd op verzoek van de Dienst Verkeerspolitie van de politieregio Amsterdam-Amstelland. De reden voor dit verzoek was, dat het politietoezicht op alcoholgebruik in het Amsterdamse verkeer de afgelopen jaren sterk is geïntensiveerd. Een uitbreiding van de metingen zou een betere basis bieden om de effecten van dat toezicht vast te stellen. Een belangrijke bijkomende reden voor de SWOV om het verzoek in te willigen was, dat de representativiteit van de Noordhollandse steekproef daardoor zou toenemen. Op basis van inwonertal was de politieregio Amsterdam-Amstelland voorheen ondervertegenwoordigd in de steekproef, terwijl de regio Noord-Holland-Noord juist oververtegenwoordigd was.

Een tweede (niet beoogde) verandering betreft de verwijdering van het onderzoeksgebied Den Helder uit de steekproef van 1995. De reden daarvoor is, dat het controleteam van Den Helder in 1995 de metingen om 2.00 u. heeft gestaakt, waardoor geen enkele indicatie is verkregen van het

alcoholgebruik tussen 2.00 en 4.00 uur. Juist in deze periode van de nacht neemt het alcoholgebruik van automobilisten in het algemeen sterk toe.

De uitbreiding van het aantal metingen in Amsterdam had ertoe kunnen leiden, dat de resultaten van 1995 niet goed vergelijkbaar waren met de resultaten van 1994. Om dit probleem te ondervangen heeft de SWOV in de nacht van vrijdag 3 op zaterdag 4 februari 1995 in Amsterdam een voormeting uitgevoerd. De resultaten daarvan zijn toegevoegd aan de steekproef van 1994.

2.2. Uitvoering van het onderzoek

De acht controleteams van de politie in Noord-Holland hebben in 1995 in totaal 2.326 willekeurige automobilisten staande gehouden en getest. Het controleteam van Alkmaar kon door het grote aanbod van verdachten de laatste controlepost niet bezoeken. Om hiervoor te corrigeren zijn de gegevens van de voorlaatste controlepost gedupliceerd en aan de Alkmaarse steekproef toegevoegd. Het betrof 43 waarnemingen. Het controleteam van Heemstede/Bennebroek heeft de controle enige tijd moeten onderbreken wegens een defect aan het ademanalyse-apparaat op het bureau. Op de laatste locatie kon daardoor slechts gedurende de helft van de geplande tijd worden gecontroleerd. De op deze locatie verzamelde gegevens (25 waarnemingen) zijn eveneens gedupliceerd en aan de steekproef toegevoegd.

Door deze correcties is de oorspronkelijke Noordhollandse steekproef met 68 waarnemingen opgehoogd tot een totaal van 2.394 waarnemingen.

2.3. Statistische analyse

De BAG-waarden van de automobilisten zijn ten behoeve van de analyse onderverdeeld in vijf klassen:

1. < 0,2 promille (niet-drinkers);
2. 0,2-0,5 promille (lichte drinkers);
3. 0,5-0,8 promille (lichte overtredders);
4. 0,8-1,3 promille (zwaardere overtredders);
5. \geq 1,3 promille (zeer zware overtredders).

De indeling in een BAG-klasse gebeurt in principe op basis van de uitslag van de ademtest op straat. Bij de automobilisten die op het politiebureau een ademanalyse voor bewijsdoeleinden hebben ondergaan, is het op straat gemeten BAG zonodig gecorrigeerd. De uitslag van de ademanalyse wordt daartoe eerst ontdaan van zijn correctiefactor. Vervolgens wordt daar een waarde bij opgeteld om te corrigeren voor de afbraak van alcohol in het tijdsbestek tussen de ademtest op straat en de ademanalyse op het bureau. De gemiddelde afbraak bedraagt 0,15% per uur.

De verzamelde gegevens zijn geanalyseerd met behulp van het log-lineaire analyseprogramma WPM (Weighted Poisson Model). Met behulp daarvan wordt nagegaan of er verschillen in de BAG-verdeling van de proefpersonen bestaan naar jaar, gebied, dag en tijdstip, geslacht en leeftijd. De analyse biedt niet alleen de mogelijkheid om de samenhang tussen twee variabelen (bijvoorbeeld 'jaar * BAG') te toetsen, maar ook die tussen drie of vier variabelen (bijvoorbeeld 'jaar * geslacht * leeftijd * BAG').

Elke variabele is opgedeeld in een beperkt aantal klassen. Ten behoeve van de analyse worden de klassen steeds in twee groepen opgedeeld (gedichotomiseerd). Per variabele is het aantal opdelingen gelijk aan het aantal klassen minus 1. De klasse(n) met een positief teken wordt/worden steeds vergeleken met de klasse(n) met een negatief teken. Klassen met de waarde 0 worden niet meer in de analyse betrokken.

Bij een variabele als 'geslacht' (twee klassen) is er slechts één vergelijking mogelijk, namelijk tussen mannen en vrouwen. De 'designmatrix' voor de analyse is dan: 1 -1.

De variabele 'leeftijd' is in vier klassen ingedeeld. De designmatrix bevat drie vergelijkingen. Welke dat zijn, hangt af van de vooraf - al dan niet expliciet - geformuleerde hypothesen. In dit geval is op grond van bevindingen in eerdere jaren gekozen voor de volgende 'designmatrix':
3 -1 -1 -1 (< 25 jaar versus \geq 25 jaar)
0 2 -1 -1 (25 t/m 34 jaar versus \geq 35 jaar)
0 0 1 -1 (35 t/m 49 jaar versus \geq 50 jaar)

Of er significante verschillen in de BAG-verdeling naar geslacht enzovoort bestaan, blijkt uit de chi-kwadraatwaarde die uit de analyse volgt, in combinatie met het bijbehorende aantal vrijheidsgraden (df). De bijdrage van de verschillende klassen aan een eventueel significant effect blijkt uit de standaardscore (= Z-waarde) per deanalyse. Het is mogelijk, dat uit de analyse volgt dat er in het geheel genomen geen significante verschillen zijn in de BAG-verdeling naar een bepaald kenmerk (bijvoorbeeld geslacht), maar dat er wel sprake is van een significant speciaal effect (bijvoorbeeld: onder de mannen komen verhoudingsgewijs meer zware overtreeders voor dan onder de vrouwen).

Bij de analyses is tweezijdig getoetst op 5%-niveau: de χ^2 -waarde moet groter zijn dan 3.84 bij één vrijheidsgraad; de Z-waarde moet groter zijn dan 1.96.

In de praktijk betekent dit, dat bij een steekproef van circa 2.000 waarnemingen en een uitgangsperscentage van 7,5% overtreeders (vergelijkbaar met de Noordhollandse situatie in 1994) een toe- of afname met ruim 1,5% statistisch significant zal blijken te zijn.

3. Resultaten van het onderzoek

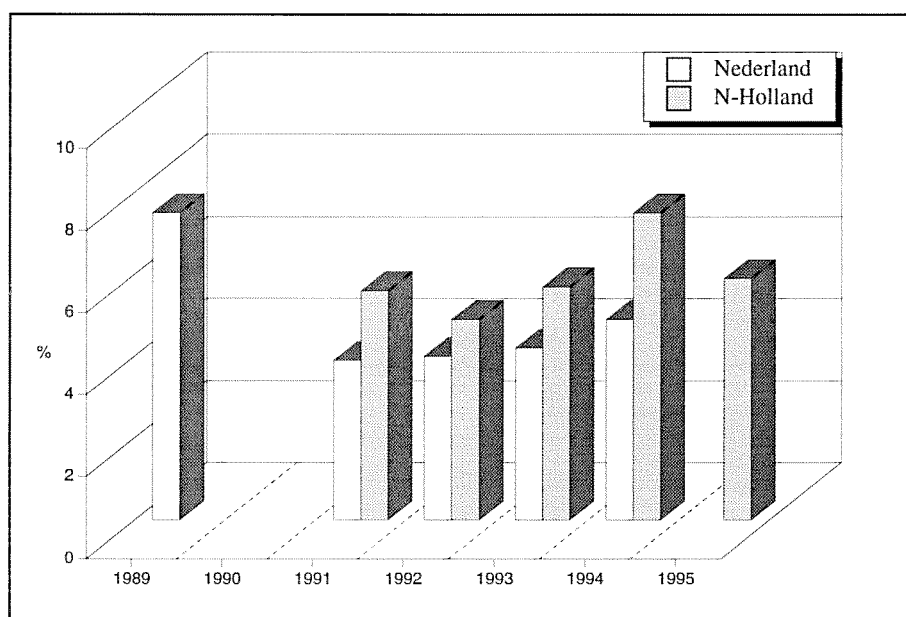
De resultaten van het onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten in Noord-Holland worden in dit hoofdstuk besproken aan de hand van de tabellen 1 t/m 6 uit bijlage 2. De resultaten van 1995 worden steeds vergeleken met de Noordhollandse en landelijke resultaten van 1994.

3.1. BAG-verdeling naar dag van het weekend (tabel 1)

In 1995 zijn in Noord-Holland minder drinkers (BAG $\geq 0,20$ promille) aangetroffen dan in 1994: 12,9% in 1995 versus 15,9% in 1994. Dit effect is statistisch significant ($\chi^2 = 8.90$ bij $df = 1$; $Z = 2.98$).

Het aandeel overtreders (BAG $\geq 0,50$ promille) is eveneens afgenomen, namelijk van 7,5% in 1994 tot 5,9% in 1995. Ook dit effect is statistisch significant ($\chi^2 = 4.49$ bij $df = 1$; $Z = 2.12$).

In heel Nederland bedroeg het aandeel overtreders in het najaar van 1994 4,9%. Het landelijke percentage voor 1995 is nog niet bekend.



Ontwikkeling van het aandeel rijders onder invloed in Nederland en de provincie Noord-Holland, 1989-1995.

In bovenstaande grafiek is de ontwikkeling van het aandeel overtreders in Noord-Holland en in heel Nederland sinds 1989 weergegeven. Er is in te zien, dat het rijden onder invloed in heel Nederland sinds 1992 een stijgende tendens vertoont. De ontwikkeling in Noord-Holland is minder duidelijk vanwege de grote fluctuaties in de periode 1993-1995. Maar het rijden onder invloed in Noord-Holland heeft in de jaren negentig wel voortdurend op een hoger niveau gelegen dan in de rest van Nederland. De vergelijking met de landelijke situatie in 1995 kan pas worden gemaakt, wanneer de gegevens van alle provincies bekend zijn. Publicatie van de landelijke gegevens over 1995 is medio 1996 te verwachten.

Ook het aandeel zwaardere overtreeders ($BAG \geq 0,80$ promille) in Noord-Holland is afgenomen: van 3,7% in 1994 tot 3,1% in 1995. Deze daling is echter niet statistisch significant ($\chi^2 = 1.32$ bij $df = 1$; $Z = 1.15$). Het landelijke percentage zwaardere overtreeders bedroeg in 1994 2,5%.

Op landelijke schaal is het aandeel overtreeders in de vrijdagnacht groter dan in de zaterdagnacht. Maar doordat het verkeersaanbod in de zaterdagnacht groter is dan in de vrijdagnacht, ontlopen de absolute aantallen overtreeders in beide nachten elkaar meestal niet veel.

In Noord-Holland lijkt het verkeersaanbod in de vrijdagnacht juist wat groter te zijn dan in de zaterdagnacht, al wordt het verschil in 1995 deels veroorzaakt door het zeer grote aantal waarnemingen in het onderzoeksgebied Alkmaar. Het controleteam was daar ongeveer twee keer zo groot als in de overige onderzoeksgebieden.

Het aandeel overtreeders is in Noord-Holland, evenals in de rest van Nederland, in de vrijdagnacht groter dan in de zaterdagnacht: in 1995 was op vrijdag 6,6% van de automobilisten in overtreding en op zaterdag 5,0%. In 1994 was het verschil tussen beide nachten wat kleiner, zij het niet significant: 7,8% overtreeders in de vrijdagnacht en 7,0% in de zaterdagnacht.

3.2. BAG-verdeling naar dag en onderzoeksgebied (tabel 2)

In de vrijdagnacht is in 1995 het grootste aandeel overtreeders aangetroffen in het Gooi, namelijk 7,9%. Het verschil met de overige onderzoeksgebieden was echter beperkt. Ook in 1994 spande het Gooi de kroon, toen nog met 13,4%.

In de zaterdagnacht is in beide jaren het grootste aandeel overtreeders aangetroffen in Amsterdam: 7,8% in 1994 en 6,5% in 1995. Het kleinste aandeel overtreeders kwam in 1995 voor in Purmerend: 2,3%.

Opvallend is voorts het betrekkelijk kleine aandeel zeer zware overtreeders ($BAG \geq 1,3$ promille) dat in 1995 in Amsterdam is aangetroffen: 0,8%. Dat is bijna een halvering ten opzichte van 1994, toen nog 1,5% van de automobilisten in Amsterdam een zeer hoog BAG had. Alleen Haarlem en Purmerend scoorden in 1995 lager met respectievelijk 0,4% en 0,5% zeer zware overtreeders.

Het hoogste percentage zeer zware overtreeders is in 1995 aangetroffen in het Gooi, namelijk 2,1%.

3.3. BAG-verdeling naar dag en tijdstip (tabel 3)

Naarmate het later in de nacht wordt, neemt het aandeel overtreeders sterk toe. In 1995 was het aandeel overtreeders in Noord-Holland na middernacht bijna driemaal zo groot als voor middernacht: 8,3% versus 2,8%. Dit verschil is statistisch significant ($\chi^2 = 29.06$ bij $df = 1$; $Z = 5.39$).

Hoewel het verkeersaanbod sterk afneemt naarmate het later wordt, is er ook in absolute zin sprake van een toenemend aantal overtreeders, zowel in de vrijdag- als in de zaterdagnacht. Deze situatie wijkt niet belangrijk af van het beeld dat in 1994 in Noord-Holland en in heel Nederland is aangetroffen.

Verder neemt niet alleen het aandeel overtredingen toe naarmate het later wordt, maar ook de zwaarte ervan.

3.4. BAG-verdeling naar geslacht en leeftijd (tabel 4)

Rijden onder invloed blijkt ook in 1995 nog steeds voornamelijk een mannenprobleem te zijn. Mannelijke bestuurders waren in 1995 in Noord-Holland verhoudingsgewijs ruim tweemaal zo vaak onder invloed als vrouwelijke: 6,7% versus 3,3%. Het aandeel mannelijke overtredders is tussen 1994 en 1995 wat minder sterk afgenomen dan het aandeel vrouwelijke overtredders. In 1994 was 8,2% van de mannen en 5,1% van de vrouwen in Noord-Holland in overtredding. Het verschil tussen beide jaren is echter niet significant.

In heel Nederland was in 1994 het verschil tussen mannelijke en vrouwelijke overtredders groter: respectievelijk 6,1% en 1,8%.

Onder de vrouwelijke bestuurders in Noord-Holland is het hoogste percentage overtredders in 1995 aangetroffen in de leeftijdsgroep van 25 t/m 34 jaar, namelijk 6,1%. In 1994 is het grootste aandeel overtredders aangetroffen in de leeftijdsgroep van 35 jaar en ouder: 6,0%. Gezien de betrekkelijk kleine absolute aantallen mag aan deze verschuiving niet al te veel waarde worden toegekend. Opvallend is wel, dat in 1995 geen enkele vrouwelijke bestuurder van 50 jaar of ouder in overtredding bleek.

Bij de mannen zijn in 1995 binnen de leeftijdsgroep van 25 jaar en ouder geen verschillen van betekenis aangetroffen: gemiddeld was 7,1% in overtredding. In 1994 onderscheidde mannen van 35 t/m 49 jaar zich nog duidelijk in ongunstige zin, zowel in Noord-Holland (12,8% overtredders) als in heel Nederland (8,3% overtredders).

Mannen onder 25 jaar onderscheidde zich in 1995 in Noord-Holland in gunstige zin met 4,8% overtredders. Het verschil met de mannen van 25 jaar en ouder is weliswaar niet statistisch significant ($\chi^2 = 3.42$ bij $df = 1$; $Z = 1.48$), maar komt wel overeen met het landelijke beeld in de afgelopen jaren. In Noord-Holland zijn in de afgelopen jaren eveneens de minste mannelijke overtredders aangetroffen in de leeftijdsgroep onder de 25 jaar, behalve in 1994; toen onderscheidde met name de leeftijdsgroep van 25 t/m 34 jaar zich in gunstige zin.

In 1995 was 76% van alle gecontroleerde bestuurders in Noord-Holland van het mannelijke geslacht. In 1994 bedroeg het aandeel mannelijke bestuurders in Noord-Holland 75% en in heel Nederland 73%.

3.5. Herkomstverdeling van overtredders (tabel 5)

De herkomst van overtredders wordt geregistreerd vanaf een BAG van 0,70 promille. Dat is de ondergrens waarbij een automobilist wordt overgebracht naar het bureau om de ademanalyse voor bewijsdoeleinden te ondergaan.

De herkomstverdeling van de 92 bestuurders die in 1995 een BAG $\geq 0,70$ promille hadden, was als volgt:

- horecagelegenheid (bar, café, restaurant, disco)	59%
- bezoek/feestje	20%
- werk/thuis	12%
- sportkantine	1%
- overig/onbekend	9%

Deze verdeling wijkt niet noemenswaardig af van de verdeling die in 1994 in Noord-Holland en in heel Nederland is gevonden. Het meest opvallend zijn het grote aandeel van horecagelegenheden en het kleine aandeel van sportkantines.

3.6. BAG-verdeling naar politieregio (tabel 6)

In 1995 is evenals in 1994 het hoogste percentage overtreders aangetroffen in de politieregio Gooi en Vechtstreek, al is het verschil met de overige politieregio's aanzienlijk kleiner geworden. Het laagste percentage overtreders is in beide jaren aangetroffen in de regio Zaanstreek-Waterland.

3.7. Enquêteresultaten

Ook in 1995 heeft de SWOV weer een korte telefonische enquête uitgevoerd onder de politiecoördinatoren van het SWOV-onderzoek. De enquête is bedoeld om een globale indruk te krijgen van het toezichtniveau en van de aard van het toezicht. Het enquêteformulier is in 1995 enigszins aangepast; zo zijn in 1995 voor het eerst aparte formulieren gebruikt voor gemeenten met minder respectievelijk meer dan 100.000 inwoners (zie bijlage 1).

De enquêteresultaten per provincie zijn slechts beperkt bruikbaar vanwege de zeer geringe steekproefomvang (in Noord-Holland zeven onderzoeksgebieden). Over de resultaten zal dan ook pas uitvoeriger worden gerapporteerd in het landelijke verslag dat na afloop van alle provinciale metingen wordt opgesteld.

De volgende globale resultaten van de Noordhollandse enquête zijn echter wel het vermelden waard:

- Volgens de politiecoördinatoren is het toezicht in het Gooi met 50-100% toegenomen en in Amsterdam met minder dan 50%. In Purmerend en Heemstede/Bennebroek is het toezichtniveau ongeveer gelijk gebleven. In West-Friesland, Alkmaar en Haarlem is het afgenomen, in alle gevallen met minder dan 50%.
- In Amsterdam is in het jaar voorafgaand aan de SWOV-metingen bijna dagelijks een geplande, aselechte alcoholcontrole uitgevoerd. In Haarlem en het Gooi is dat minstens een keer per maand gebeurd, en in de overige onderzoeksgebieden zijn dergelijke aselechte controles slechts incidenteel uitgevoerd.
- Aselechte alcoholcontrole door surveillance-teams heeft in West-Friesland en in Purmerend bijna dagelijks plaatsgevonden, in de overige onderzoeksgebieden slechts incidenteel of in het geheel niet.
- Alleen in Purmerend en Amsterdam was sprake van systematische alcoholcontrole onder betrokkenen bij ongevallen. In de andere vijf onderzoeksgebieden werden bestuurders alleen gecontroleerd bij verdenking van alcoholgebruik.

Al met al lijkt het erop, dat het niveau van politietoezicht in de provincie Noord-Holland tussen 1994 en 1995 ongeveer gelijk is gebleven. In Amsterdam was sprake van een zeer hoog toezichtniveau, in de overige gebieden was het niveau betrekkelijk laag.

4. Conclusies en aanbevelingen

De resultaten van de Rij- en drinkgewoontenonderzoeken in 1991, 1992 en 1993 leverden voor Noord-Holland het beeld op van een betrekkelijk hoog niveau van rijden onder invloed. Het onderzoek in 1994 liet een verslechtering van de situatie zien, maar in 1995 was de situatie weer vrijwel gelijk aan die in 1993.

In Amsterdam is het aandeel overtredders ($BAG \geq 0,50$ promille) gedaald van 7,6% in 1994 tot 6,7% in 1995. Gezien het voor Nederlandse begrippen zeer hoge toezichtniveau in de hoofdstad hadden sommigen misschien een sterkere daling verwacht. Maar men moet ook in beschouwing nemen, dat in 1995 in Amsterdam relatief weinig zeer zware overtredders ($BAG \geq 1,3$ promille) zijn aangetroffen: 0,8%. Dat is bijna een halvering ten opzichte van 1994, toen nog 1,5% van de automobilisten in Amsterdam een zeer hoog BAG had. Juist deze zeer zware overtredders hebben een sterk verhoogde ongevalsrisico's. Alleen Haarlem en Purmerend scoorden in 1995 lagere percentages zeer zware overtredders (respectievelijk 0,4% en 0,5%). Gezien de functie van Amsterdam als uitgaanscentrum kan de Amsterdamse score met betrekking tot zeer zware overtredders in 1995 als zeer bemoedigend worden beschouwd.

Een en ander neemt niet weg, dat in de toekomst waarschijnlijk nog een verdere verbetering van de Amsterdamse situatie valt te bereiken. Vooral de volgende maatregelen lijken daartoe mogelijkheden te bieden:

1. Uitbreiding van de landelijke publiciteit rond het Amsterdamse alcoholtoezicht. Dit is vooral van belang voor automobilisten die incidenteel in Amsterdam uitgaan en niet uit eigen ervaring kennis hebben van het hoge toezichtniveau in Amsterdam.
2. Een verschuiving van het zwaartepunt van het Amsterdamse alcoholtoezicht van de uren voor middernacht naar de uren na middernacht, omdat juist dan het rijden onder invloed sterk toeneemt. Van de 41 overtredders van de limiet die in 1995 bij het SWOV-onderzoek in Amsterdam zijn aangetroffen, waren er zes onderweg tussen 22.00 uur en middernacht, en 35 na middernacht.

In heel Noord-Holland is in 1995, ondanks de daling, nog een vrij hoog percentage rijders onder invloed aangetroffen. Ervaringen in het buitenland (bijvoorbeeld in Australië), maar ook in Amsterdam, laten zien dat een gerichte en systematische aanpak van het probleem goede resultaten kan opleveren. Daarvoor is een pakket maatregelen nodig, dat onder andere bestaat uit voorlichting, educatie, rehabilitatie en het aanbieden van aantrekkelijke gedragalternatieven. Maar een essentieel onderdeel vormt altijd een toezichtniveau van de politie waarbij verkeersdeelnemers het gevoel hebben dat overtreding van de wettelijke limiet een reële kans op betrapping en bestraffing oplevert. En daaraan ontbreekt het momenteel in een groot deel van Noord-Holland. Dat komt niet alleen doordat er onvoldoende politiecapaciteit beschikbaar is voor het toezicht op alcoholgebruik in het verkeer, maar ook doordat het toezicht niet optimaal is georganiseerd.

Ook zonder dat de beschikbare politiecapaciteit sterk wordt uitgebreid, is het wellicht mogelijk het toezichtniveau aanzienlijk te verhogen. Er zouden bijvoorbeeld regionale vliegende alcoholbrigades opgericht kunnen

worden, waarvoor alle basiseenheden in een regio gemiddeld één mandag capaciteit per week leveren. Enkele voordelen van zo'n vliegende brigade zijn:

- a. De brigade kan de controles spreiden over een hele politieregio door steeds drie kwartier achtereenvolgend op één locatie te controleren en zich daarna te verplaatsen naar een volgende locatie. Daardoor kunnen de controles zeer opvallend worden uitgevoerd, zonder dat verkeersdeelnemers ze gemakkelijk kunnen vermijden. De grote opvallendheid zorgt voor een preventief effect op alle passerende verkeersdeelnemers.
- b. De materialen die nodig zijn voor alcoholcontroles, kunnen zeer efficiënt worden ingezet.
- c. Als de brigade met een vaste transportploeg van twee mensen werkt, en eveneens met een vaste ploeg van twee mensen voor de afhandeling van verdachten, hoeft het betrappen van overtreders niet te leiden tot onderbreking of opheffing van de controle.
- d. Als de brigade gedurende langere tijd, bijvoorbeeld drie maanden, een min of meer vaste samenstelling houdt, krijgen de leden van de brigade een grote vaardigheid in het testen van bestuurders en in het afhandelen van verdachten. Ook dit kan de efficiëntie van het toezicht sterk bevorderen.

Tot slot een rekenvoorbeeld. In de politieregio Noord-Holland-Noord zou bijvoorbeeld een vliegende brigade van circa tien politiemensen kunnen worden gevormd, aangevuld met enkele (steeds wisselende) leden van de vrijwillige politie. Een team van deze omvang (bij weinig verkeersaanbod op te splitsen in twee teams) kan per avond/nacht ongeveer 1.000 bestuurders op alcoholgebruik testen. Voorwaarde is wel, dat steeds voldoende agenten aan het controleren kunnen blijven. En dat kan alleen als er binnen het team met een vaste transport- en afhandelploeg wordt gewerkt.

Als het team eens per week uitrukt, worden op jaarbasis ruim 50.000 willekeurige bestuurders in Noord-Holland-Noord op alcoholgebruik gecontroleerd, hetgeen vermoedelijk een forse toename is ten opzichte van het huidige aantal. Bij een dergelijk toezichtniveau is een aanzienlijke daling van het rijden onder invloed te verwachten. Om zo'n daling op betrekkelijk korte termijn te kunnen realiseren, is het van belang dat het publiek via de media en via posters op de hoogte wordt gebracht van het verscherpte toezicht.

Bijlage 1: enquêteformulieren

Enquête SWOV-onderzoek Rij- en drinkgewoonten 1995

Onderzoekgebied:

(< 100.000 inw.)

Contactpersoon:

A. Geef een globale schatting van de ontwikkeling van het alcohol-toezicht in het onderzoekgebied in 1995 ten opzichte van 1994:

- | | |
|---------------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="radio"/> toegenomen met | <input type="radio"/> minder dan 50% |
| | <input type="radio"/> 50-100% |
| | <input type="radio"/> meer dan 100% |
| <input type="radio"/> afgenomen met | <input type="radio"/> minder dan 50% |
| | <input type="radio"/> meer dan 50% |
| <input type="radio"/> gelijk gebleven | |

B. Zijn in 1995 in het onderzoekgebied de volgende soorten alcoholcontrole uitgevoerd:

- | | |
|--|--|
| 1. geplande aselecte controles met een team van 6 of meer agenten | <input type="radio"/> ja, minstens 12 x per jaar |
| | <input type="radio"/> ja, tussen 6 en 12 x p.j. |
| | <input type="radio"/> ja, minder dan 6 x p.j. |
| | <input type="radio"/> nee |
| 2. aselecte controles tijdens de surveillance | <input type="radio"/> ja, (bijna) dagelijks |
| | <input type="radio"/> ja, incidenteel |
| | <input type="radio"/> nee |
| 3. selectieve controles tijdens de surveillance (bijvoorbeeld n.a.v. rijgedrag) | <input type="radio"/> ja, systematisch |
| | <input type="radio"/> ja, incidenteel |
| | <input type="radio"/> nee |
| 4. alcoholcontrole bij ongevallen | <input type="radio"/> ja, systematisch |
| | <input type="radio"/> ja, incidenteel |
| | <input type="radio"/> nee |

Enquête SWOV-onderzoek Rij- en drinkgewoonten 1995

Onderzoekgebied:

(> 100.000 inw.)

Contactpersoon:

A. Geef een globale schatting van de ontwikkeling van het alcohol-toezicht in het onderzoekgebied in 1995 ten opzichte van 1994:

- toegenomen met minder dan 50%
- 50-100%
- meer dan 100%
- afgenomen met minder dan 50%
- meer dan 50%
- gelijk gebleven

B. Zijn in 1995 in het onderzoekgebied de volgende soorten alcoholcontrole uitgevoerd:

1. geplande **aselecte** controles met een team van 6 of meer agenten
 - ja, minstens 24 x per jaar
 - ja, tussen 12 en 24 x p.j.
 - ja, minder dan 12 x p.j.
 - nee
2. **aselecte** controles tijdens de surveillance
 - ja, (bijna) dagelijks
 - ja, incidenteel
 - nee
3. **selectieve** controles tijdens de surveillance (bijvoorbeeld n.a.v. rijgedrag)
 - ja, systematisch
 - ja, incidenteel
 - nee
4. alcoholcontrole **bij ongevallen**
 - ja, systematisch
 - ja, incidenteel
 - nee

Bijlage 2: tabellen

Tabel 1a. Alcoholgebruik naar weekenddag in 1994

Tabel 1b. Alcoholgebruik naar weekenddag in 1995

Tabel 2a. Alcoholgebruik naar dag en onderzoeksgebied in 1994

Tabel 2b. Alcoholgebruik naar dag en onderzoeksgebied in 1995

Tabel 3a. Alcoholgebruik naar dag en tijdstip in 1994

Tabel 3b. Alcoholgebruik naar dag en tijdstip in 1995

Tabel 4a. Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd in 1994

Tabel 4b. Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd in 1995

Tabel 5a. Herkomst van overtreders naar BAG-klasse in 1994

Tabel 5b. Herkomst van overtreders naar BAG-klasse in 1995

Tabel 6a. Alcoholgebruik naar politieregio in 1994

Tabel 6b. Alcoholgebruik naar politieregio in 1995

tabel 1a. alcoholgebruik naar weekenddag, 1994

dag	n	bloedalcoholgehalte (bag-%o)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
vrijdag	1137	9,1%	3,9%	2,0%	1,9%	7,8%
zaterdag	937	5,5%	3,6%	2,9%	0,5%	7,0%
totaal	2074	7,5%	3,8%	2,4%	1,3%	7,5%

tabel 2a. alcoholgebruik naar dag en onderzoeksgebied, 1994

dag en gebied	n	bloedalcoholgehalte (bag-%o)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>vrijdag</i>						
alkmaar	307	7,8%	2,9%	2,6%	1,6%	7,2%
w-friesland	254	11,8%	2,4%	0,8%	2,0%	5,1%
amsterdam*	389	9,0%	3,6%	1,5%	2,3%	7,5%
het gooi	187	8,0%	8,0%	3,7%	1,6%	13,4%
totaal	1137	9,1%	3,9%	2,0%	1,9%	7,8%
<i>zaterdag</i>						
haarlem	198	1,0%	1,5%	2,0%	0,5%	4,0%
purmerend	236	5,1%	1,7%	3,4%	0,4%	5,5%
heemstede/ bennebroek	210	8,1%	6,2%	3,3%	1,0%	10,5%
amsterdam	293	7,2%	4,8%	2,7%	0,3%	7,8%
totaal	937	5,5%	3,6%	2,9%	0,5%	7,0%

* meting uitgevoerd op 3 februari 1995

tabel 1b. alcoholgebruik naar weekenddag, 1995

dag	n	bloedalcoholgehalte (bag-%o)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
vrijdag	1318	6,8%	3,1%	2,3%	1,2%	6,6%
zaterdag	1076	7,3%	2,4%	1,7%	0,9%	5,0%
totaal	2394	7,1%	2,8%	2,0%	1,1%	5,9%

tabel 2b. alcoholgebruik naar dag en onderzoeksgebied, 1995

dag en gebied	n	bloedalcoholgehalte (bag-%o)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>vrijdag</i>						
alkmaar	500	4,8%	2,2%	2,4%	1,4%	6,0%
w-friesland	309	7,8%	3,9%	1,6%	1,0%	6,5%
amsterdam	318	6,9%	3,8%	2,5%	0,6%	6,9%
het gooi	191	10,5%	3,1%	2,6%	2,1%	7,9%
totaal	1318	6,8%	3,1%	2,3%	1,2%	6,6%
<i>zaterdag</i>						
haarlem	255	9,4%	2,0%	2,4%	0,4%	4,7%
purmerend	213	2,8%	1,4%	0,5%	0,5%	2,3%
heemstede/ bennebroek	316	10,1%	2,5%	1,6%	1,6%	5,7%
amsterdam	292	5,8%	3,4%	2,1%	1,0%	6,5%
totaal	1076	7,3%	2,4%	1,7%	0,9%	5,0%

tabel 3a. alcoholgebruik naar dag en tijdstip, 1994

dag en tijdstip	n	bloedalcoholgehalte (bag-%o)				≥0,5
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	
<i>vrijdag</i>						
22-24 u.	641	7,3%	1,9%	0,9%	0,5%	3,3%
00-02 u.	250	14,4%	5,6%	2,8%	3,6%	12,0%
02-04 u.	246	8,5%	7,3%	4,1%	4,1%	15,4%
totaal	1137	9,1%	3,9%	2,0%	1,9%	7,8%
<i>zaterdag</i>						
22-24 u.	353	4,5%	2,8%	1,4%	0,3%	4,5%
00-02 u.	334	5,4%	2,7%	0,9%	0,9%	4,5%
02-04 u.	250	7,2%	6,0%	7,6%	0,4%	14,0%
totaal	937	5,5%	3,6%	2,9%	0,5%	7,0%

tabel 3b. alcoholgebruik naar dag en tijdstip, 1995

dag en tijdstip	n	bloedalcoholgehalte (bag-%o)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>vrijdag</i>						
22-24 u.	606	5,8%	1,3%	1,3%	0,3%	3,0%
00-02 u.	460	9,3%	3,3%	1,1%	1,1%	5,4%
02-04 u.	252	4,8%	7,1%	6,7%	3,6%	17,5%
totaal	1318	6,8%	3,1%	2,3%	1,2%	6,6%
<i>zaterdag</i>						
22-24 u.	437	5,5%	1,1%	0,7%	0,7%	2,5%
00-02 u.	381	8,4%	2,1%	1,6%	0,3%	3,9%
02-04 u.	258	8,9%	5,0%	3,5%	2,3%	10,9%
totaal	1076	7,3%	2,4%	1,7%	0,9%	5,0%

tabel 4a. alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd, 1994

geslacht en leeftijd	n	bloedalcoholgehalte (bag-%o)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>mannen</i>						
18-24 jr	292	6,2%	4,1%	1,7%	1,4%	7,2%
25-34 jr	545	7,2%	2,0%	1,8%	1,1%	5,0%
35-49 jr	470	8,7%	6,0%	4,7%	2,1%	12,8%
50 jr e.o.	278	7,9%	4,3%	2,5%	1,1%	7,9%
totaal	1585	7,6%	4,0%	2,8%	1,5%	8,2%
<i>vrouwen</i>						
18-24 jr	81	8,6%	--	3,7%	--	3,7%
25-34 jr	184	4,9%	3,8%	--	0,5%	4,3%
35-49 jr	147	12,2%	2,7%	1,4%	2,0%	6,1%
50 jr e.o.	77	2,6%	5,2%	1,3%	--	6,5%
totaal	489	7,4%	3,1%	1,2%	0,8%	5,1%

tabel 4b. alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd, 1995

geslacht en leeftijd	n	bloedalcoholgehalte (bag-%o)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>mannen</i>						
18-24 jr	333	5,7%	0,9%	3,6%	0,3%	4,8%
25-34 jr	626	8,0%	3,8%	1,3%	1,3%	6,4%
35-49 jr	576	7,6%	3,6%	2,1%	2,3%	8,0%
50 jr e.o.	282	7,4%	4,3%	1,4%	1,4%	7,1%
totaal	1817	7,4%	3,3%	2,0%	1,4%	6,7%
<i>vrouwen</i>						
18-24 jr	125	5,6%	1,6%	0,8%	--	2,4%
25-34 jr	198	1,0%	2,0%	4,0%	--	6,1%
35-49 jr	182	9,3%	0,5%	1,6%	--	2,2%
50 jr e.o.	72	12,5%	--	--	--	--
totaal	577	6,1%	1,2%	2,1%	--	3,3%

tabel 5a. herkomst van overtreders naar bag-klasse, 1994

bag-%	n	herkomst				
		horeca	sport- kantine	bezoek/ feestje	werk/ thuis	anders/ onbek.
0,7-0,8	23	48%	4%	22%	17%	9%
0,8-1,3	50	54%	4%	24%	10%	8%
≥ 1,3	27	56%	--	30%	11%	4%
totaal	100	53%	3%	25%	12%	7%

tabel 6a. alcoholgebruik naar politieregio, 1994

politieregio	n	bloedalcoholgehalte (bag-%)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
n-holland-n	561	9,6%	2,7%	1,8%	1,8%	6,2%
zaanstreek- waterland	236	5,1%	1,7%	3,4%	0,4%	5,5%
kennemerlnd	408	4,7%	3,9%	2,7%	0,7%	7,4%
amsterdam- amstelland	682	8,2%	4,1%	2,1%	1,5%	7,6%
gooi en vechtstreek	187	8,0%	8,0%	3,7%	1,6%	13,4%
totaal	2074	7,5%	3,8%	2,4%	1,3%	7,5%

tabel 5b. herkomst van overtredders naar bag-klasse, 1995

bag-%	n	herkomst				
		horeca	sport- kantine	bezoek/ feestje	werk/ thuis	anders/ onbek.
0,7-0,8	18	56%	--	28%	17%	--
0,8-1,3	48	60%	2%	21%	10%	6%
≥ 1,3	26	58%	--	12%	12%	19%
totaal	92	59%	1%	20%	12%	9%

tabel 6b. alcoholgebruik naar politieregio, 1995

politieregio	n	bloedalcoholgehalte (bag-%)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
n-holland-n	809	5,9%	2,8%	2,1%	1,2%	6,2%
zaanstreek- waterland	213	2,8%	1,4%	0,5%	0,5%	2,3%
kennemerlnd	571	9,8%	2,3%	1,9%	1,1%	5,3%
amsterdam- amstelland	610	6,4%	3,6%	2,3%	0,8%	6,7%
gooi en vechtstreek	191	10,5%	3,1%	2,6%	2,1%	7,9%
totaal	2394	7,1%	2,8%	2,0%	1,1%	5,9%

