

# **Rijden onder invloed in West-Zeeuws-Vlaanderen, 1995-2003**

Drs. S. Houwing & M.P.M. Mathijssen

R-2004-7



**Rijden onder invloed in  
West-Zeeuws-Vlaanderen, 1995-2003**

Het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten

## Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2004-7
Titel:	Rijden onder invloed in West-Zeeuws-Vlaanderen, 1995-2003
Ondertitel:	Het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten
Auteur(s):	Drs. S. Houwing & M.P.M. Mathijssen
Projectnummer SWOV:	69.181
Projectcode opdrachtgever:	023751 dg
Opdrachtgever:	Provincie Zeeland, Directie Infrastructuur en Vervoer
Trefwoord(en):	Drunkenness, driver, night, blood alcohol content, weekend, police, woman, age, man, enforcement (law), behaviour, publicity, prevention, Netherlands.
Projectinhoud:	Verslag van de metingen in 2003 van het alcoholgebruik van automobilisten in West-Zeeuws-Vlaanderen. Het doel van de metingen is het vaststellen van de effecten van het project 'Duurzaam Veilig West-Zeeuws-Vlaanderen' op het alcoholgebruik van automobilisten.
Aantal pagina's:	30
Prijs:	€ 8,75
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 2004

## Samenvatting

In 2003 heeft de SWOV, evenals in 1995 en 1998, in nauwe samenwerking met de politie het alcoholgebruik van automobilisten in West-Zeeuws-Vlaanderen geïnventariseerd. Dat is gebeurd in vrijdag- en zaterdagnachten tussen 22.00 uur en 4.00 uur.

Bij de metingen is het alcoholgebruik van willekeurige automobilisten geregistreerd, onderverdeeld naar seizoenen (zomer en najaar), dag en tijdstip, en naar geslacht en leeftijd van de bestuurders. Daarnaast is geregistreerd waar de bestuurders die door de politie zijn aangehouden, alcohol hadden gebruikt en uit welk land ze afkomstig waren. Tot slot is het niveau van het alcoholtoezicht door de politie vastgesteld. Uit talrijke eerdere landelijke en regionale SWOV-onderzoeken is namelijk gebleken dat dat de belangrijkste invloedsfactor is met betrekking tot rijden onder invloed van alcohol.

Het doel van de SWOV-onderzoeken is het vaststellen van de effecten van het project "Duurzaam Veilig West-Zeeuws-Vlaanderen" op het alcoholgebruik van automobilisten. Het onderzoek is zo opgezet en uitgevoerd, dat de ontwikkeling in West-Zeeuws-Vlaanderen kan worden vergeleken met die in de rest van Zeeland en in heel Nederland.

In totaal zijn in 2003, evenals in 1995 en 1998, vier metingen uitgevoerd in vrijdag- en zaterdagnachten tussen 22.00 uur en 4.00 uur, twee in het toeristenseizoen (zomer) en twee daarbuiten (najaar/winter). Daarbij heeft de politie 1.378 willekeurige automobilisten staande gehouden en op alcoholgebruik getest.

Tussen 1995 en 1998 was het aandeel automobilisten met een BAG boven 0,5 promille (de wettelijke limiet) in West-Zeeuws-Vlaanderen toegenomen van 4,3% tot 5,9%, maar in 2003 bleek het gedaald tot 3,8%. In de rest van Zeeland en in heel Nederland is het aandeel rijders onder invloed tussen 1995 en 2003 in ongeveer dezelfde mate afgenomen, maar zonder een tussentijdse toename.

De belangrijkste oorzaak van het afgenomen alcoholgebruik, niet alleen in West-Zeeuws-Vlaanderen maar in heel Nederland, is vermoedelijk het sterk toegenomen politietoezicht, dat op zijn beurt weer voortvloeide uit de uitvoering van regionale verkeershandhavingssystemen en de oprichting van regionale verkeershandhavingsteams. In West-Zeeuws-Vlaanderen is het politietoezicht op alcoholgebruik tussen 1998 en 2003 ongeveer verdrievoudigd.

Een opvallend onderzoeksresultaat is voorts, dat het alcoholgebruik van jonge mannelijke bestuurders, dat een decenniumlang een opgaande lijn vertoonde, nu weer sterker dan gemiddeld lijkt te dalen. Waarschijnlijk heeft de BOB-campagne daar een positieve rol bij gespeeld. Maar uit ander SWOV-onderzoek blijkt dat het drugsgebruik onder deze groep sterk toeneemt, al dan niet gecombineerd met alcohol. Deze laatste ontwikkeling baart grote zorgen en zal wellicht verhinderen dat het aandeel van jonge mannen in het totaal van de verkeersslachtoffers afneemt.

Evenals in voorgaande jaren kwam in 2003 het gros van de rijders onder invloed (65%) in West-Zeeuws-Vlaanderen uit een horecagelegenheid. Meer

dan de helft van de aangehouden verdachten (58%) bleek in België te wonen.

Tot slot blijkt uit het onderzoek, dat de afname van het rijden onder invloed zich in de zomermaanden minder sterk heeft gemanifesteerd dan in het najaar en dat in 2003 zowel het aandeel als het aantal rijders onder invloed in de zomermaanden groter was dan in het najaar.

Op grond van de onderzoeksresultaten beveelt de SWOV aan het toezichtniveau van 2003 en de BOB-campagne in de komende jaren te continueren. Zo mogelijk zouden de zomermaanden bij het toezicht wat meer prioriteit moeten krijgen. Daarnaast valt te overwegen een beperkt deel van de beschikbare toezichtcapaciteit in te zetten voor kortdurende 'flitscontroles' in de onmiddellijke nabijheid van uitgaansgelegenheden en sportkantines, met name rond sluitingstijd. Op die wijze kan met name de pakkans voor de zware drinkers worden vergroot. Bestuurders met een BAG boven 1,3 promille maken slechts 20% van alle rijders onder invloed uit, maar zijn verantwoordelijk zijn voor ca. 80% van alle ernstige alcoholongevallen.

Inkomend verkeer vanuit België zou via voorlichting gewezen moeten worden op het verscherpte alcoholtoezicht in Zeeuws-Vlaanderen. De voorlichting zou aangevuld kunnen worden met preventieve alcoholcontroles vroeg op de avond, met name op vrijdag en zaterdag.

# Summary

## **Drink driving in West Zeeuws-Vlaanderen, 1995-2003; The alcohol use of motorists in weekend nights**

As in 1995 and 1998, SWOV in 2003, together with the police, measured the alcohol use of motorists in West-Zeeuws-Vlaanderen (the south and western part of the province of Zeeland that borders Belgium). This took place during Friday and Saturday nights between 22.00 h. and 4.00 h.

The alcohol use of a random sample of motorists was registered and subdivided by season (summer and autumn), day, time of day, and gender and age of the drivers. In addition, the locations where the police had stopped them and where they had drunk alcohol were registered, as well as the country they came from. Finally, the 2003 level of police enforcement was estimated. Many previous national and regional SWOV studies showed that this level is the most important influence factor for drink driving.

The purpose of the SWOV studies is to determine the effects of the 'Sustainably Safe West-Zeeuws-Vlaanderen' project on motorists' alcohol use. The study has been so designed and conducted that the developments in West-Zeeuws-Vlaanderen can be compared with the rest of Zeeland and the Netherlands.

As in 1995 and 1998, there were four measurements in 2003 on Saturday/Sunday from 22 h. - 4 h. Two were in the tourist season (summer) and two in autumn/winter. A total of 1,378 motorists were stopped at random by the police and tested for alcohol use.

Between 1995 and 1998, the share of motorists with a BAC above 0,5‰ (the legal limit) in West-Zeeuws-Vlaanderen increased from 4.3% to 5,9%. In 2003, however, this seemed to have decreased to 3.8%. In the rest of Zeeland and the Netherlands this share had decreased by the same amount between 1995 and 2003, but without the increase in between.

The most important cause of the decline in alcohol use, not only in West-Zeeuws-Vlaanderen but in the Netherlands as a whole, is probably the increased level of police enforcement that, in turn, is a result of the implementation of regional traffic enforcement plans and the formation of regional traffic enforcement teams. The drink-driving police enforcement level in West-Zeeuws-Vlaanderen more or less trebled between 1998 and 2003.

Furthermore, a striking result is that the alcohol use by young, male drivers, which for approximately 10 years had been increasing, appears now to have declined by more than average. The nationwide designated driver campaign 'Bob' probably played a positive role in this. However, other SWOV research has shown that the drug use among this young group has increased strongly, with or without alcohol use. This last development is a cause of great concern and will possibly prevent a decline of the share of young men in the total number of road casualties.

As in the previous years, the majority of drink drivers (65%) in West-Zeeuws-Vlaanderen in 2003 had come from a pub/bar etc. More than half of the apprehended suspects (58%) lived in Belgium.

Finally, it appears from the 2003 measurements, that the decrease in drink driving is less strong in the summer months than in the autumn, and that both the share and number of drunk drivers is larger in the summer months than in the autumn.

Based on these results, SWOV advises continuation during the coming years of the 2003 enforcement level and the designated driver campaign. If it is possible, the summer should get a higher priority for police enforcement. In addition, it is worth considering deploying a limited part of the available police capacity for 'blitz' enforcement activities in the direct vicinity of pubs/bars etc. and sport canteens, especially around closing time. In this way, especially the chance of the heavy drinkers getting caught will be increased. Drivers with a BAC above 1.3 ‰ form only 20% of all drunk drivers, but they are responsible for approximately 80% of all severe alcohol-related crashes.

Traffic arriving from Belgium should be informed of the intensified alcohol enforcement in West-Zeeuws-Vlaanderen. The public information could be supplemented with preventive enforcement activities early in the evening, especially on Friday and Saturday.



# Inhoud

<b>1. Inleiding</b>	<b>9</b>
1.1. Doel van het onderzoek	9
1.2. De gevolgen van alcoholgebruik in het verkeer	10
1.3. Het onderzoek naar rij- en drinkgewoonten	11
<b>2. Opzet en uitvoering van het onderzoek</b>	<b>12</b>
2.1. Opzet	12
2.2. Uitvoering	12
2.3. Statistische analyse	13
<b>3. Resultaten van het onderzoek</b>	<b>14</b>
3.1. Alcoholgebruik naar jaar, seizoen en weekendnacht	14
3.2. Alcoholgebruik naar weekendnacht en tijdstip	16
3.3. Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd	17
3.4. Overtreders naar drinkplaats en land van herkomst	19
3.5. Ontwikkeling van het politietoezicht op alcoholgebruik in het verkeer	19
<b>4. Conclusies en aanbevelingen</b>	<b>21</b>
<b>Literatuur</b>	<b>23</b>
<b>Bijlage 1. Alcohol naar seizoen en weekendnacht, 1995 en 1998</b>	<b>25</b>
<b>Bijlage 2. Alcohol naar weekendnacht en tijdstip, 1995 en 1998</b>	<b>27</b>
<b>Bijlage 3. Alcohol naar geslacht en leeftijd, 1995 en 1998</b>	<b>29</b>



# 1. Inleiding

In 2003 heeft de SWOV, evenals in 1995 en 1998, in nauwe samenwerking met de politie het alcoholgebruik van automobilisten in West-Zeeuws-Vlaanderen geïnventariseerd. Dat is gebeurd in vrijdag- en zaterdagnachten tussen 22.00 en 4.00 uur.

Bij de metingen is het alcoholgebruik van willekeurige automobilisten geregistreerd, onderverdeeld naar seizoen (zomer en najaar/winter), dag en tijdstip, en naar geslacht en leeftijd van de bestuurders. Daarnaast is geregistreerd waar de bestuurders die door de politie zijn aangehouden om op het politiebureau de ademanalyse voor bewijsdoeleinden te ondergaan, alcohol hadden gebruikt. Het betreft bestuurders die bij de blaastest op straat een bloedalcoholgehalte (BAG) van 0,70 promille of hoger scoorden. De wettelijke limiet is weliswaar 0,50 promille, maar pas vanaf 0,70 promille worden verdachten aangehouden en voor nader onderzoek overgebracht naar het politiebureau.

## 1.1. Doel van het onderzoek

Het doel van het SWOV-onderzoek is het vaststellen van de effecten van het project "Duurzaam Veilig West-Zeeuws-Vlaanderen" op het alcoholgebruik van automobilisten, door middel van één voormeting en twee nametingen. Het onderzoek is zo opgezet en uitgevoerd, dat de ontwikkeling in West-Zeeuws-Vlaanderen kan worden vergeleken met die in de rest van Zeeland en in heel Nederland.

Verder levert het onderzoek informatie op over eventuele perioden en/of groepen bestuurders met een verhoogd alcoholgebruik en/of een verhoogd risico op een alcoholongeval. Gegevens hierover kunnen worden gebruikt bij het opzetten van toekomstige toezicht- en voorlichtingsprogramma's.

De feitelijke uitvoering van de metingen is gebeurd door controleteams van de politie, volgens uniforme richtlijnen die de SWOV heeft opgesteld. Bij alle metingen is een SWOV-medewerker aanwezig geweest om de politie te begeleiden en te assisteren bij de gegevensregistratie. In 2003 bestond het controleteam van de politie deels uit leden van het regionale verkeershandhavingsteam en deels uit leden van de 'reguliere' politie van het district Zeeuws-Vlaanderen van de Politie Zeeland. Daarnaast heeft ook de Koninklijke Marechaussee assistentie verleend.

De gehanteerde onderzoeksmethode in West-Zeeuws-Vlaanderen is gelijk aan die van de landelijke en provinciale onderzoeken naar het alcoholgebruik van automobilisten, die de SWOV tussen 1970 en 1999 heeft uitgevoerd. Sinds 2000 wordt het landelijke onderzoek uitgevoerd door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van de Rijkswaterstaat (RWS-AVV). Deze dienst heeft, voorafgaand aan de publicatie van de landelijke onderzoeksresultaten over 2003, de SWOV onderzoeksresultaten geleverd voor drie andere Zeeuwse onderzoeksgebieden (Terneuzen e.o., Goes e.o. en Walcheren). De SWOV is haar daarvoor zeer erkentelijk.

De SWOV is ook de leden van politie en marechaussee die de metingen hebben voorbereid en uitgevoerd, erkentelijk voor hun inzet en zorgvuldigheid. Daarnaast is speciale dank op zijn plaats aan de vrijwilligers

van 3VO, die bij alle metingen assistentie hebben verleend. Zij hebben niet alleen voorlichting gegeven aan de gecontroleerde automobilisten, maar ook geassisteerd bij de gegevensregistratie. De voorlichting door de 3VO-medewerkers stond in het teken van de BOB-campagne.

Naast de metingen van het alcoholgebruik van automobilisten heeft de SWOV getracht een indruk te krijgen van de aard en omvang van het politietoezicht op alcoholgebruik in het verkeer.

## 1.2. De gevolgen van alcoholgebruik in het verkeer

Alcoholgebruik in het verkeer heeft een sterk negatieve invloed op de ongevalskans en de ernst van het letsel. Bij een zogenaamde case-control studie die de SWOV in 2000/2001 in het politiedistrict Tilburg heeft uitgevoerd, bleek dat een kwart van alle ernstig gewonde automobilisten het letsel had opgelopen nadat zij als gevolg van alcoholgebruik bij een ongeval betrokken waren geraakt (Mathijssen et al., 2002). Uit wat ouder onderzoek in de Verenigde Staten bleek, dat bestuurders met een alcoholgehalte boven de 1,5 promille een 200 keer zo grote kans op een dodelijk verkeersongeval hebben als nuchtere bestuurders (Simpson & Mayhew, 1991).

Bestrijding van alcohol in het verkeer is dan ook terecht een speerpunt in het verkeersveiligheidsbeleid. En er is reden om de aandacht niet te laten verslappen: na een sterke vermindering van het rijden onder invloed in Nederland vanaf het midden van de jaren tachtig was er in de eerste helft van de jaren negentig weer sprake van een geleidelijke toename. In 1991 was in weekendnachten 3,9% van de Nederlandse automobilisten onder invloed, in 1992 4,0%, in 1993 4,2% en in 1994 zelfs 4,9%.

Daarna is het alcoholgebruik weer licht afgenomen en in de laatste jaren van de 20<sup>e</sup> en de eerste jaren van de 21<sup>e</sup> eeuw gestabiliseerd rond de 4,3%.

Deze daling viel samen met een geleidelijke toename van het politietoezicht op alcoholgebruik, dat door de oprichting van de regionale verkeershandhavingsteams sinds 2000 een extra impuls kreeg.

Desalniettemin overlijden volgens recent onderzoek naar schatting jaarlijks ca. 300 verkeersdeelnemers als gevolg van alcoholongevallen en worden er ca. 4.000 ernstig gewond in het ziekenhuis opgenomen (Mathijssen et al., 2002). De maatschappelijke kosten van de verkeersonveiligheid bedragen in Nederland 9 miljard Euro per jaar (Kennisbank op [www.swov.nl](http://www.swov.nl)).

Alcoholongevallen nemen daarvan ruim twee miljard Euro voor hun rekening.

Er zijn in Nederland twee groepen bestuurders met een extreem hoog ongevalsrisico:

1. *De zware drinkers*. Bestuurders met een bloedalcoholgehalte boven de 1,3 promille maken slechts 0,3% uit van alle bestuurders en 20% van alle overtreders (met een bloedalcoholgehalte boven 0,5 promille). Maar ze veroorzaken ca. 80% van alle ernstige alcoholongevallen (Mathijssen et al., 2002).
2. *Mannelijke bestuurders onder de 25 jaar*. Hun ook in nuchtere toestand al hoge ongevalsrisico neemt bij een bloedalcoholgehalte boven de wettelijke limiet ongeveer twee keer zo sterk toe als bij oudere mannelijke bestuurders het geval is. Het resultaat: terwijl zij nog geen 5% van de Nederlandse bevolking uitmaken, zijn ze verantwoordelijk voor een kwart van alle ernstige alcoholongevallen (Mathijssen, 1998).

Nieuwe maatregelen ter bestrijding van de alcoholonveiligheid in het Nederlandse verkeer zouden zich met name op deze twee groepen moeten richten. Een verlaagde wettelijke alcohollimiet voor beginnende bestuurders is in verschillende landen een effectief gebleken om de betrokkenheid van jonge bestuurders bij alcoholongevallen te verminderen (zie o.a. Bartl et al., 1997). Alcoholslotprogramma's zijn in de Verenigde Staten, Canada en Zweden effectief gebleken bij het terugdringen van recidive door zware overtreeders (Bax, 2001).

### 1.3. Het onderzoek naar rij- en drinkgewoonten

Veranderingen in het alcoholgebruik van verkeersdeelnemers en daarmee samenhangende veranderingen in de verkeersveiligheid zijn in Nederland alleen door middel van gedragsmetingen betrouwbaar en binnen redelijke termijn te detecteren.

Ongevallengegevens lenen zich minder goed voor dit doel. Zij zijn niet alleen onvolledig maar ook in hoge mate onbetrouwbaar, omdat het registratieniveau van alcoholgebruik door betrokkenen bij ongevallen sterk varieert naar tijd en plaats. Enquêtegegevens zijn voor het vaststellen van alcoholgebruik door automobilisten evenmin goed bruikbaar, omdat mensen nu eenmaal geneigd zijn sociaal wenselijke antwoorden te geven. In het verleden werd bij rij- en drinkgewoontenonderzoek beweerd en feitelijk gedrag gelijktijdig onderzocht; de discrepanties waren vaak zeer groot.

Tussen 1970 en 1999 heeft de SWOV in nauwe samenwerking met de politie bijna elk najaar een onderzoek naar het alcoholgebruik van de Nederlandse automobilisten uitgevoerd. Dit is een zogenaamd standaardonderzoek, dat het mogelijk maakt ontwikkelingen in het alcoholgebruik van automobilisten van jaar tot jaar op de voet te volgen. De onderzoekspopulatie (automobilisten) en de onderzoekstijdstippen (weekendnachten) zijn indertijd uitgekozen op grond van hun grote bijdrage aan de alcoholonveiligheid. Bij tweederde van de geregistreerde alcoholongevallen in Nederland is het een automobilist die alcohol heeft gebruikt. En in weekendnachten gebeuren relatief veel alcoholongevallen: de vrijdag- en zaterdagnacht, die 7% van de totale week uitmaken, nemen meer dan een kwart van de geregistreerde alcoholongevallen voor hun rekening. Andere perioden van de week met een relatief grote alcoholonveiligheid zijn de donderdagnacht, de vrijdag- en zaterdagavond en zondagochtend, -avond en -nacht.

Sinds 2000 wordt het onderzoek naar het rij- en drinkgedrag van de automobilisten in Nederland uitgevoerd door RWS-AVV (o.a. 2003).

## 2. Opzet en uitvoering van het onderzoek

### 2.1. Opzet

De SWOV heeft, in opdracht van de Provincie Zeeland, zowel in als buiten het toeristenseizoen metingen van het alcoholgebruik uitgevoerd. De eerste reden daarvoor is de mogelijkheid dat er in en buiten het seizoen verschillen bestaan in de mate van alcoholgebruik. Een tweede reden is, dat getroffen maatregelen in en buiten het toeristenseizoen verschillende effecten op het alcoholgebruik kunnen hebben. Om eventueel optredende verschillen beter te kunnen interpreteren, is van aangehouden rijders onder invloed het land waar zij woonachtig zijn, geregistreerd.

Per onderzoeksnacht zijn alcoholcontroles uitgevoerd op ten minste drie verschillende locaties, die in overleg tussen de politie en de SWOV zijn uitgekozen. Alle metingen vonden plaats tussen 22.00 en 04.00 uur; in die periode heeft de politie gedurende ca. 4,5 uur daadwerkelijk automobilisten staande gehouden en op alcoholgebruik gecontroleerd. De resterende 1,5 uur werd gebruikt voor verplaatsingen van de ene naar de andere locatie en voor een snelle maaltijd.

Bij de controles heeft de politie willekeurige automobilisten staande gehouden, die allen een blaastest moesten afleggen op een draagbare elektronische ademtester. Bij het onderzoek is gebruik gemaakt van testers met cijfermatige uitlezing van een exact BAG-promillage (BAG = bloedalcoholgehalte; de wettelijke BAG-limiet ligt in Nederland op 0,5 promille). De testers waren van het fabrikaat Dräger, type Alcotest 7410 Plus com met cijfermatige uitlezing en automatische gegevensopslag. Voor het gebruik van deze testers heeft het Nederlands Forensisch Instituut (NFI) van het Ministerie van Justitie speciale toestemming verleend.

Van alle geteste automobilisten zijn geslacht, leeftijd en uitslag van de test geregistreerd. Van overtreders die op het politiebureau de ademanalyse voor bewijsdoeleinden moesten ondergaan, is bovendien geregistreerd waar zij alcohol hadden gebruikt en wat hun land van herkomst was.

### 2.2. Uitvoering

In totaal zijn in 2003, evenals in 1995 en 1998, vier metingen uitgevoerd in vrijdag- en zaterdagnachten tussen 22.00 en 4.00 uur, twee in het toeristenseizoen (zomer) en twee daarbuiten (najaar/winter). Om de voorspelbaarheid van de metingen voor automobilisten zo klein mogelijk te maken zijn in de vrijdag- en zaterdagnacht en in de zomer en het najaar/de winter deels verschillende locaties bezocht.

De metingen in 2003 waren gepland op de volgende data:

1. in de nacht van vrijdag 18 op zaterdag 19 juli;
2. in de nacht van zaterdag 23 op zondag 24 augustus;
3. in de nacht van vrijdag 12 op zaterdag 13 september;
4. in de nacht van zaterdag 27 op zondag 28 september.

De onder 3 genoemde meting mislukte echter doordat er te weinig politiecapaciteit beschikbaar was. Deze meting is opnieuw, en nu wel succesvol, uitgevoerd in de nacht van vrijdag 23 op zaterdag 24 januari 2004.

Bij het onderzoek van 2003 heeft de politie in totaal 1.378 willekeurige automobilisten staande gehouden en getest. Deze steekproefomvang kwam overeen met het door de SWOV nagestreefde aantal van 1.000-1.500 proefpersonen. Een grotere steekproefomvang was binnen het beschikbare onderzoeksbudget niet realiseerbaar.

De steekproefomvang in 2003 was overigens aanzienlijk groter dan in 1998 (926 proefpersonen) en helemaal dan in 1995 (539 proefpersonen). De toegenomen steekproefomvang is deels een gevolg van veranderingen in de verkeerscirculatie in West-Zeeuws-Vlaanderen. Maar de geringe steekproefomvang in 1995 was ook een gevolg van de (te) kleine omvang van de controleteams van de politie; er bestond toen nog geen verkeers-handhavingsteam dat de reguliere politie bijstand kon verlenen. De relatief kleine steekproefomvang in 1995, gecombineerd met een geringere continuïteit van de metingen (bij aanhouding van een verdachte liep de testcapaciteit van het politieteam sterk terug), maakten de uitkomsten voor dat jaar minder betrouwbaar dan die voor 1998 en 2003.

### 2.3. Statistische analyse

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

1. < 0,2 promille (niet-drinkers);
2. 0,2-0,5 promille (lichte drinkers);
3. 0,5-0,8 promille (lichte overtreders);
4. 0,8-1,3 promille (zwaardere overtreders);
5.  $\geq$  1,3 promille (zeer zware overtreders).

De indeling in een BAG-klasse gebeurt in principe op basis van de uitslag van de ademtest op straat. Bij de automobilisten die op het politiebureau een ademanalyse voor bewijsdoeleinden hebben ondergaan, is het op straat gemeten BAG waar nodig gecorrigeerd. De uitslag van de ademanalyse wordt daartoe eerst ontdaan van zijn correctiefactor. Vervolgens wordt daar een waarde bij opgeteld om te corrigeren voor de afbraak van alcohol in het tijdsbestek tussen de ademtest op straat en de ademanalyse op het bureau. De gemiddelde afbraak bedraagt ca. 0,15-0,20‰ per uur.

De feitelijk uitgevoerde analyses hebben overigens uitsluitend betrekking op veranderingen c.q. verschillen in het aandeel overtreders van de wettelijke limiet (bloedalcoholgehalte boven 0,5‰). Analyses met betrekking tot zwaardere overtreders leveren vanwege de kleine absolute aantallen bijna per definitie geen statistisch significante resultaten op. In het kader van dit onderzoek is tweezijdig getoetst op 10%-niveau ( $p < 0,10$ ). Dit betekent dat een gevonden effect als significant wordt beschouwd, als de kans dat het op toeval berust kleiner is dan 10%. Voor dit significantieniveau is vooraf gekozen vanwege de beperkte steekproefomvang.

### 3. Resultaten van het onderzoek

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten in West-Zeeuws-Vlaanderen in 2003 besproken en vergeleken met de resultaten van de onderzoeken in 1995 en 1998. De ontwikkeling van het rijden onder invloed in West-Zeeuws-Vlaanderen wordt vergeleken met de ontwikkelingen in de rest van Zeeland en in heel Nederland en gerelateerd aan ontwikkelingen in het alcoholtoezicht door de politie.

De belangrijkste resultaten van de onderzoeken in 1995 en 1998 zijn opgenomen in de *Bijlagen 1* en *2*.

#### 3.1. Alcoholgebruik naar jaar, seizoen en weekendnacht

Seizoen en weekendnacht	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-‰)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥ 1,3	≥ 0,5
<i>Zomer</i>						
Vrijdag	200	6,0%	3,5%	4,0%	--	<b>7,5%</b>
Zaterdag	519	5,4%	2,5%	0,6%	0,2%	<b>3,3%</b>
Totaal	719	5,6%	2,8%	1,5%	0,1%	<b>4,5%</b>
<i>Najaar</i>						
Vrijdag	261	5,0%	1,1%	1,5%	0,4%	<b>3,1%</b>
Zaterdag	398	5,3%	1,8%	1,0%	0,5%	<b>3,3%</b>
Totaal	659	5,2%	1,5%	1,2%	0,5%	<b>3,2%</b>
<i>Zomer + najaar</i>						
Vrijdag	461	5,4%	2,2%	2,6%	0,2%	<b>5,0%</b>
Zaterdag	917	5,3%	2,2%	0,8%	0,3%	<b>3,3%</b>
Totaal	1378	5,4%	2,2%	1,4%	0,3%	<b>3,8%</b>

Tabel 3.1. *Alcoholgebruik naar seizoen en weekendnacht in West-Zeeuws-Vlaanderen, in 2003.*

Tussen 1995 en 1998 was het aandeel automobilisten met een BAG >0,5‰ in West-Zeeuws-Vlaanderen toegenomen van 4,3% tot 5,9%, maar in 2003 was het gedaald tot 3,8%; zie *Tabel 3.1* en *Bijlage 1*. De afname van het aandeel overtreders tussen 1995 en 2003 is niet statistisch significant ( $p = 0,67$ ), maar die tussen 1998 en 2003 wel ( $p < 0,10$ ).

De ontwikkeling van het aantal overleden of in het ziekenhuis opgenomen slachtoffers van verkeersongevallen in West-Zeeuws-Vlaanderen wijst erop dat de meting van het alcoholgebruik van automobilisten in 1995 minder betrouwbaar was en dat de uitkomsten een onderschatting vormden van het werkelijke alcoholgebruik. In de periode 1995-1997 vielen er 130 slachtoffers, in de periode 1998-2000 vielen er 131 en in de periode 2001-2003 vielen er 120. Het aandeel slachtoffers van ongevallen waarbij de politie alcoholgebruik heeft geconstateerd, kende een veel grilliger verloop maar laat tussen 1995 en 2003 eveneens een duidelijke daling zien. 17,7%



In de periode 1995-1997 constateerde de politie alcoholgebruik bij 17,7% van de ernstige ongevallen, in de periode 1998-2000 bij 4,6% (!) en in de periode 2001-2003 bij 11,7%. Met name het lage percentage voor de periode 1998-2000 is vreemd en weerspiegelt waarschijnlijk vooral de lage prioriteit die de politie in die periode gaf aan het uitvoeren van alcoholtesten onder betrokkenen bij (ernstige) ongevallen.

In 2003 was het aandeel overtreeders in het zomerseizoen groter dan in het najaar. Hoewel dit verschil niet significant is ( $\chi^2 = 1,49$  bij  $df = 1$ ;  $p = 0,22$ ), is het wel groter dan in 1995 en in 1998. Dit wijst erop dat de intensivering van het toezicht na 1998 (zie § 3.5) een groter effect heeft gehad op de inwoners van West-Zeeuws-Vlaanderen dan op de vele toeristen tijdens de zomerperiode. Die laatste groep is waarschijnlijk gedurende een te korte periode aanwezig om echt te kunnen merken of het toezichtniveau is veranderd. Bovendien speelt een verhoging van het toezichtniveau in toeristische gebieden zich vaak voornamelijk buiten het toeristenseizoen af. Tijdens het toeristenseizoen moet de politie vaak alle zeilen bijzetten voor het handhaven van de openbare orde.

In de zomer van 2003 was 4,5% van de bestuurders in West-Zeeuws-Vlaanderen in overtreding en in het najaar 3,2%. Hoewel niet significant, geeft dit verschil wel aan dat er geen (inhoudelijke) reden is om in de zomer minder alcoholtoezicht uit te oefenen dan in andere perioden van het jaar, zeker als er rekening mee wordt gehouden dat in de zomer het verkeersaanbod aanzienlijk groter is. Overigens werd het grotere aandeel overtreeders in de zomer vooral veroorzaakt doordat er meer betrekkelijk lichte overtreeders rondreden. Het gemiddelde alcoholgebruik per overtreder was in de zomer wat lager dan in het najaar.

Op basis van de onderzoeksgegevens over het najaar kan de ontwikkeling van het rijden onder invloed in West-Zeeuws-Vlaanderen worden vergeleken met die in de rest van Zeeland en in heel Nederland; zie *Tabel 3.2*.

Gebied	Aandeel bestuurders met BAG >0,5‰			Relatieve af-/toename 1995-2003
	1995	1998	2003	
W-Z-Vlaand.	3,8%	6,0%	3,2%	-15%
Rest Zeeland	4,4%	4,1%	2,6%*	-40%
Nederland	4,7%	4,5%	3,9%**	-15%

\*bron: RWS-AVV, ongepubliceerd; \*\*bron: Jansen & In 't Veld (2004)

*Tabel 3.2. Ontwikkeling van het aandeel overtreeders in weekendnachten in West-Zeeuws-Vlaanderen, de rest van Zeeland en heel Nederland, 1995-2003.*

In de rest van Zeeland en in heel Nederland is het aandeel rijders onder invloed tussen 1995 en 2003 gestaag afgenomen, zonder een tijdelijke toename in 1998. De afname tussen 1995 en 2003 lijkt in de rest van Zeeland groter te zijn geweest dan in West-Zeeuws-Vlaanderen en in heel Nederland, maar dat kan goeddeels worden verklaard uit een verandering in de Zeeuwse deelsteekproef bij het landelijke onderzoek. In het najaar van 1995 vond de meting in Terneuzen tijdens de kermis plaats en in 2003 niet. Het aandeel overtreeders in Terneuzen bedroeg in 1995 6,3% en in 2003

4,2% (bron: RWS-AVV; nog niet gepubliceerd gegeven). Als hiermee rekening wordt gehouden, heeft het rijden onder invloed in de rest van Zeeland zich op een vergelijkbare wijze ontwikkeld als in West-Zeeuws-Vlaanderen.

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat van een afwijking van de landelijke trend, die zich tussen 1995 en 1998 in West-Zeeuws-Vlaanderen leek af te tekenen, in 2003 geen sprake meer was. Aangenomen dat de uitkomsten van het onderzoek in 1995 een onderschatting vormden van het werkelijke alcoholgebruik, heeft het alcoholgebruik van automobilisten in West-Zeeuws-Vlaanderen zich in de periode 1995-2003 redelijk conform de landelijke trend en de trend in de rest van Zeeland ontwikkeld.

### 3.2. Alcoholgebruik naar weekendnacht en tijdstip

Over alle drie de meetjaren (1995, 1998 en 2003) bezien, was het aandeel overtreeders in West-Zeeuws-Vlaanderen in de vrijdagnacht groter dan in de zaterdagnacht: 5,2% versus 4,3%. Dit verschil is niet statistisch significant ( $p = 0,28$ ), maar het komt wel overeen met het beeld in heel Nederland. Enigszins merkwaardig is dat West-Zeeuws-Vlaanderen in het najaar het omgekeerde beeld te zien gaf: 3,2% overtreeders in de vrijdagnacht tegen 4,0% in de zaterdagnacht; zie *Tabel 3.1*. Bovendien is het verschil in verkeersaanbod tussen de vrijdag- en de zaterdagnacht in West-Zeeuws-Vlaanderen groter dan in heel Nederland. Kennelijk is de zaterdagavond voor de West-Zeeuws-Vlaamings (en de Belgen!) meer de uitgaansavond bij uitstek gebleven dan voor het gros van de Nederlanders.

In de zomer daarentegen was het aandeel overtreeders in de vrijdagnacht tweemaal zo groot als in de zaterdagnacht: 7,2% versus 3,6%. Dit verschil is statistisch significant ( $p < 0,01$ ). Maar omdat het verkeersaanbod in de zaterdagnacht veel groter was dan in de vrijdagnacht, zullen de absolute aantallen overtreeders in beide nachten elkaar 's zomers niet veel ontlopen.

Qua tijdstip zijn de hoogste percentages overtreeders steeds aangetroffen tussen 2.00 uur en 4.00 uur 's nachts, ongeacht het meetjaar, het seizoen of de weekendnacht. In de drie onderzoeksjaren tezamen was tussen 2.00 uur en 4.00 uur 10,1% van de bestuurders in overtreding, tegen 3,6% tussen 22.00 uur en 24.00 uur en 4,0% tussen 0.00 uur en 2.00 uur. Het verschil tussen de aandelen overtreeders vóór en na 2.00 uur is statistisch zeer significant

( $p < 0,01$ ). Maar de absolute aantallen overtreeders verschillen nauwelijks naar tijdstip, doordat het verkeersaanbod sterk afneemt naarmate de nacht vordert.

Opmerkelijk is wel dat de toename van het aandeel overtreeders in 2003 minder extreem was dan in de twee eerdere meetjaren: 3,3% overtreeders tussen 22.00 uur en 24.00 uur, 4,1% tussen 0.00 uur en 2.00 uur en 5,7% tussen 2.00 uur en 4.00 uur; zie *Tabel 3.3* en *Bijlage 2*. Of dit verschijnsel op toeval berust dan wel een nieuwe trend blootlegt, valt moeilijk te zeggen. De resultaten van de landelijke onderzoeken in laten in 2002 ook een iets minder sterke toename zien dan in 2001 (RWS-AVV, 2003). Mogelijk stellen steeds meer rijders onder invloed hun verplaatsing in weekendnachten uit tot na 4.00 uur.

Weekendnacht en tijdstip	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-‰)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥ 1,3	≥ 0,5
<i>Vrijdag</i>						
22-24 uur	331	4,8%	1,8%	1,5%	0,3%	<b>3,6%</b>
00-02 uur	78	6,4%	3,8%	5,1%	--	<b>9,0%</b>
02-04 uur	52	7,7%	1,0%	5,8%	--	<b>7,7%</b>
Totaal	461	5,4%	2,2%	2,6%	0,2%	<b>5,0%</b>
<i>Zaterdag</i>						
22-24 uur	464	4,3%	1,7%	1,1%	0,2%	<b>3,0%</b>
00-02 uur	311	7,1%	2,3%	0,6%	--	<b>2,9%</b>
02-04 uur	142	4,9%	3,5%	--	1,4%	<b>4,9%</b>
Totaal	917	5,3%	2,2%	0,8%	0,3%	<b>3,3%</b>
<i>Vrijdag + zaterdag</i>						
22-24 uur	795	4,5%	1,8%	1,3%	0,3%	<b>3,3%</b>
00-02 uur	389	6,9%	2,6%	1,5%	--	<b>4,1%</b>
02-04 uur	194	5,7%	3,1%	1,5%	1,0%	<b>5,7%</b>
Totaal	1378	5,4%	2,2%	1,4%	0,3%	<b>3,8%</b>

Tabel 3.3. *Alcoholgebruik naar weekendnacht en tijdstip in West-Zeeuws-Vlaanderen, in 2003.*

### 3.3. Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd

In het algemeen blijken mannelijke bestuurders in Nederland ruim tweemaal zo vaak in overtreding te zijn als vrouwelijke. In West-Zeeuws-Vlaanderen was dat in 1995 en 1998 eveneens het geval met 6,2% overtreders onder de mannen en 2,9% onder de vrouwen. Maar bij de metingen in 2003 was er geen verschil van betekenis meer. Van de mannen bleek 3,9% in overtreding, tegen 3,6% van de vrouwen; zie *Tabel 3.4* en *Bijlage 3*. Waarschijnlijk betreft ook dit een toevalsfluctuatie; op nationaal niveau was in 2002 in ieder geval nog niet waarneembaar dat het alcoholgebruik van mannelijke en vrouwelijke bestuurders duidelijk dichter bij elkaar was komen te liggen: respectievelijk 5,1% en 2,4% overtreders (RWS-AVV, 2003).

Opvallend is verder het relatief lage aandeel van 1,5% overtreders onder jonge mannen (18 t/m 24 jaar) in 2003. In 1995 was 2,6% van deze groep in overtreding en in 1998 zelfs 3,8%. Hoewel het aandeel jonge mannelijke overtreders in 2003 niet significant afwijkt van dat in de twee voorgaande meetjaren ( $p = 0,34$ ), kan hier toch sprake zijn van een nieuwe trend. Een mogelijke oorzaak hiervan zou een combinatie van toegenomen politietoezicht en de vooral op jongeren gerichte BOB-campagne kunnen zijn. Een soortgelijke combinatie van geïntensiveerd toezicht (mogelijk geworden door de invoering van ademanalyse in 1987) en een vooral op jongeren gerichte 'designated driver'-campagne (de VVN-campagne "Alcohol, niet als ik rij" uit 1987/1988) leidde eind jaren tachtig begin jaren negentig ook tot een sterke afname van het rijden onder invloed van alcohol door jongeren. Het aandeel overtreders onder bestuurders van 18 t/m 24 jaar nam af van 4% 1987 tot 2,6% in 1991 (Mathijssen, 1992).

Geslacht en leeftijd	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-‰)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥ 1,3	≥ 0,5
<i>Mannen</i>						
18-24 jaar	215	5,6%	1,9%	--	--	<b>1,9%</b>
25-34 jaar	195	7,2%	2,1%	3,1%	--	<b>5,1%</b>
35-49 jaar	307	5,5%	1,6%	2,0%	0,7%	<b>4,2%</b>
50 jaar en ouder	247	6,5%	2,4%	1,2%	0,8%	<b>4,5%</b>
Totaal	964	6,1%	2,0%	1,6%	0,4%	<b>3,9%</b>
<i>Vrouwen</i>						
18-24 jaar	96	1,0%	2,1%	--	--	<b>2,1%</b>
25-34 jaar	99	3,0%	2,0%	--	--	<b>2,0%</b>
35-49 jaar	137	5,1%	4,4%	2,2%	--	<b>6,6%</b>
50 jaar en ouder	82	4,9%	1,2%	1,2%	--	<b>2,4%</b>
Totaal	414	3,6%	2,7%	1,0%	--	<b>3,6%</b>
<i>Mannen + vrouwen</i>						
18-24 jaar	311	4,2%	1,9%	--	--	<b>1,9%</b>
25-34 jaar	294	5,8%	2,0%	2,0%	--	<b>4,1%</b>
35-49 jaar	444	5,4%	2,5%	2,0%	0,5%	<b>5,0%</b>
50 jaar en ouder	329	6,1%	2,1%	1,2%	0,6%	<b>4,0%</b>
Totaal	1378	5,4%	2,2%	1,4%	0,3%	<b>3,8%</b>

Tabel 3.4. Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd in West-Zeeuws-Vlaanderen, in 2003.

Maar het is te vroeg om nu al te juichen. De eerste resultaten van een SWOV-onderzoek in het politiedistrict Tilburg wijzen op ontwikkelingen die het gunstige effect van afnemend alcoholgebruik door jonge mannelijke bestuurders weleens teniet zouden kunnen doen. Eén zo'n ontwikkeling is dat jonge mannen die met alcohol op achter het stuur zitten, daarnaast ook steeds vaker drugs hebben gebruikt (Mathijssen et al., 2002). Het ongevalsrisico neemt dan veel sterker toe dan wanneer alleen alcohol is gebruikt. Dit kan verklaren dat het aandeel alcoholslachtoffers onder jonge mannen de laatste jaren in Nederland nog geen duidelijk dalende trend vertoont. In 2000/2001 was 15% van de overleden en ernstig gewonde verkeersslachtoffers in deze groep het gevolg van ongevallen waarbij alcoholgebruik in het spel was; in 2002/2003 was dat aandeel gestegen tot 17% (bron: RWS-AVV).

Een andere ongunstige ontwikkeling die uit het Tilburgse onderzoek naar voren komt, is dat jonge mannelijke bestuurders die geen alcohol hebben gebruikt, wel steeds vaker één of meerdere drugs hebben gebruikt. Met name het gebruik van meerdere drugs tegelijkertijd leidt eveneens tot een sterk verhoogde ongevalskans.

Het is niet waarschijnlijk dat bovengenoemde ontwikkelingen zich hebben beperkt tot het politiedistrict Tilburg. En hoewel duidelijke conclusies op grond van deze beperkte gegevens nog niet zijn te trekken, verdient het aanbeveling vooral de jonge mannelijke bestuurders in de nabije toekomst

zorgvuldig te monitoren, zowel wat betreft hun alcohol- en drugsgebruik als wat betreft hun ongevalsbetrokkenheid. Alleen dan kunnen adequate maatregelen worden getroffen. Behalve op het terugdringen van alcoholgebruik door jonge verkeersdeelnemers kunnen die ook gericht zijn op het scheiden van alcohol- en drugsgebruik. Een sterk verlaagde alcohollimiet voor beginnende bestuurders, die zijn effectiviteit in verschillende landen heeft bewezen, kan beide doelen dienen. Het kabinetsbesluit van 14 mei 2004 om per eind 2005, begin 2006 voor beginnende bestuurders een wettelijke limiet van 0,2 promille in te voeren schept dan ook nieuwe kansen voor een effectieve bestrijding van de verkeersonveiligheid van jonge bestuurders.

### 3.4. Overtreders naar drinkplaats en land van herkomst

In 2003 kwam 65% van de overtreders die door de politie zijn aangehouden, uit een horecagelegenheid en 3% uit een sportkantine; 23% kwam van bezoek of een feestje; zie *Tabel 3.5*. Deze verdeling komt grosso modo overeen met de verdelingen die in 1995 en 1998 zijn aangetroffen.

BAG-‰	N	Plaats waar alcohol is genuttigd				
		Horeca	Sportkantine	Bezoek/ feestje	Werk/ thuis	Anders/ onbekend
0,7-0,8	8	50%	--	38%	--	13%
0,8-1,3	19	65%	5%	16%	--	11%
≥ 1,3	4	75%	--	25%	--	--
Totaal	31	65%	3%	23%	--	10%

*Tabel 3.5. Herkomst van overtreders naar naar BAG-klasse in West-Zeeuws-Vlaanderen, 2003.*

Van de aangehouden overtreders was in 2003 35% woonachtig in Nederland, 58% in België en 6% in een ander land (Frankrijk, Duitsland, Engeland of Luxemburg). In 1995 vormden Belgen eveneens een meerderheid onder de aangehouden overtreders, maar in 1998 waren dat de Nederlanders.

### 3.5. Ontwikkeling van het politietoezicht op alcoholgebruik in het verkeer

Over de ontwikkeling van het alcoholtoezicht door de politie in West-Zeeuws-Vlaanderen zijn nauwelijks gegevens beschikbaar. Wel is duidelijk dat de oprichting van regionale verkeershandhavingsteams het toezicht in Nederland een sterke impuls heeft gegeven (Mathijssen, 2004). Gegevens van het Verkeershandhavingsteam Zeeland (VHTZ) wijzen erop dat dat ook in Zeeland het geval is geweest. In 2003 heeft het team bij aselecte alcoholcontroles 349 processen-verbaal wegens rijden onder invloed opgemaakt. Bij zulke controles wordt gemiddeld tegen 1 à 1,5% van de gecontroleerde bestuurders proces-verbaal opgemaakt. Dat betekent dat het team in 2003 tussen de 25.000 en 35.000 bestuurders op alcoholgebruik heeft gecontroleerd, hetgeen neerkomt op 1 test per 5 à 8 inwoners. Als de alcoholcontroles ongeveer gelijk verdeeld waren over de drie Zeeuwse politiedistricten en binnen het district Zeeuws-Vlaanderen weer gelijk verdeeld over de drie gemeenten Sluis-Aardenburg (West-Zeeuws-

Vlaanderen), Terneuzen en Hulst, dan is ruim 10% van alle testen in West-Zeeuws-Vlaanderen uitgevoerd. Naast de aselecte alcoholcontroles door het VHTZ zijn door de 'reguliere' politie van de regio Zeeland, district Zeeuws-Vlaanderen, regelmatig selectieve alcoholtesten uitgevoerd (bij ongevallen en bij opvallend rijgedrag). Dat betekent dat het toezichtniveau ongeveer vervijfvoudigd is in vergelijking met 1995 en verdrievoudigd in vergelijking met 1998. In die jaren werden in West-Zeeuws-Vlaanderen ca. 600 resp. ca. 1000 bestuurders op alcoholgebruik gecontroleerd (Mathijssen, 1995 en 1998).

Resultaten van het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV), dat in 2001 voor het laatst is uitgevoerd, wijzen ook op een intensivering van het politietoezicht, zij het nog in geringere mate. In 1997 zei 19% van de ondervraagden in West-Zeeuws-Vlaanderen wel eens staande gehouden te zijn voor een alcoholcontrole door de politie (Eversdijk et al., 1998). In 2001 was dat aandeel opgelopen tot 25,3% (Feenstra et al., 2002). Bovendien was in 2001 61% van de ondervraagden van mening dat het politietoezicht op alcoholgebruik was toegenomen; in eerdere jaren is hiernaar niet gevraagd. Het aandeel ondervraagden dat antwoordde weleens met meer dan twee glazen alcohol op te gaan rijden is afgenomen van 9,4% in 1997 tot 7,8% in 2001.

De gegevens van het VHTZ (VerkeersHandhavingsTeam Zeeland) bieden verder nog interessante informatie over de samenhang tussen de mate van alcoholgebruik en de kans op recidive. Uit de gegevens blijkt dat de kans op recidive groter is naarmate een bestuurder meer alcohol heeft gebruikt. Van 347 van de 349 betrapte overtreeders was het ademalcoholgehalte bekend. In *Tabel 3.6* zijn die 347 overtreeders onderverdeeld in drie klassen van alcoholgebruik en is voor elke klasse het aandeel recidivisten weergegeven. De drie klassen van alcoholgebruik zijn omgerekend van een ademalcoholgehalte (AAG) naar een voor de meeste mensen bekender bloedalcoholgehalte (BAG).

BAG-verdeling	Aantal p.v.'s	Recidivisten	
		Aantal	Percentage
0,54-0,80 promille	154	15	9,7%
0,81-1,30 promille	136	22	16,2%
> 1,30 promille	57	14	24,6%
Totaal overtreeders	347	51	14,7%

Tabel 3.6. *Aandeel recidivisten onder betrapte overtreeders in 2003, naar BAG-klasse (bron: VHTZ, persoonlijke communicatie).*

De verschillen in recidive tussen de opeenvolgende BAG-klassen zijn net niet significant ( $p = 0,10$  resp.  $0,17$ ). Maar het verschil in recidive van een factor 2,5 tussen de laagste en hoogste BAG-klasse is zeer significant ( $p < 0,01$ ).

## 4. Conclusies en aanbevelingen

De stijgende lijn in het alcoholgebruik van automobilisten die zich tussen 1995 en 1998 in West-Zeeuws-Vlaanderen leek af te tekenen, is waarschijnlijk een gevolg geweest van de geringere betrouwbaarheid van de onderzoeksresultaten in 1995. Op grond van ongevalanalyse kan worden geconcludeerd dat het rijden onder invloed in 1995 ongeveer op hetzelfde niveau stond als in 1998. Tussen 1998 en 2003 is het alcoholgebruik van bestuurders in West-Zeeuws-Vlaanderen significant afgenomen. Soortgelijke dalingen zijn overigens ook opgetreden in de rest van Zeeland en in heel Nederland. De belangrijkste oorzaak van het afgenomen alcoholgebruik is vermoedelijk het sterk toegenomen politietoezicht, dat op zijn beurt weer voortvloeide uit de uitvoering van regionale verkeershandhavingssystemen en de oprichting van regionale verkeershandhavingsteams. De Bob-campagne heeft er waarschijnlijk toe bijgedragen dat het alcoholgebruik van jonge mannelijke bestuurders, dat decenniumlang een opgaande lijn vertoonde, nu weer sterker dan gemiddeld lijkt te dalen. De aanwijzingen voor een toenemend drugsgebruik onder deze groep, al dan niet gecombineerd met alcohol, baart echter zorgen en zal wellicht verhinderen dat het aandeel van jonge mannen in het totaal van de verkeersslachtoffers afneemt. Een opvallend resultaat van het onderzoek in 2003 is dat het verschil in alcoholgebruik tussen mannelijke en vrouwelijke bestuurders in West-Zeeuws-Vlaanderen goeddeels verdwenen lijkt te zijn. Vermoedelijk gaat het hier deels om een toevalsfluctuatie, maar anderzijds lijkt ook op landelijke schaal het verschil in alcoholgebruik tussen mannen en vrouwen geleidelijk kleiner te worden.

Evenals in voorgaande jaren kwam in 2003 het gros van de rijders onder invloed (65%) uit een horecagelegenheid. Meer dan de helft van de aangehouden verdachten (58%) bleek in België te wonen. In 1995 was dat ook al het geval, maar in 1998 vormden Nederlanders de meerderheid. Kennelijk zijn incidentele bezoekers van West-Zeeuws-Vlaanderen zich nog niet bewust van de toegenomen pakkans bij rijden onder invloed van alcohol. Ook het feit dat de afname van het rijden onder invloed zich in de zomermaanden minder sterk heeft gemanifesteerd dan in het najaar, wijst daarop.

Op grond van de onderzoeksresultaten beveelt de SWOV aan het toezichtniveau van 2003 en de Bob-campagne in de komende jaren te continueren. Zo mogelijk zouden de zomermaanden bij het toezicht wat meer prioriteit moeten krijgen. Daarnaast valt te overwegen een beperkt deel van de beschikbare controlecapaciteit in te zetten voor kortdurende 'flitscontroles' in de onmiddellijke nabijheid van uitgaansgelegenheden en sportkantines, met name rond sluitingstijd. Op die wijze kan met name de pakkans voor de zware drinkers worden vergroot. Uit het gememoreerde Tilburgse onderzoek blijkt namelijk dat bestuurders met een BAG boven 1,3 promille slechts 20% van alle rijders onder invloed uitmaken, maar verantwoordelijk zijn voor ca. 80% van alle verkeersongevallen waarbij doden en /of ernstig gewonden vallen (Mathijssen et al., 2002). Tot slot kan de aanbeveling worden herhaald, die de SWOV reeds naar aanleiding van het onderzoek in 1995 heeft gedaan, om inkomend verkeer vanuit België via voorlichting (billboards) te wijzen op het scherpe

alcoholtoezicht in Zeeuws-Vlaanderen. In de zomermaanden zou getracht kunnen worden via informatie op campings de subjectieve pakkans van toeristen te vergroten. De voorlichtingsactiviteiten zouden aangevuld kunnen worden met preventieve alcoholcontroles vroeg op de avond, met name op vrijdag en zaterdag.



## Literatuur

- Bartl, G., Esberger, R. & Brandstätter, C. (1997). Unfallbilanz nach fünf Jahren Führerschein auf Probe. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 42, Heft 9: 317-321.
- Bax, Ch. (ed.) (2001). Alcohol Interlock Implementation in the European Union; Feasibility Study. Final Report of the European research project. D-2001-20. SWOV, Leidschendam.
- Eversdijk, J.J.C., Bos, E.K., Jessurun, M. en Vissers, J.A.M. (1998). *PROV 1997. Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid*. TT98-49. Traffic Test, Veenendaal.
- Feenstra, W., Hazevoet, A., Van der Houwe, K. & Veling, I. (2002). *PROV2001. Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid*. TT02-52. Traffic Test, Veenendaal.
- Jansen, W.K. & In 't Veld, R.(2004). *Rijden onder invloed 2002-2003. Hoofdlijnenrapport*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
- Mathijssen, M.P.M. (1992). *Rijden onder invloed in Nederland, najaar 1991. Verslag van een onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten*. R-92-20. SWOV, Leidschendam.
- Mathijssen, M.P.M. (1995). *Rijden onder invloed in West-Zeeuwsch-Vlaanderen, 1995. Het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten*. R-95-52. SWOV, Leidschendam.
- Mathijssen, M.P.M. (1998). *Rijden onder invloed in West-Zeeuwsch-Vlaanderen, 1995-1998. Het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten*. R-98-64. 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.
- Mathijssen, M.P.M. (1999). *Schatting van de effecten van verlaging van de wettelijke limiet voor alcoholgebruik in het verkeer. Advies aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat*. R-99-11. SWOV, Leidschendam.
- Mathijssen, M.P.M., Koornstra, M.J. & Commandeur, J.J.F. (2002). *Het effect van alcohol-, drugs-, en geneesmiddelengebruik op het letselrisico van automobilisten. Een haalbaarheidsstudie in 2000-2001 in het politiedistrict Tilburg*. R-2002-14. SWOV, Leidschendam.
- RWS-AVV (2003). *Rijden onder invloed in Nederland, onderzoek 2002. Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in Nederland*. RWS-AVV, Rotterdam/Heerlen.
- Simpson, H. & Mayhew, D.R. (1991). *The hard core drinking driver*. Traffic Research Foundation of Canada, Ottawa.



## Bijlage 1. Alcohol naar seizoen en weekendnacht, 1995 en 1998

Seizoen en weekendnacht	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-‰)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥ 1,3	≥ 0,5
<i>Zomer</i>						
Vrijdag	113	8,8%	6,2%	--	0,9%	<b>7,1%</b>
Zaterdag	187	3,2%	1,1%	1,1%	1,1%	<b>3,2%</b>
Totaal	300	5,3%	3,0%	0,7%	1,0%	<b>4,7%</b>
<i>Najaar</i>						
Vrijdag	87	10,3%	--	2,3%	--	<b>2,3%</b>
Zaterdag	152	7,2%	2,0%	1,3%	1,3%	<b>4,6%</b>
Totaal	239	8,4%	1,3%	1,7%	0,8%	<b>3,8%</b>
<i>Zomer + najaar</i>						
Vrijdag	200	9,5%	3,5%	1,0%	0,5%	<b>5,0%</b>
Zaterdag	339	5,0%	1,5%	1,2%	1,2%	<b>3,8%</b>
Totaal	539	6,7%	2,2%	1,1%	0,9%	<b>4,3%</b>

Tabel B1.1. Alcoholgebruik naar seizoen en weekendnacht in West-Zeeuws-Vlaanderen, in 1995.

Seizoen en weekendnacht	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-‰)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥ 1,3	≥ 0,5
<i>Zomer</i>						
Vrijdag	217	7,8%	3,2%	2,8%	0,9%	<b>6,9%</b>
Zaterdag	229	7,0%	3,1%	1,7%	--	<b>4,8%</b>
Totaal	446	7,4%	3,1%	2,2%	0,4%	<b>5,8%</b>
<i>Najaar</i>						
Vrijdag	209	11,5%	1,9%	1,0%	1,0%	<b>3,8%</b>
Zaterdag	271	8,1%	4,8%	2,6%	0,4%	<b>7,7%</b>
Totaal	480	9,6%	3,5%	1,9%	0,6%	<b>6,0%</b>
<i>Zomer + najaar</i>						
Vrijdag	426	9,6%	2,6%	1,9%	0,9%	<b>5,4%</b>
Zaterdag	500	7,6%	4,0%	2,2%	0,2%	<b>6,4%</b>
Totaal	926	8,5%	3,3%	2,1%	0,5%	<b>5,9%</b>

Tabel B1.2. Alcoholgebruik naar seizoen en weekendnacht in West-Zeeuws-Vlaanderen, in 1998.



## Bijlage 2. Alcohol naar weekendnacht en tijdstip, 1995 en 1998

Weekendnacht en tijdstip	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-%)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥ 1,3	≥ 0,5
<i>Vrijdag</i>						
22-24 uur	109	10,1%	2,8%	0,9%	--	<b>3,7%</b>
00-02 uur	71	8,4%	2,8%	--	--	<b>2,8%</b>
02-04 uur	20	10,0%	10,0%	5,0%	5,0%	<b>20,0%</b>
Totaal	200	9,5%	3,5%	1,0%	0,5%	<b>5,0%</b>
<i>Zaterdag</i>						
22-24 uur	162	4,3%	3,1%	0,6%	--	<b>3,7%</b>
00-02 uur	129	6,2%	--	--	0,8%	<b>0,8%</b>
02-04 uur	48	4,2%	--	6,3%	6,3%	<b>12,5%</b>
Totaal	339	5,0%	1,5%	1,2%	1,2%	<b>3,8%</b>
<i>Vrijdag + zaterdag</i>						
22-24 uur	271	6,6%	3,0%	0,7%	--	<b>3,7%</b>
00-02 uur	200	7,0%	1,0%	--	0,5%	<b>1,5%</b>
02-04 uur	68	5,9%	2,9%	5,9%	5,9%	<b>14,7%</b>
Totaal	539	6,7%	2,2%	1,1%	0,9%	<b>4,3%</b>

Tabel B2.1. Alcoholgebruik naar weekendnacht en tijdstip in West-Zeeuws-Vlaanderen, in 1995.

Weekendnacht en tijdstip	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-%)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥ 1,3	≥ 0,5
<i>Vrijdag</i>						
22-24 uur	262	8,4%	1,5%	0,8%	0,4%	<b>2,7%</b>
00-02 uur	124	12,9%	4,0%	0,8%	2,4%	<b>7,3%</b>
02-04 uur	40	7,5%	5,0%	12,5%	--	<b>17,5%</b>
Totaal	426	9,6%	2,6%	1,9%	0,9%	<b>5,4%</b>
<i>Zaterdag</i>						
22-24 uur	258	9,3%	3,9%	1,6%	--	<b>5,4%</b>
00-02 uur	157	5,7%	3,2%	1,3%	--	<b>4,5%</b>
02-04 uur	85	5,9%	5,9%	5,9%	1,2%	<b>12,9%</b>
Totaal	500	7,6%	4,0%	2,2%	0,2%	<b>6,4%</b>
<i>Vrijdag + zaterdag</i>						
22-24 uur	520	8,8%	2,7%	1,2%	0,2%	<b>4,0%</b>
00-02 uur	281	8,9%	3,6%	1,1%	1,1%	<b>5,7%</b>
02-04 uur	125	6,4%	5,6%	8,0%	0,8%	<b>14,4%</b>
Totaal	926	8,5%	3,3%	2,1%	0,5%	<b>5,9%</b>

Tabel B2.2. Alcoholgebruik naar weekendnacht en tijdstip in West-Zeeuws-Vlaanderen, in 1998.

### Bijlage 3. Alcohol naar geslacht en leeftijd, 1995 en 1998

Geslacht en leeftijd	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-%)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥ 1,3	≥ 0,5
<i>Mannen</i>						
18-24 jaar	114	3,5%	2,6%	--	--	<b>2,6%</b>
25-34 jaar	95	10,5%	3,2%	1,1%	1,1%	<b>5,3%</b>
35-49 jaar	117	8,5%	3,4%	1,7%	1,7%	<b>6,8%</b>
50 jaar en ouder	74	8,1%	1,4%	1,4%	2,7%	<b>5,4%</b>
Totaal	400	7,5%	2,8%	1,0%	1,3%	<b>5,0%</b>
<i>Vrouwen</i>						
18-24 jaar	41	2,4%	--	--	--	--
25-34 jaar	43	4,7%	--	--	--	--
35-49 jaar	43	7,0%	--	4,7%	--	<b>4,7%</b>
50 jaar en ouder	12	--	8,3%	--	--	<b>8,3%</b>
Totaal	139	4,3%	0,7%	1,4%	--	<b>2,2%</b>
<i>Mannen + vrouwen</i>						
18-24 jaar	155	3,2%	1,9%	--	--	<b>1,9%</b>
25-34 jaar	138	8,7%	2,2%	0,7%	0,7%	<b>3,6%</b>
35-49 jaar	160	8,1%	2,5%	2,5%	1,3%	<b>6,3%</b>
50 jaar en ouder	86	7,0%	2,3%	1,2%	2,3%	<b>5,8%</b>
Totaal	539	6,7%	2,2%	1,1%	0,9%	<b>4,3%</b>

Tabel B3.1. Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd in West-Zeeuws-Vlaanderen, in 1995.

Weekendnacht en tijdstop	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-%)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥ 1,3	≥ 0,5
<i>Mannen</i>						
18-24 jaar	130	6,9%	2,3%	0,8%	0,8%	<b>3,8%</b>
25-34 jaar	177	9,0%	1,7%	4,5%	0,6%	<b>6,8%</b>
35-49 jaar	176	8,5%	5,7%	3,4%	0,6%	<b>9,7%</b>
50 jaar en ouder	200	11,5%	5,5%	--	1,0%	<b>6,5%</b>
Totaal	683	9,2%	4,0%	2,2%	0,7%	<b>6,9%</b>
<i>Vrouwen</i>						
18-24 jaar	67	1,5%	--	1,5%	--	<b>1,5%</b>
25-34 jaar	50	14,0%	2,0%	2,0%	--	<b>4,0%</b>
35-49 jaar	73	8,2%	2,7%	--	--	<b>2,7%</b>
50 jaar en ouder	53	3,8%	1,9%	3,8%	--	<b>5,7%</b>
Totaal	243	6,6%	1,6%	1,6%	--	<b>3,3%</b>
<i>Mannen + vrouwen</i>						
18-24 jaar	197	5,1%	1,5%	1,0%	0,5%	<b>3,0%</b>
25-34 jaar	227	10,1%	1,8%	4,0%	0,4%	<b>6,2%</b>
35-49 jaar	249	8,4%	4,8%	2,4%	0,4%	<b>7,6%</b>
50 jaar en ouder	253	9,9%	4,7%	0,8%	0,8%	<b>6,3%</b>
Totaal	926	8,5%	3,3%	2,1%	0,5%	<b>5,9%</b>

Tabel B3.2. Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd in West-Zeeuws-Vlaanderen, in 1998.