

Alcoholgebruik door beroepschauffeurs

Een inventariserend onderzoek

R-99-24

Drs. J. Heidstra & M.P.M. Mathijssen

Leidschendam, 1999

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-99-24
Titel: Alcoholgebruik door beroepschauffeurs
Ondertitel: Een inventariserend onderzoek
Auteur(s): Drs. J. Heidstra & M.P.M. Mathijssen
Onderzoeksmanager: Drs. D.A.M. Twisk
Projectnummer SWOV: 69.323
Opdrachtgever: Trindeborch Consult

Trefwoord(en): Occupation (work), driver, drunkenness, blood alcohol content, accident, behaviour, attitude (psychol), police, surveillance, in situ, cost.

Projectinhoud: Alcoholgebruik binnen de sector van het beroepsvervoer vormt een ernstig te nemen onderwerp, vanwege de verstreckende gevolgen die ongevallen met zwaar verkeer kunnen hebben. Dit rapport doet verslag van een literatuurstudie naar alcoholgebruik door beroepschauffeurs. Om een idee te krijgen van de omvang van het probleem zijn vier indicatoren van alcoholgebruik onder beroepsbestuurders in binnen- en buitenland geïnventariseerd: ongevalsgegevens, gedragsgegevens, resultaten van politiecontroles en (zelf-)gerapporteerd gedrag. Daarnaast is er aandacht besteed aan de kosten die het alcoholgebruik in het beroepsverkeer met zich meebrengt, en aan bestaande preventieprogramma's en de toepassing ervan.

Aantal pagina's: 34 blz.
Prijs: f 20,-
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1999

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

Samenvatting

De maatschappelijke schade als gevolg van alcoholongevallen in het wegverkeer in Nederland bedraagt jaarlijks naar schatting circa f 2 miljard. Alcoholgebruik binnen de sector van het beroepsvervoer vormt, vanwege de verstrekkende gevolgen die ongevallen met zwaar verkeer kunnen hebben, een ernstig te nemen onderwerp. De sectie Alcon van Trindeborch Consult heeft daarom in het kader van een breder project met betrekking tot dit onderwerp een literatuurstudie laten uitvoeren met het doel inzicht te krijgen in de volgende zaken:

- Wat is de omvang van de alcoholproblematiek in het beroepsverkeer?
- Welke kosten brengt het alcoholgebruik in het beroepsverkeer met zich mee?
- Welke preventieprogramma's zijn er bekend en worden toegepast?

Om een idee te krijgen van de omvang van het probleem zijn vier indicatoren van alcoholgebruik onder beroepsbestuurders in binnen- en buitenland geïnterviewd. Dit zijn ongevalsgegevens, gedragsgegevens, resultaten van politiecontroles en zelfgerapporteerd gedrag.

De gevonden gegevens wijzen er op dat het gebruik van alcohol tijdens werkuren onder beroepschauffeurs in het algemeen en onder Nederlandse chauffeurs in het bijzonder, geen veelvoorkomend en wijdverbreid verschijnsel is. Bij alcoholcontroles worden slechts kleine percentages beroepsbestuurders positief bevonden. In Nederland liggen de gevonden percentages daarbij aanzienlijk lager dan die in het personenverkeer. Hoewel de indicatoren gezamenlijk een redelijke indruk van de situatie in het Nederlandse beroepsverkeer geven, hebben zij elk hun beperkingen wat betreft betrouwbaarheid en representativiteit. Zij moeten daarom met de nodige voorzichtigheid worden bekeken.

De kosten van alcoholgebruik in het beroepsverkeer zijn op basis van de gevonden, beperkte gegevens, tamelijk moeilijk in te schatten. Duidelijk is dat de risico's van alcoholgebruik in het zwaar verkeer vele malen groter zijn dan in het privé personenverkeer. De kosten en dus ook mogelijke besparingen met betrekking tot alcoholgebruik zijn dan ook vele malen groter dan die in het personenverkeer.

Preventieve programma's zijn onder te verdelen in wettelijke, collectieve en individuele bedrijfsmaatregelen. In collectieve arbeidsovereenkomsten wordt in de vervoerssectoren het gebruik van alcohol aan de orde gesteld. Op zowel wettelijk als individueel niveau lijkt het echter aan interesse voor en geloof in het bestaan van een probleem te ontbreken. Vooralsnog lijken de cijfers dit idee te rechtvaardigen. Ook de cijfers geven op dit moment echter geen representatief en betrouwbaar beeld.

Om onterecht optimisme over alcoholgebruik onder Nederlandse beroepschauffeurs bij de relevante partijen te voorkomen, wordt aanbevolen om met aselecte steekproeven nauwkeurig (ook onder de wettelijke limiet) onderzoek te doen naar de verdelingen van het bloedalcoholgehalte (BAG) van bestuurders in het beroepsverkeer. Aan de hand van dergelijke resultaten is het mogelijk om, gebaseerd op feiten, met betrokken partijen een discussie te voeren over de wijze waarop het probleem moet worden aangepakt.

Summary

Alcohol consumption by professional drivers

The social cost of so-called alcohol accidents in the Netherlands road traffic is estimated at about 2 billion guilders (c.\$1 billion) a year. Alcohol consumption by professional drivers is a subject to be taken seriously because of the far-reaching effects of accident involving heavy vehicles. Within the framework of a wider project concerning this subject, the Alcon section of Trindeborch Consult therefore carried out a literature study. Its purpose was to gain insight in the following matters:

- How large is the alcohol problem among professional drivers?
- How large are the costs this involves?
- Which prevention programmes are known and applied?

To get an idea of the size of the problem, an inventory was made of four indicators of professional drivers' alcohol consumption in the Netherlands and abroad. These were: accident data, observed behaviour, results of police control, and self-reported behaviour.

The data found indicates that; in general, and among Dutch drivers in particular, alcohol consumption during working hours is not a common and widespread phenomenon. During alcohol controls, only small percentages of professional drivers are above the limit. In the Netherlands they are considerably lower than in non-professional traffic. Although the indicators together give a reasonable impression of professional drivers in the Netherlands, they each have their limitations as far as validity and representivity are concerned. They therefore need to be examined with the necessary care.

Based on the limited data found, the costs of alcohol consumption by professional drivers is difficult to estimate. It is clear that the danger of drinking and driving is many times greater for heavy vehicles than for private ones. The costs, and therefore the possible savings, as far as drunk-driving is concerned, are therefore, many times higher.

Preventative programmes can be divided into laws, and collective and individual company measures. Collective labour agreements/contracts in the transport sector take alcohol consumption into account. However, there seems to be little interest for and belief in the existence of a problem. For the time being, the data seems to justify such an attitude. Neither does the data provide a representative or valid picture.

In order to prevent false optimism about alcohol consumption by Dutch professional drivers, among the relevant parties, the following is recommended: study accurately the distributions of the blood alcohol content (also those below the limit) of professional drivers, using random samples. Using such factual results, it is possible to discuss the way in which the problem must be tackled, with the parties concerned.

Inhoud

1. Inleiding	6
1.1. Achtergrond	6
1.2. Definitie van de onderzoeksgroep	6
1.3. Doel van de literatuurstudie	7
1.4. Uitvoering van de studie	7
1.5. Overzicht van het rapport	7
2. Risico van alcoholgebruik in het beroepsverkeer	8
2.1. Effect van alcoholgebruik op rijgedrag	8
2.2. Voertuigspecifieke factoren	9
2.3. Indicatoren van alcoholgebruik	10
3. Ongevalsegevens	11
3.1. Gegevens uit het buitenland	11
3.2. Ongevallen in Nederland	11
3.2.1.Registratie	11
3.2.2.Ontwikkeling	12
4. Gedragsgegevens	13
4.1. Roadside surveys	13
4.2. Rij- en drinkgewoonten in Nederland	13
5. Politiecontroles	15
5.1. Resultaten van politiecontroles	15
5.2. Processen-verbaal voor alcoholgebruik	15
6. Gerapporteerd gedrag	17
6.1. Zelfgerapporteerd gedrag; bestuurders	17
6.2. Waargenomen en vermoed gedrag; expert-guesses	18
7. Kosten van alcoholgebruik in de vervoerssector	19
7.1. Algemene maatschappelijke kosten	19
7.2. Kostenschatting voor de vervoerssector	20
7.3. Kostendragers en baathebbers	21
8. Maatregelen tegen alcoholgebruik	25
8.1. Wettelijke maatregelen	25
8.2. Collectieve maatregelen	25
8.3. Individuele maatregelen	26
9. Conclusies en aanbevelingen	28
9.1. Conclusies	28
9.2. Aanbevelingen	30
Literatuur	31
Overige bronnen	34

1. Inleiding

1.1. Achtergrond

De maatschappelijke schade als gevolg van het totaal aan alcoholongevallen in het wegverkeer in Nederland bedroeg in 1998 naar schatting ongeveer f 2 miljard. Alcoholgebruik is een van de weinige enkelvoudige factoren die een directe en sterke relatie hebben met de kans op een verkeersongeval en de ernst van het letsel dat daarbij optreedt.

Alcoholgebruik binnen de sector van het beroepsvervoer vormt dan ook een ernstig te nemen onderwerp. Het behoeft geen uitleg dat verkeersongevallen waarbij zware voertuigen betrokken zijn in de regel verstreckende gevolgen voor alle betrokkenen hebben. Desondanks wordt er, volgens de uitkomst van een terreinverkenning die de toenmalige stichting ALCON enige jaren geleden uitvoerde, bij vervoersbedrijven zelf nauwelijks serieus aandacht aan het probleem besteed. De bedoeling is om het thema alcoholpreventie onder de aandacht van de wegvervoerders te brengen. Daarom voert de sectie Alcon van Trindeborch Consult een project uit met de volgende doelen:

- verschaffen van inzicht in de stand van zaken met betrekking tot alcohol en verkeer in de vervoerssector;
- creëren van draagvlak voor op preventie gerichte acties binnen de sector zelf alsmede de concrete uitwerking daarvan.

Het project bestaat uit verschillende deelactiviteiten. Achtereenvolgens zullen een literatuuronderzoek, een veldstudie en een panelstudie worden uitgevoerd. Na een tussentijdse rapportage van deze eerste drie stappen zal een conferentie worden georganiseerd. Tot slot zal een raamwerk voor de ontwikkeling van een preventieprogramma worden ontwikkeld. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid is gevraagd om in het kader van de eerste activiteit in het project een literatuurstudie uit voeren.

1.2. Definitie van de onderzoeksgroep

Het beroepsverkeer over de weg kan grofweg in drie groepen worden onderverdeeld: het goederenvervoer, het personenvervoer en overig beroepsmatig verkeer. Binnen deze hoofdgroepen zijn weer verschillende branches onderscheiden. Het beroepsgoederenvervoer kent naast goederentransportmaatschappijen bijvoorbeeld ook bedrijven waarvoor goederentransport slechts een onderdeel van een breder takenpakket vormt. Een voorbeeld vormen grote supermarkt- of fastfoodketens. Als beroepspersonenvervoer kunnen naast het openbaar vervoer of andere busmaatschappijen bijvoorbeeld ook taxibedrijven worden genoemd. Onder overig beroepsmatig verkeer vallen bijvoorbeeld politie- en ambulancepersoneel, vertegenwoordigers en koeriers, die zich doorgaans in gewone personenauto's verplaatsen.

In de registratie van verkeerscontroles en -ongevallen wordt het onderscheid tussen verschillende soorten voertuigen doorgaans op een andere wijze gemaakt. In de meeste gevallen worden aparte cijfers geregistreerd

voor motoren, personenauto's, bussen en vrachtauto's. In sommige gevallen worden ook bestelauto's en lichte en zware vrachtwagens onderscheiden. In een dergelijke registratievorm zijn bijvoorbeeld taxi's en personenauto's die zakelijk worden gebruikt niet als aparte categorie terug te vinden. Ook is van de bestuurder van een bestelauto niet vast te stellen of hij al dan niet als beroepsvervoerder opereert. Tot op dit moment is de registratie in de verschillende landen niet uniform. Bij de interpretatie van gegevens moet met dit registratieprobleem rekening worden gehouden.

De groep bestuurders van wie met tamelijk grote zekerheid kan worden aangenomen dat zij tot het beroepsverkeer kunnen worden gerekend, zijn bus- en vrachtwagenchauffeurs. Het merendeel van de gegevens die in de studie gebruikt worden, heeft dan ook betrekking op deze groep.

1.3. Doel van de literatuurstudie

Het doel van de literatuurstudie is het krijgen van een overzicht van de stand van zaken met betrekking tot de alcoholproblematiek in het beroepsverkeer. In concreto is geprobeerd inzicht te krijgen in de volgende zaken:

- Wat is de omvang van de alcoholproblematiek in het beroepsverkeer?
- Welke kosten brengt het alcoholgebruik in het beroepsverkeer met zich mee?
- Welke preventieprogramma's zijn er bekend en worden toegepast?

1.4. Uitvoering van de studie

Er is een internationale literatuurscan uitgevoerd met een aantal relevante trefwoorden. Aan de hand van de resultaten van de scan wordt een overzicht gegeven van de aard, ernst en omvang van de alcoholproblematiek in de vervoerssector in binnen- en buitenland. Om het beeld voor de Nederlandse situatie verder uit te diepen is bij de politie informatie over het alcoholgebruik in de vervoerssector in Nederland verzameld en zijn ongevalsbestanden geanalyseerd. Ook is een beknopte inventarisatie van bestaande (hulp- en) preventieprogramma's gemaakt.

1.5. Overzicht van het rapport

Na een kort overzicht van binnen- en buitenlandse literatuur wordt een schatting van de incidentie van alcoholgebruik in de Nederlandse vervoerssector gemaakt. Vervolgens worden ongevalsgegevens in Nederland besproken en wordt een schatting van de (mogelijke) kosten van alcoholgebruik in de sector gemaakt. Tot slot volgt een beschrijving van preventieve programma's.

2. Risico van alcoholgebruik in het beroepsverkeer

2.1. Effect van alcoholgebruik op rijgedrag

Geconsumeerde alcohol wordt via de maag en het darmstelsel opgenomen in het bloed en vervolgens door het hele lichaam verspreid. Alcohol die op deze wijze de hersenen bereikt, beïnvloedt het gedrag en als gevolg daarvan de kans op een ongeval. Al vanaf een à twee glazen neemt de ongevalskans licht toe. Bij grotere hoeveelheden alcohol gaat die toename steeds sneller. Bij een bloedalcoholgehalte (BAG) van 0,5 promille, dat bereikt wordt na het drinken van ongeveer drie glazen alcoholhoudende drank, is de kans op een ongeval ongeveer anderhalf keer zo groot als zonder alcoholgebruik. Bij 0,8 promille is die kans ongeveer twee keer zo groot, bij 1,0 promille vier keer, bij 1,3 promille zes keer en bij 1,8 promille zeventien keer (zie o.a. Borkenstein et al., 1974; Noordzij, 1976; Hurst, Harte & Frith, 1994).

Behalve op de ongevalskans heeft alcoholgebruik ook een sterk ongunstig effect op de letselernst bij ongevallen. Bestuurders met meer dan 1,5 promille alcohol in hun bloed hebben ongeveer 200 keer zoveel kans om bij een verkeersongeval om het leven te komen als nuchtere bestuurders (Simpson & Mayhew, 1991).

De meeste beroepsbestuurders hebben meer rijervaring en een grotere rijvaardigheid dan de gemiddelde bestuurder, waarop onderzoeken naar de effecten van alcohol doorgaans betrekking hebben. Lovibond en Bird (1970) vergeleken de verschillen in rijvaardigheid tussen coureurs en 'gewone' bestuurders bij BAG's van 0,5, 0,8 en 1,0 promille. Zij vonden dat bij de 'gewone' bestuurders de rijvaardigheid al bij 0,5 promille negatief beïnvloed werd, terwijl dit bij de coureurs pas bij een promillage van 0,8 gebeurde. Billings et al. (1972) vonden soortgelijke verschillen bij professionele en niet-professionele piloten. In een alcohol experiment werd bij professionele piloten, in tegenstelling tot bij de niet-professionele piloten, de koersvastheid tijdens de start- en landingsprocedures nauwelijks beïnvloed door BAG-waarden die stegen van 0,4 tot 1,2 promille. Dit suggereert dat mensen met een grotere vaardigheid beter in staat zijn te compenseren voor de effecten van alcohol. Opvallend was echter dat de professionele piloten al vanaf de laagste BAG-waarde tijdens de start- en landingsprocedure gevaarlijke procedurele fouten begingen, die niet direct aan de koers gerelateerd waren. Dit suggereert dat in een situatie waarin de aandacht over twee of meer taken tegelijk moeten worden verdeeld, het focussen van de aandacht op een van de taken, ook bij mensen met een grote vaardigheid, ten koste gaat van de andere taken (Moskowitz, 1973). Bij relatief routinematig gedrag worden de prestaties van zeer rijvaardige bestuurders als beroepsvervoerders dus minder snel door alcohol beïnvloed dan bij gemiddelde bestuurders. Bij situaties waarin meerdere taken tegelijk moeten worden uitgevoerd, worden echter ook bij zeer vaardige bestuurders de prestaties snel negatief door alcohol beïnvloed. Potentiële ongevalssituaties zijn juist vaak situaties waarin de bestuurder in korte tijd meerdere taken tegelijk moet uitvoeren. Zelfs bij zeer vaardige bestuurders

kunnen lage BAG-waarden hier dan ook een ongunstig effect hebben (Laurell, 1977).

Het risico van alcoholgebruik in het beroepsvervoer kan verder niet los worden gezien van de algemene eisen die het beroep van chauffeur aan het individu stelt. Volgens het rijtijdenbesluit voor bemanningsleden van vrachtauto's en -combinaties is de maximale duur van de diensttijd twaalf uur, en van de rijtijd tien uur op een dag (EVO, 1992). Het ongevalsrisico stijgt al na ongeveer zeven uur rijden (Mackie & Miller, 1978). Vermoeidheid en de kans om achter het stuur in slaap te vallen kunnen al door lage BAG-waarden ongunstig beïnvloed worden (Lister & File, 1983). In algemene zin ligt het opereren met zware vrachtwagencombinaties en bussen dicht tegen de grenzen van het mogelijke in de verhouding tussen mens, voertuig- en wegontwerp. In dit licht beschouwd betekent iedere BAG hoger dan nul een vermindering van de rijvaardigheid en daarmee een verhoging van het ongevalsrisico.

2.2. Voertuigspecifieke factoren

Naast het genoemde extra risico dat alcoholgebruik in het beroepsvervoer met zich meebrengt in termen van stijging van de ongevalskans, zijn ook de gevolgen van een ongeval waarbij een of meer zwaardere voertuigen betrokken zijn, ernstiger dan gemiddeld.

Hoewel de aantallen slachtoffers per ongeval tussen ongevallen met en zonder zwaar verkeer (vrachtauto's en bussen) nauwelijks verschillen, is de letselernst bij ongevallen met zwaar verkeer vele malen groter. Van de 2032 slachtoffers van letselongevallen in 1996 waarbij een vrachtauto betrokken was, kwam ruim negen procent als gevolg van het ongeval te overlijden. Bij letselongevallen met uitsluitend personenauto's lag dit percentage op 1,44%.

In 1997 vielen er in totaal 954 verkeersdoden en ziekenhuisgewonden bij ongevallen waar zwaar verkeer bij betrokken was (inclusief inzittenden van zware voertuigen). Dat is zeven procent van het totale aantal ernstig gewonde en omgekomen verkeersslachtoffers in Nederland. Ernstig gewond betekent hier dat het slachtoffer in een ziekenhuis is opgenomen. Onder de verkeersdoden alleen is dit aandeel zelfs zestien procent (bron: BIS-V).

In de ongevallenpraktijk zijn massaverschillen tussen vrachtauto's en personenauto's (oplopend tot een verhouding van 50:1) funest voor inzittenden van personenauto's; de lichtste partij trekt bij een botsing aan het kortste eind. Bij zware botsingen tussen vrachtauto's en personenauto's is bovendien meer dan eens sprake van brand (bron: BIS-V).

Slachtoffers van een botsing waar zwaar verkeer bij betrokken is, vallen vooral bij de tegenpartij. De volgende cijfers illustreren dit. Om jaarlijkse toevalsfluctuaties uit te sluiten, zijn de gemiddelde jaarcijfers over 1993 t/m 1997 berekend:

- overleden of ernstig gewonde slachtoffers onder inzittenden van vrachtauto's en bussen: 104 gemiddeld per jaar;
- overleden of ernstig gewonde slachtoffers onder de tegenpartij van zwaar verkeer: 917 gemiddeld per jaar.

Er vallen dus ongeveer negen keer zoveel slachtoffers bij de tegenpartij.

Bij een nadere uitsplitsing van de 104 slachtoffers onder inzittenden van zwaar verkeer blijkt dat 85% inzittende van een vrachtauto was en 15% inzittende van een bus. Splitsen we nog verder uit, dan blijkt dat van de slachtoffers onder inzittenden van vrachtauto's 83% bestuurder is en 17% passagier.

Van de slachtoffers met zwaar verkeer als tegenpartij kwam 84% in botsing met een vrachtauto en 16% met een bus. Van de overledenen werd bijna 90% aangereden door een vrachtauto.

2.3. Indicatoren van alcoholgebruik

Om een inzicht te krijgen in het probleem van alcoholgebruik in het verkeer in het algemeen of de transportsector in het bijzonder kunnen verschillende wegen worden bewandeld. Een van de indicatoren voor de verkeers- onveiligheid ten gevolge van alcoholgebruik, is het aantal geregistreerde ongevallen waarbij een of meer betrokkenen alcohol hadden gebruikt. Deze eerste indicator heeft als belangrijke beperking dat zowel de registratie van ongevallen als de registratie van het alcoholgebruik van de betrokken bestuurders verre van volledig is (Mathijssen, 1998).

Een tweede indicator is het feitelijke alcoholgebruik van verkeersdeelnemers. Deze indicator is iets minder valide dan het aantal ongevallen en de daarbij gevallen slachtoffers, aangezien alcoholgebruik weliswaar tot een verhoogde ongevalskans maar niet noodzakelijkerwijs tot een ongeval leidt. In Nederland wordt sinds 1970 grootschalig onderzoek naar het alcoholgebruik van bestuurders van personenauto's uitgevoerd. Het onderzoek heeft echter geen betrekking op bestuurders van vrachtauto's, bussen en bestelauto's.

Een derde indicator is het beweerde (zelfgerapporteerd) alcoholgebruik van bestuurders. Beweerd gedrag is echter een weinig betrouwbare indicator als het een gedragsvorm betreft waar min of meer een taboe op rust. Gelijktijdige metingen van feitelijk en beweerd alcoholgebruik in het verkeer laten vaak grote discrepanties tussen beide zien. Sinds 1990 wordt in Nederland vrijwel jaarlijks het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) uitgevoerd. Een deel van dit onderzoek heeft betrekking heeft betrekking op zelfgerapporteerd gedrag over alcohol. In het PROV wordt onderscheid gemaakt tussen privé-rijders en zakelijke rijders.

Een vierde indicator is het aantal processen-verbaal dat is opgemaakt tegen verdachten van rijden onder invloed. Ook deze indicator is weinig betrouwbaar, omdat veranderingen daarin niet alleen veranderingen in het rijden onder invloed weerspiegelen, maar ook veranderingen in het toezichtniveau en de toezichtstrategie van de politie en veranderingen in de kwaliteit van de selectieapparatuur.

In de literatuurstudie is om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen diverse informatie over de verschillende indicatoren verzameld. In de volgende hoofdstukken zullen aan de hand van de verschillende indicatoren de gegevens uit buitenlandse literatuur en voor de Nederlandse situatie worden besproken.

3. Ongevalsegegevens

3.1. Gegevens uit het buitenland

Het databestand van de Traffic Injury Research Foundation (TIRF) geeft informatie over het bloedalcoholgehalte van bestuurders van motorvoertuigen die bij verkeersongevallen in Canada om het leven zijn gekomen. In 1995 werd in alle provincies en territoria van Canada bij gemiddeld 84 procent (1617 van de 1924) van alle bij een verkeersongeval omgekomen bestuurders getest op de aanwezigheid van alcohol in het bloed. (Transport Canada, 1997). Er werd onderscheid gemaakt tussen motoren, personenauto's, vrachtwagens/bestelauto's en trekker-opleggercombinaties. Geen van de 29 geteste trekker-opleggerbestuurders was onder invloed, terwijl van de auto- en motorbestuurders respectievelijk 42 en 46 procent hadden gedronken (BAG > 0,1 promille). Opvallend was dat het percentage bestuurders onder invloed het hoogst was bij omgekomen bestuurders van vrachtwagens en bestelauto's, ruim 49 procent. Bijna 43 procent had zelfs een BAG hoger dan 0,8 promille.

In de Verenigde Staten zijn bestuurders van zware en lichtere vrachtwagens die onder invloed van alcohol zijn, jaarlijks betrokken bij ongeveer 750 dodelijke ongevallen, 7700 letselongevallen en 4750 ongevallen met uitsluitend materiële schade (TRB, 1987). Uit een analyse van ongevalsstatistieken bleek dat tussen 1982 en 1985 ongeveer vijftig procent van alle omgekomen bestuurders van motorvoertuigen een meetbare hoeveelheid alcohol in het bloed had. Onder de omgekomen vrachtwagenbestuurders was dit vijftien procent (121 van de 805). Van de vrachtwagenbestuurders die als 'positief' uit de alcoholtest kwamen, had 60 procent een promillage van 1,0 of hoger, 18 procent had een BAG tussen de 0,4 en 1,0 promille en 21 procent van 0,3 promille of lager (Sweedler, 1993).

De National Transportation Safety Board in de Verenigde Staten verzamelde in acht verschillende staten gedurende een periode van een jaar toxicologische monsters bij omgekomen bestuurders van zware vrachtwagens. Bij 33 procent van de bestuurders werden verboden middelen aangetroffen. Alcohol en marihuana kwamen het vaakst voor, beide in dertien procent van de gevallen. Ook cocaïne (9%) (meth)amfetamines (7) en stimulantia (8) kwamen vaak voor. Van de positief bevonden bestuurders had 41 procent meerdere soorten middelen tegelijk gebruikt (NTSB, 1990).

3.2. Ongevallen in Nederland

3.2.1. Registratie

Bij de interpretatie van ongevallen- en slachtoffergegevens in Nederland moet rekening worden gehouden met een hoge mate van onbetrouwbaarheid van de gegevens. Deze onbetrouwbaarheid komt voort uit onderregistratie van zowel ongevallen zelf, als van het alcoholgebruik van bestuurders die bij ongevallen betrokken zijn.

Alleen verkeersongevallen met dodelijke afloop worden door de politie vrijwel volledig geregistreerd. Voor ongevallen met ernstig letsel, resulterend in een ziekenhuisopname, bedraagt het registratieniveau ongeveer zestig procent. Het registratieniveau van de ongevallen met lichter letsel en met uitsluitend materiële schade is nog aanzienlijk lager. Deze minder ernstige ongevallen zijn daardoor nauwelijks bruikbaar als indicator voor de verkeersonveiligheid.

Ook bij de ernstige ongevallen onderzoekt de politie niet systematisch of de betrokken bestuurders alcohol hebben gebruikt, al is het registratieniveau vanaf eind 1995 wel toegenomen. Dat laatste komt naar voren uit enquêtes onder de politiecoördinatoren van het SWOV-onderzoek 'Rij- en drinkgewoonten'. Door het hogere registratieniveau ontstaat een beter inzicht in de omvang van de alcoholonveiligheid. De ontwikkeling van de alcoholonveiligheid is op basis van de geregistreerde 'alcoholongevallen' echter moeilijk vast te stellen zolang het registratieniveau niet stabiel is en de precieze registratiegraad niet bekend is.

Als indicator voor de alcoholonveiligheid gebruiken we de overleden en in het ziekenhuis opgenomen slachtoffers van geregistreerde 'alcoholongevallen'. Daarbij moeten we wel bedenken, dat de werkelijke aantallen doden en ziekenhuisopnamen als gevolg van 'alcoholongevallen' waarschijnlijk ruim twee keer zo groot zijn als de geregistreerde aantallen.

3.2.2. *Ontwikkeling*

In het midden van de jaren tachtig is het aantal overleden en in het ziekenhuis opgenomen slachtoffers van geregistreerde alcoholongevallen sterk gaan dalen: van gemiddeld ruim 2.500 in het begin van de jaren tachtig tot ruim 1.100 in 1992. Daarna is de alcoholonveiligheid weer toegenomen, in 1994 resulterend in 1.225 geregistreerde slachtoffers. In 1995 was sprake van een stabilisatie (1.210 geregistreerde slachtoffers), maar in 1996 nam het aantal weer toe tot 1.297 (97 doden en 1.200 ziekenhuisopnamen). Waarschijnlijk is de toename in 1996 echter geheel het gevolg van het gestegen registratieniveau en is het werkelijke aantal alcoholslachtoffers zelfs licht gedaald. In 1997 kwam het geregistreerde aantal slachtoffers van alcoholongevallen uit op 1.279 (103 doden en 1.176 ziekenhuisopnamen).

Het werkelijke aantal doden ten gevolge van alcoholongevallen wordt voor 1997 geschat op minimaal 235 en het werkelijke aantal ziekenhuisopnamen op ongeveer 2.000 (Mathijssen, 1998). Voor 1998 zijn de ongevallengegevens niet geanalyseerd met betrekking tot alcoholgebruik, maar waarschijnlijk zijn er geen grote veranderingen ten opzichte van 1997.

Van de 51.102 registreerde bestuurders van personenauto's die in de periode van 1994 tot en met 1998 betrokken raakten bij een ernstig verkeersongeval (d.w.z. met doden of ziekenhuisgewonden) waren er 3482 onder invloed van alcohol (6,82%). Van de 6.082 bestuurders van een bestelauto die bij dit soort ongevallen betrokken raakten had 5,36% alcohol gedronken. Van de 3809 vrachtwagenbestuurders was 0,53% onder invloed van alcohol. Bij geen van de 744 busbestuurders die in de genoemde jaren bij een ernstig ongeval betrokken waren werd alcohol in het bloed geconstateerd.

4. Gedragsgegevens

Het feitelijk gebruik van alcohol onder beroepsbestuurders is in Nederland tot nu toe niet onderzocht. Hiervoor zou een aselechte steekproef bestuurders getest moeten worden op een ademtester die een nauwkeurig resultaat presenteert, zoals dat ook gebeurt bij het rij- en drinkgewoonten onderzoek dat de SWOV jaarlijks uitvoert. Voor vrachtwagenchauffeurs lijkt dit vrij eenvoudig te realiseren door de BAG-metingen te combineren met de politiecontroles op zwaar verkeer. Met name het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) voert dergelijke controles regelmatig uit.

4.1. Roadside surveys

Een opmerkelijke studie naar het drank- en druggebruik onder bestuurders van zware voertuigen (> 26.000 lbs) is uitgevoerd door het Insurance Institute for Highway Safety (IIHS; Lund et al., 1988). De onderzoekers vroegen op een interstate highway in Tennessee aan 359 willekeurig gekozen trekker-opleggerbestuurders om vrijwillig mee te werken aan een onderzoek. Van de geselecteerde bestuurders verleenden er 317 hun medewerking aan het onderzoek door urine- of bloedmonsters af te staan. In totaal werden in 29 procent van de monsters sporen van middelen gevonden. In vijftien procent van de monsters werden cannaboiden aangetroffen, in twaalf procent niet-voorgeschreven en in vijf procent voorgeschreven stimulantia, in twee procent sporen van cocaïne en in minder dan 1 procent alcohol. Deze percentages tellen op tot boven de 29 omdat ook hier in sommige monsters meerdere middelen gevonden werden. Gezien het feit dat twaalf procent van de bestuurders niet bereid of in staat was mee te werken, en de steekproef dus selectief is, zouden de resultaten zelfs een wat rooskleurige weergave van de werkelijkheid kunnen zijn. Daarnaast is het niet ondenkbaar dat door de selectieve uitval juist alcoholgebruik in de metingen ondervertegenwoordigd is.

De Federal Highway Administration voerde een soortgelijke studie uit op interstate highways in Nebraska, Utah, Minnesota en New Jersey (FHWA, 1991). In Nebraska en Utah werd een aselechte steekproef bestuurders gevraagd aan een drugs- en alcoholtest mee te werken. In Minnesota en New Jersey werden alleen bestuurders getest bij wie gebruik van middelen vermoed werd. In 4,6 procent van alle gevallen werd drugsgebruik en in 0,2 procent van de gevallen alcoholgebruik geconstateerd. Deze percentages liggen fors lager dan die in de studie van de IIHS. Ook het weigeringspercentage was lager: respectievelijk 4,2 en 1,0 procent voor de drugs- en de alcoholtest.

4.2. Rij- en drinkgewoonten in Nederland

Sinds 1970 wordt in Nederland grootschalig onderzoek naar het alcoholgebruik van bestuurders van personenauto's uitgevoerd. In het rij- en drinkgewoonten onderzoek van de SWOV worden de ontwikkelingen van het alcoholgebruik in het verkeer in de weekendnachten (vrijdag- en zaterdagnacht van 22.00 tot 4.00 uur) in kaart gebracht. Tussen 1970 en 1991 is het aandeel rijders onder invloed in weekendnachten geleidelijk gedaald van ongeveer 15% tot 3,9%. Belangrijke invloedsfactoren waren:

- de invoering van de wettelijke BAG-limiet van 0,5 promille in november 1974;
- de -gelijktijdige- beschikking van de politie over chemische blaaspijpjes voor de selectie van verdachten en over de bloedproef voor de bewijsvoering;
- de geleidelijke vervanging van de onbetrouwbare blaaspijpjes door elektronische ademtesters vanaf het midden van de jaren tachtig;
- de vervanging van de dure en omslachtige bloedproef door ademanalyse vanaf eind 1987;
- de invoering en uitbreiding van aselekt alcoholtoezicht, die mogelijk werd gemaakt door de elektronische testers en de ademanalyse voor bewijsdoeleinden.

Tussen 1992 en 1994 werd een stijging van het rijden onder invloed geconstateerd; in 1995 en 1996 was er weer sprake van een lichte daling en sindsdien van een stabilisatie rond de 4,5% overtredders. Ongeveer 90% van de bestuurders heeft een promillage lager dan 0,2. De rest van de bestuurders (ongeveer 5,5%) heeft een promillage dat ligt tussen de 0,2 en 0,5.

In het rij- en drinkgewoontenonderzoek worden alleen bestuurders van personenauto's ten behoeve van het onderzoek aan een ademtest onderworpen. In het onderzoek wordt geen onderscheid gemaakt tussen zakelijke bestuurders en privé bestuurders. Het onderzoek heeft alleen betrekking op het rij- en drinkgedrag tijdens de weekendnachten. Naarmate het later wordt neemt het aandeel overtredders op beide avonden sterk toe (Mathijssen, 1998). Ook het gemiddelde alcoholgebruik van de overtredders neemt toe naarmate het later wordt: in 1997 had vóór middernacht 44% van de overtredders een BAG van 0,8 promille of meer, na 2.00 uur 54%. Ook wanneer het onderscheid zou worden gemaakt, ligt het, gezien de tijden en plaatsen van de metingen (verkeersaders binnen de bebouwde kom) in de lijn der verwachting dat het aandeel beroepsbestuurders in de steekproef van het onderzoek relatief laag zou zijn. Wel zijn taxichauffeurs doorgaans vrij ruim in de steekproeven vertegenwoordigd.

Over rij- en drinkgewoonten van beroepsbestuurders zijn harde en representatieve gegevens dus niet voor handen. Voor een indicatie van het feitelijke gedrag van deze groep moet worden teruggevallen op gegevens van politiecontroles. Deze komen in het volgende hoofdstuk aan bod.

Uit het rij- en drinkgewoontenonderzoek buiten de weekendnachten valt af te leiden dat gemiddeld over alle dagen en tijdstippen van de week het aandeel bestuurders van personenauto's met een BAG > 0,5 promille kan worden geschat op ongeveer anderhalf procent. Ongeveer tweederde van hen (circa één procent) zou in aanmerking komen voor justitiële vervolging ex artikel 8 van de Wegenverkeerswet (Mathijssen, 1995).

5. Politiecontroles

Bij politiecontrole zijn er grofweg twee methoden te onderscheiden: bij de eerste methode worden bestuurders aselect aangewezen om een blaasproef te doen. Het meest bekende voorbeeld hiervan is de fuik waarin alle passerende auto's gedirigeerd worden. Op die manier ontstaat een goed beeld van de mate waarin alcoholgebruik voorkomt. De tweede methode is een selectieve controle. Hierbij verplichten politieagenten een bepaalde bestuurder, van wie zij het vermoeden hebben dat deze onder invloed is, mee te werken aan een blaasproef. Gegevens verkregen uit een selectieve controlemethode zijn voor het bepalen van de omvang van de problematiek onbruikbaar. De resultaten geven immers niet weer welk percentage van de bestuurders onder invloed rijdt.

5.1. Resultaten van politiecontroles

Het Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD) voert in samenwerking met de Rijksverkeersinspectie zwaar-vervoercontroles uit op de rijkswegen waarbij sinds kort geprobeerd wordt om de afname van een ademtest zoveel mogelijk standaard in de controleprocedure op te nemen. Op deze manier kan wel een representatief beeld van het alcoholgebruik onder beroepsbestuurders op de rijkswegen worden verkregen. Hoewel deze invoer en standaardisatie aanloopproblemen oplevert en nog zeker geen gemeengoed is, levert de methode wel al bruikbare resultaten op.

In 1998 werden 7307 zware voertuigen gecontroleerd, waarbij 1034 chauffeurs een blaasproef deden. Dit is ruim 14 procent. In 1999 werden tot en met 31 maart 2025 voertuigen gecontroleerd, waarbij 677 chauffeurs een blaasproef deden. Dit is 33,4%. De controles werden alle tussen 12.00 uur en 24.00 uur uitgevoerd. In de totale periode zijn dus 9332 vrachtwagens gecontroleerd., waarvan er 1711 de blaasproef hebben moeten doen (18,3%). In totaal heeft het KLPD in die periode 3 keer proces-verbaal tegen een bestuurder opgemaakt voor het rijden onder invloed (art. 8 Wegenverkeerswet). Dit betekent 0,2 procent van de bestuurders. Op 7 mei 1999 heeft het KLPD een aselecte alcoholcontrole onder vrachtwagenchauffeurs gehouden. De controletijd was van 15.30-23.00 u. Er werden 636 chauffeurs getest; geen enkele was in overtreding. (bron: persoonlijke communicatie, D. Vink, KLPD). De gevonden percentages liggen aanzienlijk lager dan het geschatte percentage voor bestuurders van personenauto's op vergelijkbare tijdstippen. Hierbij moet worden opgemerkt dat het KLPD controles uitvoert op de autosnelwegen. Het alcoholgebruik van bestuurders is hier over het algemeen geringer dan op het onderliggende wegennet.

5.2. Processen-verbaal voor alcoholgebruik

Zoals vermeld geven aantallen processen-verbaal voor rijden onder invloed slechts een beperkt en ongenueanceerd beeld van de problematiek. In de regel geven deze aantallen meer informatie over het beleid, bedrijfsvoering en prioriteitenstelling binnen het desbetreffende politiekorps dan over de mate waarin het probleem van alcoholgebruik voorkomt. Bij de Rijksverkeersinspectie (RVI) worden gegevens over controles en voorkomende

overtredingen bij beroepsvervoerders niet zodanig systematisch gedocumenteerd dat zij enig inzicht in de problematiek van alcoholgebruik in de sector kunnen verschaffen (bron: persoonlijke communicatie M. Swarte, RVI).

Het KLPD vormt de belangrijkste uitvoerder van zwaar-vervoercontroles omdat zij controles op de rijkswegen uitvoert. Ook in een aantal regio's zelf worden echter zelfstandig zwaar-vervoercontroles uitgevoerd. Het wijkteam autosnelwegen van het regiokorps Amsterdam controleerde in 1998 tijdens (aselecte) zwaar-vervoercontroles in totaal 363 vrachtwagens. Geen van de bestuurders in deze groep had een BAG dat voor vervolging in aanmerking kwam.

Tijdens reguliere alcoholcontroles werd in het gehele jaar tegen één vrachtwagenbestuurder proces-verbaal opgemaakt. Ook hadden dertien bestuurders van bestelauto's en twee taxichauffeurs teveel gedronken. Deze gegevens zijn afkomstig van zowel aselecte controles als van individuele aanhoudingen op grond van waargenomen rijgedrag. Ook het totale aantal gecontroleerde bestuurders en het totale aantal processen-verbaal zijn niet bekend (bron: persoonlijke communicatie M. van Wijk, Dienst verkeerspolitie Amsterdam).

Uit gegevens van de regiopolitie Zeeland bleek dat in die provincie in 1998 tegen geen enkele beroepsvervoerder proces-verbaal voor het rijden onder invloed is opgemaakt (bron: persoonlijke communicatie J. Krombeen, Regiopolitie Zeeland).

6. Gerapporteerd gedrag

6.1. Zelfgerapporteerd gedrag; bestuurders

Onderzoekers van de Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate in Canada (Transport Canada, 1987) hielden in 1986 een onderzoek onder 1509 bestuurders van zware vrachtwagens. Bij weegstations verspreid over zeven verschillende provincies in het land hielden ze een kort interview met de bestuurders over veiligheidgerelateerde onderwerpen, zoals gordelgebruik, rij- en rusttijden en vermoeidheid. Ook werd bestuurders naar hun mening over alcoholgebruik tijdens het rijden gevraagd. Van de ondervraagden dacht tien procent dat rijden onder invloed bij vrachtwagenchauffeurs frequent voorkomt. Negenenzestig procent dacht dat het zelden gebeurde en 21% had geen duidelijke mening. Het gemiddelde van de schattingen welk percentage van vrachtwagenbestuurders regelmatig onder invloed rijdt was vijf procent. Hierbij moet worden opgemerkt dat de helft van de chauffeurs geen schatting kon geven. Op de vraag hoeveel van de 100 chauffeurs buiten werktijd 'heavy drinkers' waren, gaf maar 38 procent van de ondervraagden antwoord. Het gemiddelde van deze schattingen was 45 van de 100 chauffeurs. De onderzoekers concludeerden dat het probleem van alcohol wellicht meer bekeken moet worden in relatie tot de lange werktijden en het probleem van vermoeidheid en slaperigheid van bestuurders. Hierbij kunnen ook 'kater-effecten' na drankgebruik op de voorgaande avond een belangrijke rol spelen (Hook, 1996; Mackie & Miller, 1978).

In Nederland wordt sinds 1990 vrijwel jaarlijks het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) uitgevoerd. In het PROV wordt bestuurders uit heel Nederland gevraagd naar hun gedragingen in, en hun meningen over het verkeer. Een deel van dit onderzoek heeft betrekking op zelfgerapporteerd gedrag ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol. In de PROV-enquête is respondenten gevraagd om aan te geven of ze (wel eens) rijden onder invloed van drie of meer glazen alcohol. In de enquête wordt niet apart naar het beroepsvervoer gekeken. Wel is er een onderscheid gemaakt tussen privé-rijders, woon-werk rijders en zakelijke rijders. De percentages bestuurders die aangaven (wel eens) onder invloed te rijden waren respectievelijk 6, 11 en 15 procent. Hoewel hieraan geen directe conclusies in de richting van het beroepsverkeer kunnen worden verbonden, is de samenhang tussen alcohol en hoofddoel van het auto-gebruik (en jaarlijks kilometrage) een interessante indicatie.

Om informatie over (zelfgerapporteerd) gedrag ten aanzien van alcoholgebruik onder beroepschauffeurs te verkrijgen, is ook een aantal branche-organisaties en branche-gerelateerde organisaties benaderd. Dit heeft echter betrekkelijk weinig opgeleverd. De branche-organisatie Transport en Logistiek Nederland (TLN) gaf als belangrijkste reden dat zij niet over informatie beschikt. Dit zou verklaard kunnen worden door een gebrek aan bereidheid tot coöperatie (i.e. beschikbaar stellen van gegevens) bij transportbedrijven. Die zouden mogelijkwijs 'vuile was' bewust binnen willen houden. Wanneer informatie over alcoholgebruik door werknemers binnen het bedrijf naar buiten zou lekken dan zou dat de concurrentiepositie

van het bedrijf immers zeer sterk kunnen schaden (bron: persoonlijke communicatie dhr. Poort, firma Arcrom).

De voor informatie benaderde Arbodiensten beriepen zich met name op de wet op de persoonsgegevens, die het hen onmogelijk maakt om informatie over werknemers in de sector van het beroepsvervoer ter beschikking van derden te stellen.

6.2. **Waargenomen en vermoed gedrag; expert-guesses**

Buiten harde, door geordend cijfermateriaal gefundeerde gegevens, kunnen ook schattingen en vermoedens van ter zake deskundigen, mits met de nodige voorzichtigheid beschouwd, relevante informatie over het probleem geven. Een korte inventarisatieronde bij de experts in het veld levert de volgende gezichtspunten op.

Het KLPD: als incidenteel een chauffeur met een te hoog BAG wordt aangetroffen, is het meestal een Fransman (gewend aan een glaasje bij het eten) of een Scandinaviër (die wil profiteren van de relatief lage prijs van alcohol in Nederland). Toch kan ook de gehanteerde controlemethode een beeld geven dat iets rooskleuriger is dan de werkelijkheid. Registratie vindt bij de politie immers alleen plaats wanneer bestuurders een strafbaar BAG hebben. De detectiegrens van de apparatuur die de politie bij controles gebruikt is 0,7 promille. Bestuurders die wel alcohol gedronken hebben, maar onder die detectiegrens blijven, zijn in registraties dus nergens terug te vinden. Bij een aselechte controle op 7 mei 1999, waarbij geen van de 636 geteste chauffeurs in overtreding was, hadden de dienstdoende agenten bij 6 bestuurders (bijna 1%) het idee dat ze gedronken hadden.

Politie Zeeland: het probleem zit 'm nog wel eens in vrachtwagenchauffeurs die op de boot wat drinken en aan de wal eerste parkeerplaats opzoeken om te gaan slapen. Er zijn echter weinig parkeerplaatsen dus het is nog een flink eind rijden.

Coördinatie Educatieve Maatregel Alcohol (EMA): er is een speciale EMA (zeeliedenklas) speciaal opgezet voor mensen die vaak lange tijd van huis zijn. Het aantal mensen dat deze groep bezoekt is klein, maar het percentage beroepsbestuurders betrekkelijk groot (ongeveer de helft). Bij de EMA worden beroepen niet geregistreerd. Wel is duidelijk dat veel mensen aangeven het rijbewijs voor de uitoefening van het werk nodig te hebben. Er zitten nu en dan ook beroepsbestuurders tussen. Onduidelijk is vaak of mensen tijdens werktijd aangehouden zijn. Ook gezien het tijdstip van de meeste alcoholcontroles bestaat het vermoeden dat dit meestal in privé-tijd gebeurd is. Veel cursisten (van sommigen wordt ook duidelijk dat het beroepsbestuurders zijn) laten niet aan hun werkgever weten dat zij de EMA volgen. Zij nemen een aantal dagen vrijaf.

CBR: veel bestuurders zitten sociaal-maatschappelijk al in een risicogroep waar het alcoholconsumptie betreft. Dit wordt voor de Amerikaanse situatie in onderzoeken bevestigd (Moore & Gerstein, 1982; TRB, 1985). Daarbij weten veel bestuurders niet hoe lang het duurt voordat alcohol het bloed uit is. Ze drinken 's avonds stevig door, terwijl ze de volgende dag moeten werken. 's Ochtends vroeg controleren zou misschien andere cijfers geven.

7. Kosten van alcoholgebruik in de vervoerssector

7.1. Algemene maatschappelijke kosten

Het geven van een schatting van de kosten van alcoholgebruik in de vervoerssector is een tamelijk hachelijke onderneming. Eerder is immers duidelijk geworden dat een dergelijke berekening zelf gebaseerd zal zijn op tamelijk ruwe schattingen van incidentie van alcoholgebruik in het beroepsvervoer, en op ongevalgegevens die onderhevig zijn aan een onbekende maar zekere onderregistratie. Een voor-de-hand-liggende benadering om een idee te krijgen, is daarom het geven van een overzicht van kosten die (mogelijk) het gevolg zijn, gegeven dat er sprake is van een ongeval of een slachtoffer. Ook een dergelijke berekening is echter, uitgesplitst naar een bepaalde beroepssector, niet uitvoerbaar. Poppe & Muizelaar (1996) berekenden de kosten van een verkeersongeval en -slachtoffer op maatschappelijk niveau. Doordat onderscheid is gemaakt tussen diverse kostenposten kan uit de berekening een indicatie van de kosten voor de niet-maatschappelijke sector worden afgeleid.

In *Tabel 1* zijn de kosten van de verkeersonveiligheid uitgesplitst naar ongevals- en kostencategorie. In *Tabel 2* zijn de kosten per dode, per ziekenhuisgewonde en per ongeval weergegeven. Bij de berekening van deze kosten zijn voor het jaar 1993 de totaalkosten per categorie slachtoffers (gebaseerd op letselernst zoals in Poppe & Muizelaar, 1996) gedeeld door het totale aantal slachtoffers in de betreffende categorie. Voor het aantal ziekenhuisgewonden wordt hierbij uitgegaan van het werkelijke aantal ziekenhuisgewonden. Aangezien het werkelijke aantal lichtgewonden in 1993 niet bekend is, zijn voor deze ernstcategorie geen kosten per slachtoffer berekend.

Het totaal aantal ongevallen in 1993 is geschat op 1,6 miljoen, gebaseerd op de voorlopige resultaten van de OVO-enquête (minimaal anderhalf miljoen ongevallen met uitsluitend materiële schade en licht gewonden; CBS, 1998) en een raming van het aantal letselongevallen en dodelijke ongevallen.

	Doden	Geregistreeerde ziekenhuis- gewonden	Geregistreeerde overige gewonden	Totaal
Medische kosten	11	412	17	440
Potentieel productieverlies	1.340	2.888	118	4.346
Materiële kosten	46	156	3.986	4.188
Afhandelingskosten	16	55	232	303
Filekosten				250
Subtotaal				9.527
Toevoeging immateriële schade (na correctie bruto-netto productieverlies)	914	1912	0	2.826
Eindtotaal	2327	5423	4353	12.353

Tabel 1. *Geschatte kosten van verkeersonveiligheid in miljoenen gulden, uitgesplitst naar kostencategorie (Poppe & Muizelaar, 1996).*

	Slachtoffers		Ongevallen
	Doden	Ziekenhuisgewonden	
Totale kosten (in mln)	2.327	5.423	12.353
Aantal eenheden	1.252	19.290	1,6 mln
Kosten per eenheid (in mln)	1,859	0,281	0,008

Tabel 2. *Overzicht van de kosten per slachtoffer en per ongeval in miljoenen gulden voor het jaar 1993.*

De totale kosten per dode zijn vele malen hoger dan de totale kosten per ziekenhuisgewonde. Dit geldt -met uitzondering van de medische kosten- ook voor de afzonderlijke posten waaruit de totale kosten zijn opgebouwd. De verschillen zijn het grootst voor het potentieel productieverlies en de toevoeging ten behoeve van de immateriële schade. Dat de immateriële schade in het geval van een dodelijk slachtoffer groter is dan wanneer er sprake is van een ziekenhuisopname is aannemelijk. Een groter bedrag voor het productieverlies ligt minder voor de hand, maar volgt desalniettemin uit de berekening van het potentieel productieverlies op basis van de bijdrage die een individu zou kunnen leveren wanneer hij of zij niet gewond raakt of voortijdig overlijdt. Een bezwaar dat tegen deze berekeningsmethode ingebracht kan worden, is dat niet ieder lid van de beroepsbevolking ook daadwerkelijk betaalde arbeid verricht: een gedeelte is werkloos of treedt om diverse redenen vervroegd uit het arbeidsproces. Er wordt dan ook bewust gesproken over het potentieel productieverlies.

7.2. Kostenschatting voor de vervoerssector

Hoewel een nauwkeurige schatting zoals gezegd niet goed mogelijk is, is wel een ruwe schatting te maken van de orde van grootte van de kosten die gemoeid zijn met alcoholgebruik in het beroepsgoederenvervoer. De uitgangspunten zijn daarbij dan:

1. De totale geschatte kosten van alcoholongevallen zijn ongeveer 2 miljard per jaar (bron: BIS-V).
2. De registratie van alcoholongevallen waar een vrachtwagen bij betrokken is wijkt niet af van de (onder)registratie in het algemeen.

Over de laatste tien jaar is bij 5,05% van de bestuurders, betrokken bij ernstige ongevallen, alcoholgebruik geconstateerd. Bij bestuurders van vrachtwagens die betrokken waren bij ernstige ongevallen was dit 0,54%. Hiertussen zit dus ongeveer een factor 10. Dit wil zeggen dat er 10 keer minder vaak alcohol in het spel is bij ernstige vrachtwagenongevallen dan bij het totale aantal ernstige ongevallen.

Vrachtwagens zijn betrokken bij ruim 15% van de dodelijke ongevallen. Bij ongevallen met ernstig letsel ligt dit percentage lager, en bij ongevallen met licht letsel nog lager (bron: BIS-V). Dit wil zeggen dat er bij maximaal 1 op de circa 7 ongevallen een vrachtwagen betrokken is. Voor de kostenschatting moet dus met minimaal een factor van ongeveer 7 rekening worden gehouden.

Bij de ruwe kostenschatting van alcoholongevallen in de vervoerssector moet zowel rekening gehouden worden met de betrokkenheid van een vrachtwagen bij een ongeval, als met de kans dat er alcohol in het spel is. Gecombineerd met de eerder genoemde totale kosten van 2 miljard, zou dit leiden tot een kostenschatting van ongeveer 25 tot 30 miljoen per jaar ($1/7 \times 1/10$).

Hierbij is echter nog geen rekening gehouden met het feit dat de kosten van ongevallen waarbij vrachtwagens zijn betrokken hoger liggen dan gemiddeld. Als hiervoor wordt gecompenseerd met bijvoorbeeld een factor twee, dan komt de geschatte kostenpost in de orde van 50 tot 60 miljoen per jaar. Deze moet dan echter wel worden gezien als een bovengrens voor de orde van grootte van het probleem van alcohol in het beroepsgoederenvervoer. Er kan immers ook worden geargumenteed dat de hogere kosten van vrachtwagenongevallen vooral zullen samenhangen met de gemiddeld hogere letselernst, en niet zozeer met de materiële schade. En van die ernstiger ongevallen is hier al uitgegaan. Ook kan worden geargumenteed dat eerder moet worden uitgegaan van de 6-7% betrokkenheid van vrachtwagens bij ongevallen met ernstig letsel, dan van de ruim 15% betrokkenheid bij dodelijke ongevallen. Als hier weer voor terug wordt gecorrigeerd, dan komt men uit op een orde van grootte van 15 miljoen per jaar, die als ondergrens zou moeten worden beschouwd.

7.3. Kostendragers en baathebbers

Veranderingen in beleid (bij individuen, overheid en particuliere bedrijven) komen het makkelijkst tot stand wanneer de voordelen van de verandering duidelijk en concreet zijn. Dat geldt zeker wanneer er investeringen gedaan moeten worden. Wanneer voor individuen of particuliere organisaties de voordelen van het investeren in verkeersveiligheid evident zijn, komen deze vanzelf tot stand. Het is daarom interessant om na te gaan wie de kostendragers van de verkeersonveiligheid zijn, en waar dus de eventuele voordelen van verbetering van de verkeersveiligheid terecht komen.

Een nauwkeurige bepaling van de kosten die als gevolg van verkeersongevallen bij bedrijven in de sector van het beroepsvervoer zelf terecht komen is niet mogelijk. Wel is het aan de hand van de gemaakte onderverdeling in

kostenposten mogelijk om bij een aantal posten aan te geven of en op welke wijze vervoersbedrijven in de kosten bijdragen.

Wat betreft de externe medische kosten kan worden verondersteld dat deze volledig gedragen worden door de financiers van de gezondheidszorg (Muizelaar, Mathijssen & Wesemann, 1995). Dit betekent dat vervoersbedrijven, buiten hun rol als 'finale mede-financier' van het gehele bestel, hieraan geen extra bijdrage leveren. Hetzelfde kan worden verondersteld voor de afhandelingskosten, waaronder bijvoorbeeld inspanningen van politie en brandweer vallen, en de filekosten. Immateriële kosten worden met het oog op de bedoeling van de vraag buiten beschouwing gelaten. Mogelijke belangen voor vervoersbedrijven hebben derhalve vooral betrekking op kosten van materiële schade, omzetverlies en productieverlies.

Materiële schade

- geldend eigen risico bij 'volledig casco'-verzekering;
- niet door verzekering betaalde schade (eigen schade bij WA-verzekering en niet-geclaimde schade);
- niet-gedekte schade aan tweewielers;
- verschil tussen minimale en werkelijke verzekeringspremie als gevolg van schades (bonus/malus-systeem).

Omzetverlies

- omzetverlies afgenomen productiecapaciteit als gevolg van materiële schade;
- verlies door afgenomen vraag als gevolg van ongeval (publiciteit, enz.).

Productieverlies

- externe kosten van overlijden;
- externe kosten van verzuim;
- externe kosten van arbeidsongeschiktheid;

Externe kosten van overlijden kunnen voor bedrijven bestaan uit de (administratieve) afwikkelingskosten ten gevolge van het wegvallen van een werknemer uit de organisatie, alsmede de kosten voor het aantrekken, installeren en inwerken van een vervanger.

De ziektewet geeft werknemers die door ziekte, ongeval of gebreken niet in staat zijn om te werken recht op ziektegeld als hun werkgever niet verplicht is tot loondoorbetaling. Vanaf 1 maart 1996 is de ziektewet veranderd. Om het ziekteverzuim en het aantal WAO-intredes terug te dringen worden meer kosten op de werkgever afgewenteld. De oude ziektewet was een paraplu voor werkgevers en werknemers: het loon van werkgevers werd bij ziekte doorbetaald door de bedrijfsvereniging (aangevuld door de werkgever). De nieuwe ziektewet heeft de functie van vangnet voor werknemers: de bedrijfsvereniging keert slechts uit als er geen recht via werkgever bestaat.

Als de werknemer werkzaam is op een arbeidsovereenkomst, moet de werkgever in principe gedurende maximaal 52 weken zijn loon doorbetalen (tot een maximum van f 310,- per dag). De werknemer heeft recht op doorbetaling van 70% van zijn loon of op een percentage dat zoveel hoger is dat hij ten minste het niveau van het voor hem geldende minimumloon behoudt. Indien dit in de CAO is opgenomen, kan de werkgever loondoor-

betaling onthouden gedurende de eerste twee dagen van het verzuim (wachtdagen). Volgen meerdere ziekteperioden elkaar binnen een termijn van vier weken op, dan geldt dit als één aaneengesloten ziekteperiode, en mag niet opnieuw de wachttijd van twee dagen ten laste van de werknemer worden gebracht. De werkgever is voor verzekering van het financiële risico met betrekking tot ziekte van zijn werknemers aangewezen op de particuliere markt. Naarmate het ziekteverzuim hoger is in een onderneming zal de werkgever meer premie voor de aanvullende verzekering dienen te betalen. Idem geldt dit voor aanvullende WAO-verzekeringen. Vanwege de hoge premies dragen zelfstandigen het risico van de kosten van het ziekteverzuim veelal zelf.

Het recht op doorbetaling bij ziekte vervalt overigens als het verzuim is ontstaan door grove schuld of verwijtbare nalatigheid van de werknemer, als hij de ziekte opzettelijk veroorzaakt of als de ziekte het gevolg is van een gebrek waarover hij bij indiensttreding opzettelijk valse informatie heeft verstrekt. In principe komt de arbeidswetgeving er dus op neer dat een medewerker die een verkeersongeval veroorzaakt door aantoonbare dronkenschap tijdens het werk, geen recht heeft op enige vorm van uitkering van de werkgever. In de praktijk zal echter lang niet altijd bewezen (kunnen) worden dat van dronkenschap sprake is geweest.

Interessant is verder dat wanneer de werknemer overlijdt ten gevolge van een ongeval in werktijd, de werkgever wettelijk verplicht is een uitkering aan de nabestaanden te doen ter hoogte van minimaal twee maandsalarissen. Bij overlijden na een aan het werk gerelateerd ongeval kan dit bedrag hoger zijn als hierin voorzien is in de CAO, de bedrijfsregels of de individuele arbeidsovereenkomst.

Over de hierboven weergegeven afhandeling geeft het Gemeenschappelijk Administratie Kantoor (GAK) Amsterdam met betrekking tot de vervoerssector de volgende informatie (bron: persoonlijke communicatie P. Poelstra, GAK).

Het GAK beschikt niet over gespecificeerde kosten van productieverlies. Wel beschikt zij over gegevens over loonkosten, die van toepassing zijn bij zieke werknemers die niet in het vangnet vallen). Gemiddelde daglonen zoals gevonden in het WW-bestand bij diverse vervoerssectoren, ultimo 1998 zijn:

- sector 28, taxi- en ambulancebranche, gemiddeld dagloon f 138,-;
- sector 29, openbaar vervoer, gemiddeld dagloon f 206,-;
- sector 30, besloten busvervoer, gemiddeld dagloon f 172,-;
- sector 31, overig personenvervoer, gemiddeld dagloon f 181,-;
- sector 32, overig goederenvervoer, gemiddeld dagloon f 162,-.

De gemiddelde verzuimduur bij ziekte was in 1990 25,2 kalenderdagen. Voor verkeersgewonden bedroeg het verzuim echter gemiddeld 71,5 kalenderdagen. Ook de instroom naar de WAO was voor verkeersgewonden groter dan van andere ziektegevallen, respectievelijk 6,3 en 1,8% (CBS, 1995).

Met betrekking tot externe kosten van arbeidsongeschiktheid heeft de werkgever te maken met frictiekosten. Het GAK merkt hier over op:

“Voor zover de werkgever geen eigen risicodragers voor de WAO is (dat zijn de meeste werkgevers), betaalt de werkgever meer WAO-premie naarmate er meer van zijn werknemers in de WAO terechtkomen. De orde van grootte van de zgn. gedifferentieerde WAO-premie is op dit moment tussen de 0,25% en 3,5% van de loonsom van een werkgever. Als de termijn voor invoering van de wet PEMBA volledig is doorlopen (in 2003), dan kan de gedifferentieerde WAO-premie zich bewegen tussen 0,50% en ruim 7% van de totale loonsom. Ik denk overigens dat bestrijding van overmatig alcoholgebruik goed past in een breed opgezet programma om ziekteverzuim tegen te gaan” (GAK).

Afgezien van verkeersongevallen, leidt het gebruik van alcohol in relatie tot werk tot een hoger ziekteverzuim in algemene zin (Gründeman, 1988). In die zin leidt preventie van alcoholgebruik in het algemeen tot kostenbesparing voor werkgevers ten aanzien van ziekteverzuim.

8. Maatregelen tegen alcoholgebruik

Om het alcoholgebruik onder beroepsbestuurders terug te dringen kunnen verschillende maatregelen worden aangewend. Deze maatregelen zijn grofweg ingedeeld in drie categorieën:

1. Wettelijke maatregelen;
2. Collectieve maatregelen in arbeidsovereenkomsten;
3. Individuele maatregelen.

8.1. Wettelijke maatregelen

De maatregel die het meest voor de hand ligt is een verlaagde wettelijk toegestane alcohollimiet voor beroepsbestuurders. De Nederlandse wetgever voorziet hierin vooralsnog niet. Voor alle bestuurders van motorvoertuigen geldt dezelfde limiet van 0,5 promille. In een aantal landen, waaronder Australië, is een dergelijke wettelijke regeling wel sinds enige tijd van kracht. Hoewel de eerste bevindingen positief lijken, zijn er nog geen gegevens over het effect van deze wetswijziging op de verkeersveiligheid bekend.

Ook ten aanzien van handhaving van de wettelijke alcohollimiet neemt beroepsvervoer geen uitzonderingspositie in. Soms voeren organen zoals de RVI, het KLPD en de regiokorpsen extra toezichtinspanningen uit, speciaal gericht op het beroepsvervoer. Het zwaartepunt van deze inspanningen ligt dan echter meestal op andere overtredingen dan alcoholgebruik, bijvoorbeeld op rij- en rusttijden, overbelading (vracht- en busvervoer) of vergunning- en kentekencontrole (taxivervoer). Een geïntensiveerd toezicht op alcoholgebruik in het beroepsvervoer lijkt door de in deze studie gevonden cijfers ook niet te kunnen worden gerechtvaardigd. Buiten kijf staat overigens dat een eventuele verlaging van de alcohollimiet voor beroepsbestuurders wel degelijk met een intensivering van het toezicht gepaard zou moeten gaan.

Zoals gezegd heeft recentelijk het KLPD zelf het initiatief genomen om vrachtwagenbestuurders bij zwaar-vervoercontroles op aselece basis een blaasproef af te nemen. Deze ontwikkeling zou als een stap in de juiste richting beschouwd kunnen worden. Het beter in kaart brengen van de BAG-verdelingen van 0,1 tot 0,7 promille (huidige detectiegrens die de politie hanteert) onder beroepschauffeurs, zou een belangrijke toevoeging voor de kennis over het probleem kunnen zijn. De rijvaardigheid wordt immers al bij lage BAG-waarden (ver onder de 0,7 promille en dus onder de huidige registratiegrens) negatief beïnvloed.

8.2. Collectieve maatregelen

In 1985 deed de Dienst Collectieve Arbeidsvoorwaarden (DCA) onderzoek naar bepalingen voor alcohol en drugs in verschillende branches. Van de 153 onderzochte branches hanteerden er slechts twaalf van dit soort bepalingen. De meeste van deze twaalf waren gelieerd aan het vervoerswezen. Uit een recente follow-up bleek dat de situatie sinds 1985 niet wezenlijk is veranderd. De belangrijkste relevante CAO-bepalingen waren:

- De CAO beroepsgoederenvervoer, 1991, art. 5, verbiedt het gebruik van alcohol en drugs onmiddellijk voor en tijdens werkuren. Onder lid 5 van het artikel staat vermeld: "de werknemer onthoudt zich tijdens de dienst van het gebruik van alcoholhoudende dranken en die middelen, die zijn functioneren en/of de rijvaardigheid ingrijpend kunnen beïnvloeden. De werknemer vangt de dienst aan zonder onder invloed van bovengenoemde middelen te zijn." Dit laatste is met name met betrekking tot het thuis drinken van belang.
- De CAO besloten busvervoer, 1991, art. 4, verbiedt het gebruik van alcohol en drugs onmiddellijk voor en tijdens werkuren.
- De CAO openbaar vervoer, 1990, hoofdstuk 8, art. 76 verbiedt a) het bezit van alcohol, tenzij er sprake is van vrijstelling, en b) het gebruik van alcohol onmiddellijk voor en tijdens werkuren.
- De CAO vervoer van personen met personenauto's, 1991, art.5/15, verbiedt het gebruik van alcohol en/of drugs onmiddellijk voor en tijdens werkuren. Een onderzoekend arts moet een rapport opstellen dat door de werkgever wordt aanvaard.

In de verschillende branches zijn dus duidelijke afspraken gemaakt die voor werkgevers de randvoorwaarden voor een effectieve aanpak van drankgebruik door werknemers scheppen. Het is evenwel niet bekend of, en in welke mate werkgevers ook inderdaad van een dergelijke effectieve aanpak gebruik maken.

Een van de redenen om niet op te treden tegen het gebruik van alcohol in, of direct voor werktijd door een van de werknemers, is dat de werkgever er eenvoudigweg geen weet van heeft. Veel werkgevers geloven of in werkelijkheid, of tegen beter weten in, dat alcoholgebruik in hun bedrijf geen rol speelt. De in deze studie gevonden gegevens geven ze daarin natuurlijk ook voor een groot deel gelijk. Bovendien zullen de werkgevers van de overgrote meerderheid van 'goedwillende' bestuurders steeds de bevestiging krijgen dat het probleem inderdaad niet bestaat.

Een tweede reden om niet tegen (vermeend) alcoholgebruik door werknemers op te treden, kan de angst voor negatieve publiciteit, zowel intern onder het personeel, als extern bij (potentiële) klanten zijn (bron: persoonlijke communicatie dhr. Poort, firma Arcom).

8.3. Individuele maatregelen

De invoering van individuele maatregelen door een onderneming stuit op dezelfde soort problemen als het gebruik maken van de mogelijkheden die collectieve maatregelen bieden.

Enige jaren geleden ontwikkelde het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid (ROV) Noord-Holland in samenwerking met de firma Arcom het voorlichtingsprogramma "Fris tussen de wielen". Het pakket was speciaal ontwikkeld voor de beroepsmatige weggebruiker. De bedoeling van het pakket was om transportondernemingen te interesseren voor een interne cursus voor de werknemers over alcohol en het beroepsverkeer. Tientallen transportbedrijven in de regio met meer dan 50 werknemers werden benaderd. Ondanks de verlaagde prijs (fl 450,-) bleek slechts één bedrijf in de cursus geïnteresseerd (bron: persoonlijke communicatie dhr. Poort, firma Arcom). De Arbodienst in Haarlem ondernam een soortgelijke poging

om transportbedrijven voor voorlichtingsbijeenkomsten over het onderwerp te interesseren. Ook hier werden de bijeenkomsten door gebrek aan belangstelling geannuleerd (bron: persoonlijke communicatie dhr. Remmers, Jellinek).

De inspanningen van Trindeborch Consult zelf zijn hoopgevender. Vanaf 1 januari 1999 verzorgt zij, in samenwerking met de BGZ Wegvervoer, het voorlichtingsprogramma 'De Onzichtbare Bijrijder'. Dit is een preventief voorlichtingsprogramma over het rijden onder invloed van alcohol, gericht op de beroepsmatige chauffeur. Het programma wordt vooral uitgevoerd in opdracht van de vakopleiding Transport en Logistiek (het leerlingstelsel en de GPdW) en binnen transportondernemingen.

Veel werkgevers zijn er, opnieuw niet geheel onbegrijpelijk, van overtuigd dat hun werknemers zichzelf goed realiseren dat hun werk niet samen kan gaan met alcoholgebruik. De meesten zien dan ook geen reden om zelfstandig maatregelen tegen alcohol te treffen.

Er is een derde reden denkbaar waarom werkgevers weinig enthousiasme aandacht aan alcoholgebruik te schenken. Dit heeft te maken met de moeite die het zou kunnen kosten om alcoholgebruik door werknemers aantoonbaar te maken. Een vermoeden van alcoholgebruik is niet voldoende aanleiding om een werknemer aan te spreken en zo misschien voor niets onrust onder het personeel te zaaien. Een aantal transportondernemingen zou wel geïnteresseerd zijn in een voortvarender wijze van controle op alcoholgebruik in de sector. Een van de mogelijkheden daarbij zou zijn om de werkgever in staat te stellen om binnen werktijd bij werknemers steekproefsgewijs een blaasproef af te nemen om het BAG vast te stellen. Vooralsnog zouden vooral de werknemersorganisaties hiertegen zeer sterk bezwaar maken.

9. Conclusies en aanbevelingen

9.1. Conclusies

In de voorgaande hoofdstukken zijn de effecten van alcoholgebruik op het rijgedrag van bestuurders weergegeven, naast de extra risico's die dergelijke effecten voor het rijden met zware voertuigen met zich meebrengen. Daarna is een aantal methodes besproken die vervolgens gebruikt zijn om inzicht te krijgen in welke mate alcoholgebruik in de sector van het beroepsvervoer voorkomt. Aangegeven is welke mogelijkheden en beperkingen de verschillende methodes bieden. Tot slot zijn de kosten van de verkeers- onveiligheid in relatie tot alcohol besproken, is aangegeven op welke wijze kostenbesparingen door preventieve inspanningen gehaald zouden kunnen worden en op welke wijze dit momenteel gebeurt.

Ten behoeve van het onderzoek zijn gegevens verzameld uit binnen- en buitenlandse literatuur, en bij verschillende Nederlandse organisaties die bij de alcohol- en verkeersproblematiek betrokken zijn. De gevonden gegevens lijken erop te wijzen dat het gebruik van alcohol tijdens werkuren onder beroepschauffeurs in het algemeen en onder Nederlandse chauffeurs in het bijzonder, geen veel voorkomend en wijd verspreid verschijnsel is. Bij controles worden zowel volgens buitenlandse literatuur als volgens Nederlandse gegevens slechts kleine percentages bestuurders in de alcoholtest positief bevonden. In Nederland liggen daarbij de percentages in het beroepsvervoer aanzienlijk lager dan in het personenverkeer. Toch zijn er redenen om aan te nemen dat de gevonden resultaten een tamelijk optimistisch beeld van de werkelijkheid schetsen.

De gegevens zijn op verschillende manieren verzameld, die alle hun beperkingen hebben. Met betrekking tot ongevalgegevens vormt vooral de registratiegraad een probleem. Zowel de registratie van ongevallen zelf als die van alcoholgebruik bij een ongeval, is onvolledig. Dit betekent dat niet alleen het aantal ongevallen in werkelijkheid hoger is dan dat geregistreerd is, maar dat ook het alcoholgebruik -met name bij lichtere ongevallen- in werkelijkheid wel eens hoger kan liggen dan dat uit de geregistreerde gegevens blijkt.

Het rij- en drinkgewoontenonderzoek geeft een betrouwbaar en representatief beeld van het alcoholgebruik van Nederlandse automobilisten in weekendnachten. Een dergelijke onderzoeksopzet bestaat echter niet voor het beroepsvervoer. Gegevens uit vergelijkbare onderzoeken onder beroepsvervoerders berusten vaak op de vrijwillige medewerking van bestuurders. Het is zeer wel denkbaar, zo niet waarschijnlijk, dat juist bestuurders die onder invloed van middelen zijn, medewerking aan dergelijk onderzoek weigeren. Gezien de recente ontwikkeling volgens het Korps Landelijke Politiediensten is de verwachting dat de aantallen blaasproeven in het beroepsvervoer in Nederland in de nabije toekomst zullen gaan toenemen, en dat ook de representativiteit van de gegevens zal verbeteren (aselecte of standaard-blaasproeven). Een registratie van alle BAG-verdelingen, ook onder de wettelijke limiet, zou daarbij nog extra en nauwkeuriger inzicht in de omvang van het probleem geven. Hiervoor zou een

aselecte steekproef bestuurders getest moeten worden met een ademtester die een nauwkeurig resultaat presenteert, zoals dat ook bij het jaarlijkse rij- en drinkgewoontenonderzoek gebeurt.

Opvallend is dat, met name in buitenlandse literatuur, vooral verboden middelen anders dan alcohol, zoals stimulantia en cannabis regelmatig voor lijken te komen. Een en ander zou kunnen worden verklaard uit het verwachte verbeterende effect van dit soort middelen en alcohol op wellicht het grootste probleem van beroepsvervoerders: vermoeidheid. Ook het - misschien zelfs toenemende- gebruik van dit soort middelen verdient aandacht van zowel de overheid als de vervoerssector.

Controles en metingen van zwaar verkeer worden in Nederland uitgevoerd van de middag tot de avond. Hiermee zijn de metingen moeilijk vergelijkbaar met de gegevens van het rij- en drinkgewoontenonderzoek. Vooralsnog is het ook niet mogelijk trends in alcoholgebruik tussen bestuurders van personenauto's en beroepsvervoerders te kunnen vergelijken. Gezien de beschreven mogelijkheid dat een deel van het probleem zich bijvoorbeeld in de ochtenduren zou kunnen voordoen bij chauffeurs die niet op de hoogte zijn van de wijze waarop het lichaam alcohol afbreekt (de tijd die benodigd is om alle alcohol uit het lichaam te verwijderen) zouden de gevonden cijfers een te gunstig beeld kunnen geven. Gelet op en vergeleken met de verdeling van BAG-waarden over verschillende tijdstippen op de dag bij bestuurders van personenauto's is dit echter niet erg waarschijnlijk.

De kosten die alcoholgebruik voor bedrijven in de beroepssector met zich meebrengt en waar dus besparingen te realiseren zijn, zijn mede door de genoemde meet- en registratiebeperkingen, niet nauwkeurig vast te stellen. Gekeken is naar de kosten die optreden gegeven een verkeersongeval. Wat in dit geval van groot belang is, zijn de extra risico's die alcohol voor het zwaar verkeer met zich meebrengt. De gevolgen van een ongeval waarbij zwaar verkeer betrokken is zijn in termen van materiële en persoonlijke schade vele malen groter dan bij een ongeval met uitsluitend personenauto's. Wanneer de gangbare definitie van ongevalsrisico als het product van kans en gevolgen wordt gehanteerd, is duidelijk dat de risico's van alcohol in het beroepsvervoer dan ook vele malen groter zijn dan in het personenverkeer. De te besparen kosten zijn dan ook navenant. Deze liggen naar schatting tussen de 15 en 60 miljoen gulden. In de regel komen hiervan vooral de kosten van productieverlies, door zowel materiële als immateriële schade, direct ten laste van de werkgever.

De mate waarin alcoholgebruik voorkomt hangt vaak samen met mate van toezicht (zie bijvoorbeeld het effect op het rijden onder invloed van de grootschalige reorganisatie bij de politie in 1993). Bij vermindering van toezicht bestaat de kans dat het probleem toeneemt. Hier ligt naast de rol voor de politie dan ook een belangrijke rol voor de werkgever. Deze zal een actieve houding in de bestrijding van alcohol op het werk moeten blijven innemen, om de ontwikkeling van het -mogelijke- probleem zoveel mogelijk in eigen hand te houden. Een voorwaarde hiervoor is natuurlijk dat werkgevers zich realiseren dat er sprake van een probleem is en dat er mogelijkheden voor flinke besparingen zijn. Het verzamelen van duidelijke en betrouwbare gegevens over de omvang van het probleem door systematisch onderzoek is daarom een eerste stap. In de tweede stap zullen

werkgevers de gereedschappen moeten krijgen om zelf op betrouwbare wijze alcoholgebruik door werknemers in hun organisatie te kunnen detecteren.

9.2. Aanbevelingen

Aan de hand van de gegevens die in het onderzoek gevonden zijn kunnen de volgende aanbevelingen worden gedaan:

- Op grond van de resultaten uit de literatuurstudie wordt aanbevolen om op meer systematische wijze veldonderzoek te doen naar de incidentie van alcoholgebruik in het beroepsverkeer. Aselecte steekproeven van het KLPD vormen hiervoor, mits er volgens goede protocollen wordt gewerkt, een geschikte mogelijkheid. Ook kan gedacht worden aan een samenwerking tussen bijvoorbeeld het KLPD, de Rijksverkeersinspectie en de SWOV. Als derde logische mogelijkheid kan een instituut als Trindeborch binnen transportondernemingen zelf onderzoek doen naar de ideeën over, ervaring met, en beleving van het probleem van alcoholgebruik. Gegevens uit dergelijk onderzoek kunnen in belangrijke mate bijdragen aan de kennis over het probleem en de ontwikkeling van tegenmaatregelen.
- Het verdient aanbeveling om bij het houden van aselecte steekproeven onder beroepsbestuurders gebruik te maken van ademtesters die een nauwkeurige uitslag presenteren (in plaats van ruime categorieën). Zo kan een nauwkeuriger beeld van het alcoholgebruik en de BAG-verdeling, ook onder de wettelijke limiet worden verkregen.
- Het verdient aanbeveling om de gegevens op verschillende tijdstippen, ook in de vroege ochtenduren te verzamelen. Zo kan worden bekeken of overmatig drankgebruik de avond voor het werk inderdaad, zoals sommige onderzoekers vermoeden, een rol speelt.
- Naast het uitvoeren van verder onderzoek, verdient het aanbeveling om over het onderwerp alcoholgebruik een dialoog tussen werkgevers, branche-organisaties en vakbonden of werknemersorganisaties op gang te brengen. De veronderstelling bij de verschillende partijen dat het een marginaal probleem betreft, kan een positief uitgangspunt bieden voor een vrijwillige aanscherping van de interne (sociale) norm. Deze zou niet 0,5 of 0,2 maar nul promille moeten worden. Implementatie van steekproefsgewijze blaasproeven binnen bedrijven zelf zou hiervan op de langere termijn een (vrijwillig tot stand gekomen) uitvloeisel kunnen zijn.
- Naast een branchegeoriënteerde discussie over aanscherping van de normen kunnen de resultaten van het onderzoek ook aanleiding vormen voor een (overigens niet geheel nieuwe) bredere maatschappelijke discussie over alcoholgebruik in het beroepsverkeer. Aanscherping van de wettelijke alcohollimiet voor beroepsbestuurders kan, zeker wanneer de branche zelf hier op een positieve wijze bij betrokken wordt, een serieuze mogelijkheid zijn om de veiligheid op de Nederlandse wegen verder te vergroten.

Literatuur

Billings, C.E. et al. (1972). *The effects of alcohol on pilot performance during instrument flight*. Report FAA-AM-72-4. Federal Aviation Administration, U.S. Department of Transportation, Washington D.C.

BIS-V. Beleids Informatie Systeem van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

Borkenstein, R.F. et al. (1974). *The role of the drinking driver in traffic accidents (the Grand Rapids Study)*. In: Blutalkohol 11, Supplement 1, Second edition.

CBS (1995). *Diagnose-statistiek bedrijfsverenigingen 1990*. Centraal Bureau voor de Statistiek/SDU, Den Haag.

CBS (1998). *Verkeersongevallen 1997*. Centraal Bureau voor de Statistiek. Voorburg/Heerlen.

EVO (1992). *De werkgever, de chauffeur en het rijtijdenbesluit*. Eigen Vervoer Ondernemingen, Zoetermeer.

FHWA (1991). *Report on the FHWA's controlled substances testing project*. FHWA-MC-91-010. Federal Highway Administration, Washington, D.C.

Gründeman, R.W.M. (1988). *Alkoholgebruik onder de Nederlandse beroepsbevolking. Vervolgonderzoek alcohol en werk: deel I*. Onderzoek van NIPG/TNO Leiden, Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, Den Haag.

Hook, P. (1996). *Last orders*. Commercial Motor, 184(46496) pp. 40-41.

Hurst, P.M., Harte, D. & Frith, W.J. (1994). *The grand rapids dip revisited*. In: Accident Analysis and Prevention, Vol. 26: pp. 647-654.

Laurell, H. (1977). *Effects of small doses of alcohol on driver performance in emergency traffic situations*. In: Accident Analysis and Prevention, Vol. 9: pp. 191-201.

Lister, R.G. & File, S.E. (1983). *Performance impairment and increased anxiety resulting from the combination of alcohol and lorazepam*. In: Journal of Clinical Psychopharmacology, Vol 3: pp. 66-71.

Lovibond, S.H. & Bird, K. (1970). *Effects of blood alcohol level on the driving behavior of competition and on competition drivers*. Presented at the 29th International Conference on Alcoholism and Drug Dependence, Sydney, Australia.

Lund, A.K. et al. (1988). *Drug use by tractor-trailer drivers*. In: Journal of Forensic Sciences, JFSCA, Vol 33, No. 3.

Mackie, R. & Miller, J. (1978). *Effects of hours of service, regularity of service, and cargo loading on truck and bus driver fatigue*. Report DOT HS-5-01142. National Highway Traffic Safety Administration, U.S. Department of Transportation, Washington D.C.?

Mathijssen, M.P.M. (1995). *Rijden onder invloed in de provincie Zuid-Holland, 1994-1995; Het alcoholgebruik van automobilisten in het weekend*. R-95-60. SWOV, Leidschendam.

Mathijssen, M.P.M. (1998). *Rijden onder invloed in Nederland, 1996-1997; Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten*. R-98-37. SWOV, Leidschendam.

Moore, M. & Gerstein, D. (Eds.). (1982). *Alcohol and public policy: beyond the shadow of prohibition*. National Research Council, Washington D.C.

Moskowitz, H. (1973). *Laboratory studies of the effects of alcohol on some variables related to driving*. In: *Journal of Safety Research*, Vol. 5, pp. 185-197.

Muizelaar, J., Mathijssen, M.P.M., & Wesemann, P. (1995). *Kosten van de verkeersonveiligheid in Nederland, 1993*. R-95-61. SWOV, Leidschendam.

NTSB (1990). *Safety study: fatigue, alcohol, other drugs, and medical factors in fatal-to-the-driver heavy truck crashes*. NTSB/SS-90/01. National Transportation Safety Board, Washington D.C.

Noordzij, P.C. (1976). *Rijden onder invloed; Een literatuurstudie*. Publikatie 1976-5N. SWOV, Voorburg.

Poppe, F., & Muizelaar, J. (1996). *Financiering van een duurzaam-veilig wegverkeerssysteem. Bestaande geldstromen en rendement van investeringen in verkeersveiligheid*. R-96-49. SWOV, Leidschendam.

Simpson, H.M., & Mayhew, D.R. (1991). *The hard core drinking driver*. Traffic Injury Research Foundation of Canada, Ottawa.

Sweedler, B.M. (1993). *Alcohol and other drug use in the railroad, aviation, marine and trucking industries; Progress has been made*. In: Utzleman, Berghaus en Kroj (red.). *Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, Keulen.

Transport Canada (1987). *Driving behaviour and characteristics of heavy duty truck operators in Canada*. Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Transport Canada.

Transport Canada (1997). *Alcohol use by drivers fatally injured in motor vehicle accidents in Canada during 1995 and the previous eight years*. Canadian Council of Motor Transport Administrators and Transport Canada.

TRB (1985). *NCTRP Research results digest 3: predicting and dealing with transit bus operator stress*. Transport Research Board, Washington D.C.

TRB (1987). *Zero alcohol and other options. Limits for truck and bus drivers.*
Special Report 216. Transport Research Board, Washington D.C.

Overige bronnen

ARBO-dienst Amsterdam, afdeling voorlichting

Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), afdeling voorlichting

Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), afdeling voorlichting

Educatieve Maatregel Alcohol (EMA), cursuscoördinatie Amsterdam

Firma Arcom Zaandam, senior medewerker

Gemeentelijk Administratie Kantoor Amsterdam, afdeling voorlichting

Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD)

Regiopolitie Amsterdam-Amstelland, Dienst Verkeerspolitie

Regiopolitie Zeeland, portefeuillehouder verkeer

Rijksverkeersinspectie (RVI)

Transport en Logistiek Nederland (TLN), afdeling voorlichting