

Rijden onder invloed in de provincie Flevoland, 1996-1997

Ontwikkeling van het alcoholgebruik door automobilisten in weekendnachten

R-97-62

M.P.M. Mathijssen

Leidschendam, 1998

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-97-62
Titel: Rijden onder invloed in de provincie Flevoland, 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 Flevoland, in vrijdag- en zaterdagnachten van het najaar van 1997.

Aantal pagina's: 14 + 9 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	6
3.	<i>Resultaten van het onderzoek</i>	8
3.1.	Alcoholgebruik naar onderzoeksgebied (tabel 1)	8
3.2.	Alcoholgebruik naar tijdstip (tabel 2)	9
3.3.	Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd (tabel 3)	9
3.4.	Herkomst van overtreders (tabel 4)	10
3.5.	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 4</i>	19

1. Inleiding

Evenals in de jaren 1992, 1993 en 1996 heeft de SWOV in 1997, in nauwe samenwerking met de politie van de regio Flevoland, het alcoholgebruik van automobilisten in de provincie Flevoland geïnventariseerd.

Het belangrijkste doel van het SWOV-onderzoek is het vaststellen van ontwikkelingen in het alcoholgebruik van 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 Flevoland maakt deel uit van het 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 Flevoland wordt steeds uitgevoerd door drie 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 14 op zaterdag 15 november (in Almere) en in de nacht van zaterdag 15 op zondag 16 november (in Lelystad en in Urk/Emmeloord).

Elk politieteam voert in principe per nacht alcoholcontroles uit op zes verschillende locaties, die in overleg met de SWOV zijn uitgekozen. Op iedere locatie wordt drie kwartier achtereen 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 drie controleteams van de politie hebben in het najaar van 1997 in de provincie Flevoland 764 willekeurige automobilisten staande gehouden en getest. Dat zijn er 77 meer dan in 1997, hetgeen vooral op het conto van het team in Almere kan worden geschreven. Alledrie de teams hebben zich in 1997 strikt gehouden aan de SWOV-richtlijnen ten aanzien van controlelocaties en -tijdstippen.

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 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, 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 10%-niveau: voor een significant effect moet de χ^2 -waarde groter zijn dan 2.71 bij één vrijheidsgraad; de Z-waarde moet groter zijn dan 1.65.

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

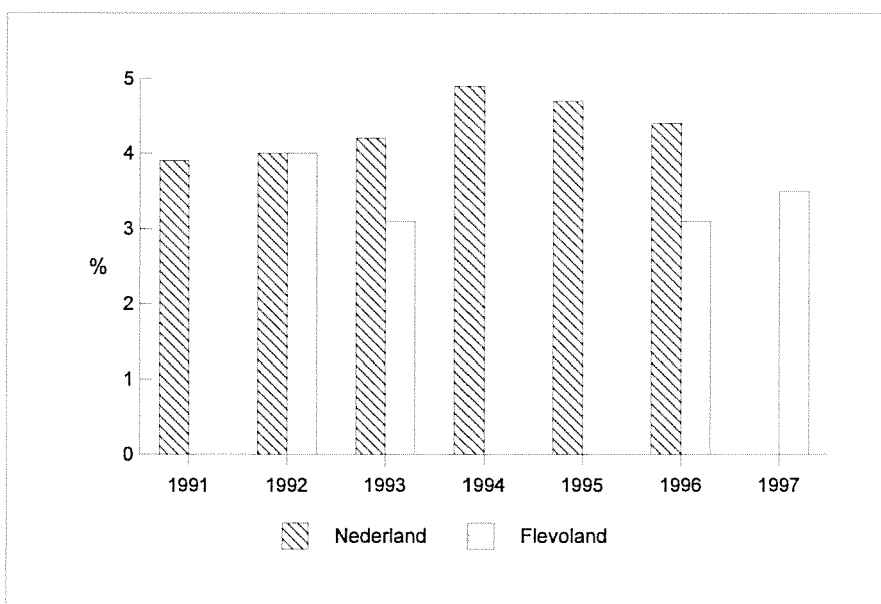
De resultaten van het onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten in de provincie Flevoland worden in dit hoofdstuk besproken aan de hand van de *Tabellen 1 t/m 4* uit *Bijlage 3*. De resultaten van 1997 worden steeds vergeleken met de resultaten over 1996 in Flevoland en in heel Nederland.

3.1. Alcoholgebruik naar onderzoeksgebied (tabel 1)

In 1997 zijn in de provincie Flevoland meer drinkers ($BAG \geq 0,2\%$) aangetroffen dan in 1996: 8,9% in 1997 tegen 7,1% in 1996. Ook het aandeel overtreders ($BAG \geq 0,5\%$) is iets toegenomen: van 3,1% in 1996 tot 3,5% in 1997. Maar daar staat tegenover, dat het aandeel zwaardere en zeer zware overtreders ($BAG \geq 0,8\%$) is afgenomen van 1,9% in 1996 tot 1,3% in 1997. De beschreven veranderingen tussen 1996 en 1997 zijn overigens niet statistisch significant.

In heel Nederland bedroeg het aandeel overtreders in het najaar van 1996 4,4%, en het aandeel zwaardere en zeer zware overtreders 2,1%. In Flevoland was het beeld in dat jaar dus wat gunstiger. De landelijke percentages over 1997 zijn nog niet bekend, maar zullen vermoedelijk wat hoger uitvallen dan de overeenkomstige percentages voor Flevoland.

In *Afbeelding 1* is de ontwikkeling van het aandeel overtreders in de provincie Flevoland en in heel Nederland sinds 1991 weergegeven. Er is in te zien, dat de situatie in Flevoland steeds wat gunstiger was dan de landelijke situatie. Maar waar in heel Nederland sinds 1995 sprake lijkt te zijn van een dalende trend, is zo'n trend in Flevoland op het eerste gezicht niet terug te vinden. 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 Flevoland, 1991-1997.*

Als we het rijden onder invloed in Flevoland per onderzoeksgebied bezien, blijkt in 1997 met name in Almere sprake te zijn van een toename: van 4,6% overtreders in 1996 tot 5,9% in 1997. Deze toename, die niet statistisch significant is, zou mede een gevolg kunnen zijn van een wijziging in de controlelocaties. Wel scoort Almere traditioneel hoger dan de beide andere onderzoeksgebieden. Dat is voor een deel te verklaren uit het feit dat de metingen in Almere plaatsvinden in de vrijdagnacht. Het alcoholgebruik ligt dan in het algemeen wat hoger dan in de zaterdagnacht. Ook de nabijheid van Amsterdam is er wellicht niet vreemd aan.

3.2. Alcoholgebruik naar tijdstip (tabel 2)

Naarmate het later in de nacht wordt, neemt in het algemeen het aandeel overtreders toe. In 1997 was na 2.00 uur 's nachts het aandeel overtreders in Flevoland ruim twee-en-een-half maal zo groot als vroeger in de nacht: respectievelijk 7,2% en 2,7%. In voorgaande jaren is zowel in Flevoland als in de rest van Nederland een soortgelijk verschil naar tijdstip geconstateerd. Vooral 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. De situatie in Flevoland wijkt op dit punt niet af van het landelijke beeld.

Behalve de frequentie van alcoholgebruik neemt in het algemeen ook de zwaarte van de overtredingen toe naarmate het later wordt. Ook op dit punt wijkt Flevoland niet af van de rest van Nederland.

3.3. Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd (tabel 3)

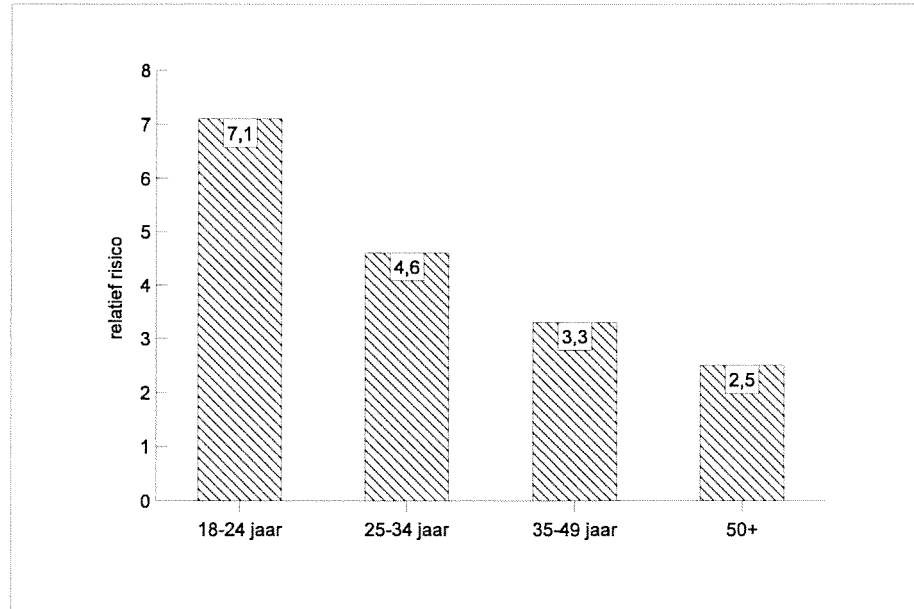
Mannelijke bestuurders waren in 1997 in Flevoland ruim viermaal zo vaak onder invloed als vrouwelijke: 4,4% versus 1,0%. In 1996 was het verschil zelfs nog groter. In heel Nederland waren mannelijke bestuurders in 1996 driemaal zo vaak onder invloed als vrouwelijke (respectievelijk 5,4% en 1,8%).

Bij de mannelijke bestuurders is in 1997 in Flevoland het hoogste percentage overtreders aangetroffen in de leeftijdsklasse van 25 t/m 34 jaar, namelijk 7,7%. Ook in 1996 scoorde deze categorie het slechtst (met 5,7% overtreders), maar het verschil met de overige leeftijdsklassen was toen wat kleiner. In heel Nederland worden in het algemeen de meeste overtreders aangetroffen onder mannelijke bestuurders van 35 tot en met 49 jaar. In Flevoland daarentegen kende deze leeftijdsklasse in 1997 juist de minste mannelijke overtreders (2,4%). Waarschijnlijk is dat echter een toevallige uitschieter.

Het minste alcoholgebruik wordt bij mannelijke bestuurders in het algemeen aangetroffen in de leeftijdsklasse onder de 25 jaar. In Flevoland wekt de ontwikkeling van het alcoholgebruik van deze categorie echter enige verontrusting. Tussen 1996 en 1997 is het aandeel drinkers significant toegenomen van 4,2% tot 8,1%; het aandeel overtreders is (niet significant) toegenomen van 1,7% tot 2,5% .

Bij de vrouwelijke bestuurders waren er in Flevoland in 1997, evenals in voorgaande jaren, geen significante verschillen naar leeftijd. In de leeftijdsklassen onder de 25 en boven de 50 jaar zijn in 1997 in het geheel geen overtreders aangetroffen.

De toename van het alcoholgebruik door jonge mannelijke bestuurders die zich in 1997 in Flevoland lijkt te manifesteren is zorgwekkend vanwege het sterk verhoogde ongevalsrisico van jonge bestuurders na alcoholgebruik. In Afbeelding 2 is die risicoverhoging 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 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 12,5%.

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

3.4. Herkomst van overtreders (tabel 4)

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 28 bestuurders die in 1997 een BAG \geq 0,7‰ hadden, is als volgt:

- horecagelegenheid (bar, café, restaurant, disco) 65%
- bezoek/feestje 12%
- werk/thuis 12%
- overig/onbekend 12%

In vergelijking met 1996 valt vooral de toename van het aandeel 'horeca' (35% in 1996) op, naast de afname van het aandeel 'bezoek/feestje' (35% in 1996) en het geheel verdwijnen van de herkomst 'sportkantine' (18% in 1996). Gezien de zeer geringe steekproefomvang van in totaal 17 automobilisten met een BAG $\geq 0,7\%$, kunnen aan deze verschuivingen echter nauwelijks consequenties worden verbonden.

In heel Nederland blijkt steeds ruim de helft van alle overtredders uit een horecagelegenheid te komen.

3.5. 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 enquête in Flevoland zijn echter wel het vermelden waard:

- In alledrie de onderzoeksgebieden (c.q. politiedistricten) lijkt het toezicht op alcoholgebruik in 1997 iets toegenomen te zijn.
- Geplande aselechte alcoholcontroles met wat grotere teams zijn in 1997 evenwel slechts zeer mondjesmaat uitgevoerd: één tot twee keer. In district Noord wordt ernaar gestreefd dat aantal in 1998 enigszins op te voeren.
- In Lelystad is frequent aselekt gecontroleerd door surveillanceteams, in de beide andere onderzoeksgebieden niet.
- Alcoholcontrole bij ongevallen vindt in Lelystad sinds mei 1997 vrij systematisch plaats. In de beide andere onderzoeksgebieden gebeurde dat in 1997 nog voornamelijk bij voorafgaande verdenking van alcoholgebruik; vanaf 1 januari 1998 gebeurt dat ook in het district Noord (Emmeloord/Urk) vrij systematisch.

4. Conclusies en aanbevelingen

De resultaten van het SWOV-onderzoek in 1997 wijzen op een lichte toename van het aandeel overtreeders, maar een afname van het aandeel zwaardere overtreeders. 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 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 (a) een grote speciaal- én generaal-preventieve werking heeft en (b) notoire drinkers effectief uit het gemotoriseerde verkeer kan weren.

Het niveau van politietoezicht lijkt in 1997 in Flevoland licht toegenomen te zijn, 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 België, waar de horeca een belangrijke rol speelt in de zogenaamde Bob-campagnes. Deze campagnes, waarbij onder andere 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.

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 Flevoland is tweezijdig getoetst op 10%-niveau: voor een significant effect moet de χ^2 -waarde groter zijn dan 2.71 bij één vrijheidsgraad; de Z-waarde moet groter zijn dan 1.65.

Bijlage 3

Tabellen 1 t/m 4

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

- 2a. *Alcoholgebruik naar tijdstip in 1996*
- 2b. *Alcoholgebruik naar tijdstip in 1997*

- 3a. *Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd in 1996*
- 3b. *Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd in 1997*

- 4a. *Herkomst van overtreiders naar BAG-klasse in 1996*
- 4b. *Herkomst van overtreiders naar BAG-klasse in 1997*

Gebied	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-‰)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥ 1,3	≥ 0,5
Lelystad	258	3,1%	1,6%	0,8%	0,4%	2,7%
Almere	152	7,2%	1,3%	2,0%	1,3%	4,6%
Urk/Emmeloord	277	4,0%	0,7%	1,1%	0,7%	2,5%
Totaal	687	4,4%	1,2%	1,2%	0,7%	3,1%

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

Tijdstip	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-‰)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥ 1,3	≥ 0,5
22-24 uur	309	2,9%	1,0%	0,6%	1,0%	2,6%
00-02 uur	276	6,2%	0,7%	1,1%	0,4%	2,2%
02-04 uur	102	3,9%	2,9%	2,9%	1,0%	6,9%
Totaal	687	4,4%	1,2%	1,2%	0,7%	3,1%

Tabel 2a. *Alcoholgebruik naar tijdstip, 1996.*

Gebied	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-‰)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥ 1,3	≥ 0,5
Lelystad	277	4,7%	2,2%	0,4%	--	2,5%
Almere	221	8,1%	2,7%	2,3%	0,9%	5,9%
Urk/Emmeloord	266	3,8%	1,9%	0,8%	--	2,6%
Totaal	764	5,4%	2,2%	1,0%	0,3%	3,5%

Tabel 1b. *Alcoholgebruik naar onderzoeksgebied, 1997.*

Tijdstip	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-‰)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥ 1,3	≥ 0,5
22-24 uur	339	4,4%	1,8%	--	0,3%	2,1%
00-02 uur	286	6,6%	2,4%	1,0%	--	3,5%
02-04 uur	139	5,0%	2,9%	3,6%	0,7%	7,2%
Totaal	764	5,4%	2,2%	1,0%	0,3%	3,5%

Tabel 2b. *Alcoholgebruik naar 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	120	2,5%	0,8%	0,8%	--	1,7%
25-34 jr	157	3,8%	1,9%	1,9%	1,9%	5,7%
35-49 jr	148	10,8%	--	2,7%	1,4%	4,1%
50 jr e.o.	68	4,4%	4,4%	--	--	4,4%
Totaal	493	5,7%	1,4%	1,6%	1,0%	4,1%
<i>Vrouwen</i>						
18-24 jr	47	2,1%	2,1%	--	--	2,1%
25-34 jr	59	--	--	--	--	--
35-49 jr	70	--	--	--	--	--
50 jr e.o.	18	5,6%	--	--	--	--
Totaal	194	1,0%	0,5%	--	--	0,5%

Tabel 3a. *Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd, 1996.*

BAG-‰	N	Herkomst				
		Horeca	Sportkantine	Bezoek/ feestje	Werk/thuis	Anders/ onbekend
0,7-0,8	4	50%	--	50%	--	--
0,8-1,3	8	38%	13%	38%	13%	--
≥ 1,3	5	20%	40%	20%	20%	--
Totaal	17	35%	18%	35%	12%	--

Tabel 4a. *Herkomst van overtreeders naar BAG-klasse, 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	121	6,6%	1,7%	0,8%	--	2,5%
25-34 jr	183	5,5%	4,9%	2,2%	0,5%	7,7%
35-49 jr	169	7,1%	2,4%	--	--	2,4%
50 jr e.o.	90	8,9%	--	3,3%	1,1%	4,4%
Totaal	563	6,7%	2,7%	1,4%	0,4%	4,4%
<i>Vrouwen</i>						
18-24 jr	42	--	--	--	--	--
25-34 jr	83	--	1,2%	--	--	1,2%
35-49 jr	57	5,3%	1,8%	--	--	1,8%
50 jr e.o.	19	--	--	--	--	--
Totaal	201	1,5%	1,0%	--	--	1,0%

Tabel 3b. Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd, 1997.

BAG-‰	N	Herkomst				
		Horeca	Sportkantine	Bezoek/ feestje	Werk/thuis	Anders/ onbekend
0,7-0,8	7	71%	--	14%	--	14%
0,8-1,3	8	75%	--	13%	13%	--
≥ 1,3	2	--	--	--	50%	50%
Totaal	17	65%	--	12%	12%	12%

Tabel 4b. Herkomst van overtreders naar BAG-klasse, 1997.

