

Rijden onder invloed in de provincie Utrecht, 1996-1997

Ontwikkeling van het alcoholgebruik door automobilisten in weekendnachten

R-97-60

M.P.M. Mathijssen

Leidschendam, 1998

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-97-60
Titel: Rijden onder invloed in de provincie Utrecht, 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 Utrecht, in vrijdag- en zaterdagnachten van het najaar van 1997.

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

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	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)	10
3.6.	Enquêteresultaten	11
4.	<i>Conclusies en aanbevelingen</i>	12
4.1.	Politietoezicht	12
4.2.	Voorlichting en educatie	13
4.3.	Verlaging van de wettelijke limiet voor jongeren	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 1989 tot en met 1996 heeft de SWOV in 1997, in nauwe samenwerking met de politie van de regio Utrecht, het alcoholgebruik van automobilisten in de provincie Utrecht geïnterviewd.

Het belangrijkste doel van het SWOV-onderzoek is het vaststellen van ontwikkelingen in het alcoholgebruik van de Utrechtse 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 in het verkeer 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 Utrecht 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 Utrecht 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 zaterdagavonden in het najaar. In 1997 zijn de metingen uitgevoerd in de nacht van vrijdag 3 op zaterdag 4 oktober en in de nacht van zaterdag 4 op zondag 5 oktober. In de vrijdagavond zijn metingen uitgevoerd in: de stad Utrecht, de gemeenten ten (noord)westen van de stad Utrecht (Vleuten-De Meern en Maarssen) en het gebied rond Veenendaal en Zeist. In de zaterdagavond is onderzoek uitgevoerd in: Nieuwegein/IJsselstein, Amersfoort en de kleinere gemeenten rond Amersfoort (Leusden, Soest e.o.). Daarmee zijn metingen uitgevoerd in praktisch alle districten van de politieregio Utrecht.

Elk politieteam voert in principe per onderzoeksnacht 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.

Het team van Nieuwegein/IJsselstein moest de controle voortijdig afbreken om assistentie te verlenen bij een massale vechtpartij. De resterende controletijd is op een latere datum volgemaakt, en wel in de nacht van zaterdag 13 op zondag 14 december. De controleteams van Amersfoort en de kleinere gemeenten rond Amersfoort waren eigenlijk veel te klein van omvang, doordat de helft van het toegezegde politiepersoneel niet werd geleverd. De coördinatoren en overige leden van die beide teams lieten zich hierdoor echter niet ontmoedigen en hebben hun metingen naar beste vermogen uitgevoerd. Maar een en ander heeft begrijpelijkerwijs wel gevolgen gehad voor de omvang van de steekproef.

De zes controleteams van de politie hebben in het najaar van 1997 in de provincie Utrecht 1.695 willekeurige automobilisten staande gehouden en getest. Dat zijn er 169 minder dan in 1996.

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 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.

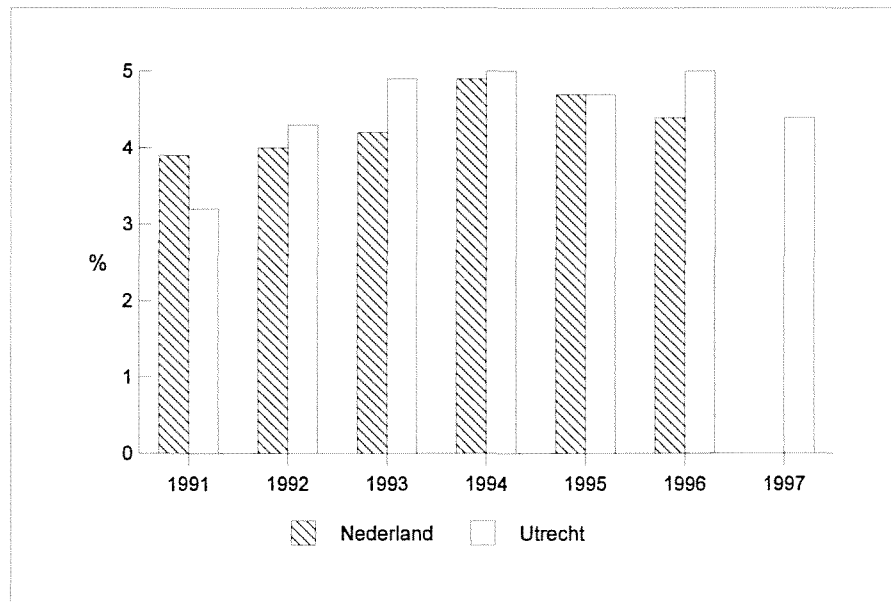
3. Resultaten van het onderzoek

De resultaten van het onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten in de provincie Utrecht 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 Utrechtse en landelijke resultaten van 1996.

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

In 1997 zijn in de provincie Utrecht iets minder drinkers ($BAG \geq 0,2\%$) aangetroffen dan in 1996: 10,6% respectievelijk 10,9%. Ook het aandeel overtreders ($BAG \geq 0,5\%$) is licht afgenomen: van 5,0% in 1996 tot 4,4% in 1997. Geen van deze beide effecten is echter statistisch significant. In heel Nederland bedroeg het aandeel overtreders in het najaar van 1996 4,4%, evenveel dus als het Utrechtse aandeel in 1997. Het landelijke cijfer voor 1997 is nog niet bekend.

In *Afbeelding 1* is de ontwikkeling van het aandeel overtreders in Utrecht en in heel Nederland sinds 1991 weergegeven. Er is in te zien, dat de Utrechtse situatie in 1991 nog iets gunstiger was dan de landelijke, maar in latere jaren steeds iets minder gunstig. De vergelijking met de landelijke situatie in 1997 kan pas worden gemaakt, wanneer de gegevens van alle provincies bekend zijn (waarschijnlijk medio 1998).



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

Tegenover de afname van het aantal Utrechtse automobilisten dat alcohol heeft gebruikt, staat een geringe toename van het aantal zwaardere en zeer zware overtreders ($BAG \geq 0,8\%$). Hun aandeel bedroeg in 1997 2,5%, tegen 2,3% in 1996. Maar ook dit verschil is niet significant. Het landelijke aandeel zwaardere en zeer zware overtreders bedroeg in 1996 2,1%.

Als we het rijden onder invloed in de provincie Utrecht per weekendnacht bezien, blijkt het aandeel overtreeders in 1997 in beide nachten wat afgenomen te zijn. In de vrijdagnacht was het aandeel overtreeders groter dan in de zaterdagnacht: 5,6% respectievelijk 3,4%. Dit beeld komt overeen met het beeld dat in voorgaande jaren steeds is aangetroffen, zowel in de provincie Utrecht als in de rest van Nederland. Eveneens overeenkomstig het landelijke beeld was het verkeersaanbod in de provincie Utrecht in de zaterdagnacht groter dan in de vrijdagnacht.

3.2. Alcoholgebruik naar dag en onderzoeksgebied (tabel 2)

Evenals in 1996 zijn de hoogste percentages overtreeders in 1997 aangetroffen in de stad Utrecht en in de kleinere gemeenten rond Amersfoort. In dit laatste onderzoeksgebied viel zowel in 1996 als 1997 het grote aandeel zwaardere en zeer zware overtreeders op: respectievelijk 3,8% en 4,2%. De sterkste afname van het rijden onder invloed viel te constateren in Nieuwegein/IJsselstein (van 5,3% overtreeders in 1996 tot 2,1% in 1997). Toevalsfactoren kunnen hierbij echter een rol hebben gespeeld.

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 Utrecht was dat in 1997 in beide weekendnachten duidelijk het geval, maar het sterkst in de vrijdagnacht: na 2.00 uur had in de vrijdagnacht maar liefst 15,4% van de automobilisten teveel gedronken.

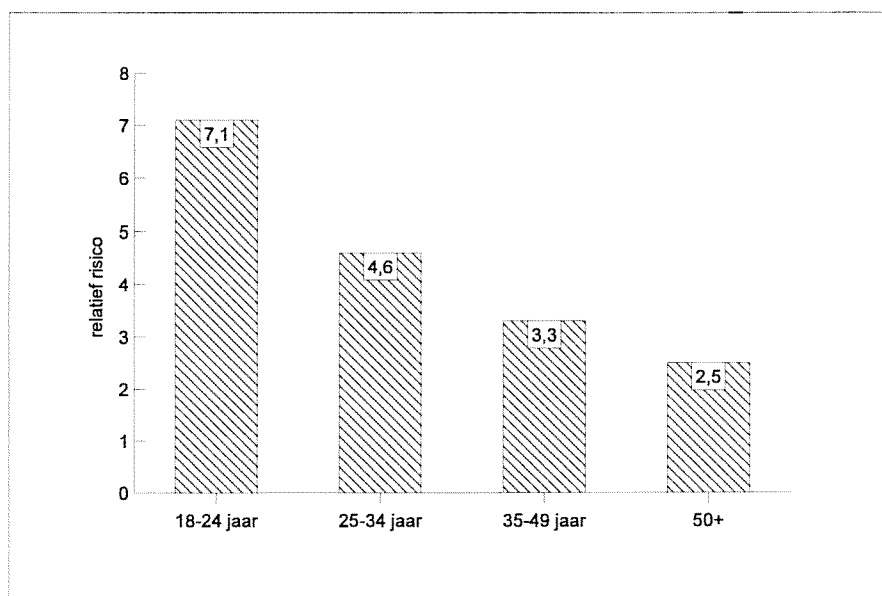
Vooraf laat in de nacht neemt het verkeersaanbod sterk af, maar desondanks is het absolute aantal rijders onder invloed dan vaak even groot of zelfs groter dan vroeger in de nacht. Van de 75 overtreeders in 1997 zijn er 31 aangetroffen tussen 2.00 en 4.00 uur.

3.4. Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd (tabel 4)

Mannelijke bestuurders waren in 1997 in Utrecht ruim tweemaal zo vaak onder invloed als vrouwelijke (5,1% versus 2,3%). Dat komt redelijk overeen met het Utrechtse en het landelijke beeld in de afgelopen jaren.

In heel Nederland worden zowel bij de mannen als bij de vrouwen in het algemeen de hoogste percentages overtreeders aangetroffen in de leeftijdsklasse van 35 t/m 49 jaar. In Utrecht heeft deze leeftijdsklasse de afgelopen twee jaar stuwertje gewisseld met de leeftijdsklasse van 25 t/m 34 jaar. Zowel in Utrecht als in de rest van Nederland zijn de afgelopen jaren onder mannelijke bestuurders steeds de minste overtreeders aangetroffen in de leeftijdsklasse van 18 t/m 24 jaar. Ook in 1997 reden deze jonge mannelijke bestuurders in Utrecht (met 3,5% overtreeders) minder onder invloed van alcohol dan oudere mannelijke bestuurders, maar het verschil was niet meer statistisch significant. In heel Nederland was in 1996 3,1% van de jonge mannelijke bestuurders in overtreding.

*Het relatief grote aandeel jonge mannelijke overtreeders in de provincie Utrecht is zorgwekkend vanwege het sterk verhoogde ongevalsrisico van jonge bestuurders na alcoholgebruik. In Afbeelding 2 is die risico-
verhoging grafisch weergegeven.*



Afbeelding 2. Toename 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 van 18 t/m 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 18-24 jaar zijn in 1996 en 1997 in Utrecht betrekkelijk weinig overtreders aangetroffen: respectievelijk 0,9% en 1,1%.

In 1997 was 75% van alle gecontroleerde bestuurders in de provincie Utrecht 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 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 55 bestuurders die in 1997 een BAG \geq 0,7‰ hadden, is als volgt:

- horecagelegenheid (bar, café, restaurant, disco)	47%
- bezoek/feestje	20%
- werk/thuis	13%
- sportkantine	11%
- anders/onbekend	9%

Ten opzichte van 1996 zijn er in de provincie Utrecht geen belangrijke veranderingen in de herkomstverdeling opgetreden. In de rest van

Nederland kwam de afgelopen jaren steeds ruim de helft van alle over-treders uit een horecagelegenheid.

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 Utrechtse enquête zijn echter wel het vermelden waard:

- In alle zes onderzoeksgebieden is het toezicht op alcoholgebruik volgens de politiecoördinatoren in 1997 iets toegenomen. Het toezichtniveau was, evenals in 1996, het hoogst in het district Rijn en IJssel.
- In de stad Utrecht is ongeveer tweemaal per maand een aselechte alcoholcontrole met een wat groter team uitgevoerd, in het district Rijn en IJssel ongeveer eenmaal per maand en in de overige onderzoeksgebieden ongeveer eens in de twee maanden.
- In de districten Rijn en IJssel, Vecht & Venen en Lekstroom is bovendien vrijwel dagelijks aselekt op alcoholgebruik gecontroleerd door surveillanceteams. In de overige onderzoeksgebieden gebeurde dat meer incidenteel.
- Alcoholcontrole bij ongevallen vond alleen in de districten Rijn en IJssel en Lekstroom vrij systematisch plaats, in de overige onderzoeksgebieden werd de richtlijn dienaangaande nog niet voldoende opgevolgd.

4. Conclusies en aanbevelingen

Het alcoholgebruik van Utrechtse automobilisten lijkt zich in 1997 niet ongunstig te hebben ontwikkeld; het aangetroffen percentage overtreders was het laagste van de afgelopen vijf jaar.

Maar dit mogelijk (niet statistisch significante) gunstige effect wordt beperkt door het feit dat het aandeel zwaardere en zeer zware drinkers niet is afgenomen. In de meeste andere provincies was dat wel het geval, wellicht mede als gevolg van de op 1 juni 1996 van kracht geworden administratieve vorderingsprocedure ex art. 130 WWV. Op grond van deze procedure kunnen zware overtreders en recidivisten worden onderworpen aan een rehabilitatieprogramma (de 'Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer') dan wel aan een medisch onderzoek naar hun rijgeschiktheid (veelal leidend tot ongeldigverklaring van het rijbewijs).

Kwantitatieve gegevens om deze veronderstelling te toetsen zijn nog niet voorhanden. Maar het is denkbaar dat deze maatregel niet alleen een grote speciaal-preventieve werking heeft (dat wil zeggen: betrapte zware drinkers effectief uit het gemotoriseerde verkeer kan weren), maar ook nog een zekere generaal-preventieve werking (op potentiële rijders onder invloed die via de media of van kennissen van deze maatregel vernemen).

Voorts wordt de mogelijke daling van het totale aantal overtreders in 1997 enigszins overschaduwd door het feit dat het alcoholgebruik van jonge mannelijke bestuurders eerder toe- dan afnam.

4.1. Politietoezicht

Het niveau van politietoezicht is de afgelopen jaren in Utrecht toegenomen, maar was in 1997 in de meeste onderzoeksgebieden toch nog betrekkelijk laag. Alleen in het district Rijn en IJssel is de vrij ideale combinatie aangetroffen van tamelijk frequent uitgevoerde grotere alcoholcontroles, vrijwel dagelijkse aselechte alcoholcontrole door surveillanceteams en min of meer systematische alcoholcontrole onder betrokkenen bij ongevallen. De grootste preventieve werking is overigens 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 zaterdagnacht (tussen 22.00 en 4.00 uur) waren dat in 1996 in mindere mate ook de donderdag- en zondagochtend, 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.

4.2. Voorlichting en educatie

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. Ongeveer de helft van alle rijders onder invloed in weekendnachten komt immers uit een horecagelegenheid.

In België speelt de horeca een belangrijke rol in de succesvolle 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 horeca-ondernemer heeft in de Bob-campagnes een stimulerende en tot op zekere hoogte ook een controlerende rol.

4.3. Verlaging van de wettelijke limiet voor jongeren

Met name voor jonge bestuurders lijken 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.

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 deanalyse.

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 Utrecht 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 overtreders naar BAG-klasse in 1996*
- 5b. *Herkomst van overtreders 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	814	4,7%	2,9%	2,5%	0,6%	6,0%
Zaterdag	1.050	6,9%	2,6%	1,2%	0,4%	4,2%
Totaal	1.864	5,9%	2,7%	1,8%	0,5%	5,0%

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>						
Veenendaal/Zeist	319	5,6%	1,6%	1,9%	0,3%	3,8%
Leusden/Soest	295	3,7%	3,4%	3,1%	0,7%	7,1%
Utrecht	200	4,5%	4,5%	2,5%	1,0%	8,0%
Totaal	814	4,7%	2,9%	2,5%	0,6%	6,0%
<i>Zaterdag</i>						
Vleuten/Maarssen	463	6,5%	2,4%	0,9%	0,4%	3,7%
Amersfoort	284	9,5%	1,8%	1,4%	0,7%	3,9%
Nieuwegein	303	5,0%	3,6%	1,7%	--	5,3%
Totaal	1.050	6,9%	2,6%	1,2%	0,4%	4,2%

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	764	6,4%	2,6%	1,6%	1,4%	5,6%
Zaterdag	931	6,0%	1,3%	1,4%	0,8%	3,4%
Totaal	1.695	6,2%	1,9%	1,5%	1,1%	4,4%

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>						
Veenendaal/Zeist	291	5,2%	2,7%	1,0%	1,0%	4,8%
Leusden/Soest	142	6,3%	1,4%	2,1%	2,1%	5,6%
Utrecht	331	7,6%	3,0%	1,8%	1,5%	6,3%
Totaal	764	6,4%	2,6%	1,6%	1,4%	5,6%
<i>Zaterdag</i>						
Vleuten/Maarssen	387	8,5%	1,3%	2,3%	1,0%	4,7%
Amersfoort	159	3,8%	2,5%	1,3%	--	3,8%
Nieuwegein	383	4,4%	0,8%	0,5%	0,8%	2,1%
Totaal	931	6,0%	1,3%	1,4%	0,8%	3,4%

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	444	4,1%	2,0%	2,0%	--	4,1%
00-02 uur	231	3,5%	3,9%	2,6%	0,4%	6,9%
02-04 uur	139	8,6%	4,3%	3,6%	2,9%	10,8%
Totaal	814	4,7%	2,9%	2,5%	0,6%	6,0%
<i>Zaterdag</i>						
22-24 uur	591	5,6%	2,0%	0,5%	0,2%	2,7%
00-02 uur	322	7,1%	2,5%	1,6%	0,6%	4,7%
02-04 uur	137	11,7%	5,1%	3,6%	0,7%	9,5%
Totaal	1050	6,9%	2,6%	1,2%	0,4%	4,2%

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	265	6,0%	1,5%	1,5%	0,4%	3,4%
25-34 jr	430	7,0%	4,2%	2,6%	0,9%	7,7%
35-49 jr	396	9,1%	3,8%	1,0%	0,8%	5,6%
50 jr e.o.	249	5,6%	3,6%	1,6%	0,4%	5,6%
Totaal	1.340	7,2%	3,4%	1,7%	0,7%	5,8%
<i>Vrouwen</i>						
18-24 jr	111	0,9%	--	0,9%	--	0,9%
25-34 jr	184	3,8%	0,5%	1,1%	--	1,6%
35-49 jr	149	3,4%	2,7%	3,4%	--	6,0%
50 jr e.o.	80	1,3%	--	2,5%	--	2,5%
Totaal	524	2,7%	1,0%	1,9%	--	2,9%

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	387	3,4%	0,8%	1,3%	0,8%	2,8%
00-02 uur	241	9,1%	2,9%	0,4%	1,2%	4,6%
02-04 uur	136	10,3%	7,4%	4,4%	3,7%	15,4%
Totaal	764	6,4%	2,6%	1,6%	1,4%	5,6%
<i>Zaterdag</i>						
22-24 uur	455	5,7%	0,7%	0,4%	0,9%	2,0%
00-02 uur	318	5,0%	0,9%	3,1%	--	4,1%
02-04 uur	158	8,9%	3,8%	0,6%	1,9%	6,3%
Totaal	931	6,0%	1,3%	1,4%	0,8%	3,4%

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	231	6,1%	1,3%	0,9%	1,3%	3,5%
25-34 jr	391	7,2%	3,1%	1,3%	1,0%	5,4%
35-49 jr	388	8,2%	2,1%	2,3%	1,8%	6,2%
50 jr e.o.	259	6,9%	1,5%	2,3%	0,8%	4,6%
Totaal	1.269	7,2%	2,1%	1,7%	1,3%	5,1%
<i>Vrouwen</i>						
18-24 jr	87	1,1%	--	1,1%	--	1,1%
25-34 jr	160	3,1%	2,5%	1,3%	--	3,8%
35-49 jr	114	3,5%	0,9%	--	1,8%	2,6%
50 jr e.o.	65	4,6%	--	--	--	--
Totaal	426	3,1%	1,2%	0,7%	0,5%	2,3%

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%	8%	17%	8%	25%
0,8-1,3	33	36%	6%	24%	27%	6%
≥ 1,3	9	78%	--	--	22%	--
Totaal	54	44%	6%	19%	22%	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	12	67%	8%	17%	--	8%
0,8-1,3	25	40%	8%	24%	12%	16%
≥ 1,3	18	44%	17%	17%	22%	--
Totaal	55	47%	11%	20%	13%	9%

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

