

Rijden onder invloed in de provincie Friesland, 1996-1997

Ontwikkeling van het alcoholgebruik door automobilisten in weekendnachten

R-97-44

M.P.M. Mathijssen

Leidschendam, 1997

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-97-44
Titel: Rijden onder invloed in de provincie Friesland, 1996-1997
Ondertitel: Ontwikkeling van het alcoholgebruik door automobilisten in weekendnachten
Auteur(s): M.P.M. Mathijssen
Onderzoeksmanager: Mr. P. Wesemann
Projectnummer SWOV: 52.630
Opdrachtgever: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Hoofdafdeling Basisgegevens

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

Projectinhoud: Dit rapport doet verslag van onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten in de provincie Friesland, in vrijdag- en zaterdagnachten van het najaar van 1997.

Aantal pagina's: 14 p. + 12 p.
Prijs: f 17,50
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1997

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Telefoon 070-3209323
Telefax 070-3201261

Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	4
2.	<i>Opzet en uitvoering van het onderzoek</i>	6
2.1.	Opzet	6
2.2.	Uitvoering	6
2.3.	Statistische analyse	6
3.	<i>Resultaten van het onderzoek</i>	8
3.1.	Alcoholgebruik naar dag van het weekend (tabel 1)	8
3.2.	Alcoholgebruik naar dag en onderzoeksgebied (tabel 2)	9
3.3.	Alcoholgebruik naar dag en tijdstip (tabel 3)	9
3.4.	Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd (tabel 4)	9
3.5.	Herkomst van overtreders (tabel 5)	11
3.6.	Enquêteresultaten	11
4.	<i>Conclusies en aanbevelingen</i>	13
	<i>Bijlage 1 Enquêteformulier</i>	15
	<i>Bijlage 2 Toelichting WPM-analyse</i>	17
	<i>Bijlage 3 Tabellen 1 t/m 5</i>	19

1. Inleiding

Evenals in de jaren 1992 t/m 1996 heeft de SWOV in 1997, in nauwe samenwerking met de politie van de regio Friesland, het alcoholgebruik van automobilisten in de provincie Friesland geïnventariseerd.

Het belangrijkste doel van het SWOV-onderzoek is het vaststellen van ontwikkelingen in het alcoholgebruik van de Friese automobilisten en het opsporen van perioden, gebieden en groepen bestuurders met een verhoogd alcoholgebruik en/of een verhoogd risico op een alcoholongeval.

Het nauwkeurig volgen van ontwikkelingen in het alcoholgebruik in het verkeer is voor het beleid van wezenlijk belang, omdat een relatief kleine verandering in het rijden onder invloed grote gevolgen voor de verkeersveiligheid kan hebben. Gegevens over eventuele speciale probleemgroepen of -gebieden kunnen worden gebruikt bij het opzetten van toezicht- en voorlichtingscampagnes rond alcoholgebruik in het verkeer.

Alcoholgebruik in het verkeer heeft een sterk negatieve invloed op de ongevalskans en de ernst van het letsel. Geen enkele andere enkelvoudige factor is als ongevalsoorzaak 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 vermindering van het rijden onder invloed vanaf het midden van de jaren tachtig was er in de eerste helft van de jaren negentig weer sprake van een geleidelijke toename. In 1991 was in weekendnachten 3,9% van de Nederlandse automobilisten onder invloed, in 1992 4,0%, in 1993 4,2% en in 1994 zelfs 4,9%.

Daarna is het alcoholgebruik weer licht afgenomen: 4,7% overtreders in 1995 en 4,4% in 1996. Deze daling viel samen met een geleidelijke toename van het politietoezicht. Desalniettemin zijn er in 1996 naar schatting minimaal 235 verkeersdeelnemers overleden en circa 2.000 in het ziekenhuis opgenomen als gevolg van alcoholongevallen. De maatschappelijke kosten van de alcoholonveiligheid bedroegen in 1996 naar schatting circa twee miljard gulden.

Veranderingen in het alcoholgebruik van verkeersdeelnemers en daarmee samenhangende veranderingen in de verkeersveiligheid zijn in Nederland alleen door middel van gedragsmetingen binnen redelijke termijn te detecteren.

Ongevallengegevens lenen zich minder goed voor dit doel; zij zijn niet alleen onvolledig maar ook in hoge mate onbetrouwbaar.

Enquêtegegevens zijn voor het vaststellen van alcoholgebruik door automobilisten 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 drinkgewoonten-onderzoek 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 Friesland maakt deel uit van dat landelijke onderzoek. De opdracht voor het onderzoek in 1997 is aan de SWOV verleend door de Hoofdafdeling Basisgegevens van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat.

De onderzoeksgroep (automobilisten) en de onderzoekstijdstoppen (weekendnachten) 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 28% van de geregistreerde alcoholongevallen voor hun rekening. Andere perioden van de week met een relatief grote alcoholonveiligheid zijn de donderdag- en zondagnacht, de vrijdag-, zaterdag- en zondagavond (tussen 16.00 en 22.00 uur) en de zondagochtend (tussen 4.00 en 10.00 uur): 40% van de ernstig gewonde alcoholslachtoffers in 21% van de week.

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. Door de grote omvang van de steekproef zijn betrouwbare uitspraken mogelijk over ontwikkelingen in het alcoholgebruik, niet alleen op landelijk, maar ook op provinciaal niveau.

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

2.1. Opzet

Het onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten in de provincie Friesland wordt steeds uitgevoerd door zes controleteams van de politie, zo goed mogelijk verdeeld naar urbanisatiegraad en geografisch gebied. De onderzoeksmetingen vinden plaats in vrijdag- en zaterdagnachten in het najaar. In 1997 zijn de metingen uitgevoerd in de nacht van vrijdag 12 op zaterdag 13 september en in de nacht van zaterdag 13 op zondag 14 september.

De Friese onderzoeksgebieden waren: in de vrijdagnacht Drachten, Leeuwarden en Dongeradeel; in de zaterdagnacht Heerenveen, Sneek en Bolsward e.o. Daarmee zijn metingen uitgevoerd in alle districten van de politieregio Friesland.

Elk politieteam voert in principe 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. Bij 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 0,5 promille). De testers die in 1997 zijn gebruikt, zijn van het fabrikaat Dräger, type Alcotest 7410 Plus. 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 adem-analyse voor bewijsdoeleinden moeten ondergaan, registreert de politie bovendien de herkomst (dat wil zeggen de plaats waar zij alcohol hebben gebruikt: horecagelegenheid, sportkantine, bezoek of feestje, werk of thuis).

2.2. Uitvoering

De zes controleteams van de politie hebben in het najaar van 1997 in de provincie Friesland 1.313 willekeurige automobilisten staande gehouden en getest. Dat zijn er 203 minder dan in 1996, hetgeen deels is veroorzaakt doordat sommige controleteams van de politie aanzienlijk kleiner van omvang waren dan volgens de richtlijnen van de SWOV gewenst was. Met name in Dongeradeel en Bolsward e.o. was dat het geval.

Alle zes controleteams hebben zich in 1997 strikt gehouden aan de SWOV-richtlijnen ten aanzien van controlelocaties en -tijdstippen. Daardoor hoefden de verzamelde gegevens niet achteraf gecorrigeerd te worden.

2.3. Statistische analyse

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

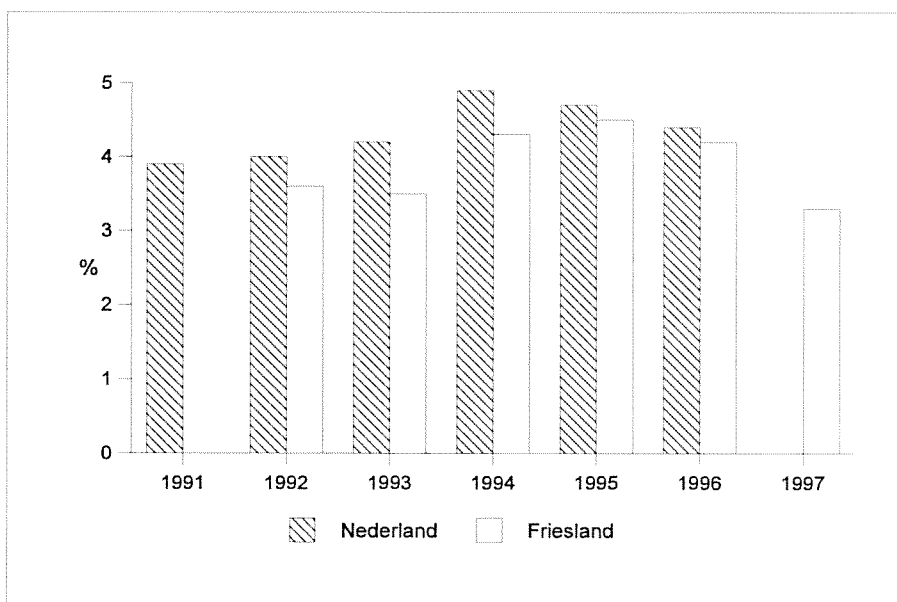
3. Resultaten van het onderzoek

De resultaten van het onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten in de provincie Friesland worden in dit hoofdstuk besproken aan de hand van de *Tabellen 1 t/m 5* uit *Bijlage 3*. De resultaten van 1997 worden steeds vergeleken met de Friese en landelijke resultaten van 1996.

3.1. Alcoholgebruik naar dag van het weekend (tabel 1)

In 1997 zijn in de provincie Friesland iets meer drinkers ($BAG \geq 0,2\text{‰}$) aangetroffen dan in 1996: 10,0% in 1997 versus 9,2% in 1996. Deze toename komt geheel op het conto van de categorie lichte drinkers (BAG tussen 0,2 en 0,5‰); hun aandeel is toegenomen van 5,0% in 1996 tot 6,7% in 1997. Het aandeel overtreders ($BAG \geq 0,5\text{‰}$) is afgenomen: van 4,2% in 1996 tot 3,3% in 1997; in 1995 bedroeg het aandeel overtreders nog 4,5%. Het rijden onder invloed in Friesland lijkt sinds 1996 dus een dalende trend te vertonen, die in de rest van Nederland al in 1995 zichtbaar werd. Het verschil tussen de Friese aandelen overtreders in 1995 en 1997 is overigens niet statistisch significant ($\chi^2 = 2.36$ bij $df = 1$; $Z = 1.54$). In heel Nederland bedroeg het aandeel overtreders in het najaar van 1996 4,4%. Dit wijkt niet significant af van het Friese aandeel in 1996. Het landelijke percentage voor 1997 is nog niet bekend.

In *Afbeelding 1* is de ontwikkeling van het aandeel overtreders in de provincie Friesland en in heel Nederland sinds 1991 weergegeven. Er is in te zien, dat de Friese situatie in de jaren 1992 t/m 1994 steeds wat gunstiger was dan de landelijke situatie; in 1995 en 1996 was er vrijwel geen verschil meer. De vergelijking met de landelijke situatie in 1997 kan pas worden gemaakt, wanneer de gegevens van alle provincies bekend zijn.



Afbeelding 1. Ontwikkeling van het aandeel rijders onder invloed in Nederland en de provincie Friesland, 1991-1997.

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

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 promille 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 in het alcoholgebruik van de bestuurders verschillen bestaan naar jaar, gebied, dag en tijdstip, geslacht en leeftijd. In *Bijlage 2* wordt een korte toelichting gegeven op deze analysemethode.

In het kader van dit onderzoek is tweezijdig getoetst op 5%-niveau: voor een significant effect moet de χ^2 -waarde groter zijn dan 3.84 bij één vrijheidsgraad; de Z-waarde moet groter zijn dan 1.96.

De resultaten van het onderzoek worden in *Bijlage 1* gepresenteerd in de vorm van een tabellenoverzicht, waarop in het volgende hoofdstuk een korte toelichting wordt gegeven. Hoofdstuk 4 bevat conclusies en aanbevelingen.

Ook het aandeel zwaardere en zeer zware overtredders (BAG $\geq 0,8\%$) in de provincie Friesland was in 1997 met 1,2% kleiner dan in 1996 (1,5%) en 1995 (2,1%). Het landelijke percentage zwaardere en zeer zware overtredders bedroeg in 1996 2,1%.

Door de gunstige ontwikkeling van het rijden onder invloed in Friesland is het verschil met de beide andere noordelijke provincies, Groningen en Drenthe, in 1997 vrijwel verdwenen. Waren er in Friesland in de jaren 1994-1996 steeds ongeveer twee keer zoveel automobilisten onder invloed van alcohol, in 1997 was er geen significant verschil meer. In Groningen was in 1997 2,5% van de automobilisten in overtredding, in Drenthe 2,4%.

Als we het rijden onder invloed in de provincie Friesland per weekendnacht bezien, blijkt het in 1997 met name in de vrijdagnacht afgenomen te zijn (3,1% in 1997 tegen 5,5% in 1996). In de zaterdagnacht was er een lichte, niet significante toename (3,5% in 1997 tegen 2,9% in 1996). Het aandeel overtredders in de vrijdagnacht was in 1997 dus een fractie kleiner dan in de zaterdagnacht, hetgeen een afwijking is van het landelijke beeld van de afgelopen jaren (landelijk was in 1996 in de vrijdagnacht 5,2% in overtredding en in de zaterdagnacht 3,7%).

Overigens was er in 1995 in Friesland ook geen significant verschil tussen beide nachten.

3.2. Alcoholgebruik naar dag en onderzoeksgebied (tabel 2)

In 1996 is het hoogste percentage overtredders aangetroffen in Dongeradeel: 7,4%. Maar in 1997 was daar sprake van een ruime halvering tot 2,9%. In Sneek was in 1997 eveneens 2,9% van de automobilisten in overtredding, terwijl het aandeel in de overige onderzoeksgebieden varieerde van 3,8% tot 4,6%. Het hoge percentage overtredders in Dongeradeel in 1996 was vermoedelijk een toevallige uitschieter, die mede veroorzaakt kan zijn doordat toen, ten gevolge van barre weersomstandigheden, een enigszins afwijkend meetschema is gevolgd (relatief veel metingen binnen de bebouwde kom van Dokkum onder de overkapping van een benzinstation). In Bolsward en Heerenveen zijn in 1997 wat meer overtredders aangetroffen dan in 1996, maar gezien de geringe omvang van de deelsteekproeven kunnen daar nauwelijks conclusies aan worden verbonden.

3.3. Alcoholgebruik naar dag en tijdstip (tabel 3)

Naarmate het later in de nacht wordt, neemt het aandeel overtredders in het algemeen toe. Enigszins merkwaardig is, dat dit verschijnsel zich de laatste twee jaar in Friesland in de zaterdagnacht minder duidelijk voordoet dan in de vrijdagnacht. In 1995 nam het drankgebruik in de zaterdagnacht nog wel duidelijk toe naarmate het later werd.

Behalve de frequentie van alcoholgebruik neemt in het algemeen ook de zwaarte van de overtreddingen toe naarmate het later wordt. Maar ook wat dit laatste betreft vertoont de zaterdagnacht in Friesland een enigszins afwijkend beeld. Zowel in 1996 als 1997 is het hoogste percentage zwaardere overtredders in de zaterdagnacht aangetroffen tussen middernacht en 2.00 uur.

3.4. Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd (tabel 4)

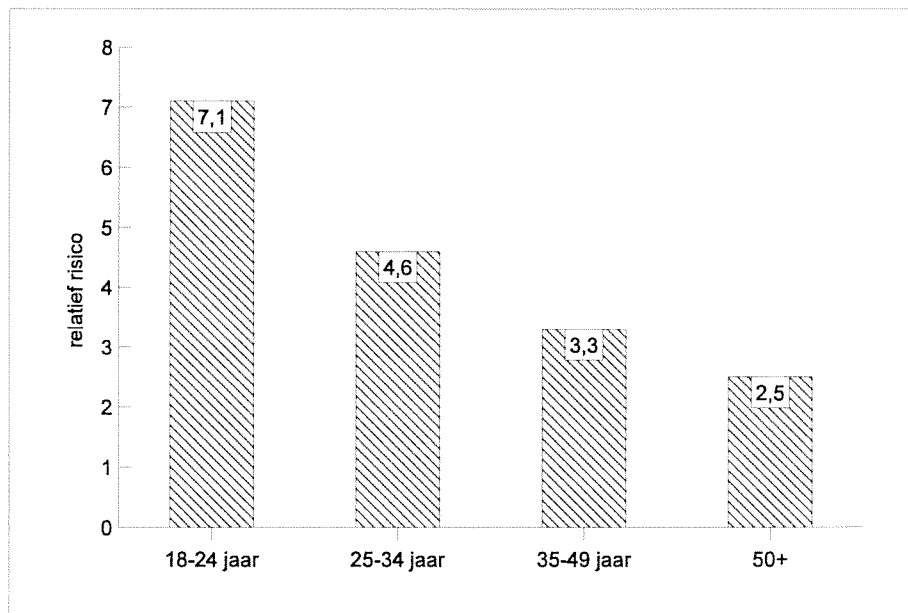
Mannelijke bestuurders waren in 1997 in Friesland bijna drieëneenhalf maal zo vaak onder invloed als vrouwelijke (4,2% versus 1,2%). Dat komt

redelijk overeen met het landelijke beeld, maar in Friesland was het verschil in de afgelopen jaren steeds wat groter. In 1996 was het aandeel mannelijke overtredders in Friesland zelfs ruim elf maal zo groot als het aandeel vrouwelijke overtredders, maar dat was waarschijnlijk een gevolg van toevallige factoren.

Uit het voorgaande valt al af te leiden, dat het aandeel mannelijke overtredders in Friesland tussen 1996 en 1997 is afgenomen (van 5,6% tot 4,1%), terwijl het aandeel vrouwelijke overtredders is toegenomen (van 0,5% tot 1,2%). Zowel bij de mannen als bij de vrouwen zijn in 1997 in Friesland de hoogste percentages overtredders aangetroffen in de leeftijdsklasse van 25 t/m 34 jaar. Dat is opmerkelijk, omdat in voorgaande jaren steeds de leeftijdsklasse van 35 t/m 49 jaar met deze twijfelachtige 'eer' ging strijken, zowel in Friesland als in heel Nederland. Overigens was het verschil tussen de leeftijdsklasse van 35 t/m 49 jaar en de overige leeftijdsklassen in Friesland altijd al veel kleiner dan in heel Nederland.

In heel Nederland zijn de afgelopen jaren onder de mannelijke bestuurders steeds de minste overtredders aangetroffen in de leeftijdsklasse onder de 25 jaar (3,1% in 1996). In Friesland daarentegen scoren deze jonge mannelijke bestuurders vrij hoog: 5,3% overtredders in 1996 en 3,7% in 1997.

Het relatief grote aandeel jonge mannelijke overtredders in Friesland is zorgwekkend vanwege het sterk verhoogde ongevalsrisico van jonge bestuurders na alcoholgebruik. In Afbeelding 2 is die risicoverhoging grafisch weergegeven.



Afbeelding 2. *Verhoging van het ongevalsrisico van automobilisten bij een BAG > 0,5‰, per leeftijdsklasse (berekend op basis van ongevalsgegevens over 1996; risico bij BAG < 0,5‰ = 1).*

Daar komt nog bij, dat jonge bestuurders ook in nuchtere toestand al een veel grotere kans op een ongeval hebben dan oudere bestuurders. Deze combinatie van factoren leidde in 1996 tot een schrikbarend hoog aantal mannen tussen de 18 en 24 jaar die in Nederland slachtoffer werden van een

alcoholongeval. Van alle overleden en in het ziekenhuis opgenomen slachtoffers van alcoholongevallen behoorde 24% tot deze categorie, die slechts 5% van de Nederlandse bevolking uitmaakt. Hun aandeel in de slachtoffers van verkeersongevallen waarbij geen alcoholgebruik in het spel was, bedroeg in 1996 12,5%.

Onder de vrouwelijke bestuurders van 18 t/m 24 jaar zijn in 1996 en 1997 in Friesland geen overtreders aangetroffen. In heel Nederland bedroeg het aandeel overtreders in deze categorie in 1996 1,1%.

In 1997 was 74% van alle gecontroleerde bestuurders in de provincie Friesland van het mannelijk geslacht, tegen 72% in 1996. In heel Nederland bedroeg het aandeel mannelijke bestuurders in 1996 73%.

3.5. Herkomst van overtreders (tabel 5)

De herkomst van overtreders (i.c. de plaats waar de alcohol is geconsumeerd) wordt geregistreerd vanaf een BAG van 0,7‰. Dat is de ondergrens waarbij een automobilist wordt overgebracht naar het bureau om de ademanalyse voor bewijsdoeleinden te ondergaan. De herkomstverdeling van de 21 bestuurders die in 1997 een BAG \geq 0,7‰ hadden, is als volgt:

- horecagelegenheid (bar, café, restaurant, disco)	62%
- bezoek/feestje	14%
- sportkantine	10%
- werk/thuis	10%
- overig/onbekend	5%

Ten opzichte van 1996 is het aandeel 'horeca' (46% in 1996) toegenomen en weer op hetzelfde niveau gekomen als in 1995 (61%). Ook het aandeel 'sportkantine' is in 1997 toegenomen (0% in 1996), terwijl de aandelen 'bezoek/feestje' (26% in 1996) en 'werk/thuis' (23% in 1996) zijn afgenomen. Gezien het kleine absolute aantal overtreders van wie de herkomst bekend is, moet aan deze verschuivingen geen overdreven grote waarde worden toegekend. Bij landelijk onderzoek blijkt steeds ruim de helft van alle overtreders uit een horecagelegenheid te komen.

3.6. Enquêteresultaten

Ook in 1997 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 de aard van het toezicht op alcoholgebruik in het verkeer.

De enquêteresultaten per provincie zijn slechts beperkt bruikbaar vanwege de geringe steekproefomvang. Over de resultaten zal dan ook pas wat uitvoeriger worden gerapporteerd in het landelijke verslag dat na afloop van alle provinciale metingen wordt opgesteld.

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

- In Heerenveen en Dongeradeel is het politietoezicht op alcoholgebruik in 1997 vrij fors toegenomen; in de vier overige onderzoeksgebieden is het wat minder toegenomen.
- In alle onderzoeksgebieden zijn geplande aselecte alcoholcontroles met wat grotere teams uitgevoerd, zij het vaak nog op beperkte schaal (gemiddeld eens in de twee maanden).

- In drie van de zes onderzoeksgebieden werd daarnaast frequent aselekt gecontroleerd door surveillanceteams, met name in weekendnachten.
- Alcoholcontrole bij ongevallen vond in twee onderzoeksgebieden min of meer systematisch plaats, conform de richtlijn van de regioleiding. In de vier overige onderzoeksgebieden werd meer gecontroleerd dan in het verleden, maar toch voornamelijk bij voorafgaande verdenking.

Resumerend lijkt het erop, dat het niveau van politietoezicht in Friesland sinds 1995 jaarlijks enigszins is toegenomen, maar dat het absolute niveau nog steeds betrekkelijk laag is (vergeleken met bijvoorbeeld Amsterdam, waar jaarlijks circa 80.000 automobilisten aselekt worden getest).

4. Conclusies en aanbevelingen

De resultaten van het SWOV-onderzoek in 1997 wijzen op een dalende trend van het rijden onder invloed in de provincie Friesland sinds 1996. Het verschil met de twee andere noordelijke provincies, Groningen en Drenthe, is in 1997 aanzienlijk kleiner geworden. In de periode 1994-1996 werd in Friesland nog ongeveer tweemaal zoveel onder invloed gereden als in Groningen en Drenthe.

Het niveau van politietoezicht lijkt de afgelopen jaren te zijn toegenomen, waarschijnlijk mede als gevolg van de in 1995 uitgevaardigde richtlijn van de regioleiding, dat betrokkenen bij ongevallen systematisch op alcoholgebruik moeten worden getest. De grootste preventieve werking is echter te verwachten van frequente aselecte alcoholcontroles, zoals binnen- en buitenlandse onderzoeken hebben aangetoond. Dergelijke controles zijn op het niveau van de basiseenheden echter moeilijk op een efficiënte wijze te organiseren vanwege de beperkte capaciteit die ervoor beschikbaar is. Samenwerking tussen basiseenheden, en liefst ook tussen districten, zou het mogelijk maken controleteams met een optimale omvang (van acht à tien personen) samen te stellen.

Uit een oogpunt van efficiency verdient het aanbeveling het zwaartepunt van het toezicht te leggen bij die dagen en tijdstippen van de week waarop het meest onder invloed wordt gereden en ook de meeste alcoholongevallen gebeuren. Naast de vrijdag- en zaterdagavond (tussen 22.00 en 4.00 uur) waren dat in 1996 in mindere mate ook de donderdag- en zondagavond, de vrijdag-, zaterdag- en zondagavond (tussen 16.00 en 22.00 uur) en de zondagochtend (tussen 4.00 en 10.00 uur).

Ongelukkigerwijs is momenteel op de meeste van die tijdstippen de beschikbare politiecapaciteit betrekkelijk gering, terwijl de nieuwe arbeidstijdenwet dat probleem alleen nog maar groter gemaakt lijkt te hebben.

Vanzelfsprekend moeten ook voorlichting en publiciteit over de gevaren van rijden onder invloed en over het politietoezicht daarop een integraal onderdeel uitmaken van eventuele maatregelen en acties. Met name jongeren vanaf een jaar of 15 vormen daarbij een belangrijke doelgroep.

De verantwoordelijkheid voor educatie en voorlichting over de gevaren van rijden onder invloed ligt overigens niet alleen bij de overheid. Ook de producenten van alcoholhoudende dranken en horecaondernemers zouden op dit gebied een actievere rol kunnen en moeten spelen. Meer dan de helft van alle rijders onder invloed in weekendnachten komt immers uit een horecagelegenheid. We kunnen daarbij een voorbeeld nemen aan Vlaanderen, waar de horeca een belangrijke rol speelt in de zogenaamde 'Bob-campagnes'. Deze campagnes, waarbij kleine beloningen worden uitgereikt, waren in eerste instantie gericht op het vooraf aanwijzen van een alcoholvrije bestuurder onder groepjes uitgaande mensen. Recent zijn de campagnes uitgebreid tot alle horecabezoekers die nog moeten rijden. De horecaondernemer heeft in de Bob-campagnes een stimulerende en tot op zekere hoogte ook controlerende rol.

Verder lijken voor jonge bestuurders nieuwe wettelijke maatregelen geïndiceerd vanwege hun sterk verhoogde ongevalsrisico na het gebruik van alcohol. Uit verschillende buitenlandse onderzoeken blijkt, dat hun ongevalsrisico al merkbaar stijgt vanaf BAG-waarden van 0,2‰. Met andere

woorden: de huidige wettelijke limiet van 0,5‰ is voor jonge bestuurders niet adequaat.

Vanwege het grote aandeel van vooral jonge mannen in de slachtoffers van alcoholongevallen verdient het aanbeveling voor jonge bestuurders een totaal verbod op alcoholgebruik in de wet op te nemen. De grens bij de ademanalyse voor bewijsdoeleinden moet dan om technische redenen waarschijnlijk op 0,2‰ worden gesteld en de selectiegrens bij ademtesten op straat op 0,5‰ (de huidige selectiegrens is 0,7‰).

De Europese Raad voor Transportveiligheid (ETSC) heeft in februari 1997 een Strategisch Verkeersveiligheidsplan voor de Europese Unie gepubliceerd, waarin voor beginnende bestuurders eveneens een wettelijke limiet van 0,2‰ wordt aanbevolen.

Vooruitlopend op een wetwijziging in deze zin, die waarschijnlijk niet op heel korte termijn is te realiseren, is een vergelijkbaar effect wellicht ook op eenvoudiger wijze te bereiken. Hiertoe volstaat een simpele wijziging in de uitlezing van de selectieapparatuur van de Nederlandse politie, in combinatie met nieuwe richtlijnen van het Openbaar Ministerie. De selectie-apparatuur kan de uitslag van de test weergeven in de volgende drie klassen: < 0,5‰, 0,5-0,8‰ en > 0,8‰ (in plaats van de huidige drie klassen: < 0,7‰, 0,7-1,5‰ en > 1,5‰). Bij een uitslag tussen 0,5 en 0,8‰ zou de politie dan ter plaatse een rijverbod van bijvoorbeeld twee uur kunnen opleggen, dat bij navolging geen strafrechtelijke consequenties heeft. De pakkans zou daardoor aanzienlijk toenemen, niet alleen voor jonge bestuurders, maar voor alle bestuurders.

De werklast voor de politie neemt door zo'n maatregel per saldo niet toe. Weliswaar vergt het uitschrijven van rijverboden op straat enige extra tijd, maar daar staat tegenover dat bestuurders met een BAG tussen 0,7 en 0,8‰ niet meer naar het bureau vervoerd hoeven te worden om daar de ademanalyse voor bewijsdoeleinden te ondergaan. Uit het SWOV-onderzoek 'Rijen drinkgewoonten' blijkt, dat verdachten met een BAG tussen 0,7 en 0,8‰ circa 20% uitmaken van alle aangehouden verdachten, maar dat slechts een klein deel van hen (ongeveer één op de vijf) vervolgd kan worden voor rijden onder invloed.

Onderzoeksgebied:

Inwonertal:

Contactpersoon:

A. *Kunt u globaal aangeven, hoe het politietoezicht op alcohol-gebruik in het verkeer zich in 1997 heeft ontwikkeld (ten opzichte van 1996):*

toegenomen met minder dan 50%

50-100%

meer dan 100%

afgenomen met minder dan 50%

50-100%

gelijk gebleven

B. *Zijn in 1997 in uw toezichtgebied de volgende soorten alcoholcontrole uitgevoerd:*

1. geplande **aselecte** controles met grotere teams:

ja, namelijk (aantal)

nee

2. **aselecte** controles tijdens de surveillance:

ja, (bijna) dagelijks

ja, incidenteel

nee

3. alcoholcontrole **bij ongevallen**:

ja, systematisch

ja, incidenteel (alleen bij verdenking)

nee

WPM-analyse biedt de mogelijkheid niet alleen 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 onderverdeeld (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 de rest van Nederland gekozen voor de volgende 'designmatrix':

1	-1	-1	1	(jongeren en ouderen versus de middengroepen)
1	0	0	1	(jongeren versus ouderen)
0	1	-1	0	(de groep van 25-35 jaar versus de groep van 35-50 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 deelanalyse.

Het is mogelijk, dat uit een 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).

In het kader van het onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten in de provincie Friesland is tweezijdig getoetst op 5%-niveau: voor een significant effect moet de χ^2 -waarde groter zijn dan 3.84 bij één vrijheidsgraad; de Z-waarde moet groter zijn dan 1.96.

Bijlage 3

Tabellen 1 t/m 5

- 1a. *Alcoholgebruik naar weekenddag in 1996*
- 1b. *Alcoholgebruik naar weekenddag in 1997*

- 2a. *Alcoholgebruik naar dag en gebied in 1996*
- 2b. *Alcoholgebruik naar dag en gebied in 1997*

- 3a. *Alcoholgebruik naar dag en tijdstip in 1996*
- 3b. *Alcoholgebruik naar dag en tijdstip in 1997*

- 4a. *Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd in 1996*
- 4b. *Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd in 1997*

- 5a. *Herkomst van overtredders naar BAG-klasse in 1996*
- 5b. *Herkomst van overtredders naar BAG-klasse in 1997*

Dag	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-%)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
Vrijdag	769	4,9%	3,1%	1,6%	0,8%	5,5%
Zaterdag	747	5,1%	2,3%	0,4%	0,3%	2,9%
Totaal	1516	5,0%	2,7%	1,0%	0,5%	4,2%

Tabel 1a. *Alcoholgebruik naar weekenddag, 1996.*

Dag en gebied	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-%)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>Vrijdag</i>						
Leeuwarden	287	5,2%	1,4%	1,7%	1,0%	4,2%
Drachten	293	4,4%	4,1%	0,7%	0,7%	5,5%
Dongeradeel	189	5,3%	4,2%	2,6%	0,5%	7,4%
Totaal	769	4,9%	3,1%	1,6%	0,8%	5,5%
<i>Zaterdag</i>						
Bolsward e.o.	174	7,5%	1,7%	1,1%	--	2,9%
Sneek	352	3,4%	3,4%	--	--	3,4%
Heerenveen	221	5,9%	0,9%	0,5%	0,9%	2,3%
Totaal	747	5,1%	2,3%	0,4%	0,3%	2,9%

Tabel 2a. *Alcoholgebruik naar dag en onderzoeksgebied, 1996.*

Dag	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-%)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
Vrijdag	675	7,1%	2,1%	0,4%	0,6%	3,1%
Zaterdag	567	6,2%	2,1%	1,1%	0,4%	3,5%
Totaal	1313	6,7%	2,1%	0,7%	0,5%	3,3%

Tabel 1b. Alcoholgebruik naar weekenddag, 1997.

Dag en gebied	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-%)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>Vrijdag</i>						
Leeuwarden	300	8,0%	2,7%	0,7%	0,7%	4,0%
Drachten	239	6,7%	1,7%	0,4%	--	4,0%
Dongeradeel	136	5,9%	1,5%	--	1,5%	2,9%
Totaal	675	7,1%	2,1%	0,4%	0,6%	3,1%
<i>Zaterdag</i>						
Bolsward e.o.	130	3,8%	3,1%	1,5%	--	4,6%
Sneek	277	8,7%	1,1%	1,1%	0,7%	2,9%
Heerenveen	160	3,8%	3,1%	0,6%	--	3,8%
Totaal	567	6,2%	2,1%	1,1%	0,4%	3,5%

Tabel 2b. Alcoholgebruik naar dag en onderzoeksgebied, 1997.

Dag en tijdstip	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-%)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>Vrijdag</i>						
22-24 uur	445	4,3%	2,7%	0,4%	--	3,1%
00-02 uur	252	7,1%	4,8%	2,4%	0,8%	7,9%
02-04 uur	72	1,4%	--	5,6%	5,6%	11,1%
totaal	769	4,9%	3,1%	1,6%	0,8%	5,5%
<i>Zaterdag</i>						
22-24 uur	344	4,4%	2,6%	0,6%	0,3%	3,5%
00-02 uur	275	5,5%	1,8%	0,4%	0,4%	2,5%
02-04 uur	128	6,3%	2,3%	--	--	2,3%
Totaal	747	5,1%	2,3%	0,4%	0,3%	2,9%

Tabel 3a. Alcoholgebruik naar dag en tijdstip, 1996.

Geslacht en leeftijd	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-%)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>Mannen</i>						
18-24 jr	208	1,9%	2,4%	1,4%	1,4%	5,3%
25-34 jr	363	7,4%	4,7%	1,1%	--	5,8%
35-49 jr	316	6,3%	3,5%	0,9%	1,6%	6,0%
50 jr e.o.	208	8,2%	2,9%	2,4%	--	5,3%
Totaal	836	6,8%	2,5%	2,3%	0,8%	5,6%
<i>Vrouwen</i>						
18-24 jr	79	--	--	--	--	--
25-34 jr	164	1,2%	--	--	--	--
35-49 jr	129	3,9%	1,6%	--	--	1,6%
50 jr e.o.	49	2,0%	--	--	--	--
Totaal	421	1,9%	0,5%	--	--	0,5%

Tabel 4a. Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd, 1996.

Dag en tijdstip	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-%)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>Vrijdag</i>						
22-24 uur	363	6,6%	1,4%	--	0,3%	1,7%
00-02 uur	238	8,0%	2,9%	0,4%	0,4%	3,8%
02-04 uur	74	6,8%	2,7%	2,7%	2,7%	8,1%
Totaal	675	7,1%	2,1%	0,4%	0,6%	3,1%
<i>Zaterdag</i>						
22-24 uur	290	6,6%	1,4%	1,0%	--	2,4%
00-02 uur	144	9,0%	2,8%	1,4%	0,7%	4,9%
02-04 uur	133	2,3%	3,0%	0,8%	0,8%	4,5%
Totaal	567	6,2%	2,1%	1,1%	0,4%	3,5%

Tabel 3b. Alcoholgebruik naar dag en tijdstip, 1997.

Geslacht en leeftijd	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-%)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>Mannen</i>						
18-24 jr	188	5,9%	2,1%	1,1%	0,5%	3,7%
25-34 jr	278	8,6%	3,2%	0,7%	1,8%	5,8%
35-49 jr	257	10,9%	2,3%	1,2%	--	3,5%
50 jr e.o.	190	6,3%	1,6%	1,1%	--	2,6%
Totaal	913	8,2%	2,4%	1,0%	0,7%	4,1%
<i>Vrouwen</i>						
18-24 jr	77	1,3%	--	--	--	--
25-34 jr	87	1,1%	3,4%	--	--	3,4%
35-49 jr	122	3,3%	0,8%	--	--	0,8%
50 jr e.o.	43	4,7%	--	--	--	--
Totaal	329	2,4%	1,2%	--	--	1,2%

Tabel 4b. Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd, 1997.

BAG-‰	N	Herkomst				
		Horeca	Sportkantine	Bezoek/ feestje	Werk/thuis	Anders/ onbekend
0,7-0,8	12	42%	--	33%	17%	8%
0,8-1,3	15	47%	--	56%	20%	--
≥ 1,3	8	50%	--	--	25%	25%
Totaal	35	46%	--	26%	23%	9%

Tabel 5a. *Herkomst van overtreders naar BAG-klasse, 1996.*

BAG-%o	N	Herkomst				
		Horeca	Sportkantine	Bezoek/ feestje	Werk/thuis	Anders/ onbekend
0,7-0,8	6	50%	33%	17%	--	--
0,8-1,3	9	67%	--	11%	11%	11%
≥ 1,3	6	67%	--	17%	17%	--
Totaal	21	62%	10%	14%	10%	5%

Tabel 5b. *Herkomst van overtreders naar BAG-klasse, 1997.*

