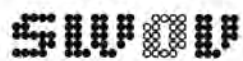


Alcohol en verkeer

een dodelijke combinatie

- de stand van zaken
- voorstellen voor nieuw beleid



STICHTING WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID SWOV

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV heeft tot taak door wetenschappelijk onderzoek bij te dragen aan het bevorderen van de verkeersveiligheid. De kennis uit onderzoek wordt door de SWOV verspreid via eigen publikaties, artikelen in vaktijdschriften, lezingen, voorlichtingsfilms, exposities en de massamedia. Het bestuur bestaat uit vertegenwoordigers namens het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB, de Nederlandse Vereniging van Automobiellasseuradeuren NVVA, de Nederlandse Vereniging de Rijkwiel en Automobiellindustrie RAI en de ondernemingsraad. Het instituut wordt geleid door drs. M.J. Koornstra, directeur.

Uitgave:

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, m.m.v. de Rijksuniversiteit Leiden, Dienst Sociaal-Wetenschappelijk Onderzoek

Tekstideeën en -behandeling:

Rob Maas Voorlichtingsadviezen, Koninginnegracht 140, Den Haag

Illustraties:

Pevry Press, DSWO, F. Guntenaar, Studio Verkoren, VVN, P. Wesemann

Vormgeving:

Tessa Fagel, Bilderdam

Druk:

Pallas Offset b.v., 's-Gravenhage

Overname van teksten en illustraties is niet toegestaan zonder verkregen toestemming van de SWOV

Informatie:

SWOV, Afdeling Voorlichting en Publiciteit,
Postbus 170, 2260 AD Leidschendam, telefoon: 070-209323.

Ten geleide

Alcohol in het verkeer is een probleem van enorme omvang waartegen nog geen doeltreffende maatregelen zijn gehanteerd. Dit is een onontkoombare conclusie uit gegevens die door de SWOV en anderen jarenlang zijn verzameld. Deze brochure geeft een overzicht van die gegevens. Daaruit komt een schokkend beeld naar voren. Schokkend, zowel vanwege de grootte van het probleem, als vanwege de inertie van ons allen om er werkelijk iets aan te doen. Daarom is veel meer nodig dan de acties en campagnes uit het verleden. Die activiteiten lijken wellicht op zich zelf niet gering, maar ze vallen weg tegen de omvang van het probleem en ze helpen daardoor niet wezenlijk.

Voor een systematische aanpak van het rijden onder invloed geeft deze brochure een aanzet. Hij is vooral bestemd voor al degenen die een bijdrage kunnen leveren aan de vormgeving van zo'n nieuw beleid.

Er staat ook een rekenvoorbeeld in van de kosten en baten van een nieuw, gedurfd beleid waarbij gegroeide verhoudingen zijn verlaten.

Het blijkt dat een vernieuwd politietoezicht, op grote schaal toegepast, zichzelf letterlijk dubbel betaalt.

Dan hebben we het slechts over de materiële kant. Het voorkomen van onherstelbaar leed is minstens zo belangrijk.

Met deze brochure stimuleren we de maatschappelijke discussie. Daarvoor is de tekst op een wijze vormgegeven die bij de SWOV nog niet gebruikelijk was; puntiger, confronterender. Inhoudelijk handhaafden we de norm die altijd al gold voor onze wetenschappelijke publikaties.

Drs.M.J.Koornstra
Directeur SWOV

Het probleem

Een op de acht automobilisten

Er wordt heel veel alcohol gedronken: per gebruiker in ons land bijna dertien liter pure alcohol per jaar. Dat is per persoon ruim duizend glazen wijn, bier of gedistilleerd. Zo'n drie glazen iedere dag, elke dag van het jaar. Bij elkaar 120 miljoen liter pure alcohol. Omgerekend betekent dit dat op elke liter benzine 1/4 liter bier wordt afgezet.

Ongeveer de helft van de drank wordt buitenshuis gedronken. Hiervan wordt de meeste drank bij vrienden, familie of kennissen gedronken (een vijfde van het totaal). De resterende 30% is gelijk verdeeld over cafe of restaurant, werk of school en clubhuis of sportkantine.

Na het drankgebruik buitenshuis moeten de meeste mensen nog naar huis en vrijwel allen doen dat zoals ze kwamen, met de fiets, de brommer en vooral de auto. Wie 0,5 promille of meer alcohol in zijn bloed heeft is onveilig in het verkeer en dan ook strafbaar. Deelnemen aan het verkeer met een promillage boven deze grens noemen we in het normale spraakgebruik rijden onder invloed. Soms kan iemand ook met een lager promillage niet meer veilig rijden. Ook in dat geval is hij strafbaar. De 0,5 promille-grens kan al bij drie glazen drank bereikt zijn. Anders dan veel mensen denken, maakt het niet uit wat voor soort drank het is: een normaal glas jenever bevat evenveel pure alcohol als een glas bier.

Rond middernacht in het weekeinde heeft één op de acht automobilisten te veel gedronken. Dat loopt op naar één op de vier, als het vier uur 's morgens wordt (zie Tabel 1)). Ongeveer een derde is op bezoek geweest, een kwart komt uit een horecagelegenheid en een vijfde was op een feestje (zie Tabel 2).

-
- *Er wordt veel gedronken.*
 - *Veel mensen die gedronken hebben, rijden met de auto naar huis.*
 - *3 glazen of meer dan 0,5 promille is gevaarlijk en strafbaar*
 - *Er zijn veel automobilisten in de weekeindnachten met te veel drank op.*
 - *Hoe later het wordt, des te meer automobilisten hebben te veel gedronken.*
-

Tijdstip	Boven 0,5 promille
22.00 - 23.00	5%
23.00 - 24.00	7%
0.00 - 01.00	11%
01.00 - 02.00	21%
02.00 - 03.00	21%
03.00 - 04.00	24%
Totaal 22.00 - 04.00	12%

Tabel 1. Percentage automobilisten met meer dan 0,5 promille op verschillende tijdstippen in weekeindnachten in 1983.

Herkomst	Boven 0,5 promille
Bezoek	33%
Horeca	27%
Feest	18%
Rest	21%
Totaal	100%

Tabel 2. Verdeling van de herkomst van automobilisten met meer dan 0,5 promille in weekeindnachten in 1983.

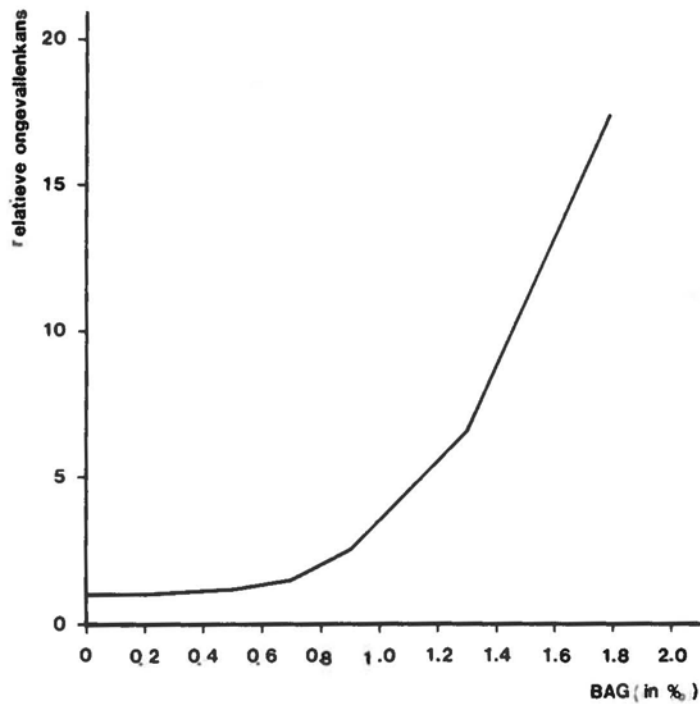
Een sluipend gevaar

Alcohol beïnvloedt het gedrag bijna ongemerkt, sluipend haast. De meeste mensen bereiken nooit of uiterst zelden het stadium van lallen en slingeren. Ze hebben hooguit "iets" gedronken. Het eerste teken van de invloed van alcohol is: een afnemend vermogen tot waarnemen en oordelen. Enigszins nonchalant gedrag, detailfoutjes - mistasten in het startslot, half naast de versnelling grijpen, autogordel vergeten - vallen de drinkers zelf meestal niet op. De effecten van alcohol op het gedrag van mensen in het verkeer zijn bekend, maar ze zijn kennelijk vooral van toepassing op *anderen*. Alcohol komt via de maag en de darmwand in de bloedbaan en verdeelt zich over het hele lichaam. Vooral de hersenen zijn zeer gevoelig voor alcohol. Die begint al heel snel de verwerking van informatie te belemmeren. Meer dingen tegelijk doen lukt niet echt goed meer. Het vermogen om iets nauwkeurig te doen wordt minder en minder bij elk glas meer. Veraderlijk is dat het slechter functioneren door alcohol voor een deel ongemerkt gaat.

-
- *De hersenen zijn zeer gevoelig voor alcohol.*
 - *Zelfs weinig drank heeft invloed op de informatieverwerking.*
 - *Hoe meer drank, des te minder nauwkeurigheid.*
-

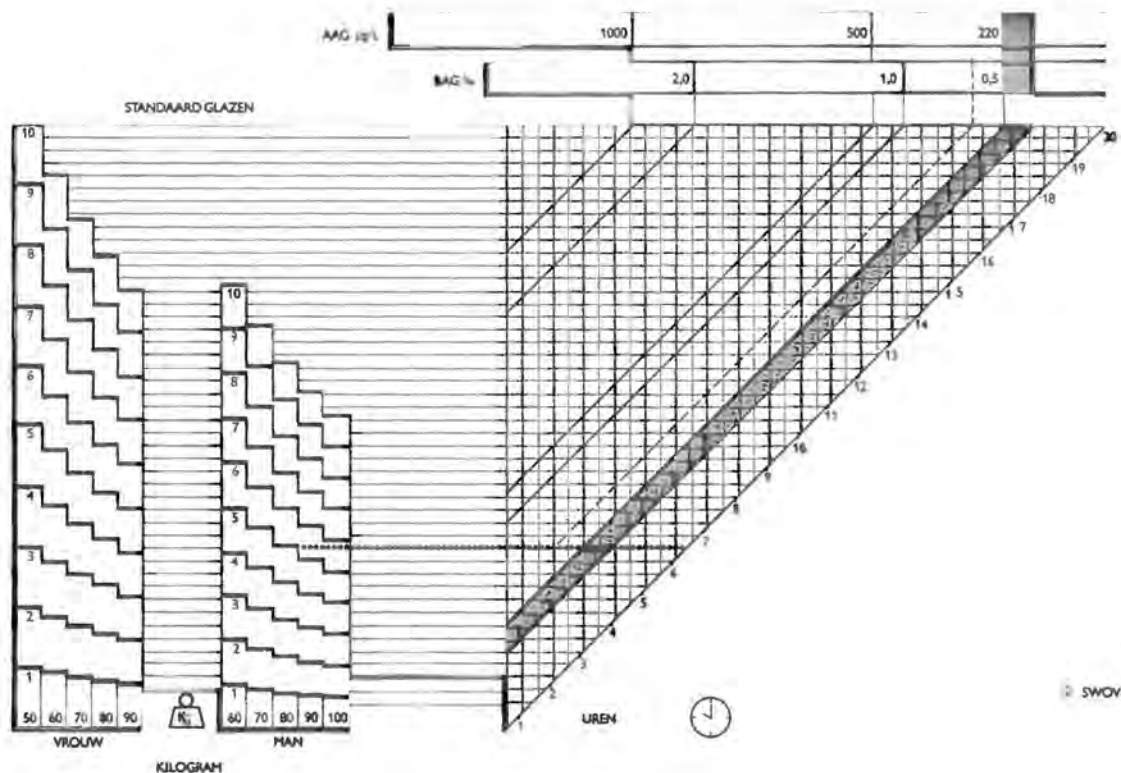
Kans twintigmaal vergroot

Hoe riskant is autorijden onder invloed?
Hoe riskant is autorijden op zichzelf eigenlijk?
Per autorit is de kans voor een bestuurder op een verkeersongeval niet groot, maar onder invloed van alcohol neemt die fors toe. Boven de wettelijk toegestane grens (0,5 promille alcohol in het bloed) begint de kans op een ongeval steeds sterker te stijgen. Bij 1,8 promille is de kans op een ongeval bijna twintigmaal zo groot als in nuchtere toestand (zie Afbeelding 1). Uit Afbeelding 2: het Alcogram©, blijkt bij hoeveel standaard horecaglazen en na hoeveel tijd een bepaald promillage wordt bereikt door een man en een vrouw, van verschillende gewichtklassen. Royalere glazen geven uiteraard hogere promillages.



Afbeelding 1. Relatie tussen promillage en ongevalkans: de kans voor een nuchtere bestuurder is 1.

-
- De kans per rit op een verkeersongeval is klein.
 - Die kans neemt steeds sterker toe boven de 0,5 promille.
 - Automobilisten met 1,8 promille hebben bijna twintigmaal zoveel kans op een ongeval als nuchtere automobilisten.
-



Afbeelding 2. Het Alcogram©.

Bij het Alcogram

Bijvoorbeeld: een man van 80 kg neemt om 9 uur 's avonds zijn eerste glas en drinkt er elk half uur nog één. Om 11 uur stopt hij; hij heeft dan in 2 uur dus 5 glazen gedronken, gelijkmatig verdeeld over de tijd. Aangenomen is dat het standaard horeca-glazen zijn; deze bevatten - ongeacht de soort drank - eenzelfde hoeveelheid pure alcohol. Om zijn promillage aan het einde van deze 2 uur te bepalen, moet vanuit de kolom "man, 80 kg" op het niveau van 5 glazen een horizontale lijn naar rechts worden getrokken tot het snijpunt met de verticale 2-uurs lijn. Bij dat snijpunt wordt het promillage afgelezen door de schuine lijn te volgen tot de BAG-schaal, in het voorbeeld is dit dus 0,65 promille, ruim boven de wettelijke limiet van 0,5 promille.

In de figuur kan ook worden afgelezen hoe lang het duurt voordat de man de 0,5 promille heeft gepasseerd, aangenomen dat hij niet meer drinkt. In het gegeven voorbeeld moet daarvoor de horizontale lijn vanaf het 2-uurs snijpunt verder worden gevolgd. Pas bij 3 uur, dus 1 uur later, wordt de 0,5 promille bereikt. Maar om helemaal zeker te zijn dat hij onder deze grens zit, moet nog 1 uur gewacht worden, tot 1 uur 's morgens. In dit voorbeeld is na nog eens 2 uur het laatste restje alcohol uit zijn bloed verdwenen. Dus ruim 6 uur na het drinken van het eerste glas.

Jong nog meer kans

De kans op een ongeval door alcoholgebruik is niet voor alle leeftijden even groot. Mannelijke automobilisten van 18 tot 20 jaar hebben als ze tussen 0,5 en 1,0 promille alcohol in hun bloed hebben een driemaal grotere kans als in nuchtere toestand (zie Afbeelding 3). Bij oudere autobestuurders - tussen de 35 en 55 jaar - ligt de verdrievoudiging van de ongevallenkans pas bij een veel grotere hoeveelheid alcohol, boven 1 promille. Wanneer ze tenminste zowel ervaren automobilisten als ervaren drinkers zijn.

Nu lijkt het alsof die ervarenen als groep dan ook wat minder gevaarlijk zijn in het verkeer, maar dat is *niet* zo.

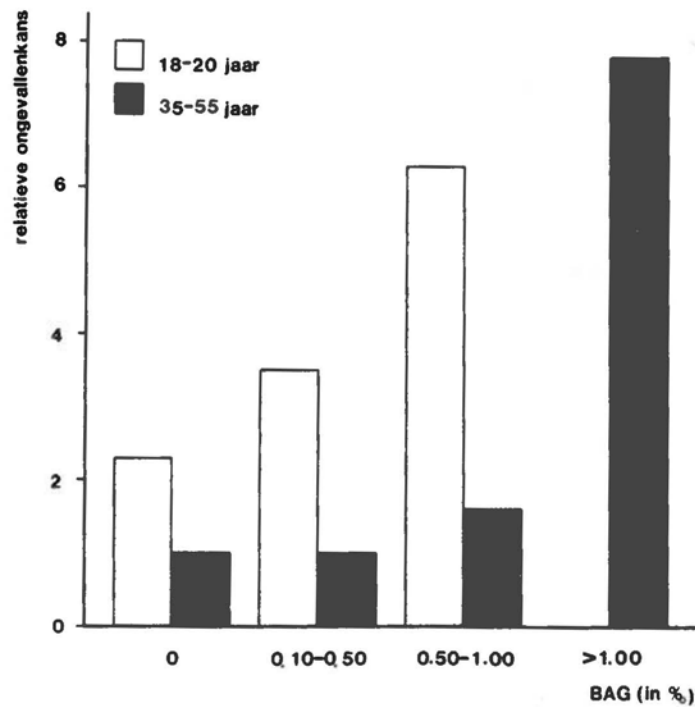
Gemiddeld genomen drinken ervaren drinkers-rijders namelijk zó veel meer dat hun ongevallenkans daardoor weer stijgt. Dit alles geldt ook voor vrouwen, zij het dat die iets eerder onder invloed zijn van een bepaalde hoeveelheid alcohol dan mannen. Ze hebben namelijk minder vocht in hun lichaam en ze wegen gemiddeld minder dan mannen; hierdoor wordt de alcohol in hun lichaam minder "verdund".

Alcoholongevallen hebben meestal een zeer ernstige afloop. Onder gelijke omstandigheden - zelfde soort auto, zelfde weg, zelfde snelheid, autogordel aan of juist niet, enzovoort - loopt degene die onder invloed is vaak veel ernstiger letsels op. Naar hoe dat precies zit wordt nader onderzoek gedaan.

-
- *Jonge automobilisten onder invloed hebben bij eenzelfde promillage een grotere ongevallenkans dan iets ouderen.*
 - *Ervaren drinkers-rijders hebben een grotere ongevallenkans doordat ze meer drinken.*
 - *Iemand onder invloed raakt vaak ernstiger gewond dan een nuchter iemand.*
-

't Komt hard aan met alcohol

Ook wordt nader onderzocht hoe het precies komt dat verkeersdeelnemers met te veel alcohol op vaker bij verkeersongevallen zijn betrokken dan wanneer ze nuchter zouden zijn. Bij de slachtoffers van zogenoemde éénzijdige ongeval-



Afbeelding 3. Relatie tussen promillage en ongevalenkans voor mannen.

len - uit de bocht vliegen, tegen een pijler, paal of boom rijden - zijn er naar verhouding vele die hadden gedronken. Ook bij nachtelijke ongevallen zijn ze meer betrokken. Mensen die gedronken hebben zien weinig, letten minder goed op, rijden te hard, en corrigeren slecht. Vermoeidheid en alcohol vormen vaak een letterlijk dodelijke combinatie. Men wordt overmoedig en heeft zijn eigen gedrag minder onder controle.

Mensen die wat gedronken hebben kunnen niet al te ingewikkelde verkeerssituaties nog wel aan. Maar bij ingewikkelde en drukke verkeersomstandigheden ontstaan ongevallen. Anderzijds verslapt de aandacht van bestuurders onder invloed gemakkelijk als het te eentonig op de weg wordt, zoals 's nachts.

-
- *Onder invloed van alcohol gaat er eerder iets mis.*
 - *Wie te veel gedronken heeft ziet minder, rijdt hard, corrigeert slecht, wordt overmoedig.*
 - *Slachtoffers van nachtelijke ongevallen hebben vaak alcohol op.*
 - *Automobilisten die te veel hebben gedronken kunnen eenvoudige verkeerssituaties nog net aan, tenzij hun aandacht door de eentonigheid verslapt.*
-

Eén op de drie automobilisten

Een precies antwoord op de vraag: bij hoeveel dodelijke ongevallen in Nederland er alcohol in het spel was, of hoeveel van de betrokken bestuurders onder invloed waren, is niet mogelijk. Het blijft bij schattingen.

In landen waar veel minder alcohol wordt gebruikt dan in ons land en waar ook veel minder onder invloed wordt gereden, zoals in Noorwegen en Zweden, heeft 20 à 30% van de verkeersdoden meer dan 0,5 promille in het bloed.

In Canada en Verenigde Staten, waar de omvang van het alcoholgebruik en het rijden onder invloed in veel staten vergelijkbaar is met dat in ons land, heeft 40 à 50% van de verkeersdoden meer dan 0,8 promille alcohol in het bloed. Deze laatste gegevens komen van standaardregistratie van lijk-schouwers die in deze staten bij alle dodelijke verkeersongevallen naar gebruik van alcohol moeten zoeken. Men zou dus mogen verwachten dat in Nederland tenminste 40% van de verkeersdoden een promillage van 0,5 of meer heeft.

De officiële Nederlandse gegevens over alcoholgebruik bij verkeersongevallen komen van de registratieformulieren die de politie invult. Bij minder ernstige ongevallen komt het nog eens voor dat er helemaal geen formulier wordt ingevuld. Bij dodelijke ongevallen bestaat dit probleem niet; maar dan wordt vaak ingevuld dat er geen alcoholgebruik was, terwijl er geen onderzoek naar is gedaan. En als wel alcoholgebruik wordt vermeld, worden geen gegevens genoteerd over de mate van alcoholgebruik van overleden slachtoffers en van de eventuele overlevenden. Het is dus duidelijk dat de officiële statistieken slechts een benadering zijn van de werkelijkheid. Die officiële cijfers zijn voor in 1986: 191 doden bij

ongevallen met alcohol, oftewel 12,5% van het jaartotaal. Dit is een onderschatting van de werkelijkheid.

Om te weten te komen hoe het feitelijk is in Nederland, deed de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV een proefonderzoek in enkele ziekenhuizen in Rotterdam. Van gewonde verkeersslachtoffers boven 16 jaar werd - anoniem - wat bloed onderzocht. Bij 25% van de gewonde voertuigbestuurders en voetgangers werd 0,5 promille alcohol of meer gevonden. Bij automobilisten zelfs 43% (zie Tabel 3). In weekeindnachten (vrijdag-, zaterdag-, zondagnacht van 22.00-04.00 uur) bedroegen deze percentages, zowel voor alle verkeersdeelnemers samen als voor de automobilisten apart, wel zo'n 70%. Bovendien bleek dat het bloedalcoholgehalte in bijna alle gevallen van alcoholgebruik zelfs 1 promille of hoger bedroeg, dus veel meer dan 0,5 promille. Op basis van de Rotterdamse cijfers is een verantwoorde schatting mogelijk van het landelijke aantal doden en ziekenhuisgewonden met alcohol. Bij een jaartotaal van 1500 doden en 20.000 in een ziekenhuis opgenomen gewonden (ongeveer het gemiddelde van 1985 en 1986), hebben dan 350 overleden en 3750 gewonde voertuigbestuurders en voetgangers een promillage van 0,5 of hoger; waaronder 185 overleden en 1725 ernstig gewonde automobilisten. Dit betekent dat 23% van alle doden en 19% van alle ziekenhuisgewonden onder invloed was. Het percentage lichtgewonden met alcohol (poliklinisch of door huisarts behandeld of zonder medische verzorging gebleven) zal lager zijn, zo'n 15%. Over de bestuurders betrokken bij ongevallen met alleen maar materiële schade is nauwelijks iets bekend, maar het percentage personen met alcohol is zeker kleiner dan onder de gewonden, mogelijk zo'n 10%.

Bij deze schatting is uitgegaan van cijfers over gewonde bestuurders en voetgangers. Geen rekening is gehouden met het alcoholgebruik van andere bestuurders die bij deze ongevallen betrokken waren, maar die niet gewond raakten en evenmin met passagiers die bij deze ongevallen gewond raakten. Daarom is 23% van de doden en 19% van de ziekenhuisgewonden een lage schatting. Dit blijkt ook uit het feit dat in vergelijkbare landen 40% van de doden meer dan 0,8 promille heeft

Tabel 4 geeft een schatting van het alcoholgebruik bij verkeersslachtoffers op verschillende dagen en uren, ook apart voor automobilisten.

Verkeersslachtoffers	Boven 0,5 promille
Automobilisten	43%
Motorrijders	29%
Brom(fietsers)	11%
Voetgangers	22%
Totaal	25%

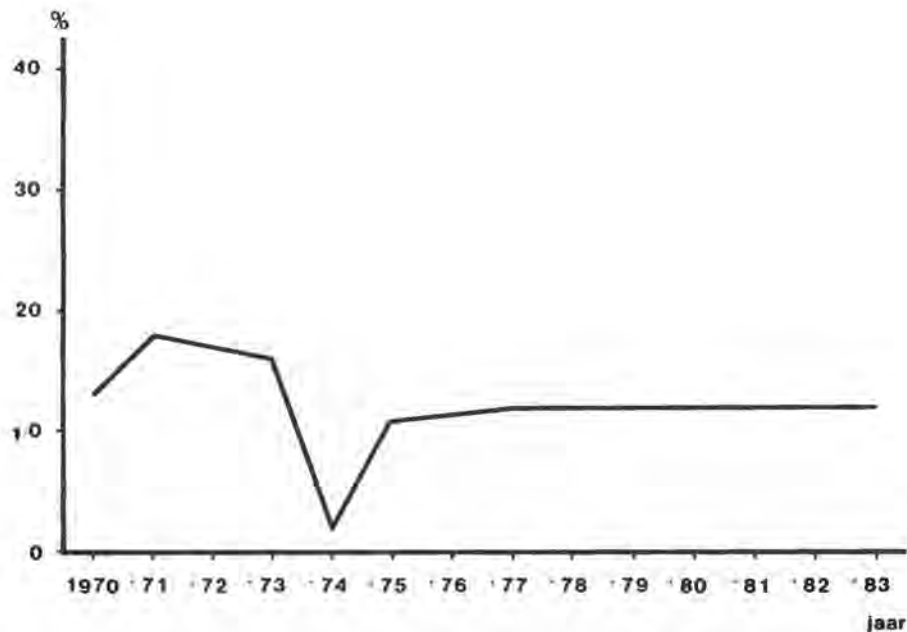
Tabel 3. Naar een ziekenhuis vervoerde verkeersslachtoffers met meer dan 0,5 promille.

	werk- dagen*		week- einde**		hele week
	4-22	22-4	4-22	22-4	
Alle voertuigbestuurders en voetgangers:					
- absoluut aantal	100	40	70	140	350
- per periode van 6 uur	7	10	12	47	
Automobilisten:					
- absoluut aantal	65	25	45	50	185
- per periode van 6 uur	4	6	8	17	

* maandag 04.00 tot vrijdag 22.00 uur

** vrijdag 22.00 uur tot maandag 04.00 uur

Tabel 4. Geschat aantal overleden slachtoffers met meer dan 0,5 promille.



Afbeelding 4 Percentage automobilisten met meer dan 0,5 promille.

Een deel van hen zou ook slachtoffer zijn geworden wanneer er geen alcohol in het spel was geweest. Maar omdat de kans op een ongeval zo sterk toeneemt bij de gebruikte hoeveelheid alcohol (gemiddeld 1,6 promille), geldt dit voor slechts een klein aantal slachtoffers, naar schatting op zijn hoogst 10%. Uit de tabel blijkt verder dat naar verhouding de meeste doden met alcohol in weekeindnachten vallen. De op één na belangrijkste periode is het weekeinde overdag.

-
- In vergelijkbare landen heeft 40% van de verkeersdoden meer dan 0,8 promille in het bloed.
 - Door gebrek aan exacte gegevens is de Nederlandse statistiek een onderschatting van de werkelijkheid.
 - In enkele ziekenhuizen had 25% van de verkeersgewonden 0,5 promille of meer.
 - Tenminste 350 verkeersdoden en 3750 ernstig gewonden per jaar zullen in ons land onder invloed zijn geweest.
 - De meeste doden door alcoholgebruik vallen in de week-einden, en dan nog vooral 's nachts.
-

"Geen groei is niet genoeg"

Om het effect van maatregelen vast te stellen kunnen ook andere gegevens worden gebruikt dan die over alcoholongevallen. Met name zijn gegevens van belang over alcoholgebruik door willekeurige verkeersdeelnemers. Gegevens over een reeks van jaren geven een beeld van de omvang van het alcoholgebruik.

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV doet sinds 1970 onderzoeken naar rij- en drinkgewoonten van automobilisten tijdens weekeindnachten. Uit deze reeks onderzoeken blijkt dat sinds 1975 het percentage automobilisten bij wie meer dan de 0,5 promille alcohol wordt gevonden, zeer stabiel is. Het blijft 12% (zie Afbeelding 4).

Het probleem lijkt naar verhouding dus niet (meer) te groeien, maar de getroffen maatregelen hebben niet tot de daling geleid die men had willen bereiken.

Die 12% is een momentopname tijdens de weekeindnachten. In Leiden en omgeving is onder automobilisten een enquête gehouden waaruit gegevens komen over de aantallen malen dat mensen drinken en rijden, ook buiten de weekeinden. Naar schatting een kwart van de ondervraagden zei in het afgelopen jaar wel eens "licht onder invloed" met de auto naar huis te zijn gegaan.

-
- *Gegevens over alcoholgebruik door willekeurige automobilisten zijn geschikt om het effect van maatregelen te meten.*
 - *Voor weekeindnachten zijn deze gegevens bekend uit SWOV-onderzoek.*
 - *Het percentage automobilisten van 12% dat in de week-eind nachten onder invloed rijdt, is sinds 1975 stabiel.*
 - *Naar schatting een kwart van de automobilisten zegt wel eens 'licht' onder invloed te rijden.*
-

Ook veilig lopen lukt niet best

Het zijn natuurlijk niet alleen de automobilisten die onder invloed rijden. Wel zijn ze vermoedelijk onder de voertuigbestuurders veruit in de meerderheid en zijn ze voor anderen het gevaarlijkst. Daardoor krijgen ze ook de meeste aandacht.

Maar ook andere verkeersdeelnemers drinken. Hierover geeft het SWOV-onderzoek in Rotterdamse ziekenhuizen interessante informatie. Had 43% van de gewonde automobilisten een alcoholpromillage boven 0,5, van de fietsers en bromfietzers die in het ziekenhuis terecht kwamen had 11% teveel gedronken en van de gewonde voetgangers 22%. Voor de Nederlandse wet zijn ook fietsers en bromfietzers met 0,5 promille strafbaar, maar voetgangers niet.

Een onderzoek in Groot-Brittannië gaf aan dat 33% van de overleden mannelijke voetgangers had gedronken; 25% kwam boven de 0,8 promille. In de nachtelijke uren heeft daar zelfs 70% van de overleden voetgangers meer dan 0,8 promille alcohol in het bloed. Dit Britse onderzoek toonde aan dat ook voor voetgangers de kans op een ongeval toeneemt bij meer dan 1 promille kans steeds sterker naarmate een voetganger meer onder invloed is. Een belangrijk verschil met automobilisten is natuurlijk dat de gevolgen van zo'n ongeval vrijwel altijd voor "rekening" van de voetganger zelf komen.

Voor de veiligheid van andere, nuchtere verkeersdeelnemers is lopen voor de verkeersdeelnemer die heeft gedronken dus een aanvaardbaar alternatief; voor de voetganger zelf zou het even gevaarlijk kunnen zijn als autorijden.

Ook voetgangers onder invloed kunnen zich dus het beste laten rijden.

-
- *Van de gewonde (brom)fietsers in Rotterdamse ziekenhuizen had 11% teveel gedronken.*
 - *22% van de gewonde voetgangers bleek onder invloed.*
 - *In Brits onderzoek had 33% van de voetgangers (iets) gedronken.*
 - *Bij meer dan 1 promille alcohol in het bloed stijgt ook voor voetgangers de ongevallenkans sterk*
-

Zevenhonderd miljoen

Alcoholgebruik in het verkeer veroorzaakt jaarlijks een grote maatschappelijke schade.

Tabel 5 geeft een schematisch overzicht van de economische

Alle ongevallen		met alcohol
Dodelijke ongevallen	f 510	23% : f 115
Letselongevallen	f 2645	16% : f 425
Ongevallen met alleen materiële schade	f 2215	10% : f 220
	f 5370	f 760*

* waarvan 90% ten gevolge van alcohol: f 685

Tabel 5. Economische schade ten gevolge van alcoholgebruik in het verkeer (in f miljoen).

schade door alcoholgebruik in het verkeer, uitgaande van in totaal 1500 doden en 20.000 ernstig gewonden per jaar. Bijna 13% van de totale economische schade door verkeers- onveiligheid komt door alcoholgebruik in het verkeer: f 685 miljoen.

Bijna de helft (47%) van de schade ontstaat bij ongevallen met automobilisten die onder invloed zijn. Daarvan ontstaat weer zo'n drie-vijfde deel in het weekeinde, namelijk f 190 miljoen. De grote, onherstelbare, immateriële schade door dodelijke- en letselongevallen laat zich niet in cijfers uitdrukken.

-
- Alcoholongevallen kosten zo'n f 685 miljoen per jaar.
 - Bijna de helft daarvan komt door automobilisten.
 - De immateriële schade van honderden doden en duizenden gewonden is onherstelbaar.
-

Educatie en controle

Er bleef teveel bij 't oude

In 1974 kwam er een verbod op het rijden met meer dan 0,5 promille alcohol in het bloed.

Het alcoholgehalte in bloed kan nauwkeurig worden gemeten. De uitslag van een meting vormt dus voldoende bewijs. Door medewerking aan de bloedproef verplicht te stellen werd de bewijsvoering vereenvoudigd, vooral in gevallen dat het gedrag of uiterlijk van een bestuurder weinig zekerheid geeft over de invloed van alcohol. De politie kreeg "blaaspijpjes" als voorselectiemiddel.

De wetwijziging en de voornemens van de politie om strikt op de naleving ervan toe te zien, werden ruim in de publiciteit gebracht als waarschuwing voor automobilisten die gewend waren onder invloed te rijden.

Korte tijd na de wetwijziging in november 1974 was het alcoholgebruik bij automobilisten afgenomen, vooral in de week-eindnachten.

Ruim een jaar later was er van dat effect weinig over, doordat het toezicht wel toenam maar, afgezien van de blaastest, niet fundamenteel veranderde. Dat is ook nu nog het geval. De meeste staandehoudingen gebeuren, als vanouds, tijdens de normale surveillance. Automobilisten worden daarbij geselecteerd vanwege hun opvallende gedrag: bijvoorbeeld slingerend, zeer langzaam, heel hard of zonder licht rijden.

Bij speciale, de zogenoemde staande, controles worden niet-opvallend rijdende bestuurders staande gehouden. Degenen die vervolgens opvallen door hun gedrag, naar alcohol ruiken of zeggen alcohol te hebben gebruikt, moeten een blaastest ondergaan; als men daarbij boven de limiet blaast, volgt de bloedproef waarvoor een arts moet worden ingeschakeld.

Eén op elke drie bestuurders met te veel drank ontloopt de blaastest door deze werkmethode, zo blijkt uit onderzoek. Ze passen, meteen op het eerste gezicht, niet in het beeld dat de politie heeft van "de" rijder onder invloed. Of ze weten bij de politie de indruk te wekken dat ze nauwelijks of niet hebben gedronken. Van de resterende tweederde ontspringt ook nog een fors aantal de dans doordat het "blaaspijpje" - dat zeer onnauwkeurig is - een te lage uitslag geeft. Omdat de pijpjes de laatste jaren geleidelijk vervangen worden door moderne, elektronische selectie-apparaten is dit laatste probleem minder groot aan het worden. Toch wordt er nog veel met pijpjes gewerkt.



Blaaspijpje



Elektronisch voorselectie-apparaat

Al met al nam het aantal alcoholstrafzaken sinds 1974 toe. Mede hierdoor veranderde de straftoemeting: meer vermogensstraffen en relatief minder vrijheidsstraffen. Hoewel er geen cijfers zijn, lijkt het aantal staandehoudingen momenteel groter dan vóór de wetswijziging van 1974. Het afhandelen van verdachten is gemakkelijker dan voorheen, al wordt de bloedproef vanwege de inschakeling van een arts algemeen als te omslachtig ervaren voor een effectieve opsporing. Daarom is de verplichte bloedproef per 1 oktober 1987 vervangen door de verplichte ademproef. Voor bijzondere gevallen blijft de bloedproef mogelijk. De politie wordt sindsdien uitgerust met zeer nauwkeurig metende apparaten die een wettelijk bewijs opleveren. Bij een ademproef is de limiet gesteld op 220 microgram alcohol per liter uitgedemde lucht, dit is gelijkwaardig aan de 0,5 promille bij de bloedproef.

Naast rechtshandhaving vond sinds 1974 publieksvoorlichting plaats. Eerst op kleine schaal en sinds kort wat grootschaliger, werden scholen voor voortgezet onderwijs voorzien van audiovisueel materiaal. Er gebeurden enige plaatselijke activiteiten, "alcoholgedetineerden" kregen cursussen. De landelijke campagnes van Veilig Verkeer Nederland trokken de aandacht. In 1986 startte een vijfjarenplan waarin tot 1991 jaarlijks een campagne voorzien is. De toonzetting is harder geworden. Rijden onder invloed wordt onomwonden bestempeld als sociaal onaanvaardbaar of zelfs misdadig gedrag. Ondanks alle inspanningen heeft men geen blijvende daling van het rijden onder invloed kunnen bereiken.

-
- De alcoholwet van 1974 had een opvallend effect op het rijden onder invloed dat kort daarna grotendeels weer was verdwenen.
 - Een op de drie rijders onder invloed glipt door de politie controles.
 - Het aantal strafzaken is sterk gestegen sinds 1974.
 - De verplichte ademproef maakt meer effectief optreden mogelijk.
 - Veilig Verkeer Nederland noemt rijden onder invloed sociaal onaanvaardbaar.
-



Andere normen en waarden noodzakelijk

De enorme omvang van het probleem maakt nieuwe, krachtige maatregelen tegen het rijden onder invloed nodig.

Deze moeten er in de allereerste plaats op gericht zijn om te voorkomen dat mensen onder invloed aan het verkeer gaan deelnemen. Ook het optreden tegen rijders onder invloed moet hieraan dienstbaar zijn. Dit kan door het politietoezicht en de straftoemeting te gebruiken als afschrikkingsmiddel, en wel door automobilisten te confronteren met (de kans op) een controle en de daaropvolgende straf.

De overheid beschikt over tal van instrumenten voor een preventiebeleid.

Een groot aantal daarvan heeft tot doel de houdingen en sociale normen van de bevolking met betrekking tot rijden onder invloed te veranderen. Naast allerlei educatieve instrumenten (onderwijs, opleiding, voorlichting) is hierbij te denken aan politietoezicht. Gemeenschappelijke kenmerk van deze maatregelen is dat de overheid ze gebruikt om de *waardering* van eigen en andermans rij- en drinkgedrag te veranderen. Bij educatie gaat dat via communicatie, bij politietoezicht door dreiging met sancties.

Een aantal andere preventieve instrumenten heeft tot doel de gedragsmogelijkheden van mensen in te perken of te verruimen. Denk aan: verbeteren van het openbaar vervoer (vooral 's nachts), stimuleren van alcoholvervangende dranken, accijnsverhoging op alcoholhoudende dranken, verminderen van het aantal verkooppunten van alcohol, beperken van het nachtelijk autogebruik door jonge automobilisten, beter handhaven van de huidige minimum leeftijd voor het kopen van alcohol of verhoging van deze leeftijd. Deze maatregelen hebben een veel wijdere strekking dan alleen het rijden onder invloed. Ze zullen daarom verder buiten beschouwing blijven, behalve als ze gedeeltelijk samenvallen met maatregelen tegen rijden onder invloed.

-
- *Krachtige maatregelen zijn nodig.*
 - *De overheid heeft de instrumenten.*
-

Voorlichten en controleren

Een beleid dat speciaal de combinatie van rijden en drinken wil tegengaan, zal zowel van educatie als van politietoezicht gebruik moeten maken, waarbij beide elementen goed op elkaar zijn afgestemd.

Over de effectiviteit van educatie is nog maar weinig bekend. Evaluatie en onderzoek moeten een educatiebeleid daarom stap voor stap begeleiden. Als men beseft welke geweldige opgave moet worden verricht, is het duidelijk dat op korte termijn geen grote resultaten geboekt kunnen worden. Het aanleren van goede gewoonten en het afleren van verkeerde gewoonten bij vele miljoenen (potentiële) automobilisten - van jong tot oud, van verschillend bevattingvermogen en sociaal gedrag - is een zaak van lange adem.

Op korte termijn valt alleen effect op het rijden onder invloed te verwachten van preventief politietoezicht ondersteund door voorlichting. Op grond van bestaande kennis is aan te geven hoe dit moet worden uitgevoerd om een optimaal resultaat te bereiken.

Tegelijk zou een serieus begin moeten worden gemaakt met educatieve activiteiten op grote schaal. Hierin vervult ook politietoezicht een rol. Een verkeerde gewoonte wordt vaak afgeleerd door tijdelijke dwang tot ander gedrag. Als men tegelijk meer inzicht krijgt in de nadelen van het af te leren gedrag, blijkt het daarna gemakkelijker dat gedrag uit zichzelf, zonder dwang, achterwege te laten.

Als blijkt dat het educatiebeleid aan invloed wint, kunnen de inspanningen bij het politietoezicht worden verminderd.

-
- *Miljoenen mensen moeten nieuwe gewoonten leren.*
 - *Educatie moet steeds onderzocht en geëvalueerd.*
 - *Bij meer effect van educatie, kan het toezicht verminderen.*
-

Goede gewoonten aanleren

Met het langdurig, systematisch en intensief toepassen van educatieve maatregelen, kan op den duur een maatschappelijk klimaat ontstaan waarin minder of niet wordt gedronken als er nog moet worden gereden.

Zowel het drinken als het rijden en ook de combinatie daarvan zijn vanzelfsprekend geworden en van jongsaf tot op hoge leeftijd gebruikelijk. Talrijke activiteiten op het gebied van onderwijs, opleiding en voorlichting moeten worden ondernomen, gedurende vele jaren, systematisch in onderlinge afstemming. Dan zal er een algemene wijziging ontstaan in de houding ten aanzien van rij- en drinkgewoonten. Daar waar het leren omgaan met alcohol centraal staat, kan het beste worden aangesloten bij de activiteiten die de overheid onderneemt in het kader van het algemene alcohol-ontmoedigingsbeleid.

Zo'n proces van beïnvloeding moet jong beginnen, bijvoorbeeld via de basisscholen. Op leeftijden dat nog geen sprake is van gemotoriseerde verkeersdeelname, kunnen lessen over gezondheid, sport en alcohol worden gegeven. In het voortgezet onderwijs moet dit worden uitgediept. Daarbij kunnen de effecten van alcohol worden toegelicht op het fietsen en brommen. Het moet "stoerder" zijn (straks) niet te drinken dan met veel drank op naar huis te brommen.

In de rijopleiding staat het autogebruik centraal. Daarin kan uitgebreide informatie over de effecten van alcohol op de verkeersdeelname een belangrijke plaats krijgen naast - wederom - algemene informatie over alcohol. Bij het rijexamen kan de kennis daarover worden getoetst.

-
- *Systematische educatie is zeer veel en zeer lang nodig; jong beginnen en doorgaan.*
 - *Rijopleiding en rijexamen moeten aangepast.*
-

Verkeerde gewoonten afleren

Om mensen te bereiken die eenmaal hun rijbewijs hebben, en hun sociale omgeving, zal een veel omvattende voorlichting met een bijbehorende organisatie moeten worden ontwikkeld. De voorlichting zal op dezelfde onderwerpen betrekking moeten hebben als in de rijopleiding worden behandeld. Daar waar mensen samenkomen - kantoor, bedrijf, vereniging, fabriek - kan informatie en instructie worden gegeven. Door middel van een grote verscheidenheid van publiciteitsmiddelen kan men de aandacht vragen, landelijk, regionaal, plaatselijk. Vooral in plaatselijke acties kunnen persoonlijk contact, directe beïnvloeding en sociale controle worden aan-

gewend. Schriftelijke informatie kan de mensen bereiken langs een verscheidenheid van kanalen: de massamedia, de huis-aan-huisbezorging, via verzekeringsmaatschappijen en de ANWB, wachtkamers van artsen, in kantoren en winkels. Mensen die betrappt zijn op rijden onder invloed vormen een bijzondere - en relatief kleine - doelgroep. Voorlichtingsprogramma's, te volgen tijdens de vrijheidsstraf of buiten de gevangenis als alternatieve straf, zijn voor hen al beschikbaar. Bovendien zijn er duidelijke aanwijzingen dat ze de kans op herhaling verminderen. Mensen die van de Officier van Justitie of de politie een schikking aangeboden krijgen, kunnen daarbij een waarschuwingsbrief ontvangen.

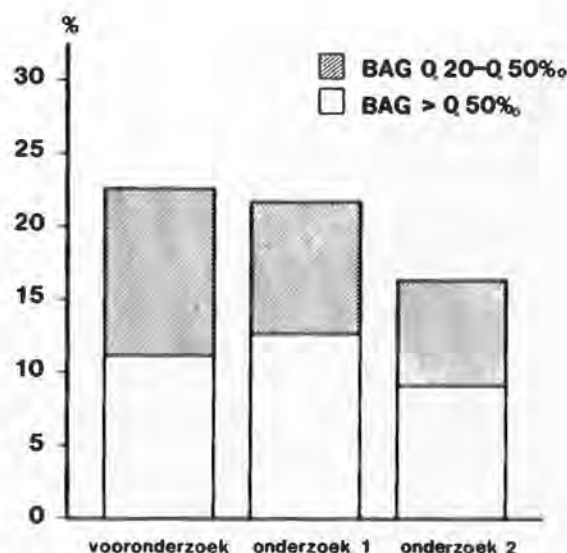
Bij activiteiten om het denken over alcohol in het verkeer te veranderen, zullen vooral degenen een belangrijke rol spelen die voor jongeren een voorbeeldfunctie hebben, ouders en leerkrachten. Later worden dat ook de rijsschoolhouder, de examiner, de politiemans. Gevormd en getraind, kunnen deze veel doen aan het rijden onder invloed, zowel binnen hun eigenlijke werk, als bij lezingen, demonstraties en groepsbezoek. Zo kan ook de politie educatieve taken uitvoeren, bijvoorbeeld door bij controles folders uit te delen over de gevaren van rijden onder invloed en over de wijze waarop de politie daar tegen optreedt. Heel systematisch en onderling afgestemd moeten alle facetten van drinken en rijden worden belicht: de effecten op lichaam en geest, fabeltjes over ont-nuchteringsmiddelen, de verminderde rijvaardigheid en verhoogde ongevallenkans, manieren om weerstand te bieden aan sociale druk wanneer men eigenlijk zelf niet wil drinken, technieken ter beïnvloeding van bestuurders die te veel dreigen te drinken, de politie-activiteiten zoals die concreet in de eigen omgeving plaatsvinden, de strafvervolging en de nadelige sociale gevolgen van aanhouding en bestraffing, de financiële gevolgen van niet-gedekte schade bij een ongeval. Voortdurend moet duidelijk worden dat ècht verantwoorde beslissingen over drinken en rijden genomen kunnen worden in maar één situatie: vóór het drinken.

-
- *Informereren overal waar groepen mensen zijn.*
 - *Iedereen met een voorbeeldfunctie inschakelen.*
 - *Alle facetten van drinken en rijden belichten.*
 - *Automobilisten moeten leren beslissen vóór het drinken.*
-

Verbeterd toezicht

Haagse politieproef slaagde

Uit de SWOV-onderzoeken naar rij- en drinkgewoonten van automobilisten was gebleken dat bij willekeurig staandhouden en dan iedereen laten blazen een veel hoger percentage rijders onder invloed kan worden opgespoord, dan bij de gebruikelijke werkwijze van de politie. Na uitgebreide vooronderzoeken is in 1986 in Den Haag een proef gehouden met een gewijzigd politietoezicht. Daarbij is niet veel meer mankracht ingezet dan in 1985 bij speciale alcoholcontroles. Zeven maanden lang waren er bijna elke vrijdag- en zaterdagavond één of twee politieteams bezig met alcoholcontroles. Eén team werkte opvallend. Het andere werkte onopvallend om te voorkomen dat snel bekend zou raken op welke plaats gecontroleerd werd en die plaats zou worden ontweken. Het bijzondere aan de werkwijze was dat elk team op vijf verschillende plaatsen werkte, zoveel mogelijk automobilisten willekeurig staande hield en iedereen een ademtest afnam. Elke overtreder werd afgehandeld door een aparte ploeg. In de proefperiode werden bijna 4.000 automobilisten gecontroleerd. Aan de nieuwe werkwijze werd veel publiciteit gegeven.



Afbeelding 5. Verdeling van alcoholpromillages in Den Haag bij drie onderzoekperiodes.

Een op de drie ondervraagde automobilisten bleek na verloop van tijd op de hoogte van het veranderde politietoezicht. Daardoor gingen ze de kans om gepakt te worden als minder klein beoordelen. Minder automobilisten reden vaak onder invloed. Het aantal vrouwelijke bestuurders nam iets toe, misschien omdat ze gewisseld hadden met een mannelijke passagier. Het belangrijkste was dat het aantal automobilisten met drank op (onder of boven de wettelijke limiet) aan het eind van de proefperiode iets was verminderd (zie Afbeelding 5).

Het politiepersoneel moest zelf nogal wennen aan een andere werkmethode. Met name het overdragen van een overtreder aan een collega riep wat bezwaren op. Verder werd duidelijk dat de administratieve afhandeling vereenvoudigd moet worden. Ook moest de politie wennen aan de gedachte dat willekeurige verkeersdeelnemers staande moesten worden gehouden en dan consequent een ademtest moesten doen. Aan het eind van de proef had het Haagse politiepersoneel meer geloof gekregen in die wijze van toezicht.

-
- *Bij een proef in Den Haag verminderde het rijden onder invloed.*
 - *Politie moest wennen aan een nieuwe werkwijze.*
 - *Administratieve afhandeling is te ingewikkeld.*
-

Hoofddoel van toezicht moet preventie zijn

Op grond van de Haagse ervaringen kan het politietoezicht verbeteren. Thans gaat er te weinig dreiging vanuit. De kans is klein dat iemand op alcoholgebruik wordt gecontroleerd en iedereen weet dat. Bovendien heeft iemand met iets te veel drank op een goede kans bij een controle niet betrapt te worden. De kans op controle in combinatie met die op betrapting vormt de pakkans. Door deze te vergroten en dat vervolgens bekend te laten worden bij het publiek, neemt het rijden onder invloed af. Dit vereist nadrukkelijk aandacht in het voorlichtingsbeleid van de korpsen, een andere benadering bij de opzet en presentatie van controle-acties en extra middelen voor publiciteit.

Essentieel is dat alle betrokkenen *preventie* als hoofddoel van hun activiteiten zien. Het gaat er dus niet om zoveel mo-



gelijk processen-verbaal te produceren maar om potentiële overtreeders af te schrikken door hen een grote kans op controle en betraping voor te houden.

-
- *De kans op controle en betraping is klein.*
 - *Iedereen weet dit.*
 - *Wijziging van politie-optreden moet dat verbeteren.*

Meer preventie met dezelfde middelen

Door een andere inzet van de bestaande menskracht kan het aantal controles vergroot worden. In Den Haag werd het aantal staandehoudingen met bijna de helft vermeerderd. Dit was o.a. mogelijk doordat opgespoorde overtreeders door een apart team werden afgehandeld. Hiervoor werd een beroep gedaan op één van de surveillance-eenheden.

Nu de bloedproef wordt vervangen door ademanalyse, kan de bespaarde tijd worden gebruikt om extra controles te verrichten.

De kans op controle en betraping kan vergroot worden door:

- kort en op onverwachte tijden en plaatsen te controleren;
- automobilisten willekeurig uit het verkeer te halen;
- elke staande gehouden bestuurder te laten blazen;

- een snelle procedure te gebruiken voor het blazen;
- uitsluitend gebruiken van elektronische voorselectie-apparaten.

Vergroten van de kans op controle en betrapping heeft uitsluitend effect als het publiek van die grotere kans doordrongen is. Publieksvoorlichting, opvallend uitvoeren van een deel van de controle-acties en informatieverschaffen aan staande gehouden bestuurders moet duidelijk maken dat alcohol een prioriteit bij de opsporing is. Controles kunnen ook af en toe worden gehouden op tijden dat er weinig overtreders zijn maar wel veel verkeer. Daarbij ligt een combinatie met andere controles (bijv. op kenteken of technische staat van voertuigen) voor de hand. Heel belangrijk is ook dat bestuurders leren inzien dat zij hun pakkans niet meer kunnen beïnvloeden door sluiproutes te kiezen of door een bepaalde manier van blazen.

-
- *Ademanalyse wint tijd voor extra controles.*
 - *"Iedereen" moet weten dat alcohol een prioriteit voor opsporing is.*
 - *Het aantal staandehoudingen kan toenemen met 50%.*
 - *Toezicht "nieuwe stijl" maakt het zeer moeilijk om de dans te ontspringen.*
-

Zelf-financiering mogelijk

Zeker in het begin zullen door dit nieuwe toezicht meer overtreders worden opgespoord. Als het rijden onder invloed begint af te nemen, zal ook het percentage overtreders onder de staande gehouden bestuurders dalen. Of er overbelasting bij politie en justitie zal ontstaan in verband met de afhandeling, is niet goed te voorspellen. Er vinden namelijk tegelijkertijd belangrijke veranderingen plaats in de procedure. De politie krijgt voor verdachten met lagere promillages de bevoegdheid om te schikken. Juist in deze categorie is de grootste toename te verwachten. Zowel bij de politie als de justitie zijn door de toenemende automatisering belangrijke efficiëntieverbeteringen te verwachten.



De inkomsten uit schikkingen en boetes zullen voor de overheid sterk stijgen. Deze moeten - zoals sinds kort in het milieubeleid gebeurt - ten goede komen van politie en justitie; dan kunnen eventuele extra afhandelingskosten daaruit gefinancierd worden.

-
- De "netto"-werktoename bij justitie en politie in verband met afhandeling is niet te voorspellen.
 - De opbrengsten van boetes en schikkingen moeten naar justitie en politie.
-

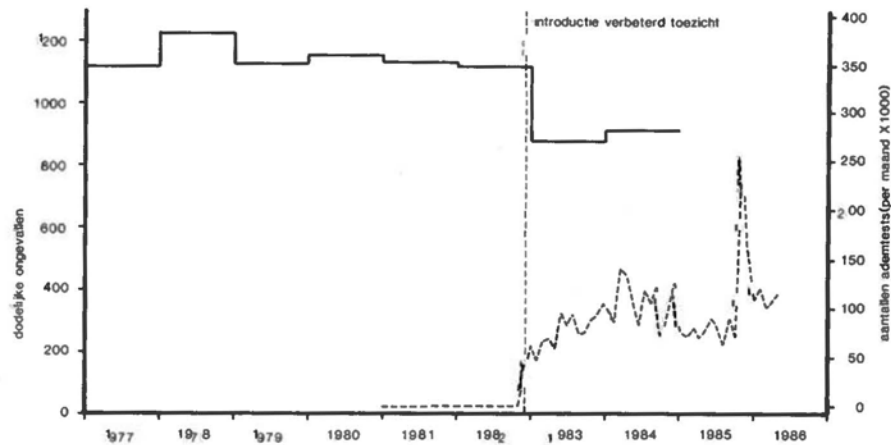
"Wisselend toezicht"

Het toezicht hoeft niet steeds dezelfde intensiteit te hebben. Er is iets te zeggen voor een wisselend toezicht; soms veel, dan weer minder en dat onregelmatig. Dan ontstaat eerst bij de weggebruikers de indruk dat de kans op controle groot is, vooral als aan het vele toezicht veel ruchtbaarheid wordt gegeven. Wanneer dat doel bereikt is, kan het feitelijke toezicht - in alle stilte - verminderd worden. Dit zal niet direct leiden tot een toename van het rijden onder invloed. Er verstrijkt immers de nodige tijd voordat deze verandering bij de verkeersdeelnemers is doorgedrongen en zij hun inschatting van de

kans op controle aanpassen. En dan kan het toezicht weer opgevoerd. Naarmate dit vertragingseffect zich sterker voordoet en de "dalperiode" dus langer duurt, is er meer succes te behalen. Met dezelfde mankracht kunnen dan immers meer controles tijdens de "piekperiode" worden uitgevoerd. Deze nieuwe benadering dient in de praktijk te worden gebracht en door onderzoek te worden geëvalueerd. Er moet dan een geschikt meetsysteem worden ontwikkeld om het rijden onder invloed op de voet te volgen. Daaruit moeten de signalen komen om het toezicht op te voeren dan wel weer af te zwakken.

De meeste speciale controles zullen in het weekeinde en vooral - maar niet uitsluitend - in de avonden en nachten moeten plaatsvinden. Controles vroeg in de avond kunnen mensen, op weg naar een feestje of bezoek, attenderen op hetgeen hen op de terugweg te wachten staat. Af en toe moeten alcoholcontroles, alleen al vanwege het verrassings-element, op doordeweekse dagen - 's nachts of bijvoorbeeld tussen 16.00 en 19.00 uur - worden gehouden. Niet zozeer vanwege het aantal rijders onder invloed dat dan aan het verkeer deelneemt en opgespoord wordt, maar vanwege de publicitaire waarde van zo'n actie. Een groot aantal automobilisten zal zien en zelf ondervinden dat het de politie ernst is. De weekeindcontroles echter moeten centraal staan in het beleid. Dan vinden de meeste alcoholongevallen plaats (zie Tabel 4 op blz. 13). Bovendien is er, althans 's nachts, een gunstige verhouding tussen hoeveelheid verkeer en aantal overtreeders: relatief weinig verkeer en veel bestuurders onder invloed. Hoe later des te meer. De politie kan daardoor veel van het passerende verkeer controleren, zodat ook veel overtreeders met het toezicht nieuwe stijl in aanraking komen. Wanneer dit, ook via de publiciteit, bekend wordt bij potentiële overtreeders zal dit afschrikkend werken.

-
- *Door "wisselend" toezicht kan met dezelfde mankracht een groter effect bereikt worden.*
 - *Controles moeten vooral in de weekeinden gebeuren, met name 's nachts en aan het begin van de avond.*
 - *Af en toe moet er een controle door de week zijn.*
-



Ontwikkeling ongevallen met dodelijke afloop en de aantallen uitgevoerde tests.

30% minder alcoholongevallen blijkt mogelijk

In de Australische provincie New South Wales werd door het consequent toepassen van een uitgekend systeem van surveillance, staandhouding en voorlichting het aantal dodelijke ongevallen met één zesde teruggebracht. De omstandigheden waarin dit gebeurde komen voor een groot deel overeen met die in ons land. Het gaat om een ten dele verstedelijkt gebied, met Sydney (drie miljoen inwoners) als een soort randstad Holland. De motoriseringsgraad is wat hoger dan in Nederland (± 3 miljoen rijbewijsbezitters op een bevolking van ± 5 miljoen, tegenover 7 op 15 bij ons). Vermoedelijk wordt er meer dan bij ons op motorfietsen gereden. Rijden met meer dan 0,5 promille is er strafbaar. Evenals in ons land, mag de politie iedere willekeurige verkeersdeelnemer staandhouden en een ademproef afnemen.

In 1982 begon de politie daar met willekeurig testen van alcoholgebruik. Op grote schaal werden zeer opvallende controles gehouden waarbij willekeurig gemotoriseerde verkeersdeelnemers uit het verkeer werden gehaald. Die moesten consequent altijd een ademtest doen. De controles werden gehouden op wisselende en onverwachte plaatsen en hoofdzakelijk in de avonden en -nachten.

Gedurende drie jaar achtereenvolgens werd anderhalf miljoen gulden per jaar besteed aan campagnes om het publiek te informeren en te winnen voor het politie-optreden. Tussen 1982 en 1985 werden drie miljoen ademtests afgenomen, gemiddeld één ademtest per jaar op drie rijbewijsbezitters. Vóór 1982 waren er gemiddeld 1150 dodelijke ongevallen per jaar; de helft van de doden waren auto- en motorbestuurders (in Nederland vormen die één derde van alle verkeersdoden). Na het nieuwe politie-optreden daalde het aantal ongevallen spectaculair met ruim 20%, vooral in de avond en nacht, met name in het weekeinde (zie grafieken). Onderzoekers schrijven de sterke daling in de dodelijke ongevallen voor drie kwart toe aan het politieoptreden en de voorlichting. Dit komt neer op 205 doden per jaar ofwel één zesde van het jaartotaal. Het aantal dodelijke alcoholongevallen daalde als gevolg van het toezicht over de hele week met bijna 30%. In weekeindnachten leidde het toezicht zelfs tot een daling van 30% van alle dodelijke ongevallen. Omdat auto- en motorbestuurders met alcohol maar bij een gedeelte van al deze ongevallen betrokken zijn, moet het rijden onder invloed in de weekeindnachten bij deze categorie verkeersdeelnemers wel zeer sterk zijn verminderd, tenminste 75%.

Extra inzet betaalt zichzelf

Tot op de hoogste bestuurlijke niveaus is men overtuigd van de noodzaak en de mogelijkheid tot het vergroten van de effectiviteit en efficiëntie van de politie-organisatie. Bij kritische heroverweging van taken - een onvermijdelijk gevolg van het streven naar efficiëntie - zal men stuiten op de inspanningen van de politie bij het bestrijden van het rijden onder invloed. Dan zal men niet voorbij kunnen gaan aan de omvang van dit probleem, dat jaarlijks - naast alle immateriële schade - bijna z evenhonderd miljoen gulden kost aan de maatschappij. Op zichzelf is dit een reden om veel meer inspanningen in de bestrijding van het probleem te investeren dan op dit moment gebeurt, mits de effectiviteit valt aan te tonen. Wat zouden dan de kosten en baten zijn van extra politietoezicht op rijden onder invloed?

Een voorbeeld. Het gaat uit van jaarlijks 750.000 staandhoudingen. Dan wordt één op de negen rijbewijsbezitters gecontroleerd. Wat moet daarvoor worden gedaan op lokaal niveau? Om dit te illustreren, is Nederland verdeeld in 200 gebieden van gemiddeld 13 x 13 km. Daarin wonen gemiddeld 75.000 inwoners en werken 150 politiemensen met algemene opsporingsbevoegdheid. Er bevindt zich tenminste één ademanalyse-apparaat voor bewijsdoeleinden op een politiebureau. In elk gebied wordt er ieder weekeinde gedurende vier uur langs de weg op alcohol gecontroleerd volgens de Haagse methode, vooral 's nachts. Af en toe wordt ook doorde-weeks gecontroleerd. Dit kost per week 24 werkuren van de surveillancedienst.

Deze aanpak levert elk weekeinde 75 staandhoudingen op. Bij een gestroomlijnde procedure - o.a. bestuurders zittend in de auto laten blazen - is dat goed haalbaar, gezien de ervaringen bij SWOV-onderzoek. Per jaar van 50 weekeinden vinden er in elk gebied 3750 staandhoudingen plaats, voor heel Nederland 750.000. Het geheel wordt publicitair intensief begeleid. Het effect hiervan is moeilijk exact te becijferen, maar in Australië leidde een driemaal intensievere controle tot een geschatte daling van het rijden onder invloed in weekeindnachten met tenminste 75%. Het totale aantal dodelijke alcoholongevallen nam af met bijna 30%. Als in ons land voortaan één op de negen rijbewijsbezitters jaarlijks wordt staandegehouden zal dat een-derde deel van het Australische effect opleveren. Dit betekent 25% minder rijden onder invloed in

Kosten		Baten	
750.000 extra staande- houdingen:	22,5	25% reductie alcohol schade automobilisten	47,5
Publiciteit	1,5	25% reductie immateriële schade	PM
Afhandeling 67000 extra verdachten	PM		
	24+PM		47,5+PM

Tabel 6 Kosten-baten-analyse extra politietoezicht (in f miljoen).

de weekeinden en evenzoveel minder schade die daardoor nu wordt veroorzaakt. Welke veranderingen buiten de week-einden te verwachten zijn, valt niet te voorspellen.

In Tabel 6 staan de kosten en baten van het extra politietoezicht. Daarin komen onzekerheden voor. Bewust zijn de kosten ruim geschat en de baten aan de lage kant geraamd. Desondanks zijn de baten tweemaal zo groot als de kosten. Daarbij is nog geen rekening gehouden met de extra inkomsten uit transacties en boetes à f 32,1 miljoen. Het lijkt niet onwaarschijnlijk dat hieruit zowel de afhandelingskosten van de 67.000 extra verdachten bestreden kunnen worden, als ook de f 22,5 miljoen voor de extra controles. Deze zeer gunstige kosten-batenverhouding rechtvaardigt op zijn minst een grootschalige proef met het voorgestelde politietoezicht. Zo'n proef zal niet te kort mogen duren en moet - bij gebleken succes - voortgezet worden als normaal beleid. Belangrijk is dat tegelijkertijd een serieuze start wordt gemaakt met een nieuw educatiebeleid. Het ontwikkelen daarvan zou, om het evaluatie-onderzoek van het politietoezicht niet te verstoren, in een andere regio moeten plaatsvinden. Wanneer het nieuwe educatiebeleid op den duur - mede dankzij het toezicht - vruchten begint af te werpen, kan het toezicht vermindert worden.

- Met 225 extra mensjaren kan één op de negen rijbewijsbezitters jaarlijks worden staandegehouden.
- De schade door alcoholongevallen in de weekeinden zal daar door met 25% dalen.
- De kosten van extra menskracht voor afhandeling kunnen uit de opbrengsten van schikkingen en boetes worden betaald.
- De maatschappelijke baten van het vernieuwde toezicht zijn tweemaal hoger dan de kosten.

Literatuur

Wellicht wilt u beschikken over de gegevens die in deze brochure zijn verwerkt. U vindt daarvoor hier een literatuuropgave. Deze is per hoofdstuk ingedeeld, waardoor u snel kunt bepalen wat u dient te lezen om meer inzicht te krijgen. Bij het verkrijgen van de literatuur is de SWOV-bibliotheek u graag behulpzaam.

Literatuur Hoofdstuk 1

- Alcohol en samenleving (1986), Nota over een samenhangend alcoholmatigingsbeleid. Tweede Kamer, Vergaderjaar 1986-1987, 19243, nrs. 2-3.
- Mulder, J.A.G. & Vis, A.A. (1983). Alcoholgebruik onder automobilisten, Verslag van een onderzoek naar de rij- en drinkgewoonten van Nederlandse automobilisten, uitgevoerd in het najaar van 1981. R-83-41. SWOV, Leidschendam, 1983.
- Noordzij, P.C. (1984). Alcoholgebruik van automobilisten 1983. DSWO/R-84/12. Rijksuniversiteit Leiden, Dienst Sociaal-Wetenschappelijk Onderzoek, Leiden, 1984.
- OECD (1978). New research on the role of alcohol and drugs in road accidents. OECD, Paris, 1978.
- Storie, V.J. (1975). The role of alcohol and human factors in road accidents. Paper 5th International Conference of the International Association for Accident and Traffic Medicine, London, September 1-5, 1975.
- SWOV (Noordzij, P.C.) (1976). Rijden onder invloed; Een literatuurstudie. P-1976-5N. SWOV, 1976.
- SWOV (Noordzij, P.C. e.a.) (1978). Alcoholgebruik onder automobilisten; Verslag en resultaten van het onderzoek Rij- en drinkgewoonten van Nederlandse automobilisten in weekeindnachten in het najaar van de jaren 1970, 1971, 1973, 1974, 1975 en 1977. 2de Herziene en uitgebreide druk R-78-19. SWOV, 1978.
- Tijssen, R.J.W. (1986). Politietoezicht op rijden onder invloed; Het automobilistenonderzoek. Werkgroep Veiligheid/R-86/3. Rijksuniversiteit Leiden, Werkgroep Veiligheid en Vakgroep Functielear, Leiden, 1986.
- Vis, A.A. (1984). Alcohol in het verkeer; Rijden onder invloed, politietoezicht en onderzoek. Nota bij het DSWO-rapport Alcoholgebruik van automobilisten 1983 (Noordzij, 1984) R-84-34. SWOV, Leidschendam, 1984.
- Vis, A.A. (1987). Onderzoek naar alcohol-, geneesmiddelen- en drugsgebruik bij verkeersslachtoffers. SWOV, Leidschendam, 1987.
- Waller, P.F. et al. (1985). The potentiating effects of alcohol on driver injury. Paper 29th Annual Proceedings American Association for Automotive Medicine, Washington, D.C., October 7-9, 1985.
- Zwart, W.M. de (1985). Alcohol, tabak en drugs; Een statistisch rapport SWOAD, Stichting voor Wetenschappelijk Onderzoek van Alcohol- en Druggebruik, Amsterdam, 1985.

Literatuur Hoofdstuk 2

- Bovens, R. (1983). Het alcoholverkeerproject tijdens detentie, Een evaluatiestudie van een voorlichtingsprogramma voor dronken rijders in de gevangenis De Raam. WODC 38. Ministerie van Justitie, Staatsuitgeverij, 's-Gravenhage, 1983.
- Bovens, R. (1987). Evaluatie van het alcoholverkeerproject Drenthe. Ministerie van Justitie, Staatsuitgeverij, 's-Gravenhage, 1987.
- Flury, F.C. (1984). Economische schade ten gevolge van verkeersonveiligheid. R-84-10. SWOV, Leidschendam, 1984.
- Gundy, C.M. (SWOV) & Verschuur, W.L.G. (R.U. Leiden) (1986). Opvattingen over politietoezicht op rijden onder invloed, Een verslag en de resultaten van een enquête onder politie-ambtenaren. R-86-16. SWOV, Leidschendam, 1986.
- Gundy, C.M. (SWOV) & Verschuur W.L.G. (R.U. Leiden) (1986). Politietoezicht op rijden onder invloed; Een verslag en de resultaten van een veldexperiment met betrekking tot de beslissingen van politie-agenten om een ademtest te vorderen en de acceptatie en efficiency van een aantal procedures daarvoor. R-86-17. SWOV, Leidschendam, 1986.
- Haes, W.F.M. de (1985). Voorlichting en onderzoek. Ned. T. Psychol. 40 (1985) 2 (maart) : 77-86.
- Kok, G.J. (1985). Een model van gedragverandering via voorlichting. Ned. T. Psychol. 40 (1985) 2 (maart) : 71-76.
- Logtenberg, H.; Neuteboom, W. & Zweipfenning, P.G.M. (1985). Tien jaar bloedproef. T. alc. drugs 11 (1985) 1 : 35-40.
- Mulder, J.A.G. (1987). Invoering van ademanalyse voor bewijsdoelinden; enige feiten. SWOV-schrift 32 (september 1987).
- Mulder, J.A.G. (1987). Ademanalyse-apparatuur voor bewijsvoering. SWOV, Leidschendam, 1987.
- Nationaal plan voor de Verkeersveiligheid II (1985). Tweede Kamer, Vergaderjaar 1985-1986, 18195, nrs. 18-19; Deel C: Bijlage 1: Nota Kosten Verkeersveiligheid.
- Rooijers, T. (1986). Inventarisatie en analyse van voorlichtingscampagnes op verkeersveiligheidsgebied. VK 86-08. Rijksuniversiteit Groningen, Verkeerskundig Studiecentrum, Haren, 1986.

Literatuur Hoofdstuk 3

- Arthurson, R.M. (1985). Evaluation of random breath testing. Research Note RN10/85. Traffic Authority of New South Wales, Traffic Accident Research Unit, 1985.
- Kearns, I. et al (1986). An overview of the random breath testing trial in New South Wales. In: Noordzij, P.C. & Roszbach R. (eds.). Alcohol, drugs and traffic safety - T86, Elsevier Science Publishers, Amsterdam, 1987, pp. 429-433.
- Verschuur, W.L.G. (1987). Politietoezicht op rijders onder invloed; De effecten van een gewijzigd politietoezicht Werkgroep Veiligheid. R-87/10. Rijksuniversiteit Leiden, Werkgroep Veiligheid, Leiden, 1987.

