

# Rijden onder invloed in de provincie Groningen, 1996-1997

*Ontwikkeling van het alcoholgebruik door automobilisten in weekendnachten*

R-97-54

M.P.M. Mathijssen

Leidschendam, 1998

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

## Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-97-54  
Titel: Rijden onder invloed in de provincie Groningen, 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

Trefwoord(en): 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 Groningen, in vrijdag- en zaterdagnachten van het najaar van 1997.

Aantal pagina's: 14 blz. + 11 blz.  
Prijs: f 17,50  
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1998

# 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	7
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>	12
	<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 tot en met 1996 heeft de SWOV in 1997, in nauwe samenwerking met de politie van de regio Groningen, het alcoholgebruik van automobilisten in de provincie Groningen geïnventariseerd.

Het belangrijkste doel van het SWOV-onderzoek is het vaststellen van ontwikkelingen in het alcoholgebruik van de Groningse 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 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 Groningen 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 onderzoekstijdstippen (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 Beleids-InformatieSysteem 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 Groningen 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 5 op zaterdag 6 september, in de nacht van zaterdag 6 op zondag 7 september en in de nacht van vrijdag 12 op zaterdag 13 september.

De Groningse onderzoeksgebieden waren: in de vrijdagnacht de stad Groningen, Veendam/Hoogezand en Stadskanaal/Vlagtwedde; in de zaterdagnacht Delfzijl/Appingedam, Uithuizen e.o. en Zuidhorn/Leek. Daarmee zijn metingen uitgevoerd in alle vijf districten van de politieregio Groningen.

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

Ten opzichte van 1996 zijn in 1997 geen wijzigingen van betekenis opgetreden in de onderzoeksgebieden en -locaties. De zes controleteams van de politie hebben in het najaar van 1997 in de provincie Groningen 2.103 willekeurige automobilisten staande gehouden en getest. Dat zijn er 36 meer dan in 1996.

Alle zes controleteams hebben zich in 1997 strikt gehouden aan de SWOV-richtlijnen ten aanzien van controlelocaties en -tijdstippen. Alleen in Veendam/Hoogezand is de controle op de zesde en laatste locatie vervallen door een incident, waarbij de politiecoördinator lichtgewond raakte. Om voor de ontbrekende gegevens te corrigeren zijn de overeenkomstige gegevens uit 1996 aan de steekproef toegevoegd. Het betreft zeventien records, waardoor de uiteindelijke steekproef voor 1997 uitkomt op 2.120 records. Dit is een gemiddelde van ruim 350 records per onderzoeksgebied. Een dergelijk gemiddelde wordt bij het SWOV-onderzoek jaarlijks in slechts één of twee provincies gehaald.

### 2.3. Statistische analyse

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

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. > 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  $\chi^2$ -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.

### 3. Resultaten van het onderzoek

De resultaten van het onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten in de provincie Groningen 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 Groningse en landelijke resultaten van 1996.

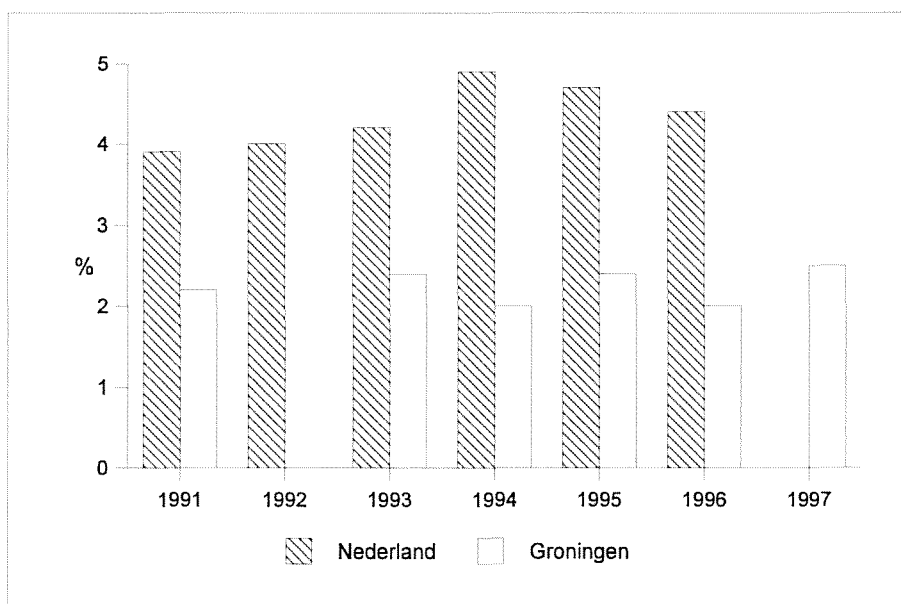
#### 3.1. Alcoholgebruik naar dag van het weekend (tabel 1)

In 1997 zijn in de provincie Groningen aanzienlijk meer drinkers ( $BAG \geq 0,2\%$ ) aangetroffen dan in 1996: 6,2% in 1997 versus 4,5% in 1996. Deze toename is statistisch significant:  $\chi^2 = 5.72$  bij  $df = 1$ ;  $Z = 2.39$ .

Ook het aandeel overtreders ( $BAG \geq 0,5\%$ ) is toegenomen: van 2,0% in 1996 tot 2,5% in 1997; dit effect is echter niet statistisch significant.

In heel Nederland bedroeg het aandeel overtreders in het najaar van 1996 4,4%, ruim het dubbele dus van het Groningse aandeel in 1996. Het landelijke percentage voor 1997 is nog niet bekend.

In *Afbeelding 1* is de ontwikkeling van het aandeel overtreders in Groningen en in heel Nederland sinds 1991 weergegeven. Er is in te zien, dat de situatie in Groningen tot en met 1996 steeds aanzienlijk gunstiger was dan de landelijke situatie. De vergelijking met de landelijke situatie in 1997 kan pas worden gemaakt, wanneer de gegevens van alle provincies bekend zijn. Maar ook zonder die vergelijking kan worden geconstateerd dat de ontwikkeling van het rij- en drinkgedrag in de provincie Groningen in 1997 enige zorg baart vanwege het toegenomen aantal automobilisten dat alcohol heeft gebruikt. Anderzijds zal Groningen ook in 1997 weer gunstig afsteken bij de meeste andere provincies van Nederland. In de beide andere noordelijke provincies, Friesland en Drenthe, waren in 1997 eveneens relatief weinig automobilisten in overtreding: respectievelijk 3,3% en 2,4%.



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



Tegenover de toename van het aantal Groningse automobilisten dat alcohol heeft gebruikt, staat een afname van het aantal zwaardere en zeer zware overtreeders ( $BAG \geq 0,8\%$ ). Hun aandeel heeft in 1997 een historisch dieptepunt bereikt van 0,9% (tegen 1,2% in 1996 en 1,4% in 1995). Het landelijke aandeel zwaardere en zeer zware overtreeders bedroeg in 1996 2,1% en in 1995 2,4%.

Als we het rijden onder invloed in de provincie Groningen per weekendnacht bezien, blijkt het aandeel overtreeders in 1997 in beide nachten wat toegenomen te zijn. In de vrijdagnacht was het aandeel overtreeders groter dan in de zaterdagnacht: 3,1% respectievelijk 1,8%. Dit beeld komt overeen met het beeld dat in voorgaande jaren steeds is aangetroffen, zowel in de provincie Groningen als in de rest van Nederland. In afwijking van het landelijke beeld lijkt het verkeersaanbod in de provincie Groningen in de vrijdagnacht wat groter dan in de zaterdagnacht, maar dat is een gevolg van de verdeling van de onderzoeksgebieden over beide nachten: de stad Groningen, waar zowel het verkeersaanbod als het controleteam het grootst is, is ingedeeld bij de vrijdagnacht.

### 3.2. Alcoholgebruik naar dag en onderzoeksgebied (tabel 2)

Traditioneel is het hoogste percentage overtreeders in 1997 aangetroffen in de stad Groningen, die ook het belangrijkste uitgaanscentrum is. De sterkste toename van het rijden onder invloed was te constateren in Zuidhorn/Leek (2,3% in 1997 tegen 0,6% in 1996) en de sterkste afname in Delfzijl/Appingedam (0,4% in 1997 tegen 1,5% in 1996). Gezien de omvang van de deelsteekproeven in deze beide onderzoeksgebieden moet hieraan echter geen overdreven betekenis worden toegekend.

### 3.3. Alcoholgebruik naar dag en tijdstip (tabel 3)

Naarmate het later in de nacht wordt, neemt in het algemeen het aandeel overtreeders toe. Ook in de provincie Groningen was dat in 1997 in beide weekendnachten duidelijk het geval: 1,1% overtreeders tussen 22.00 en 24.00 uur, 2,3% tussen 0.00 en 2.00 uur en 6,9% tussen 2.00 en 4.00 uur. In voorgaande jaren zijn zowel in Groningen als in de rest van Nederland soortgelijke verschillen naar tijdstip geconstateerd.

Vooraf laat in de nacht neemt het verkeersaanbod sterk af, maar desondanks is het absolute aantal rijders onder invloed dan vaak even groot of zelfs groter dan vroeger in de nacht. Van de 53 overtreeders in 1997 zijn er 26 aangetroffen tussen 2.00 en 4.00 uur.

### 3.4. Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd (tabel 4)

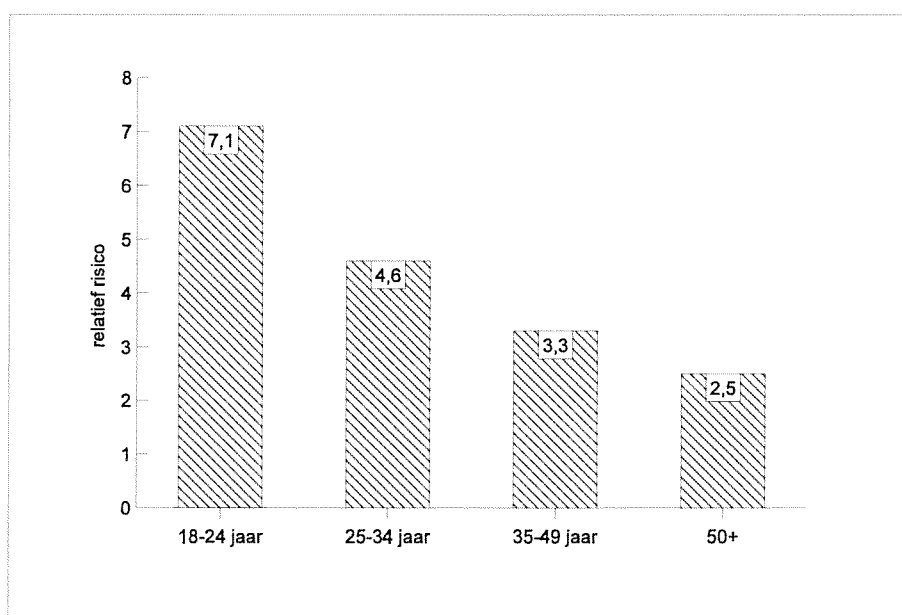
Mannelijke bestuurders waren in 1997 in Groningen drieëneenhalf maal zo vaak onder invloed als vrouwelijke (3,1% versus 0,9%). Dat komt redelijk overeen met het landelijke beeld, maar in Groningen was het verschil in de afgelopen jaren steeds wat groter. In 1996 was het aandeel mannelijke overtreeders in Groningen ruim vijfmaal zo groot als het aandeel vrouwelijke overtreeders.

Uit het voorgaande valt al af te leiden, dat het aandeel vrouwelijke overtreeders in Groningen tussen 1996 en 1997 wat sterker is toegenomen (van 0,5% tot 0,9%) dan het aandeel mannelijke overtreeders (van 2,6% tot 3,1%). Dit effect is overigens niet statistisch significant.

Zowel bij de mannen als bij de vrouwen zijn in 1997 in Groningen de hoogste percentages overtredders aangetroffen in de leeftijdsklasse van 25 tot en met 34 jaar. Dat is opmerkelijk, omdat in de rest van Nederland steeds de leeftijdsklasse van 35 tot en met 49 jaar de meeste rijders onder invloed kent. In 1996 was dat ook in Groningen het geval. De veranderingen in het alcoholgebruik naar leeftijdsklasse zijn overigens niet statistisch significant.

Zowel in Groningen als in de rest van Nederland zijn de afgelopen jaren onder mannelijke bestuurders steeds de minste overtredders aangetroffen in de leeftijdsklasse onder de 25 jaar. Ook in 1997 reden deze jonge mannelijke bestuurders in Groningen (met 1,3% overtredders) weer significant minder onder invloed dan oudere mannelijke bestuurders.

Jonge bestuurders hebben na alcoholgebruik een sterk verhoogd ongevalsrisico, zoals in *Afbeelding 2* duidelijk is te zien.



*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 groot 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 tot en met 24 jaar zijn in 1996 en 1997 in Groningen geen overtredders aangetroffen.

In 1997 was 72,5% van alle gecontroleerde bestuurders in de provincie Groningen van het mannelijk geslacht, tegen 71% in 1996. In heel Nederland bedroeg het aandeel mannelijke bestuurders in 1996 73%.

### 3.5. Herkomst van overtreders (tabel 5)

De herkomst van overtreders 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 31 bestuurders die in 1997 een BAG  $\geq$  0,7‰ hadden, is als volgt:

- horecagelegenheid (bar, café, restaurant, disco)	48%
- bezoek/feestje	23%
- sportkantine	6%
- werk/thuis	23%

Ten opzichte van 1996 is het aandeel 'horeca' (67% in 1996) afgenomen en vooral het aandeel 'werk/thuis' (11% in 1996) toegenomen. 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 Groningse enquête zijn echter wel het vermelden waard:

- In vijf van de zes onderzoeksgebieden is het politietoezicht op alcoholgebruik in 1997 toegenomen. Alleen in de stad Groningen is het ongeveer gelijk gebleven, maar wel op een vrij hoog niveau.
- In eveneens vijf van de zes onderzoeksgebieden zijn geplande aselechte alcoholcontroles met wat grotere teams uitgevoerd, variërend van gemiddeld eens in de drie maanden (Zuidhorn/Leek) tot bijna tweemaal per maand (stad Groningen). Alleen in Veendam/Hoogezand zijn dergelijke controles, afgezien van het SWOV-onderzoek, niet uitgevoerd.
- In ook weer vijf van de zes onderzoeksgebieden werd bovendien frequent aselechte gecontroleerd door surveillanceteams, met name tijdens de nachtelijke uren.
- Alcoholcontrole bij ongevallen vond nog in geen enkel onderzoeksgebied systematisch plaats, maar wel aanzienlijk vaker dan in voorgaande jaren.

## 4. Conclusies en aanbevelingen

Eenzijds heeft het alcoholgebruik van Groningse automobilisten zich in 1997 ongunstig ontwikkeld doordat meer automobilisten zijn gaan drinken. Ook het aandeel overtreeders is iets toegenomen, maar niet significant. Anderzijds lijkt er sprake te zijn van een geleidelijke afname van het aandeel zwaardere en zeer zware drinkers. Mogelijk is dit laatste mede te verklaren uit de op 1 juni 1996 van kracht geworden administratieve vorderingsprocedure ex art. 130 WVV. Op grond hiervan kunnen zware overtreeders en recidivisten worden onderworpen aan een medisch onderzoek naar hun rijgeschiktheid, meestal leidend tot ongeldigverklaring van hun rijbewijs. Kwantitatieve gegevens om deze veronderstelling te toetsen zijn nog niet voorhanden, maar het is denkbaar dat deze maatregel (a) een grote generaalpreventieve werking heeft en (b) notoire drinkers effectief uit het gemotoriseerde verkeer kan weren.

Het niveau van politietoezicht is de afgelopen jaren in Groningen toegenomen, vooral in de surveillance en bij ongevallen. De grootste preventieve werking is echter te verwachten van frequente aselechte alcoholcontroles op wat grotere schaal; binnen- en buitenlandse onderzoeken hebben dit aangetoond. Dergelijke controles zijn op het niveau van de basiseenheden 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 vijftien 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 toeneemt 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 werklust 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 'Rij- en 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 alcoholgebruik in het verkeer zich in 1997 heeft ontwikkeld (ten opzichte van 1996):*

- |                                       |                                      |
|---------------------------------------|--------------------------------------|
| <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"/> 50-100%        |
| <input type="radio"/> 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 Groningen is tweezijdig getoetst op 5%-niveau: voor een significant effect moet de  $\chi^2$ -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	1148	3,3%	1,1%	1,2%	0,4%	<b>2,8%</b>
Zaterdag	977	1,5%	0,4%	0,4%	0,3%	<b>1,1%</b>
Totaal	2125	2,5%	0,8%	0,8%	0,4%	<b>2,0%</b>

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>						
Stad Groningen	633	4,6%	1,4%	1,6%	0,6%	<b>3,6%</b>
Veendam/Hoogez.	203	1,5%	1,0%	1,5%	--	<b>2,5%</b>
Stadskanaal e.o.	312	1,9%	0,6%	0,3%	0,3%	<b>1,3%</b>
Totaal	1148	3,3%	1,1%	1,2%	0,4%	<b>2,8%</b>
<i>Zaterdag</i>						
Zuidhorn/Leek	352	2,6%	--	0,3%	0,3%	<b>0,6%</b>
Uithuizen e.o.	296	2,0%	0,7%	0,3%	0,3%	<b>1,4%</b>
Delfzijl e.o.	329	--	0,6%	0,6%	0,3%	<b>1,5%</b>
Totaal	977	1,5%	0,4%	0,4%	0,3%	<b>1,1%</b>

Tabel 2a. Alcoholgebruik naar dag en gebied, 1996.

Dag	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-%)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥ 1,3	≥ 0,5
Vrijdag	1211	4,0%	1,8%	0,7%	0,6%	3,1%
Zaterdag	909	3,3%	1,2%	0,6%	--	1,8%
Totaal	2120	3,7%	1,6%	0,6%	0,3%	2,5%

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>						
Stad Groningen	558	5,7%	2,2%	0,9%	0,9%	3,9%
Veendam/Hoogez.	297	3,0%	1,0%	1,0%	0,3%	2,4%
Stadskanaal e.o.	356	2,0%	2,0%	--	0,3%	2,2%
Totaal	1211	4,0%	1,8%	0,7%	0,6%	3,1%
<i>Zaterdag</i>						
Zuidhorn/Leek	430	3,7%	1,9%	0,5%	--	2,3%
Uithuizen e.o.	256	2,7%	1,2%	0,8%	--	2,0%
Delfzijl e.o.	223	3,1%	--	0,4%	--	0,4%
Totaal	909	3,3%	1,2%	0,6%	--	1,8%

Tabel 2b. Alcoholgebruik naar dag en gebied, 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	549	3,3%	0,7%	0,2%	--	<b>0,9%</b>
00-02 uur	456	3,3%	1,3%	2,2%	--	<b>3,5%</b>
02-04 uur	143	3,5%	2,1%	2,1%	3,5%	<b>7,7%</b>
Totaal	1148	3,3%	1,1%	1,2%	0,4%	<b>2,8%</b>
<i>Zaterdag</i>						
22-24 uur	453	1,1%	0,2%	--	0,2%	<b>0,4%</b>
00-02 uur	311	2,3%	--	0,6%	--	<b>0,6%</b>
02-04 uur	213	1,4%	1,4%	0,9%	0,9%	<b>3,3%</b>
Totaal	977	1,5%	0,4%	0,4%	0,3%	<b>1,1%</b>

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	354	2,3%	--	0,6%	0,3%	<b>0,8%</b>
25-34 jr	467	3,9%	1,1%	1,5%	0,9%	<b>3,4%</b>
35-49 jr	407	1,5%	1,2%	2,0%	0,7%	<b>3,9%</b>
50 jr e.o.	286	4,2%	1,7%	--	--	<b>1,7%</b>
Totaal	1514	2,9%	1,0%	1,1%	0,5%	<b>2,6%</b>
<i>Vrouwen</i>						
18-24 jr	133	2,3%	--	--	--	--
25-34 jr	219	0,5%	--	--	--	--
35-49 jr	163	3,1%	1,2%	0,6%	--	<b>1,8%</b>
50 jr e.o.	96	--	--	--	--	--
Totaal	611	1,5%	0,3%	0,2%	--	<b>0,5%</b>

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	561	2,7%	1,2%	--	--	<b>1,2%</b>
00-02 uur	463	6,0%	2,2%	--	0,4%	<b>2,6%</b>
02-04 uur	187	2,7%	2,7%	4,3%	2,7%	<b>9,6%</b>
Totaal	1211	4,0%	1,8%	0,7%	0,6%	<b>3,1%</b>
<i>Zaterdag</i>						
22-24 uur	475	3,4%	0,4%	0,4%	--	<b>0,8%</b>
00-02 uur	242	2,5%	1,2%	0,4%	--	<b>1,7%</b>
02-04 uur	192	4,2%	3,1%	1,0%	--	<b>4,2%</b>
Totaal	909	3,3%	1,2%	0,6%	--	<b>1,8%</b>

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	314	1,9%	0,6%	0,3%	0,3%	<b>1,3%</b>
25-34 jr	462	2,4%	2,6%	1,1%	0,9%	<b>4,5%</b>
35-49 jr	471	5,3%	1,7%	1,1%	0,2%	<b>3,0%</b>
50 jr e.o.	290	5,5%	2,8%	0,3%	--	<b>3,1%</b>
Totaal	1537	3,8%	2,0%	0,8%	0,4%	<b>3,1%</b>
<i>Vrouwen</i>						
18-24 jr	95	3,2%	--	--	--	--
25-34 jr	198	1,5%	1,0%	0,5%	--	<b>1,5%</b>
35-49 jr	193	5,2%	0,5%	--	--	<b>0,5%</b>
50 jr e.o.	97	4,1%	--	--	1,0%	<b>1,0%</b>
Totaal	583	3,4%	0,5%	0,2%	0,2%	<b>0,9%</b>

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

BAG-%o	N	Herkomst				
		Horeca	Sportkantine	Bezoek/ feestje	Werk/thuis	Anders/ onbekend
0,7-0,8	2	50%	--	50%	--	--
0,8-1,3	17	59%	6%	18%	12%	6%
≥ 1,3	8	88%	--	--	13%	--
Totaal	27	67%	4%	15%	11%	4%

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	11	27%	9%	36%	27%	--
0,8-1,3	13	61%	--	23%	15%	--
≥ 1,3	7	57%	14%	--	29%	--
Totaal	31	48%	6%	23%	23%	--

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

