

RIJDEN ONDER INVLOED IN DE PROVINCIE NOORD-BRABANT

Evaluatie van de alcoholcampagne 1989-1990 van het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid, op basis van onderzoeksgegevens die door de politie zijn verzameld

R-90-17

M.P.M. Mathijssen

Leidschendam, 1990

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



### SAMENVATTING

In de provincie Noord-Brabant is eind 1989, begin 1990 een toezicht- en voorlichtingscampagne van drie maanden rond alcohol en verkeer gevoerd. Na afloop van de campagne bleek het rijden onder invloed in Noord-Brabant met een derde verminderd te zijn. Daarmee is het alcoholgebruik van de Brabantse automobilisten op een niveau gekomen dat vergelijkbaar is met dat in de rest van Nederland.

Een en ander blijkt uit een voor- en na-onderzoek van de SWOV, waarbij respectievelijk 1212 en 1337 willekeurige automobilisten in weekeindnachten op alcoholgebruik zijn gecontroleerd. De controles zijn uitgevoerd door acht teams van rijks- en gemeentepolitie, verspreid over de provincie.

Enkele andere bevindingen uit het onderzoek in Noord-Brabant zijn:

- na 02.00 uur 's nachts neemt het aandeel rijders onder invloed sterk toe;
- van de mannelijke bestuurders zijn er verhoudingsgewijs tweeëneenhalf maal zoveel onder invloed als van de vrouwelijke;
- het probleem van rijden onder invloed is vooral geconcentreerd bij mannen tussen de 25 en 50 jaar.

Deze bevindingen komen overeen met de resultaten van landelijk onderzoek naar rijden onder invloed.

Om de effecten van de campagne vast te stellen is gebruik gemaakt van een onderzoeksmethode waarbij controleteams van de politie het alcoholgebruik, de leeftijd en het geslacht van willekeurige automobilisten vaststellen en registreren. De ervaringen met deze methode in het Brabantse onderzoek waren positief. De methode lijkt dan ook geschikt voor toepassing op grotere schaal, met name om er (zowel op landelijk als provinciaal niveau) ontwikkelingen in rijden onder invloed mee vast te stellen. Het grote voordeel van de methode is, dat er op korte termijn en tegen relatief lage kosten een grote hoeveelheid BAG-waarden mee kan worden verzameld. Deze kunnen gerelateerd worden aan een beperkt aantal andere kenmerken, zoals: leeftijd, geslacht, seizoen, dag van de week, tijdstip van de dag, geografisch gebied en gemeentegrootte.

INHOUD

1.	<u>Inleiding</u>	5
2.	<u>Opzet van het onderzoek</u>	7
2.1.	De onderzoeksmethode	7
2.2.	De steekproef	8
2.3.	Meting van het alcoholgebruik	9
2.4.	Instructie, begeleiding en observatie van de politie	9
3.	<u>Uitvoering van het onderzoek</u>	11
3.1.	Het vooronderzoek	11
3.2.	Het na-onderzoek	12
4.	<u>Ontwikkeling van het rijden onder invloed in Noord-Brabant</u>	14
5.	<u>Noord-Brabant vergeleken met de rest van Nederland</u>	17
6.	<u>Het alcoholgebruik naar dag en tijdstip</u>	19
7.	<u>Het alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd</u>	20
8.	<u>Discussie</u>	24
8.1.	De onderzoeksresultaten	24
8.2.	De rol van de subjectieve pakkans	25
8.3.	Kennis, attitude en sociale controle	26
8.4.	Mogelijk verstorende factoren	27
8.5.	Vergelijking met de rest van Nederland	28
8.6.	Kwantiteit en kwaliteit van de verzamelde gegevens	28
9.	<u>Conclusies en aanbevelingen</u>	30
9.1.	Aselecte alcoholcontroles	30
9.2.	Alcoholcontrole bij ongevallen en bij opvallend rijgedrag	32
9.3.	Het verzamelen van onderzoeksgegevens door de politie	33
	<u>Literatuur</u>	37
	<u>Bijlagen 1 t/m 6</u>	

## 1. INLEIDING

In het najaar van 1989 en het voorjaar van 1990 heeft de SWOV in Noord-Brabant het alcoholgebruik van automobilisten in weekeindnachten geïnventariseerd. Doel hiervan was in de eerste plaats het vaststellen van de gedragseffecten van een uitgebreide toezicht- en voorlichtingscampagne rond alcohol en verkeer in Noord-Brabant.

De campagne, onder het motto "Rij Alcoholvrij", is op 30 november 1989 gestart en op 1 maart 1990 geëindigd. De organisatie van de campagne was in handen van het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid (ROV) in Noord-Brabant, dat daarbij samenwerkte met o.a. de gemeenten, de politie, Veilig Verkeer Nederland en de Brabantse horeca.

Een tweede doelstelling van het onderzoek was het bepalen van de mogelijkheden (kwantitatief en kwalitatief) om landelijke en regionale ontwikkelingen in het alcoholgebruik van automobilisten in de toekomst af te leiden uit de resultaten van politiecontroles.

Het SWOV-onderzoek is uitgevoerd in nauwe samenwerking met acht controleteams van rijks- en gemeentepolitie, te weten:

- de gemeentepolitiekorpsen van Tilburg en Veghel (in deze laatste gemeente is de feitelijke inventarisatie in de voorsituatie uitgevoerd door de stagegroep Nistelrode van de rijkspolitie);
- de Afdeling Verkeer van de rijkspolitie in het district Eindhoven;
- de rijkspolitiegroepen van Gilze en Rijen, Heesch, Vlijmen, Prinsenbeek en Hilvarenbeek.

Deze controleteams hebben op vrijdag- en zaterdagavonden tussen 22.00 en 04.00 uur willekeurige automobilisten staande gehouden. Elke staande gehouden automobilist is verzocht een blaasproef af te leggen op een draagbare elektronische ademtester met digitale uitlezing. De resultaten van de tests, alsmede de leeftijd en het geslacht van de automobilisten zijn door de politie geregistreerd op een voorbedrukt registratieformulier. Elk controleteam heeft zowel bij het voor- als het na-onderzoek gedurende één avond en nacht controles uitgevoerd op zes verschillende posten, die beide keren in dezelfde volgorde werden bezocht.

Het vooronderzoek heeft plaatsgevonden op vrijdag 3 en zaterdag 4 november 1989. Het was bedoeld om inzicht te krijgen in het alcoholgebruik van de automobilisten in Noord-Brabant, voorafgaand aan de toezicht- en voorlich-

tingscampagne. Het na-onderzoek, dat bedoeld was om de effecten van de campagne op het rijden onder invloed vast te stellen, heeft grotendeels plaatsgevonden op vrijdag 30 en zaterdag 31 maart 1990. De korpsen van Veghel en Tilburg bleken door onvoorziene omstandigheden echter niet in staat op deze laatste data hun medewerking te verlenen. In Veghel heeft het na-onderzoek daardoor plaatsgevonden op vrijdag 6 april 1990, in Tilburg op zaterdag 28 april 1990.

Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van het ROV-Brabant, de Regionale Directie van de Waterstaat in Noord-Brabant en de Hoofdafdeling Verkeersveiligheid van de Rijkswaterstaat.

Dit verslag bevat de belangrijkste resultaten van een analyse van de gegevens die door de controleteams van de politie zijn verzameld. De uitspraken die in dit verslag worden gedaan, zijn statistisch getoetst. Tenzij anders vermeld, zijn gesignaleerde verschillen significant op 5%-niveau (tweezijdige overschrijdingskans).

Daarnaast wordt in dit verslag ingegaan op de voors en tegens van de gebruikte onderzoeksmethode en de toepasbaarheid ervan op ruimere schaal.

De SWOV wil op deze plaats haar dank uitspreken aan alle politiemensen die zo bereidwillig hebben meegewerkt aan de voorbereiding en uitvoering van het onderzoek.

Volledigheidshalve zij hier nog vermeld, dat de sectie Gezondheidspsychologie van de Katholieke Universiteit Brabant (1990) de effecten van de alcoholcampagne heeft geëvalueerd op grond van mondelinge en schriftelijke enquêtes. De vragen in deze enquêtes hadden o.a. betrekking op de attitude, het (zelfgerapporteerde) gedrag, de subjectieve pakkans en de kennis van het publiek ten aanzien van rijden onder invloed.

## 2. OPZET VAN HET ONDERZOEK

### 2.1. De onderzoeksmethode

Om de effecten van de Brabantse alcoholcampagne te meten is gekozen voor een voor- en na-onderzoek, dat in hoofdlijnen is uitgevoerd volgens de methode van het landelijke SWOV-onderzoek Rij- en drinkgewoonten. Een uitvoerige beschrijving van deze methode is te vinden bij Verschuur (1988).

In het kort kan de Rij- en drinkgewoontenmethode als volgt worden beschreven.

Onopvallend opererende controleteams van de politie houden in een aantal gemeenten, verspreid over heel Nederland, op een aselechte wijze automobilisten staande. Elke staandegehouden automobilist wordt verzocht een ademtest af te leggen op een draagbare elektronische ademtester met digitale uitlezing. Zodra een staandegehouden automobilist is afgehandeld, wordt de eerstvolgende passerende automobilist staandegehouden.

De metingen vinden plaats op vrijdag- en zaterdagavonden en -nachten tussen 22.00 u. en 04.00 u. Elk controleteam bezoekt per avond/nacht zes verschillende locaties; op elke locatie wordt drie kwartier achtereen gemeten, waarna een kwartier beschikbaar is voor de verplaatsing naar een volgende locatie.

Deze elementen van de methode zijn mutatis mutandis ook in Noord-Brabant toegepast.

Op een aantal andere belangrijke punten wijkt de in Noord-Brabant toegepaste methode echter af van de Rij- en drinkgewoontenmethode.

Bij het Rij- en drinkgewoontenonderzoek worden de controleteams van de politie vergezeld door onderzoekmedewerkers, die de staandegehouden automobilisten een interview van ca. 5 minuten afnemen. Naast het bloedalcoholgehalte (BAG) en enkele persoonsgegevens registreren de interviewers o.a. gegevens over de kennis, de attitude en de subjectieve pakkans van de automobilisten met betrekking tot rijden onder invloed. Bij het Brabantse onderzoek werden geen interviews afgenomen door onderzoekmedewerkers. De politie registreerde zelf het BAG, het geslacht en de leeftijd van de gecontroleerde automobilisten. Bij het na-onderzoek registreerde de politie bovendien het ademalcoholgehalte (AAG) van de automobilisten die op het bureau waren onderworpen aan een ademanalyse voor de bewijsvoering (zie bijlage 1 voor een voorbeeld van de registratieformu-

lieren die bij het na-onderzoek zijn gebruikt). Wellicht ten overvloede zij hier nog vermeld, dat de wettelijke limiet waarboven er sprake is van rijden onder invloed, in Nederland is vastgesteld op een BAG van 0,5 promille, oftewel 0,5 milligram alcohol per milliliter bloed. Deze waarde komt overeen met een AAG van 220 microgram alcohol per liter uitgeademde lucht. Een uitgebreide tabel voor de omrekening van AAG-waarden naar BAG-waarden is als bijlage 6 bij dit rapport opgenomen.

Bij het onderzoek Rij- en drinkgewoonten tellen de onderzoekmedewerkers de passerende auto's van de verkeersstroom waarvan de staandegehouden automobilisten deel uitmaken. Op basis van kwartierintensiteiten worden de resultaten van de ademtests bij de analyse gewogen. Daarnaast worden de op straat geregistreeerde BAG-resultaten met behulp van een regressieformule gecorrigeerd om ze vergelijkbaar te maken met resultaten die in het verleden zijn verzameld met andere ademanalyse-apparatuur (zie Verschuur, 1988). Een en ander leidt tot een verlaging van het aandeel positieve BAG-waarden; zie ook paragraaf 9.3. In het Brabantse onderzoek hebben geen verkeerstellingen plaatsgevonden, zodat de resultaten van de ademtests niet gewogen konden worden. Evenmin zijn de in Noord-Brabant verzamelde BAG-waarden gecorrigeerd.

Een laatste belangrijk verschil is, dat bij het onderzoek Rij- en drinkgewoonten elke automobilist voorafgaand aan de ademtest zijn mond spoelt met water, zodat eventueel aanwezige mondalcohol verdwijnt. Bij het Brabantse onderzoek is dat om praktische redenen niet gebeurd.

De verschillen tussen de 'Brabantse' methode en de Rij- en drinkgewoontenmethode zijn deels een gevolg van de verhoudingsgewijs beperkte financiële middelen die voor het Brabantse onderzoek beschikbaar waren. Voor een ander deel werden zij echter ingegeven door het streven een relatief goedkoop alternatief voor het Rij- en drinkgewoontenonderzoek te vinden, dat het bovendien mogelijk zou maken in de toekomst ook op provinciaal niveau de ontwikkelingen in het rijden onder invloed vast te stellen.

## 2.2. De steekproef

Ten behoeve van het SWOV-onderzoek heeft het ROV-Brabant 2 gemeentepolitiekorpsen, 5 landgroepen van de rijkspolitie en de afdeling Verkeer van een rijkspolitiedistrict bereid gevonden het alcoholgebruik van automobilisten te inventariseren. De controleteams waren redelijk gespreid over de provincie, maar de onderzoekgemeenten waren qua grootte niet



representatief voor heel Noord-Brabant. In de steekproef waren kleine gemeenten oververtegenwoordigd. Er is echter van uitgegaan, dat dit geen bezwaar hoefde te vormen voor het vaststellen van veranderingen in het rijden onder invloed. Voor het vaststellen van de absolute omvang van het rijden onder invloed in weekeindnachten zou de keuze van de onderzoeksgemeenten wel problematisch kunnen zijn. Om een indruk te krijgen van eventuele verschillen in het rijden onder invloed naar gemeentegrootte zijn de resultaten van het vooronderzoek rond de alcoholcampagne vergeleken met de resultaten van het landelijke SWOV-onderzoek Rij- en drinkgewoonten 1989, voorzover die betrekking hadden op Brabantse gemeenten. In het Rij- en drinkgewoontenonderzoek zijn alleen gemeenten met meer dan 20.000 inwoners opgenomen die beschikken over een gemeentepolitiekorps. Het Rij- en drinkgewoontenonderzoek wordt altijd uitgevoerd in het najaar, dus in dezelfde periode als waarin het vooronderzoek rond de alcoholcampagne plaatsvond.

Het aantal van 8 controleteams is gekozen om zowel bij voor- als na-onderzoek een steekproefomvang van minimaal 1000 automobilisten te realiseren.

### 2.3. Meting van het alcoholgebruik

Voor het meten van het alcoholgebruik van de automobilisten zijn elektronische ademtesters van het merk Lion, type Alcolmeter S-D3, gebruikt. Deze apparaten zijn eenvoudig te bedienen en hebben een display waarop de uitslag van de test digitaal wordt aangegeven. Het gemeten alcoholgehalte van de uitgeademde lucht wordt door het apparaat omgerekend tot en gepresenteerd als een BAG (bloedalcoholgehalte). De nauwkeurigheid en betrouwbaarheid van deze apparaten, die ook worden gebruikt bij het SWOV-onderzoek Rij- en drinkgewoonten, is zowel in de praktijk als onder laboratoriumcondities vastgesteld (Verschuur, 1988). De Lion S-D3 is vanwege de digitale uitlezing echter niet toegelaten als wettig selectiemiddel. Daarom is aan het Gerechtelijk Laboratorium van het Ministerie van Justitie een zogenaamde tijdelijke en plaatselijke aanwijzing van het apparaat als selectiemiddel gevraagd. Het Gerechtelijk Laboratorium heeft op dit verzoek postief gereageerd (zie bijlage 2).

### 2.4. Instructie, begeleiding en observatie van de politie

Voorafgaand aan het vooronderzoek is op 23 oktober 1989 in het Provinciehuis in Den Bosch een instructiebijeenkomst gehouden met vertegenwoor-

digers van de deelnemende politiekorpsen c.q. -groepen. De SWOV heeft daar de doelstellingen van het onderzoek en de gewenste werkwijze van de politie uiteengezet. Verder zijn er de ademtesters gedemonstreerd die bij het onderzoek gebruikt zouden worden. Tot slot is de politievertegenwoordigers op het hart gedrukt elke voorpubliciteit rond de onderzoeksmetingen te vermijden. Voorafgaand aan het na-onderzoek is de politie nogmaals, ditmaal uitsluitend schriftelijk, geïnformeerd over de gewenste werkwijze (zie bijlage 3) en de bediening van de ademtesters (zie bijlage 4). Tijdens de voor- en nameting heeft een SWOV-medewerker een groot deel van de controleteams bezocht om de werkwijze van de politie, het verkeersaanbod, de controlelocaties e.d. in de praktijk te observeren. De belangrijkste bevindingen van deze observaties zijn genoteerd op een formulier (zie bijlage 5).

### 3. UITVOERING VAN HET ONDERZOEK

#### 3.1. Het vooronderzoek

Uit observatie van de werkwijze van de politie is de indruk ontstaan, dat geen enkel controleteam moeite had met het aselekt staande houden van automobilisten, het afnemen van een ademtest bij alle staande gehouden automobilisten en het registreren van de gewenste gegevens.

In één geval is het voorgekomen, dat een automobilist op straat weigerde een ademtest af te leggen. Na overbrenging naar het bureau was deze automobilist echter wel bereid de ademanalyse voor bewijsvoering te ondergaan. Op basis van het resultaat hiervan kon een schatting worden gemaakt van de uitslag die op straat zou zijn gescoord.

In een ander geval was de uitslag van de ademanalyse op het bureau veel lager dan de uitslag van de blaasproef op straat. Dit is vermoedelijk het gevolg geweest van de aanwezigheid van mondalcohol tijdens de ademtest op straat. Het resultaat van de ademtest op straat is op basis van de ademanalyse op het bureau naar beneden gecorrigeerd.

In enkele gevallen heeft een controleteam vermeld, dat de ademtest op straat mislukte. In al die gevallen heeft het controleteam op het registratieformulier vermeld, dat er vermoedelijk geen sprake was van alcoholgebruik. Bij het verwerken van de gegevens is deze inschatting van de politie overgenomen.

Bij het observeren van de politie zijn wel duidelijke verschillen tussen de controleteams geconstateerd in de handigheid bij het hanteren van de ademtesters op straat. Deze verschillen komen voor een deel tot uiting in de aantallen gecontroleerde automobilisten. Voor een ander deel zijn de betrekkelijk lage aantallen ademtests die sommige controleteams hebben afgenomen, een gevolg van de relatief hoge aantallen rijders onder invloed die zij aantreffen.

Met name later in de nacht konden sommige teams niet meer op elke post gedurende drie kwartier controleren, doordat zij zelf verdachten naar het bureau moesten vervoeren. Het geregistreeerde percentage rijders onder invloed geeft daardoor waarschijnlijk een licht geflatteerd beeld van de werkelijkheid.

Wat betreft het functioneren van de selectie-apparatuur moet worden opgemerkt, dat één controleteam te maken kreeg met twee falende ademtesters.

Het team heeft daardoor het grootste deel van de controleperiode met één tester moeten werken, hetgeen vanzelfsprekend een nadelig effect heeft gehad op het aantal waarnemingen. Het totale aantal van 1212 waarnemingen heeft echter ruim voldaan aan de verwachtingen.

Tot slot nog een opmerking over de gebruikte registratieformulieren. In het algemeen waren deze zeer volledig ingevuld, zodat geconcludeerd kan worden dat ze op zich geschikt waren voor gebruik door de politie. Ten behoeve van het na-onderzoek is er echter een extra kolom aan toegevoegd, waarin de resultaten van de ademanalyses op het bureau konden worden ingevuld.

### 3.2. Het na-onderzoek

Het na-onderzoek is in één opzicht minder voorspoedig verlopen dan het vooronderzoek. De twee gemeentepolitiekorpsen konden op de geplande datum geen controleteam op de been brengen. De politie van Veghel had te kampen met een groot aantal zieken; de controle is daarom een week uitgesteld. De politie van Tilburg had op de avond van de geplande controle alle beschikbare manschappen nodig voor een ontruiming. Het na-onderzoek kon daardoor pas vier weken later worden uitgevoerd. Het is overigens niet erg waarschijnlijk, dat een en ander een versturende invloed heeft gehad op de onderzoeksresultaten.

Evenmin als bij het vooronderzoek is uit de observaties bij het na-onderzoek gebleken, dat een of meer controleteams moeite hadden met de aselechte werkwijze.

Wel is enkele malen een fout gemaakt bij het noteren van het BAG op het registratieformulier. Voorzover achteraf te constateren viel, is:

- eenmaal een hoge BAG-waarde (van 0,85 promille) dubbel genoteerd;
- eenmaal een verkeerde BAG-waarde ingevuld (1,59 i.p.v. 1,35 promille);
- eenmaal geen AAG-waarde ingevuld.

De twee eerstgenoemde fouten werden geconstateerd op grond van discrepanties tussen de ingevulde registratieformulieren en mutatieformulieren waarop de politie voor eigen doeleinden verslag doet van de alcoholcontroles. Bij navraag konden in alle drie de gevallen de correcte gegevens worden achterhaald. Verder ontbraken op de registratieformulieren twee BAG-uitslagen wegens weigeringen van staandegehouden automobilisten om op het selectie-apparaat te blazen. Deze uitslagen konden achteraf

worden gereconstrueerd op basis van de uitslag van een ademanalyse op het bureau resp. een bloedproef.

Het toevoegen van een extra kolom op het registratieformulier (voor de AAG-waarden van verdachten die op het bureau aan een ademanalyse waren onderworpen) heeft bij het na-onderzoek zijn nut bewezen. In vier gevallen bleek een verdachte die op straat een BAG van meer dan 0,8 promille scoorde, na de ademanalyse op het bureau vrij-uit te gaan. De BAG-waarden van deze automobilisten zijn op basis van de Datamaster-uitslagen naar beneden gecorrigeerd (overeenkomstig de handelwijze bij het vooronderzoek).

De vaardigheid van de politie bij het hanteren van de Lion-ademtesters bleek bij het na-onderzoek in het algemeen toegenomen te zijn: er zijn 125 ademtests meer afgenomen dan bij het vooronderzoek.

De afvoer van verdachten naar het bureau leverde incidenteel nog problemen op. Eén team moest in verband hiermee een controlepost overslaan. Het effect hiervan is waarschijnlijk praktisch nihil, omdat hetzelfde team bij het vooronderzoek om dezelfde reden ook enige tijd geen controles heeft kunnen uitvoeren.

Tot slot meende één team dat het in de loop van de nacht te maken had gekregen met minder goed werkende testers als gevolg van lege batterijen. Bij controle de volgende dag bleken zowel de testers als de batterijen goed te functioneren. Dit - al dan niet vermeende - probleem heeft overigens niet geleid tot een daling van het aantal tests; bij het na-onderzoek blijkt het team tweemaal zoveel automobilisten te hebben gecontroleerd als bij het vooronderzoek.

#### 4. ONTWIKKELING VAN HET RIJDEN ONDER INVLOED IN NOORD-BRABANT

In tabel 1 zijn de resultaten van de alcoholcontroles in Noord-Brabant bij de voor- en nameting per controleteam weergegeven.

Tabel 1. BAG-verdeling van de automobilisten per controleteam

Controleteam	BAG-klasse (in promille)				totaal
	< 0,20	0,20-0,49	0,50-0,79	0,80 en hoger	
<u>Prinsenbeek</u>					
voor	60 (76,9%)	5 (6,4%)	5 (6,4%)	8 (10,3%)	78 (100%)
na	130 (90,9%)	5 (3,5%)	4 (2,8%)	4 (2,8%)	143 (100%)
<u>Gilze en Rijen</u>					
voor	235 (87,0%)	26 (9,6%)	7 (2,6%)	2 (0,7%)	270 (100%)
na	207 (90,4%)	13 (5,7%)	7 (3,1%)	2 (0,9%)	229 (100%)
<u>Tilburg</u>					
voor	191 (88,4%)	17 (7,9%)	6 (2,8%)	2 (0,9%)	216 (100%)
na	219 (89,8%)	17 (7,0%)	6 (2,5%)	2 (0,8%)	244 (100%)
<u>Hilvarenbeek</u>					
voor	48 (84,2%)	2 (3,5%)	5 (8,8%)	2 (3,5%)	57 (100%)
na	104 (90,4%)	7 (6,1%)	2 (1,7%)	2 (1,7%)	115 (100%)
<u>Vlijmen</u>					
voor	161 (87,5%)	13 (7,1%)	2 (1,1%)	8 (4,3%)	184 (100%)
na	133 (89,9%)	5 (3,4%)	6 (4,1%)	4 (2,7%)	148 (100%)
<u>Heesch</u>					
voor	98 (88,3%)	10 (9,0%)	2 (1,8%)	1 (0,9%)	111 (100%)
na	197 (93,4%)	8 (3,8%)	5 (2,4%)	1 (0,5%)	211 (100%)
<u>Veghel</u>					
voor	135 (83,9%)	13 (8,1%)	7 (4,4%)	6 (3,7%)	161 (100%)
na	72 (82,8%)	12 (13,8%)	2 (2,3%)	1 (1,2%)	87 (100%)
<u>Eindhoven</u>					
voor	117 (86,7%)	11 (8,2%)	4 (3,0%)	3 (2,2%)	135 (100%)
na	151 (94,4%)	5 (3,1%)	2 (1,3%)	2 (1,3%)	160 (100%)
<u>Totaal</u>					
voor	1045 (86,2%)	97 (8,0%)	38 (3,1%)	32 (2,6%)	1212 (100%)
na	1213 (90,7%)	72 (5,4%)	34 (2,5%)	18 (1,4%)	1337 (100%)

Er zijn in Noord-Brabant bij het vooronderzoek 1212 en bij het na-onderzoek 1337 automobilisten aselekt staande gehouden en getest.

In tabel 1 is te zien, dat voor de totale steekproef het alcoholgebruik van de automobilisten bij het na-onderzoek over de hele linie afgenomen was:

1. het aandeel automobilisten dat alcohol had gedronken (BAG van 0,2 promille of meer) is gedaald van 13,8% tot 9,3%;
2. het aandeel automobilisten onder invloed (BAG van 0,5 promille of meer) is gedaald van 5,8% tot 3,9%;
3. het aandeel automobilisten met een hoog BAG (van 0,8 promille of meer) is gedaald van 2,6% tot 1,4%.

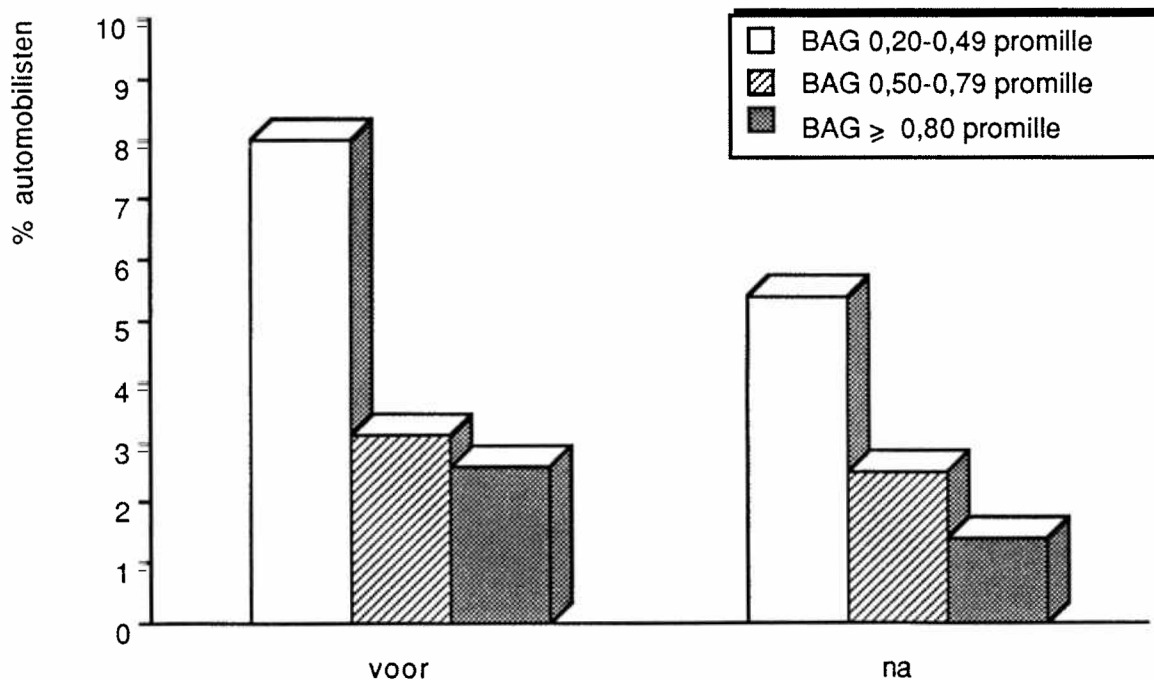
Uit de statistische toetsing blijkt, dat de daling voor elk van deze drie - elkaar overlappende - categorieën significant is op 5%-niveau.

In onderstaande figuur is de afname van het alcoholgebruik nog eens voor elke (positieve) BAG-klasse afzonderlijk weergegeven.

---

Het alcoholgebruik van automobilisten in N.-Brabant voor en na de campagne

---



Een meer gedetailleerde analyse van de gegevens leert, dat vooral in het werkgebied van de RP-groep Prinsenbeek een forse daling van het alcoholgebruik is opgetreden. Deze daling heeft in alle BAG-klassen boven de 0,2 promille plaatsgevonden, maar het sterkst in de klasse van 0,8 promille en meer. Het gevolg van deze positieve ontwikkeling is, dat de BAG-verdeling van de 'Prinsenbeekse' automobilisten na afloop van de toezicht- en voorlichtingscampagne niet langer significant ongunstig afsteekt bij de rest van de steekproef. Voor de start van de campagne was dat nog wel het geval. De verklaring voor deze opvallende ontwikkeling is te vinden in het feit dat de politie van Prinsenbeek voorafgaand aan de campagne nog nauwelijks aselechte alcoholcontroles had uitgevoerd. Sinds de start van de campagne - en ook nog na het formele einde ervan - is dat wel op vrij grote schaal het geval geweest.

Een flinke en significante daling van het aandeel rijders onder invloed valt eveneens te constateren in het werkgebied van de RP-groep Hilvarenbeek. Ook daar lag het alcoholgebruik van de automobilisten in de voor-situatie op een een relatief hoog niveau.

In het werkgebied van de overige groepen en korpsen zijn geen significante veranderingen in het rijden onder invloed opgetreden, maar in de gemeente Veghel en het district Eindhoven valt wel een positieve tendens te bespeuren.



## 5. NOORD-BRABANT VERGELEKEN MET DE REST VAN NEDERLAND

Wanneer we de gegevens uit tabel 1 beschouwen, moeten we ons realiseren dat daaruit niet zonder meer het absolute niveau van rijden onder invloed in de provincie Noord-Brabant kan worden afgeleid. Bij het trekken van de steekproef van deelnemende politiekorpsen is weliswaar gestreefd naar een zekere geografische spreiding en een zekere spreiding naar gemeentegrootte, maar is niet getracht een in alle opzichten representatieve steekproef tot stand te brengen. Zoals in paragraaf 2.2 al is aangegeven, hoeft dat geen bezwaar te zijn als het erom gaat veranderingen in het rij- en drinkgedrag van de Brabantse automobilisten in kaart te brengen. Maar men moet er wel rekening mee houden, als men het rijden onder invloed in Noord-Brabant wil gaan vergelijken met dat in de rest van Nederland.

Dat een andere steekproef tot andere resultaten kan leiden, blijkt uit het alcoholgebruik dat bij het landelijke SWOV-onderzoek Rij- en drinkgewoonten onder de Brabantse automobilisten werd aangetroffen. Dit onderzoek vond plaats in het najaar van 1989, volgens procedures die praktisch identiek waren aan die bij het vooronderzoek van de "Rij Alcoholvrij"-campagne. In de landelijke steekproef waren echter alleen gemeenten met een gemeentepolitiekorps opgenomen; gemeenten met minder dan 20.000 inwoners waren er niet in vertegenwoordigd. De Brabantse gemeenten in de landelijke steekproef waren Oosterhout, Bergen op Zoom, Deurne, 's-Hertogenbosch en Eindhoven. In totaal zijn in deze gemeenten 438 automobilisten getest op alcoholgebruik.

De resultaten voor de Brabantse gemeenten in het onderzoek Rij- en drinkgewoonten wijken significant af van die bij het vooronderzoek rond de Brabantse campagne: 19,1% had een BAG van 0,2 promille of meer, 9,4% had een BAG van 0,5 promille of meer en 4,6% had een BAG van 1,0 (!) promille of meer. Bij het vooronderzoek rond de Brabantse campagne waren de overeenkomstige aandelen automobilisten met een positief BAG resp. 13,8%, 5,8% en 2,1%.

Om een indruk te krijgen van eventuele verschillen tussen het alcoholgebruik van Brabantse automobilisten en dat van automobilisten in de rest van Nederland, hebben we de BAG-verdeling van beide groepen binnen het onderzoek Rij- en drinkgewoonten 1989 vergeleken. Deze vergelijking betreft de situatie zoals die was voor de start van de Brabantse "Rij Alcoholvrij"-campagne. Uit de vergelijking blijkt dat in Noord-Brabant het

aandeel automobilisten met een BAG van 0,5 promille of meer groter was dan in de rest van Nederland: respectievelijk 9,4% en 7,0%. Het aandeel automobilisten met een hoog BAG (1,0 promille of meer) was in Noord-Brabant zelfs ruim tweemaal zo groot: 4,6% tegen 2,2% in de rest van Nederland.

Voor de situatie na afloop van de Brabantse campagne is een directe vergelijking tussen Noord-Brabant en de rest van Nederland niet mogelijk, omdat er voor die periode van het jaar geen landelijke gegevens beschikbaar zijn. Onder bepaalde aannamen kunnen we echter toch een globale vergelijking maken op basis van de gegevens uit het Rij- en drinkgewoonten-onderzoek 1989. Die aannamen zijn:

- in de steekproef van het onderzoek Rij- en drinkgewoonten is het alcoholgebruik van de 'Brabantse' automobilisten in dezelfde mate gedaald als bij het na-onderzoek rond de Brabantse alcoholcampagne; het aandeel automobilisten met een BAG van 0,5 promille of meer is dan met een derde afgenomen en van 9,4% op 6,3% gekomen;
- in de steekproef van het onderzoek Rij- en drinkgewoonten is het alcoholgebruik van de automobilisten in de rest van Nederland gelijk gebleven; het aandeel automobilisten met een BAG van 0,5 promille of meer is dan 7,0% gebleven.

Dit zou betekenen, dat er na afloop van de Brabantse toezicht- en voorlichtings campagne geen significant verschil meer bestond tussen het aandeel rijders onder invloed in Noord-Brabant en in de rest van Nederland.

Noot:

De gegevens uit het SWOV-onderzoek Rij- en drinkgewoonten 1989 die in dit rapport worden gepresenteerd, zijn voorlopige gegevens op basis van ongecorrigeerde en ongewogen uitslagen van blaasproeven. Deze uitslagen zijn vergelijkbaar met de gegevens die bij het vooronderzoek op 3 en 4 november 1989 in Noord-Brabant zijn verzameld. Deze ongecorrigeerde gegevens zullen echter niet afzonderlijk worden gepubliceerd.

## 6. HET ALCOHOLGEBRUIK NAAR DAG EN TIJDSTIP

Wat betreft de gunstige ontwikkeling in het alcoholgebruik van automobilisten zijn er geen significante verschillen tussen de vrijdag en de zaterdag te constateren; zie tabel 2.

Wel opmerkelijk is, dat het aandeel automobilisten met een BAG van 0,5 promille of meer op zaterdag ongeveer anderhalf keer zo groot was als op vrijdag (zowel bij voor- als nameting). Daarmee wijkt het beeld in Noord-Brabant af van het landelijke beeld, zoals dat werd aangetroffen bij het SWOV-onderzoek Rij- en drinkgewoonten in 1989. Daarbij was het aandeel automobilisten met een BAG van 0,5 promille of meer op vrijdag juist anderhalf keer zo groot als op zaterdag. Een goede verklaring voor dit verschil tussen beide onderzoeken is niet voorhanden. Al speculerend zou men kunnen veronderstellen, dat stadsbewoners een ander uitgaanspatroon hebben dan bewoners van plattelandsgemeenten (deze laatste komen in het landelijke onderzoek Rij- en drinkgewoonten niet voor). De veronderstelling dat Brabanders een ander uitgaanspatroon zouden hebben dan de overige Nederlanders lijkt minder plausibel.

Tabel 2. BAG-verdeling van de automobilisten per dag

Dag	BAG-klasse (in promilles)				totaal
	< 0,20	0,20-0,49	0,50-0,79	0,8 en hoger	
<u>vrijdag</u>					
voor	585 (86,4%)	60 (8,9%)	20 (3,0%)	12 (1,8%)	677 (100%)
na	627 (91,3%)	38 (5,5%)	16 (2,3%)	6 (0,9%)	687 (100%)
<u>zaterdag</u>					
voor	460 (86,0%)	37 (6,9%)	18 (3,4%)	20 (3,7%)	535 (100%)
na	586 (90,2%)	34 (5,2%)	18 (2,8%)	12 (1,8%)	650 (100%)

In tabel 3 is te zien, dat het aandeel automobilisten met een BAG van 0,5 promille of meer het sterkst is afgenomen in de periode tussen 02.00 en 04.00 uur. Het is in die periode bijna gehalveerd.

Dat neemt niet weg, dat ook bij het na-onderzoek nog een groter aandeel rijders onder invloed werd aangetroffen na 02.00 uur dan voor 02.00 uur. Hierbij moet wel worden aangetekend, dat het verkeersaanbod na 02.00 uur

sterk afneemt. In absolute zin zullen er voor 02.00 uur dan ook niet minder rijders onder invloed op de weg zijn geweest dan na 02.00 uur. Het Brabantse beeld wijkt wat de BAG-verdeling per uurklasse betreft niet significant af van het landelijke beeld, zoals dat naar voren komt uit het onderzoek Rij- en drinkgewoonten 1989.

Tabel 3. BAG-verdeling van de automobilisten per uurklasse

Tijdstip	BAG-klasse (in promilles)				totaal
	< 0,20	0,20-0,49	0,50-0,79	0,8 en hoger	
<u>22.00-24.00 u.</u>					
voor	405 (86,9%)	43 (9,2%)	10 (2,2%)	8 (1,7%)	466 (100%)
na	502 (90,5%)	36 (6,5%)	12 (2,2%)	5 (0,9%)	555 (100%)
<u>00.00-02.00 u.</u>					
voor	389 (88,8%)	32 (7,3%)	9 (2,1%)	8 (1,8%)	438 (100%)
na	435 (91,8%)	24 (5,1%)	9 (1,9%)	6 (1,3%)	474 (100%)
<u>02.00-04.00 u.</u>					
voor	251 (81,5%)	22 (7,1%)	19 (6,2%)	16 (5,2%)	308 (100%)
na	276 (89,6%)	12 (3,9%)	13 (4,2%)	7 (2,3%)	308 (100%)

## 7. HET ALCOHOLGEBRUIK NAAR GESLACHT EN LEEFTIJD

In tabel 4 is te zien dat de daling van het alcoholgebruik onder de Brabantse automobilisten in ongeveer gelijke mate is opgetreden bij mannen en vrouwen. Bij het na-onderzoek bleek van de vrouwelijke automobilisten nog maar 1,5% een BAG van 0,5 promille of meer te hebben. Van de mannen bleken er verhoudingsgewijs ruim driemaal zoveel onder invloed te zijn; van hen had 4,9% een BAG van 0,5 promille of meer. Het aandeel van de vrouwelijke bestuurders in het verkeersaanbod was bij het na-onderzoek een fractie groter dan bij het vooronderzoek: respectievelijk 29,6 en 27,3%.

Ook bij het landelijke onderzoek Rij- en drinkgewoonten 1989 bleken mannelijke bestuurders verhoudingsgewijs vaker onder invloed zijn dan vrouwelijke. De daar geconstateerde verschillen tussen mannen en vrouwen weken niet significant af van die bij het vooronderzoek in Noord-Brabant: landelijk bleken de mannen 1,8 keer zo vaak onder invloed als de vrouwen en bij het vooronderzoek in Noord-Brabant 2,5 keer.

Wat betreft de aandelen mannen en vrouwen in het verkeersaanbod waren er evenmin significante verschillen: landelijk was 26,3% van alle bestuurders een vrouw en bij het vooronderzoek in Noord-Brabant 27,3%.

Tabel 4. BAG-verdeling van de automobilisten naar geslacht

Geslacht	BAG-klasse (in promilles)				totaal
	< 0,20	0,20-0,49	0,50-0,79	0,8 en hoger	
<u>mannen</u>					
voor	738 (83,8%)	82 (9,3%)	34 (3,9%)	27 (3,1%)	881 (100%)
na	836 (88,8%)	59 (6,3%)	30 (3,2%)	16 (1,7%)	941 (100%)
<u>vrouwen</u>					
voor	307 (92,8%)	15 (4,5%)	4 (1,2%)	5 (1,5%)	331 (100%)
na	377 (95,2%)	13 (3,3%)	4 (1,0%)	2 (0,5%)	396 (100%)

Splitsen we de gevens uit tabel 4 verder uit naar leeftijd, dan komen nog enkele interessante zaken aan het licht; zie tabel 5.

Tabel 5. BAG-verdeling van de automobilisten naar geslacht en leeftijd

Geslacht en leeftijd	BAG-klasse (in promilles)				totaal
	< 0,20	0,20-0,49	0,50-0,79	0,8 en hoger	
<u>mannen &lt; 25 jaar</u>					
voor	246 (91,1%)	14 ( 5,2%)	5 (1,9%)	5 (1,9%)	270 (100%)
na	258 (93,1%)	11 ( 4,0%)	5 (1,8%)	3 (1,1%)	277 (100%)
<u>vrouwen &lt; 25 jaar</u>					
voor	106 (96,4%)	4 ( 3,6%)	0 ( -- )	0 ( -- )	110 (100%)
na	115 (98,3%)	1 ( 0,9%)	1 (0,9%)	0 ( -- )	117 (100%)
<u>mannen 25 t/m 34 jaar</u>					
voor	185 (78,1%)	24 (10,1%)	17 (7,2%)	11 (4,6%)	237 (100%)
na	236 (87,1%)	20 ( 7,4%)	13 (4,8%)	2 (0,7%)	271 (100%)
<u>vrouwen 25 t/m 34 jaar</u>					
voor	93 (93,0%)	3 ( 3,0%)	2 (2,0%)	2 (2,0%)	100 (100%)
na	99 (94,3%)	4 ( 3,8%)	1 (1,0%)	1 (1,0%)	105 (100%)
<u>mannen 35 t/m 49 jaar</u>					
voor	184 (81,4%)	26 (11,5%)	10 (4,4%)	6 (2,7%)	226 (100%)
na	220 (85,3%)	19 ( 7,4%)	8 (3,1%)	11 (4,2%)	258 (100%)
<u>vrouwen 35 t/m 49 jaar</u>					
voor	77 (86,5%)	7 ( 7,9%)	2 (2,3%)	3 (3,4%)	89 (100%)
na	119 (92,2%)	7 ( 5,4%)	2 (1,6%)	1 (0,8%)	129 (100%)
<u>mannen 50 jaar en ouder</u>					
voor	123 (83,1%)	18 (12,2%)	2 (1,4%)	5 (3,4%)	148 (100%)
na	122 (90,4%)	9 ( 6,7%)	4 (3,0%)	0 ( -- )	135 (100%)
<u>vrouwen 50 jaar en ouder</u>					
voor	31 (96,9%)	1 ( 3,1%)	0 ( -- )	0 ( -- )	32 (100%)
na	44 (97,8%)	1 ( 2,2%)	0 ( -- )	0 ( -- )	45 (100%)

Het meest opvallende in tabel 5 is wellicht, dat er bij de vrouwelijke bestuurders onder de 25 jaar en boven de 50 jaar nauwelijks strafbare BAG's zijn aangetroffen. Van de in totaal 304 vrouwen in deze leeftijds- klassen die in het voor- en na-onderzoek voorkwamen, had er slechts één

een BAG van 0,5 promille of meer. Ook bij de mannelijke bestuurders zijn in deze leeftijdsklassen de laagste aandelen rijders onder invloed aange- troffen.

Het probleem van rijden onder invloed concentreert zich in Noord-Brabant, evenals in de rest van Nederland, vooral bij mannen in leeftijd van 25 t/m 49 jaar. Binnen deze leeftijdsgroep sprongen bij het vooronderzoek de mannen van 25 t/m 34 jaar er extra ongunstig uit; maar liefst 11,8% van hen had een BAG van 0,5 promille of meer. Maar bij het na-onderzoek scoor- den zij aanzienlijk beter. Toen had nog 'slechts' 5,5% van de bestuurders in deze leeftijdsklasse een te hoog BAG, tegen 7,4% van de bestuurders van 35 t/m 49 jaar. Dit laatste verschil is overigens niet statistisch signi- ficant.

## 8. DISCUSSIE

### 8.1. De onderzoeksresultaten

Bij het na-onderzoek lag het alcoholgebruik van de automobilisten in Noord-Brabant op een duidelijk lager niveau dan bij het vooronderzoek. Het aandeel automobilisten met een BAG van 0,2 promille of meer was bij het na-onderzoek een derde kleiner, evenals het aandeel automobilisten met een BAG van 0,5 promille of meer. Het aandeel automobilisten met een hoog BAG (0,8 promille of meer) was zelfs praktisch gehalveerd.

Of dit gunstige resultaat puur een gevolg is van de uitgevoerde toezicht- en voorlichtingscampagne, valt op grond van de gegevens die de SWOV heeft verzameld en geanalyseerd niet met absolute zekerheid te zeggen. Daarvoor zouden ook resultaten van een voor- en nameting in een controlegebied beschikbaar moeten zijn. Dergelijke metingen zijn o.a. vanwege financiële beperkingen niet uitgevoerd. Gezien de sterke afname van het rijden onder invloed in Noord-Brabant en de korte termijn waarbinnen deze tot stand is gekomen, is het echter aannemelijk dat de campagne er een grote invloed op heeft gehad. Dit is temeer het geval, omdat voorlopige, nog niet gepubliceerde gegevens uit het Rij- en drinkgewoontenonderzoek 1989 voor de nationale situatie wijzen op een stagnatie in de daling van het rijden onder invloed.

Ook over de bijdrage van de verschillende elementen van de campagne (politietoezicht, voorlichting, beloning van gewenst gedrag) aan het effect kunnen op grond van het SWOV-onderzoek geen definitieve uitspraken worden gedaan. Daarvoor is o.a. inzicht nodig in de mate waarin:

- de subjectieve pakkans van de automobilisten is veranderd;
- hun kennis over de gevaren van rijden onder invloed is veranderd;
- hun attitude ten aanzien van rijden onder invloed is veranderd;
- de sociale controle op rijden onder invloed is veranderd.

Maar ook naar deze zaken heeft de SWOV in Noord-Brabant geen onderzoek gedaan.

Uit publikaties en mondelinge informatie van het ROV-Brabant blijkt echter wel, dat het politietoezicht tijdens de campagne zeer intensief is geweest. Gedurende de campagne zijn volgens politiecijfers in heel de provincie ongeveer 80.000 automobilisten op alcoholgebruik gecontroleerd. Dit komt neer op ongeveer één controle op elke 25 inwoners. Gezien de betrekkelijk korte campagneperiode van drie maanden is dit een indrukwekkend



aantal, ook al is het streefcijfer van één controle op elke 20 inwoners dan niet geheel gerealiseerd.

Tezamen met de uitgebreide publiciteit rond de campagne, zowel in de regionale als de landelijke pers, zal een en ander ongetwijfeld hebben geleid tot een verhoging van de subjectieve pakkans. Dit is de kans die verkeersdeelnemers menen te hebben om betrapt te worden op rijden onder invloed.

## 8.2. De rol van de subjectieve pakkans

Er zijn sterke aanwijzingen, dat de subjectieve pakkans in Nederland een groot effect heeft op het aantal automobilisten dat onder invloed van alcohol een auto bestuurt. Het meest treffende voorbeeld daarvan geeft wellicht de invoering van de 'alcoholwet' op 1 oktober 1974. De belangrijkste elementen daarvan waren de vaststelling van een wettelijke grens (0,5 promille) waarboven verkeersdeelname strafbaar werd gesteld, de invoering van het 'blaaspijpje' voor de selectie van potentiële verdachten, en de bloedproef voor de bewijsvoering.

Onmiddellijk na de wetswijziging bleek het aandeel automobilisten met een BAG van 0,5 promille of meer zeer sterk gedaald te zijn. Een jaar later bleek het echter weer sterk gestegen te zijn om vervolgens tot en met 1983 constant op een hoog niveau te blijven, zij het een iets minder hoog niveau dan voor de wetswijziging (Noordzij et al., 1978; Noordzij, 1984). De oorzaken van de kortstondige grote daling in 1974 zijn nooit goed onderzocht, maar aan een veranderd normbesef onder de verkeersdeelnemers kan het zeker niet geheel hebben gelegen. De daling had dan geleidelijker moeten optreden en langer stand moeten houden. Een voor de hand liggende verklaring die dan overblijft, is dat de automobilisten kort na de invoering van de wetswijziging het zekere voor het onzekere hebben genomen. Waarschijnlijk hebben zij de kans op betrapping en bestraffing in potentie zo groot ingeschat, dat zij veiligheidshalve hebben besloten voorlopig maar niet onder invloed van alcohol te gaan rijden. Toen na enige tijd bleek dat het 'blaaspijpje' een weinig betrouwbaar selectiemiddel was, dat de bloedproef zeer tijdrovend was en dat de aanvankelijk grote gemotiveerdheid van de politie ten gevolge daarvan sterk terugliep, vielen veel (maar niet alle) vroegere rijders onder invloed terug in hun oude gedrag. Kortom, de feitelijke pakkans bleef ver achter bij de oorspronkelijk gewekte verwachtingen en ook de aanvankelijk grote subjectieve pakkans schrompelde weer ineen.

Pas in het midden van de jaren tachtig begon het aandeel rijders onder invloed weer duidelijk te dalen, hetgeen in 1988 resulteerde in een halvering van het aandeel rijders onder invloed ten opzichte van 1983 (Verschuur, 1988; Söder et al., 1989; Mathijssen, 1988 en 1989).

Ook de oorzaken van deze ontwikkeling zijn niet uitgebreid onderzocht, maar het begin van de daling viel wel samen met de introductie van elektronische ademtesters voor selectiedoeleinden en de publiciteit daaromheen. De eind 1987 ingevoerde ademanalyse voor de bewijsvoering (ter vervanging van de bloedproef) maakte nog efficiënter politietoezicht mogelijk. Door deze maatregel en de uitgebreide publiciteit eromheen is de subjectieve pakkans vermoedelijk sterk toegenomen. In dat licht bezien was de sterke afname van het rijden onder invloed in de tweede helft van de jaren tachtig dan ook niet vreemd. Bovendien kon op grond van een landelijk publiciteitsonderzoek in 1988 worden vastgesteld, dat in het noorden en oosten van Nederland tweemaal zoveel berichten over alcohol en verkeer - en dan voornamelijk over alcoholcontroles door de politie - in de kranten waren gepubliceerd als in het zuiden en westen (Verschuur, 1989). In het noorden en oosten bleek het aandeel rijders onder invloed in week-eindnachten in het najaar van 1988 maar de helft te zijn van dat in het zuiden en westen (Söder et al., 1989).

Kortom, het is aannemelijk dat de subjectieve pakkans een belangrijke rol speelt bij het terugdringen van het rijden onder invloed. En het is ook duidelijk, dat een grote subjectieve pakkans op langere termijn alleen in stand kan worden gehouden als er geen al te grote discrepantie bestaat met de objectieve pakkans.

### 8.3. Kennis, attitude en sociale controle

Van voorlichtingscampagnes die gericht zijn op kennisvermeerdering, attitudeverandering en vergroting van de sociale controle zullen in het algemeen op korte termijn geen sterke gedragseffecten te verwachten zijn. Maar min of meer afgedwongen gedragsveranderingen (bijvoorbeeld door politietoezicht) kunnen er waarschijnlijk wel door bevorderd en bestemd worden.

Of de toezicht- en voorlichtingscampagne in Noord-Brabant ook kennisvermeerdering, attitudeverandering en vergroting van de sociale controle tot gevolg heeft gehad, valt uit het SWOV-onderzoek niet op te maken. Over het algemeen zijn dit echter processen die wat meer tijd vergen dan het

(tijdelijk) vergroten van de subjectieve pakkans. Een zeer geslaagde stickeractie - volgens het ROV-Brabant zijn er ca. 210.000 opvallende stickers met de tekst "Ik rij alcoholvrij" aan het publiek uitgereikt - en de eerste aanzetten tot een gemeentelijk alcoholmatigingsbeleid (via een tweetal symposia) tonen aan dat er ook voor zaken als een blijvende attitudeverandering zeker perspectief bestaat.

#### 8.4. Mogelijk versturende factoren

Behalve een effect van de Brabantse campagne zou het afgenomen alcoholgebruik van de automobilisten in theorie ook het gevolg kunnen zijn van seizoensfluctuaties. Over seizoensfluctuaties in het alcoholgebruik van automobilisten is weinig bekend. Landelijke ongevalgegevens over 1988, 1989 en 1990 suggereren echter dat het alcoholgebruik van verkeersdeelnemers in de maand maart (waarin het na-onderzoek grotendeels plaatsvond) normaal gesproken zeker niet op een lager niveau ligt dan in de maand november (waarin het vooronderzoek plaatsvond). In november 1988 werd bij 4% van de dodelijke ongevallen alcoholgebruik geconstateerd, in maart 1989 bij 10%, in november 1989 bij 8% en in maart 1990 wederom bij 10% (bron: CBS). De kans dat de gunstige ontwikkeling in Noord-Brabant deels een seizoenseffect weerspiegelt, lijkt dus niet groot.

Wat wel een rol gespeeld zou kunnen hebben, is dat de politiekorpsen in de steekproef intensiever op alcoholgebruik hebben gecontroleerd dan de overige Brabantse korpsen. Uit een publikatie in de Aktiekrant nummer 4 over de alcoholcampagne in Noord-Brabant valt af te leiden, dat de rijkspolitie van Vlijmen en de gemeentepolitie van Tilburg gedurende de campagne inderdaad meer controles hebben uitgevoerd dan het gemiddelde Brabantse korps. Maar juist deze beide korpsen voerden ook voorafgaand aan de campagne al gedurende langere tijd intensieve aselecte alcoholcontroles uit. Het is daarom niet zo verwonderlijk, dat in Tilburg en Vlijmen het aandeel automobilisten met een BAG van 0,5 promille of meer na afloop van de campagne niet gedaald bleek te zijn. Ook de RP-groepen van Gilze-Rijen en Heesch voerden al ver voor de start van campagne regelmatig aselecte alcoholcontroles uit. Bij deze groepen is in het na-onderzoek evenmin een positieve ontwikkeling in het rijden onder invloed geconstateerd. Er lijkt dan ook weinig reden te zijn om aan te nemen dat het rijden onder invloed in de steekproefpopulatie sterker is afgenomen dan in de gehele Brabantse populatie.

### 8.5. Vergelijking met de rest van Nederland

Uit voorlopige gegevens van het SWOV-onderzoek Rij- en drinkgewoonten 1989 valt op te maken, dat het alcoholgebruik van de automobilisten in Noord-Brabant voor de start van de toezicht- en voorlichtingscampagne ongunstig afstak bij dat van de automobilisten in de rest van Nederland. Na afloop van de campagne was dat waarschijnlijk niet meer het geval (zie hoofdstuk 5).

### 8.6. Kwantiteit en kwaliteit van de verzamelde gegevens

Kwantitatief heeft de gegevensverzameling door de politie in Noord-Brabant ruim voldaan aan de verwachtingen. Per controleteam zijn per avond/nacht gemiddeld 160 willekeurige automobilisten getest. Bij het onderzoek Rij- en drinkgewoonten 1989 waren dat er gemiddeld 100.

De verschillen per team waren in het Brabantse onderzoek vrij groot: het hoogste aantal waarnemingen bedroeg 270, het laagste 57. Deze verschillen hebben deels te maken met verschillen in handigheid bij het hanteren van de testers, deels met variaties in de omvang van het controle- en het ophaalteam. Door de omvang en werkwijze van beide teams stringenter voor te schrijven zouden de verschillen bij eventuele toekomstige metingen aanzienlijk beperkt kunnen worden. Overigens vallen ook bij het onderzoek Rij- en drinkgewoonten aanzienlijke verschillen per team te constateren. In 1989 bedroeg het hoogste aantal waarnemingen per team 149, het laagste 43.

Eén controleteam kreeg bij het vooronderzoek in Noord-Brabant te maken met twee falende ademtesters (van de drie waarover het team de beschikking had). Dit had vanzelfsprekend een sterk negatieve invloed op het aantal tests dat afgenomen kon worden. De twee falende testers waren nieuw en nog niet eerder in de praktijk gebruikt. Na een kleine modificatie waren de problemen opgelost en konden de testers de volgende avond weer worden gebruikt.

Ook kwalitatief stond de gegevensverzameling door de politie in Noord-Brabant op een hoog peil:

- voorzover bij de steekproefsgewijze observaties viel na te gaan, hebben alle teams zich strikt gehouden aan de voorgeschreven aselechte werkwijze;
- de registratieformulieren zijn in het algemeen zeer zorgvuldig ingevuld;

in een zeer beperkt aantal gevallen zijn kleine foutjes geconstateerd, maar die konden achteraf met een geringe extra inspanning worden gecorrigeerd.

Zowel bij de voor- als de nameting hebben twee teams het afnemen van tests langs de weg enige tijd moeten onderbreken. Eénmaal gebeurde dit voor het achterhalen van een automobilist die een stopteken negeerde, de andere keren vanwege een tijdelijk te grote toevloed van verdachten. Dergelijke situaties zijn nooit geheel te voorkomen en doen zich zo nu en dan ook voor bij het onderzoek Rij- en drinkgewoonten. Overigens zou de toevloed van verdachten enigszins beperkt kunnen worden door te voorkomen dat mensen met een laag BAG vanwege eventueel aanwezige mondalcohol ten onrechte naar het bureau worden vervoerd. Dit kan worden bereikt door mensen die op straat in eerste instantie een strafbaar BAG scoren, hun mond te laten spoelen en vervolgens een tweede ademtest af te nemen. Bij de tweede test zal eventueel aanwezige mondalcohol dan goeddeels verdwenen zijn, zodat een realistische indicatie van het alcoholgebruik wordt verkregen. Deze werkwijze kan worden beschouwd als een verfijning van de procedure die is vastgelegd in de Memorie van Toelichting bij de invoering van ademanalyse voor de bewijsvoering. Daarin komen o.a. de volgende passages voor: "In afwachting van verdere proefnemingen kan omtrent de beoogde procedure voor de toepassing van ademanalyse het volgende worden opgemerkt. Het ligt in het voornemen dat de bestuurder bij staandehouding op straat één selectietest ondergaat." (Tweede Kamer, vergaderjaar 1985-1986, 19 285, nr. 3).

## 9. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Na afloop van de toezicht- en voorlichtingscampagne bleek het rijden onder invloed in Noord-Brabant significant gedaald te zijn. Extra verheugend daarbij is, dat met name het aandeel automobilisten met een hoog BAG (0,8 promille of meer) sterk is afgenomen; dit aandeel is praktisch gehalveerd. Het gevolg van deze daling is geweest, dat het alcoholgebruik van de Brabantse automobilisten na afloop van de campagne waarschijnlijk niet langer ongunstig afstak bij het alcoholgebruik van de automobilisten in de rest van Nederland. Voor de start van de campagne was dat nog wel het geval. Gezien deze resultaten lijkt de campagne een goede basis gelegd te hebben voor een blijvend lager alcoholgebruik door de Brabantse automobilisten. Om zo'n blijvend effect te realiseren is het echter van groot belang, dat ook in de komende jaren de subjectieve pakkans hoog blijft. Via voorlichting en educatie kan daarnaast worden gewerkt aan kennisvermeerdering, attitudeverandering en vergroting van de sociale controle, zodat op de langere termijn het politietoezicht een minder belangrijke rol kan gaan spelen.

Maar zolang er nog geen sprake is van een duidelijk veranderd normbesef ten aanzien van rijden onder invloed, zal de subjectieve pakkans van grote invloed zijn op de beslissing van de automobilisten om al dan niet achter het stuur te gaan zitten wanneer zij onder invloed van alcohol zijn. In paragraaf 8.2. is al uiteengezet, dat de subjectieve pakkans vermoedelijk een groot effect heeft op het rijden onder invloed. De grootte van de subjectieve pakkans lijkt op haar beurt weer sterk afhankelijk te zijn van de objectieve pakkans, d.w.z. van het toezichtniveau van de politie en de daarbij gebruikte strategieën (Verschuur, 1987). In de paragrafen 9.1 en 9.2 zal daarop wat dieper worden ingegaan.

In paragraaf 9.3 tenslotte zal het verzamelen van onderzoeksgegevens door de politie worden besproken. Dit zal gebeuren in het licht van een nieuw te ontwikkelen, landelijk bruikbare standaardmethode voor het volgen en verklaren van ontwikkelingen in het rijden onder invloed.

### 9.1. Aselecte alcoholcontroles

Het grootste generaal preventieve effect van politietoezicht is te verwachten van **aselecte politiecontroles**, waarbij willekeurige verkeersdeelnemers worden staandegehouden en aan een ademtest onderworpen. De principes van dergelijke controles en de bijbehorende voorlichting en publici-

teit zijn vastgelegd in een brochure van de het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Centrale Politie Verkeerscommissie (z.j.). De Centrale Politie Verkeerscommissie heeft bovendien een opleidingsvideo over het aselecte toezicht laten vervaardigen. Politie-agenten hebben nog weleens moeite met het uitvoeren van aselecte controles, doordat die verhoudingsgewijs weinig betrapte rijders onder invloed opleveren. Dit strookt niet geheel met de soms meer repressieve dan preventieve 'mentaliteit' van de politie-agent. Een goede interne voorlichting kan hier uitkomst bieden.

Om het rendement van de aselecte controles zo groot mogelijk te laten zijn, is het van belang dat de controleteams zo lang mogelijk duidelijk zichtbaar op straat aanwezig zijn. Uit dat oogpunt bezien moet voorkomen worden, dat een controleteam in verband met de afhandeling van betrapte rijders onder invloed gedurende langere tijd in zijn geheel van de straat verdwijnt. Eén verdachte naar het bureau brengen, daar afhandelen en vervolgens terugkeren naar een controlepost kost al gauw drie kwartier tot een uur. Al bij betrekkelijk kleine aantallen overtreders kan het generaal preventieve effect van de controle dan tot praktisch nul worden gereduceerd. Daar komt nog bij, dat verkeersdeelnemers die op straat een BAG scoren dat maar weinig boven de wettelijke limiet ligt, op het bureau in de meeste gevallen onder een AAG van 235 microgram (de grens voor vervolging) zullen uitkomen. Dit vanwege het tijdsverloop tussen beide metingen, waarin eventuele mondalcohol verdwijnt - én vanwege de vrij forse correctiefactor in het voordeel van de verdachte, die bij de ademanalyse voor bewijsvoering wordt gehanteerd. Het is dan ook niet verbazingwekkend dat veel politiekorpsen bij het op straat aantreffen van betrekkelijk lage strafbare BAG's (globaal tussen 0,5 en 0,8 promille) volstaan met een rijverbod ter plaatse, hoewel dat formeel in strijd is met de voorschriften. Het probleem van eventueel aanwezige mondalcohol is overigens vrij eenvoudig op te lossen op de wijze die ook in paragraaf 8.6 al is aangegeven. Personen die in eerste instantie een te hoog BAG scoren, mogen dan hun mond spoelen en vervolgens op straat een tweede ademtest afleggen. Dit kan de politie veel tijd besparen en het voorkomt tegelijkertijd dat mensen ten onrechte als verdachte van een misdrijf worden aangemerkt. Maar ook als alleen automobilisten naar het bureau worden gebracht die terecht worden verdacht van rijden onder invloed, kan dit nog een ernstige bedreiging vormen voor het generaal preventieve effect van een controle. Daarom zou het beter zijn, als deze verdachten niet door het controleteam maar door een surveillanceteam of (bij grotere controles) door een specia-

le ophaalploeg naar het bureau zouden worden gebracht. De controles op straat zouden dan gewoon doorgang kunnen vinden.

De ideale omvang van een controleteam hangt tot op zekere hoogte af van het verkeersaanbod en het verwachte aantal rijders onder invloed. Maar in het algemeen zijn frequente controles met kleine teams (2 tot 3 agenten) te prefereren boven incidentele controles met één of meer grote teams. Controles met kleine teams zijn gemakkelijker en op kortere termijn te organiseren, men loopt elkaar in een klein team niet gauw voor de voeten en ook bij een laag verkeersaanbod (wat vooral op doordeweekse avonden meer regel dan uitzondering is) hoeft men niet gauw werkeloos te worden. Het rendement van de aselecte controles zou nog verder vergroot kunnen worden, indien de politie per controlepost en per tijdstip de aangetroffen percentages strafbare BAG's zou registreren. Op die manier kunnen ontwikkelingen in het rijden onder invloed op de voet worden gevolgd en kan de intensiteit van het toezicht worden geoptimaliseerd. Daarnaast kan zo'n registratie de politie een duidelijk beeld opleveren van de 'black spots' in haar toezichtgebied. Die locaties zouden dan wat extra aandacht kunnen krijgen. (Maar zonder dat andere locaties met lagere percentages rijders onder invloed worden verwaarloosd. Want rijders onder invloed zijn vindingrijk bij het kiezen van alternatieve routes, waar zij geen politie-toezicht verwachten.)

Voor sommige politiekorpsen blijkt toezicht op rijden onder invloed problemen op te leveren in de sfeer van de werkdruk. Om aan die problemen tegemoet te komen zijn diverse (combinaties van) oplossingen mogelijk, waarvan sommige al hier en daar in Nederland worden toegepast:

- samenwerking met andere korpsen of groepen;
- inzet van stagegroepen;
- inzet van reservisten;
- combinatie van het alcoholtoezicht met ander verkeerstoezicht, bijvoorbeeld op het snelheidsgedrag en/of het gordelgebruik.

## 9.2. Alcoholcontrole bij ongevallen en bij opvallend rijgedrag

Behalve van aselecte controles is ook een generaal preventief effect te verwachten van alcoholcontrole bij (letsel)ongevallen, mits het publiek daarover uitgebreid wordt geïnformeerd. Zulke controles hebben als extra voordeel dat de registratie van alcoholongevallen vollediger zal worden.



En tot slot is het van belang, dat surveillanceteams van de politie ook **selectieve alcoholcontroles** blijven uitvoeren, wanneer verkeersdeelnemers daar door hun rijgedrag of anderszins aanleiding toe geven. Het generaal preventieve effect van dergelijke repressieve controles zal betrekkelijk gering zijn, maar het speciaal preventieve effect op regelmatige rijders onder invloed kan vrij groot zijn.

### 9.3. Het verzamelen van onderzoeksgegevens door de politie

De registratie van het alcoholgebruik van willekeurige automobilisten door de politie heeft zowel kwantitatief als kwalitatief voldaan aan de verwachtingen. De methode die in Noord-Brabant is gehanteerd, lijkt daarmee een goed alternatief te bieden voor de Rij- en drinkgewoontenonderzoeken uit het verleden, voorzover het gaat om het vaststellen van ontwikkelingen in het rijden onder invloed. Veranderingen in de de subjectieve pakkans, de kennis en de attitude van verkeersdeelnemers kunnen met de 'Brabantse' methode echter niet worden vastgesteld. Uit de Rij- en drinkgewoontenonderzoeken van de laatste jaren komt naar voren, dat dergelijke veranderingen zich zeer geleidelijk voltrekken. Daarom lijkt het te volstaan deze gegevens eens in de drie à vijf jaar te verzamelen, bijvoorbeeld via telefonische enquêtes.

Het grote voordeel van gegevensverzameling door de politie is, dat in korte tijd en op een betrekkelijk goedkope wijze grote aantallen BAG-waarden kunnen worden verzameld. Daardoor wordt het mogelijk ook op provinciaal niveau de ontwikkelingen in het rijden onder invloed op een statistisch verantwoorde wijze in kaart te brengen. Een bijkomend voordeel is, dat de politiekorpsen die bij de gegevensverzameling betrokken zijn, ervaring opdoen met de aselecte wijze van controleren (voorzover ze die ervaring nog niet hebben). Bovendien maken zij kennis met een wijze van registreren die het hun mogelijk maakt ook plaatselijke ontwikkelingen te evalueren. Op grond van zo'n (continue) evaluatie kan niet alleen het gewenste niveau van politietoezicht beter worden bepaald, maar kan ook worden vastgesteld op welke tijden en plaatsen het politietoezicht het meest urgent is. De doelmatigheid van het toezicht kan daardoor aanzienlijk worden vergroot.

Uit een vergelijking tussen het Brabantse onderzoek en het onderzoek Rij- en drinkgewoonten 1989 zijn grote verschillen gebleken in het niveau van rijden onder invloed, afhankelijk van de grootte van de gemeenten waarin

de controleteams opereerden (zie hoofdstuk 5). Daarom is het bij toekomstige steekproeftrekkingen van belang, dat op dit punt naar representativiteit wordt gestreefd.

Om een reële indruk te krijgen van het absolute niveau van rijden onder invloed (in weekeindnachten) is het voorts van belang, dat de steekproef herwogen kan worden op basis van het verkeersaanbod. Immers, het aantal controles dat een team per tijdseenheid kan uitvoeren is min of meer constant, maar het verkeersaanbod neemt af naarmate het later wordt, terwijl het aandeel drinkers dan juist toeneemt. Zonder herweging zullen de drinkers daardoor te sterk in de steekproef vertegenwoordigd zijn. Bij de Rij- en drinkgewoontenonderzoeken heeft zo'n herweging steeds plaatsgevonden op grond van verkeerstellingen die gelijktijdig met de BAG-metingen werden uitgevoerd (Noordzij et al., 1978).

Wanneer de politie het alcoholgebruik van willekeurige automobilisten registreert, zijn gelijktijdige verkeerstellingen om praktische redenen vermoedelijk niet haalbaar; er zou een extra agent voor aan het controleteam moeten worden toegevoegd. Daarom lijkt het beter per dag van de week en per uurklasse of twee-uurklasse globale weegfactoren vast te stellen op grond van landelijke intensiteitsgegevens. Dergelijke gegevens zouden bijvoorbeeld ontleend kunnen worden aan het CBS-onderzoek Verplaatsingsgedrag.

Eventueel aanwezige mondalcohol kan tot een meetresultaat leiden waarbij een automobilist ten onrechte wordt verdacht van rijden onder invloed. Om dit te voorkomen, verdient het aanbeveling alle automobilisten die in eerste instantie een BAG van 0,5 promille of meer scoren, hun mond te laten spoelen en vervolgens een tweede test af te nemen. Het tweede testresultaat dient dan geregistreerd te worden. Dit komt niet alleen de betrouwbaarheid van de meetresultaten ten goede, maar beperkt ook de werklast van de politie (zie paragraaf 9.1).

Om een goede uitvoering van de metingen te garanderen is het van belang, dat de deelnemende politiekorpsen vooraf zowel schriftelijk als mondeling worden geïnstrueerd en dat steekproefsgewijze controle van de werkwijze in de praktijk plaatsvindt. Deze taken dienen te worden uitgevoerd door onderzoekersmedewerkers.

Samenvattend kan op grond van de ervaringen in Noord-Brabant een standaardmethode voor het verzamelen van BAG-gegevens door de politie worden aanbevolen met als belangrijkste kenmerken:

- per provincie verzamelen en registreren 6 controleteams de BAG-waarden van willekeurige automobilisten in één weekeinde in het najaar, gelijk verdeeld over de nacht van vrijdag op zaterdag en de nacht van zaterdag op zondag; op deze wijze kunnen 900 à 1000 BAG-waarden per provincie worden verzameld;
- de controleteams zijn zodanig over de provincie gespreid, dat een steekproef ontstaat die zowel naar geografisch gebied als naar gemeentegrootte zoveel mogelijk representatief is voor de hele provincie;
- de controles/waarnemingen vinden plaats tussen 22.00 en 04.00 uur op 6 verschillende locaties; op elke locatie wordt drie kwartier achtereen gemeten, waarna een kwartier beschikbaar is voor de verplaatsing naar een volgende locatie;
- elk controleteam bestaat uit 3 agenten, die continu blijven controleren; de afvoer en verdere afhandeling van verdachten gebeurt door andere agenten;
- het vaststellen van de BAG-waarden van de automobilisten op straat gebeurt met één type ademtesters met digitale uitlezing; de ijking van alle ademtesters geschiedt op identieke wijze;
- bij een BAG-waarde van 0,5 promille of meer krijgt de desbetreffende automobilist de gelegenheid zijn mond te spoelen en een tweede test af te leggen; het resultaat van deze tweede test wordt geregistreerd en is bepalend voor de verdere afhandeling;
- per locatie worden de relevante meet- en waarnemingsgegevens ingevuld op een standaard registratieformulier (bijlage 1).

Uit de verschillende provinciale steekproeven kan een landelijke steekproef worden samengesteld die eveneens representatief is naar geografisch gebied en gemeentegrootte. Daardoor wordt het met een betrekkelijk geringe extra inspanning mogelijk uitspraken te doen over de ontwikkelingen in het rijden onder invloed op landelijke schaal.

Op wat langere termijn is wellicht uitbreiding van de gegevensverzameling mogelijk naar andere dagen, tijdstippen, seizoenen en/of verkeersdeelnemers dan de bovengenoemde.

Of de in Noord-Brabant beproefde methode in de praktijk daadwerkelijk uitgebouwd kan worden tot een nieuwe landelijke standaardmethode voor het

volgen en verklaren van ontwikkelingen in het rijden onder invloed, hangt vooral af van de volgende twee factoren:

1. de bereidheid tot medewerking van de politie;
2. de bereidheid van landelijke en provinciale verkeersveiligheidsorganen om het onderzoek te financieren.

LITERATUUR

Katholieke Universiteit Brabant. Evaluatie van de campagne 'Rij Alcohol Vrij' 1989-1990. Sectie Gezondheidspsychologie KUB, Tilburg, 1990 (concept).

Mathijssen, M.P.M. Rij- en drinkgewoonten 1987. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam, 1988.

Mathijssen, M.P.M. Alcohol in het verkeer 1988. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam, 1989.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Centrale Politie Verkeerscommissie. Alcoholcontroles anders. Brochure, z.j.

Noordzij, P.C. Alcoholgebruik van automobilisten 1983. Dienst Sociaal Wetenschappelijk Onderzoek Rijksuniversiteit Leiden, Leiden, 1984.

Söder, J.C.M.; Bruin, R.A. de & Koopmans, P. Alcoholgebruik van automobilisten 1988. Rijksuniversiteit Groningen, Verkeerskundig Studiecentrum VSC, Haren, 1989.

Noordzij, P.C.; Vis, A.A. & Mulder, J.A.G. Alcoholgebruik onder automobilisten. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Voorburg, 1978.

Verschuur, W.L.G. Politietoezicht op rijden onder invloed. De effecten van een gewijzigd politietoezicht. Faculteit der Sociale Wetenschappen Rijksuniversiteit Leiden, Werkgroep Veiligheid, 1987.

Verschuur, W.L.G. Alcoholgebruik van automobilisten 1987. Faculteit der Sociale Wetenschappen Rijksuniversiteit Leiden, Werkgroep Veiligheid, Leiden, 1988.

Verschuur, W.L.G. Berichtgeving in de media over alcohol en verkeer. Deelrapport 1. Faculteit der Sociale Wetenschappen Rijksuniversiteit Leiden, Werkgroep Veiligheid, Leiden, 1989.



**ALCOHOLACTIE NOORD-BRABANT 30 maart 1990** BIJLAGE 1

District Eindhoven

Controlepost : 2. Bergeijk, Eersesdijk

Aanvang controle : 23.00 uur

Einde controle : 23.45 uur

	BAG automobilisten	Geslacht (M/V)	Leeftijd	AAG*
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				
21				
22				
23				
24				
25				
26				
27				
28				
29				
30				

\* indien BAG &gt; 0,79 promille

SWOV '90

INSTRUCTIE:

1. Vul van **elke** staandegehouden automobilist het BAG, het geslacht en de leeftijd in.
2. Noteer bij een weigering in de BAG-kolom: **W**.
3. Noteer bij niet lukken van de ademtest in de BAG-kolom: **M**.
4. Vul van verdachten die op het bureau aan een ademanalyse zijn onderworpen, ook het **AAG** in (na afloop van de controles).

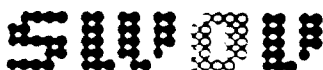


postbus 170 2260 AD leidschendam  
telefoon 070-209323  
postgiro 604512  
bankrekening 430068433 amro bank  
telegramadres swov leidschendam

duindoorn 32 2262 AR leidschendam  
bereikbaar per openbaar vervoer:  
vanaf station den haag centraal/  
mariahoeve: tramlijn 6: vanaf station  
den haag hs: nzh-bus 44 of 48

---

Aan de directeur van het  
Gerechtelijk Laboratorium  
van het Ministerie van Justitie  
Volmerlaan 17  
2288 GD Rijswijk



uw referentie:  
onze referentie: MK/RMat/897649

onderwerp: aanwijzing ademtester

Leidschendam, 12 oktober 1989

In opdracht van het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Noord-Brabant en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zal de SWOV de effecten gaan onderzoeken van een alcoholactie die eind 1989 in Noord-Brabant van start gaat. Onderdeel van het onderzoek is een voor- en nameting van de BAG-verdeling van willekeurige automobilisten op vrijdag- en zaterdagavonden tussen 22.00 en 04.00 uur (vergelijkbaar met de metingen in het landelijke SWOV-onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten). De metingen zullen deel uitmaken van alcoholcontroles door de politie.

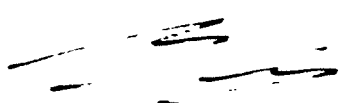
De voormeting is gepland voor vrijdag 3 en zaterdag 4 november 1989. De deelnemende politiekorpsen zijn:

- op vrijdag 3-11: de gemeentepolitie van Veghel en de rijkspolitie van Eindhoven, Heesch en Gilze-Rijen;
- op zaterdag 4-11: de gemeentepolitie van Tilburg en de rijkspolitie van Vlijmen, Prinsenbeek en Hilvarenbeek.

Deze zelfde korpsen zullen deelnemen aan de nameting, die zal plaatsvinden op nader te bepalen data in de eerste helft van 1990, eveneens op een vrijdag- en zaterdagavond.

Wij verzoeken u voor de duur van de voor- en nameting de Lion Alcolmeter S-D3 voor de deelnemende politiekorpsen aan te wijzen als selectiemiddel zoals bedoeld in artikel 2, lid b van de Regeling Voorlopig Ademonderzoek.

Hoogachtend,  
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV,



drs. M.J. Koornstra, directeur

i.a.a. ir. W. Neuteboom



GERECHTELIJK LABORATORIUM VAN HET MINISTERIE VAN JUSTITIE

VOLMERLAAN 17 - 2288 GD RIJSWIJK (Z-H) - TELEFOON 070-408131 - FAX 070-989259

No. U.353/

Onderwerp: **aanwijzing ademtestapparaat**

16 oktober 1989  
Rijswijk.

Bijlage(n): **1**

S.W.O.V.  
t.a.v. M.P.M. Mathijssen  
Postbus 170  
2260 AD LEIDSCHENDAM

Met verwijzing naar uw brief van 12 oktober 1989, uw kenmerk MK/RMAT 897649, kan ik u het volgende mededelen.

Voor de geplande vóór- en nameting in het kader van een alcoholactie, die door de S.W.O.V. in samenwerking met een aantal politiekorpsen wordt georganiseerd, kan de Alcolmeter SD-3 worden gebruikt als selectiemiddel zoals bedoeld in artikel 2, lid b, van de Regeling Voorlopig Ademonderzoek. Deze aanwijzing geldt voor de periodes en de gemeenten genoemd in uw brief.

De C.P.V.C. zal door mij worden verzocht de betreffende politiekorpsen van deze, tijdelijk en plaatselijke, aanwijzing op de hoogte te stellen.

Hoogachtend,

De directeur van het  
gerechtelijk laboratorium,  
namens deze,



(ir. W. Neuteboom)

i.i.a: C.P.V.C.,  
t.a.v. de heer Kuijten.

pw

WERKWIJZE BIJ DE ALCOHOLCONTROLES IN NOORD-BRABANT OP 30 EN 31 MAART 1990

Duur van de controles

De controles duren van 22.00-03.45 u. Daarbij worden volgens een vooraf vastgesteld schema zes locaties bezocht. Per locatie wordt drie kwartier achtereenvolgende gecontroleerd, waarna een kwartier beschikbaar is voor de verplaatsing naar de volgende locatie.

Omvang controleteam

Een controleteam bestaat uit minimaal twee agenten, die de hele nacht controles blijven uitvoeren. De afvoer van eventuele verdachten naar het bureau mag er niet toe leiden dat de controles op straat worden onderbroken.

Werkwijze op straat

Er worden willekeurige automobilisten staande gehouden, die allemaal een blaastest moeten afleggen.

Automobilisten die bij de blaastest tussen 0,50 en 0,79 promille scoren, krijgen ter plekke een rijverbod (bijv. van 2 uur) maar worden niet naar het bureau vervoerd voor een bewijstest.

Automobilisten die 0,80 promille of hoger scoren, worden wel naar het bureau vervoerd om de ademanalyse voor bewijsdoeleinden te ondergaan.

Om tijdverlies te voorkomen vindt er geen papierencontrole plaats, tenzij er een duidelijke aanleiding voor is.

Registratie gegevens

Ten behoeve van het onderzoek rond de Brabantse alcoholactie heeft de SWOV een standaard registratieformulier ontworpen. De datum, de controleposten en de bijbehorende controletijdstoppen zijn daarop al afgedrukt.

Per staandegehouden automobilist moet op het formulier worden vermeld: de BAG-uitslag (bij weigering: W; bij herhaald mislukken van de test: M); voorts de leeftijd en het geslacht van de automobilist. Van verdachten die naar het bureau zijn vervoerd voor een ademanalyse op de Datamaster, dient na afloop van de controles ook het AAG te worden ingevuld.

Selectie-apparatuur

Elk controleteam krijgt 3 Alcolmeters S-D3, 6 batterijen en 250 mondstukken tot zijn beschikking.

Voor deze apparatuur is van het Gerechtelijk Laboratorium een zogenaamde tijdelijke en plaatselijke aanwijzing als selectiemiddel verkregen.

GEBRUIKSAANWIJZING LION ALCOLMETER S-D3 (TYPE 1)

1. Schuif de batterij recht onder de ademtester.
2. Druk het schakelaartje aan de rechter zijkant van de tester naar boven. Laat het apparaat gedurende de gehele meetperiode (van 22.00-04.00 u.) aanstaan.
3. Druk de reset-knop in; in het venster verschijnt nu: 0.00.
4. Wacht ca. 3 minuten tot het rode lampje groen is geworden; het apparaat is nu gereed voor een meting.
5. Plaats in het bijzijn van de te testen automobilist een schoon mondstuk op de bovenzijde van de tester.
6. Laat de automobilist zijn longen vullen met lucht en deze gelijkmatig uitblazen in het mondstuk (aan de zijde met de grootste opening). Laat hem doorblazen tot u een klik hoort.
7. Na ca. 30 seconden verschijnt de uitslag van de test in het venster. Noteer de uitslag van de test op het registratieformulier voor de desbetreffende controlepost, tezamen met de leeftijd en het geslacht van de automobilist.
8. Druk de reset-knop in en wacht tot het rode lampje weer groen is. Het apparaat is nu gereed voor de volgende test. (Als de uitslag van de test 0.00 was, duurt de reset-procedure enkele seconden; bij een hogere uitslag duurt de reset-procedure 3 tot 5 minuten).
9. Na 50 à 75 metingen kan de batterij leegraken; in het venster van de tester verschijnt dan de tekst: lo bat. De lege batterij dient dan vervangen te worden door een volle. Gebruikte batterijen s.v.p. niet meer voorzien van beschermend stukje karton, zodat ze onderscheiden kunnen worden van de nog volle batterijen).

ENKELE BELANGRIJKE OPMERKINGEN:

1. Bij droog weer en temperaturen boven nul kunnen de tests buiten worden afgenomen; bij regen en/of een temperatuur onder nul verdient het aanbeveling dat bestuurders de test in hun eigen auto of in de politiebus afleggen.
2. Er mag **absoluut geen rook** in de tester worden geblazen; gebeurt het per ongeluk toch, dan geeft de tester geen betrouwbare uitslagen meer en kan hij voor de rest van de avond/nacht niet meer worden gebruikt.

(instrl.nbr)

## GEBRUIKSAANWIJZING LION ALCOLMETER S-D3 (TYPE 2)

1. Schuif de batterij recht onder de ademtester.
2. Druk het schakelaartje aan de rechter zijkant van de tester naar boven. Laat het apparaat gedurende de gehele meetperiode (van 22.00-04.00 u.) aanstaan.
3. Druk de reset-knop in; in het venster verschijnt nu: - - -
4. Wacht ca. een halve minuut tot het rode lampje uit is; het apparaat is nu gereed voor een meting.
5. Plaats in het bijzijn van de te testen automobilist een schoon mondstuk op de bovenzijde van de tester.
6. Laat de automobilist zijn longen vullen met lucht en deze gelijkmatig uitblazen in het mondstuk (aan de zijde met de grootste opening). Laat hem doorblazen tot u een klik hoort en de fluittoon stopt. (Een onderbroken fluittoon geeft aan dat de test mislukt is; wacht tot rode lampje uit is en laat opnieuw blazen.)
7. Na ca. 15 seconden verschijnt de uitslag van de test in het venster. Noteer de uitslag van de test op het registratieformulier voor de desbetreffende controlepost, tezamen met de leeftijd en het geslacht van de automobilist.
8. Druk de reset-knop in en wacht tot het rode lampje weer uit is. Het apparaat is nu gereed voor de volgende test. (Als de uitslag van de test 0.00 was, duurt de reset-procedure enkele seconden; bij een hogere uitslag duurt de reset-procedure ca. een halve minuut.)
9. Na 50 à 75 metingen kan de batterij leegraken; in het venster van de tester verschijnt dan de tekst: lo bat. De lege batterij dient dan vervangen te worden door een volle. Gebruikte batterijen s.v.p. niet meer voorzien van beschermend stukje karton, zodat ze onderscheiden kunnen worden van de nog volle batterijen.

### ENKELE BELANGRIJKE OPMERKINGEN:

1. Bij droog weer en temperaturen boven nul kunnen de tests buiten worden afgenomen; bij regen en/of een temperatuur onder nul verdient het aanbeveling dat bestuurders de test in hun eigen auto of in de politiebus afleggen.
2. Er mag absoluut geen rook in de tester worden geblazen; gebeurt het per ongeluk toch, dan geeft de tester geen betrouwbare uitslagen meer en kan hij voor de rest van de avond/nacht niet meer worden gebruikt.

OBSERVATIE POLITIEREGISTRATIE ALCOHOLGEBRUIK NOORD-BRABANT

Datum: 30-3-90 / 31-3-90

Tijdstip: 22-24 / 00-02 / 02-04

Korps: Gilze-Rijen / Eindhoven / Heesch / Veghel  
Vlijmen / Tilburg / Prinsenbeek / Hilvarenbeek

Locatie: 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6

Opstelruimte: voldoende / onvoldoende

Omvang controleteam: 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7 / 8

Verkeersaanbod: >100 p.u. / <100 p.u.

Werkwijze: onopvallend / opvallend

Staandehoudingen: aselekt / selectief

Afname tests: iedereen / selectief

Registratie data: volledig / bijna volledig / onvolledig

Aantal tests: >30 p.u. / <30 p.u.

Gevolgen 0,5-0,8: rijverbod t.p. / afvoer naar bureau / anders, nl. ...

Gevolgen >0,8: afvoer naar bureau / anders, nl. ...

Afvoer verdachten: ophaalploeg / controleteam

Omgang met tester: goed / onhandig

Opmerkingen:

OMREKENTABEL VAN AAG NAAR BAG

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van een aantal AAG-waarden (uitgedrukt in microgrammen alcohol per liter lucht) en de overeenkomstige BAG-waarden (uitgedrukt in milligrammen alcohol per milliliter bloed).

AAG	BAG	AAG	BAG	AAG	BAG
100	0,23	350	0,80	800	1,84
120	0,28	400	0,92	850	1,95
140	0,32	450	1,03	900	2,07
160	0,37	500	1,15	950	2,18
180	0,41	550	1,26	1000	2,30
200	0,46	600	1,38	1050	2,41
220	0,50	650	1,49	1100	2,53
250	0,57	700	1,61	1150	2,64
300	0,69	750	1,72	1200	2,76

