

Rijden onder invloed in de provincie Friesland, 1994-1995

Ontwikkeling van het alcoholgebruik door automobilisten in weekendnachten

R-95-43

M.P.M. Mathijssen

Leidschendam, 1995

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-95-43
Titel: Rijden onder invloed in de provincie Friesland, 1994-1995
Ondertitel: Ontwikkeling van het alcoholgebruik door automobilisten in weekendnachten
Auteur(s): M.P.M. Mathijssen
Onderzoeksmanager: Mr. P. Wesemann
Projectnummer SWOV: 52.399
Projectcode opdrachtgever: 15050131
Opdrachtgever: Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, directie Noord-Nederland.

Trefwoorden: drunkenness, man, driver, woman, enforcement (law), breath test, weekend, blood alcohol content, police, publicity, night, surveillance, Netherlands, SWOV.

Projectinhoud: Onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten in de provincie Friesland, uitgevoerd in vrijdag- en zaterdagnachten (als onderdeel van een landelijk onderzoek).

Aantal pagina's: 30
Prijs: f 17,50
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1995

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 170
2260 AD Leidschendam
Telefoon 070-3209323
Telefax 070-3201261

Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	5
2.	<i>Opzet en uitvoering van het onderzoek</i>	7
2.1.	Steekproef	7
2.2.	Uitvoering van het onderzoek	7
2.3.	Statistische analyse	8
3.	<i>Resultaten van het onderzoek</i>	9
3.1.	BAG-verdeling naar dag van het weekend	9
3.2.	BAG-verdeling naar dag en onderzoeksgebied	10
3.3.	BAG-verdeling naar dag en tijdstip	10
3.4.	BAG-verdeling naar geslacht en leeftijd	10
3.5.	Herkomstverdeling van overtreeders	11
3.6.	Enquêteresultaten	11
4.	<i>Conclusies en aanbevelingen</i>	13

Bijlage 1: Enquêteformulieren

Bijlage 2: Toelichting WPM-analyse

Bijlage 3: Tabellen

1. Inleiding

Alcoholgebruik in het verkeer heeft een sterk negatieve invloed op de ongevalskans en de ernst van het letsel. In Nederland is naar schatting ca. 20% van de verkeersdoden en -gewonden het gevolg van alcoholongevallen. Geen enkele andere enkelvoudige factor is als ongevals-oorzaak zo belangrijk als alcoholgebruik. Bestrijding van alcohol in het verkeer is dan ook terecht een speerpunt in het verkeersveiligheidsbeleid. En er is reden om de aandacht niet te laten verslappen: na een sterke daling van het rijden onder invloed vanaf het midden van de jaren tachtig tot het begin van de jaren negentig, is er de laatste jaren weer sprake van een geleidelijke stijging. In 1991 was in weekendnachten 3,9% van de automobilisten onder invloed, in 1992 4,0%, in 1993 4,2% en in 1994 zelfs 4,9%.

Veranderingen in het alcoholgebruik van verkeersdeelnemers en daarmee samenhangende veranderingen in de verkeersveiligheid zijn in Nederland alleen binnen redelijke termijn te detecteren via gedragsmetingen. Ongevallengegevens zijn niet alleen onvolledig maar ook in hoge mate onbetrouwbaar. Enquêtegegevens zijn voor dit doel evenmin bruikbaar, omdat mensen nu eenmaal niet erg betrouwbaar rapporteren over hun eigen gedrag, zeker niet als er min of meer een taboe op dat gedrag rust. Men is dan sterk geneigd sociaal wenselijke antwoorden te geven. Bij vroeger rij- en drinkgewoontenonderzoek werden beweerd en feitelijk gedrag gelijktijdig onderzocht; de discrepanties waren vaak zeer groot.

Sinds 1970 voert de SWOV in nauwe samenwerking met de politie bijna elk najaar een onderzoek uit naar het alcoholgebruik van de Nederlandse automobilisten, het onderzoek "Rij- en drinkgewoonten". Dit is een zogenaamd standaardonderzoek, dat het mogelijk maakt ontwikkelingen in het alcoholgebruik van automobilisten van jaar tot jaar op de voet te volgen. De metingen worden uitgevoerd in vrijdag- en zaterdagnachten. Het onderzoek in Friesland maakt deel uit van dat landelijke onderzoek. De opdracht voor het onderzoek is aan de SWOV verleend door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat en de RWS-directie Noord-Nederland.

De onderzoeksgroep en de onderzoekstijdstippen 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 een kwart van de geregistreerde alcoholongevallen voor hun rekening.

Het onderzoek heeft een unieke tijdreeks gegevens over het alcoholgebruik van Nederlandse automobilisten opgeleverd. Die gegevens zijn zowel voor landelijk als regionaal verkeersveiligheidsbeleid van belang. Behalve in schriftelijke verslagen aan de landelijke en regionale opdrachtgevers worden de resultaten ook opgenomen in BIS-V, het geautomatiseerde BeleidsInformatieSysteem over ontwikkelingen in een aantal belangrijke aandachtsgebieden voor het verkeersveiligheidsbeleid.

In de loop der jaren zijn diverse wijzigingen in de onderzoeksmethode doorgevoerd om de efficiëntie van het onderzoek te vergroten zonder de vergelijkbaarheid van de gegevens in de tijd aan te tasten. Zo is de landelijke steekproef ongeveer zeven maal zo groot geworden als in de jaren zeventig en tachtig, zonder dat de kosten van het onderzoek zijn toegenomen. De betrouwbaarheid van uitspraken over ontwikkelingen in het alcoholgebruik op provinciaal niveau is daardoor sterk toegenomen. Dit geldt vooral voor de relatief kleine groep zware drinkers met een sterk verhoogde ongevals- en letselskans.

De feitelijke uitvoering van het onderzoek gebeurt door controleteams van de politie, volgens richtlijnen die de SWOV heeft opgesteld. Zonder de medewerking van de politie zou het huidige onderzoek niet mogelijk zijn. De SWOV is de politie dan ook dankbaar voor haar medewerking, en voor het enthousiasme en de zorgvuldigheid waarmee de metingen steeds opnieuw worden uitgevoerd.

Naast de metingen van het alcoholgebruik van automobilisten voert de SWOV sinds 1993 een korte enquête uit onder de contactpersonen bij de politie. Die is bedoeld om enig inzicht te krijgen in de aard en omvang van het politietoezicht en in eventuele veranderingen daarin. De vragenlijst is als bijlage 1 in dit verslag opgenomen.

2. Opzet en uitvoering van het onderzoek

De metingen van het alcoholgebruik van automobilisten in Friesland zijn in 1995, evenals in voorgaande jaren, uitgevoerd door zes controleteams van de politie, zo goed mogelijk verdeeld naar gemeentegrootte en geografisch gebied.

Drie metingen hebben plaatsgevonden in de nacht van vrijdag 13 op zaterdag 14 oktober: in Leeuwarden, Drachten en Dongeradeel.

De overige drie metingen zijn uitgevoerd in de nacht van zaterdag 14 op zondag 15 oktober: in Bolsward e.o., Sneek en Heerenveen.

Elk politieteam voert in principe per avond/nacht alcoholcontroles uit op zes verschillende locaties, die in overleg met de SWOV zijn uitgekozen. Op iedere locatie wordt drie kwartier achtereen gecontroleerd, waarna het team zich verplaatst naar de volgende locatie. Bij de controles houdt de politie willekeurige automobilisten staande, die een blaastest moeten afleggen op een draagbare elektronische ademtester. Ten behoeve van het onderzoek wordt gebruik gemaakt van testers met cijfermatige uitlezing van een exact BAG-promillage (BAG = bloedalcoholgehalte; de wettelijke BAG-limiet ligt in Nederland op 0,50 promille). De testers die in 1995 zijn gebruikt, zijn van het fabrikaat Dräger, typen Alcotest 7410 en 7410+. Voor het gebruik van deze testers heeft het Gerechtelijk Laboratorium van het Ministerie van Justitie toestemming verleend.

Van elke geteste automobilist registreert de politie het geslacht, de leeftijd en de uitslag van de test. Van overtreeders die op het politiebureau de ademanalyse voor bewijsdoeleinden moeten ondergaan, registreert de politie bovendien de herkomst.

2.1. Steekproef

In vergelijking met 1994 zijn er in 1995 geen veranderingen opgetreden in de steekproef van Friese onderzoeksgebieden.

2.2. Uitvoering van het onderzoek

De zes controleteams van de politie in Friesland hebben in 1995 in totaal 1.290 willekeurige automobilisten staande gehouden en getest.

Het controleteam van Dongeradeel heeft de controle enige tijd moeten onderbreken om assistentie te verlenen aan collega's. De controle op de vierde locatie is daardoor vervallen. Om hiervoor te corrigeren zijn de gegevens van de vijfde locatie gedupliceerd. Het betrof 13 waarnemingen. Het controleteam van Sneek heeft de controle op de zesde locatie na een kwartier afgebroken. De op deze locatie verzamelde gegevens (5 waarnemingen) zijn verdrievoudigd, waardoor de steekproef met tien waarnemingen is opgehoogd.

Door deze correcties is de oorspronkelijke Friese steekproef met 23 waarnemingen opgehoogd tot een totaal van 1.313 records. Dat zijn er 148 meer dan in 1994.

De controleteams van Leeuwarden en Heerenveen hebben relatief weinig automobilisten gecontroleerd. In Leeuwarden kwam dat doordat bij elke

staande gehouden automobilist een uitvoerige papierencontrole werd uitgevoerd, ondanks het verzoek van de SWOV om dat niet te doen. In Heerenveen was het controleteam (te) klein van omvang, doordat op het laatste moment capaciteit aan het team werd onttrokken voor het afhandelen van enkele betrapte autokrakers.

Een speciale vermelding is op zijn plaats voor het controleteam van Drachten, dat een perfecte onderzoeksmeting heeft uitgevoerd.

2.3. Statistische analyse

De BAG-waarden van de automobilisten zijn ten behoeve van de analyse onderverdeeld 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 zonodig gecorrigeerd. De uitslag van de ademanalyse wordt daartoe eerst ontdaan van zijn correctiefactor. Vervolgens wordt daar een waarde bij opgeteld om te corrigeren voor de afbraak van alcohol in het tijdsbestek tussen de ademtest op straat en de ademanalyse op het bureau. De gemiddelde afbraak bedraagt 0,15‰ per uur.

De verzamelde gegevens zijn geanalyseerd met behulp van het log-lineaire analyseprogramma WPM (Weighted Poisson Model). Met behulp daarvan wordt nagegaan of er verschillen in de BAG-verdeling van de proefpersonen bestaan naar jaar, gebied, dag en tijdstip, geslacht en leeftijd. In *bijlage 2* wordt een korte toelichting gegeven op deze analysemethode.

Bij de analyses is tweezijdig getoetst op 5%-niveau: de χ^2 -waarde moet groter zijn dan 3.84 bij één vrijheidsgraad; de Z-waarde moet groter zijn dan 1.96.

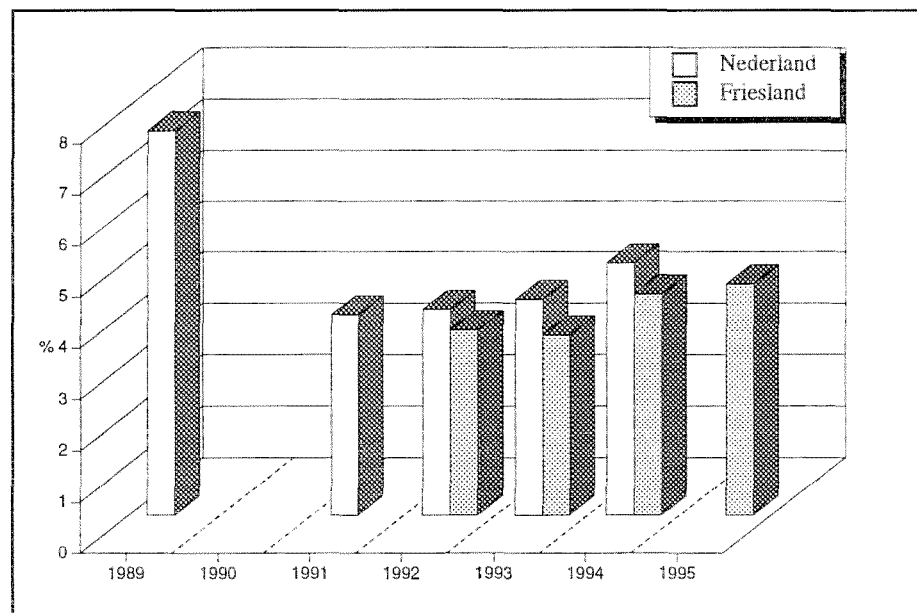
3. Resultaten van het onderzoek

De resultaten van het onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten in Friesland worden in dit hoofdstuk besproken aan de hand van de tabellen 1 t/m 5 uit bijlage 2. De resultaten van 1995 worden steeds vergeleken met de Friese en landelijke resultaten van 1994.

3.1. BAG-verdeling naar dag van het weekend (tabel 1)

In 1995 zijn in Friesland iets minder drinkers (BAG \geq 0,20 promille) aangetroffen dan in 1994: 8,7% in 1995 versus 10,0% in 1994. Het aandeel overtreders (BAG \geq 0,50 promille) is daarentegen een fractie toegenomen, namelijk van 4,3% in 1994 tot 4,5% in 1995. Geen van deze beide effecten is echter statistisch significant.

In heel Nederland bedroeg het aandeel overtreders in het najaar van 1994 4,9%. Het landelijke percentage voor 1995 is nog niet bekend.



Ontwikkeling van het aandeel rijders onder invloed in Nederland en de provincie Friesland, 1989-1995.

In bovenstaande grafiek is de ontwikkeling van het aandeel overtreders in Friesland en in heel Nederland sinds 1989 weergegeven. Er is in te zien, dat het rijden onder invloed in heel Nederland sinds 1992 een stijgende tendens vertoont, en dat in Friesland een vergelijkbare ontwikkeling plaatsvindt. Maar het rijden onder invloed in Friesland heeft in de jaren negentig wel voortdurend op een lager niveau gelegen dan in de rest van Nederland.

De vergelijking met de landelijke situatie in 1995 kan pas worden gemaakt, wanneer de gegevens van alle provincies bekend zijn. Publicatie van de landelijke gegevens over 1995 is medio 1996 te verwachten.

Het aandeel zwaardere overtreders ($BAG \geq 0,80$ promille) in Friesland is weer iets afgenomen: van 2,4% in 1994 tot 2,1% in 1995. Ook deze daling is echter niet statistisch significant. Het landelijke percentage zwaardere overtreders bedroeg in 1994 2,5%.

Op landelijke schaal is het aandeel overtreders in de vrijdagnacht in het algemeen groter dan in de zaterdagnacht. Maar doordat het verkeersaanbod in de zaterdagnacht groter is dan in de vrijdagnacht, ontlopen de absolute aantallen overtreders in beide nachten elkaar meestal niet veel. In Friesland was het verkeersaanbod in 1995 in de zaterdagnacht niet veel groter dan in de vrijdagnacht, terwijl het aandeel overtreders in het geheel niet verschilde: dat was in beide nachten 4,5%.

In 1994 kwam het Friese beeld beter overeen met het landelijke: op vrijdag een groter aandeel overtreders maar minder verkeersaanbod dan op zaterdag.

3.2. BAG-verdeling naar dag en onderzoeksgebied (tabel 2)

In de vrijdagnacht is in 1995 het grootste aandeel overtreders aangetroffen in Drachten (6,0%) en in de zaterdagnacht in Sneek (6,1%). Het verschil tussen deze beide onderzoeksgebieden en de overige onderzoeksgebieden is statistisch significant ($\chi^2 = 4.34$ bij $df = 1$; $Z = 2.08$).

In 1994 is het grootste aandeel overtreders aangetroffen in Leeuwarden (7,7%), het kleinste in Sneek (1,7%). Er zijn tussen 1994 en 1995 dus opmerkelijke verschuivingen opgetreden in de onderzoeksresultaten, maar daarbij moet worden aangetekend, dat geen van de veranderingen per afzonderlijk onderzoeksgebied statistisch significant is.

3.3. BAG-verdeling naar dag en tijdstip (tabel 3)

Naarmate het later werd, nam in 1995 het aandeel overtreders in Friesland in beide weekendnachten sterk toe: van 2,9% voor middernacht, via 4,7% tussen 0.00 en 2.00 uur, tot 9,8% na 2.00 uur. Dit effect is statistisch significant ($\chi^2 = 16.35$ bij $df = 2$; $Z = 3.25$ resp. 2.41). Doordat tegelijkertijd het verkeersaanbod sterk afnam, waren er in absolute zin geen verschillen van betekenis tussen de drie perioden van de nacht: respectievelijk 20, 19 en 20 overtreders.

Deze situatie wijkt niet belangrijk af van het beeld dat in 1994 in Friesland en in heel Nederland is aangetroffen.

Verder neemt niet alleen het aandeel overtredingen toe naarmate het later wordt, maar ook de zwaarte ervan.

3.4. BAG-verdeling naar geslacht en leeftijd (tabel 4)

Mannelijke bestuurders waren in 1995 in Friesland verhoudingsgewijs ruim driemaal zo vaak in overtreding als vrouwelijke: 5,7% versus 1,8%. Dit verschil is statistisch significant ($\chi^2 = 17.67$ bij $df = 1$; $Z = 4.20$). Het aandeel vrouwelijk overtreders is tussen 1994 en 1995 wat sterker toegenomen dan het aandeel mannelijke overtreders. In 1994 was 5,6% van de mannen en 0,9% van de vrouwen in Friesland in overtreding. Het verschil tussen beide jaren is echter niet significant ($\chi^2 = 0.71$ bij $df = 1$; $Z = 0.84$).

In heel Nederland was in 1994 6,1% van de mannelijke bestuurders in overtreding en 1,8% van de vrouwelijke.

Onder de vrouwelijke bestuurders in Friesland is in 1995 het hoogste percentage overtreders aangetroffen in de leeftijdsgroep van 35 t/m 49 jaar, namelijk 4,4%. In de leeftijdsgroepen onder de 25 en boven de 50 jaar zijn in het geheel geen overtreders aangetroffen.

In 1994 waren er onder de vrouwelijke bestuurders in Friesland geen verschillen van betekenis naar leeftijdsgroep.

Bij de mannen zijn in 1995 in Friesland geen verschillen van betekenis tussen de verschillende leeftijdsgroepen aangetroffen. In 1994 onderscheidde mannen onder de 25 jaar zich nog in gunstige zin. Ook in de rest van Nederland was dat in de afgelopen jaren steeds het geval.

In 1995 was 70% van alle gecontroleerde bestuurders in Friesland van het mannelijk geslacht. In 1994 bedroeg het aandeel mannelijke bestuurders in Friesland 72% en in heel Nederland 73%.

3.5. Herkomstverdeling van overtreders (tabel 5)

De herkomst van overtreders wordt geregistreerd vanaf een BAG van 0,70 promille. Dat is de ondergrens waarbij een automobilist wordt overgebracht naar het bureau om de ademanalyse voor bewijsdoeleinden te ondergaan.

De herkomstverdeling van de 41 bestuurders die in 1995 een BAG \geq 0,70 promille hadden, was als volgt:

- horecagelegenheid (bar, café, restaurant, disco)	61%
- bezoek/feestje	5%
- werk/thuis	15%
- sportkantine	7%
- overig/onbekend	12%

Deze verdeling wijkt niet noemenswaardig af van de verdeling die in 1994 in Friesland en in heel Nederland is gevonden. Het meest opvallend is het grote aandeel overtreders dat uit een horecagelegenheid kwam.

3.6. Enquêteresultaten

Ook in 1995 heeft de SWOV weer een korte telefonische enquête uitgevoerd onder de politiecoördinatoren van het SWOV-onderzoek. De enquête is bedoeld om een globale indruk te krijgen van het toezicht-niveau en van de aard van het toezicht. Het enquêteformulier is in 1995 enigszins aangepast; zo zijn in 1995 voor het eerst aparte formulieren gebruikt voor gemeenten met minder respectievelijk meer dan 100.000 inwoners (zie bijlage 1).

De enquêteresultaten per provincie zijn slechts beperkt bruikbaar vanwege de zeer geringe steekproefomvang (in Friesland zes onderzoeksgebieden). Over de resultaten zal dan ook pas uitvoeriger worden gerapporteerd in het landelijke verslag dat na afloop van alle provinciale metingen wordt opgesteld.

De volgende globale resultaten van de Friese enquête zijn echter wel het vermelden waard:

- Volgens de politiecoördinatoren is het toezichtniveau in Leeuwarden met meer dan 50% toegenomen en in Sneek en Heerenveen met minder dan 50%. In Bolsward en Dokkum is het gelijk gebleven en in Drachten enigszins afgenomen.
- In Heerenveen en Bolsward zijn geen geplande, aselechte alcoholcontroles uitgevoerd. In Leeuwarden zijn zulke controles bijna maandelijks uitgevoerd en in de overige onderzoeksgebieden incidenteel.
- Aselechte alcoholcontrole door surveillance-teams heeft in Dongeradeel bijna dagelijks plaatsgevonden; in Heerenveen, Drachten en Leeuwarden incidenteel; en in Sneek en Bolsward in het geheel niet.
- Betrokkenen bij ongevallen zijn in alle zes onderzoeksgebieden alleen op alcoholgebruik gecontroleerd als er verdenking tegen hen bestond.

Al met al lijkt het niveau van politietoezicht in de provincie Friesland tussen 1994 en 1995 licht toegenomen te zijn. Desalnietemin was het algemene toezichtniveau toch nog betrekkelijk laag.

4. Conclusies en aanbevelingen

De resultaten van de Rij- en drinkgewoontenonderzoeken die de afgelopen jaren in Friesland zijn uitgevoerd, leveren het beeld op van een geleidelijk stijgend alcoholgebruik door automobilisten. Weliswaar is het Friese niveau nog niet boven het landelijke uitgekomen, maar in vergelijking met de twee andere noordelijke provincies is het niveau wel tamelijk hoog. Vanwege de grote ongunstige invloed van alcoholgebruik op de ongevals-kans van verkeersdeelnemers is er alle reden deze ongunstige ontwikkeling tot staan te brengen.

Ervaringen in het buitenland (bijvoorbeeld in Australië en de Scandinavische landen) laten zien dat een gerichte en systematische aanpak van het probleem goede resultaten kan opleveren. Daarvoor is een pakket maatregelen nodig, dat onder andere bestaat uit voorlichting, educatie, rehabilitatie en het aanbieden van aantrekkelijke gedragsalternatieven. Maar een essentieel onderdeel vormt altijd een toezichtniveau van de politie waarbij verkeersdeelnemers het gevoel hebben dat overtreding van de wettelijke limiet een reële kans op betrapting en bestraffing oplevert. En daaraan ontbreekt het momenteel in een groot deel van Nederland. Dat komt niet alleen doordat er onvoldoende politiecapaciteit beschikbaar is voor het toezicht op alcoholgebruik in het verkeer, maar ook doordat het toezicht niet optimaal is georganiseerd.

Ook zonder dat de beschikbare politiecapaciteit sterk wordt uitgebreid, is het wellicht mogelijk het toezichtniveau aanzienlijk te verhogen. Er zouden bijvoorbeeld regionale vliegende alcoholbrigades opgericht kunnen worden, waarvoor alle basiseenheden c.q. afdelingen in een regio gemiddeld één mandag capaciteit per week leveren. Enkele voordelen van zo'n vliegende brigade zijn:

- a. De brigade kan de controles spreiden over een hele politieregio door steeds drie kwartier achtereenvolgend op één locatie te controleren en zich daarna te verplaatsen naar een volgende locatie. Daardoor kunnen de controles zeer opvallend worden uitgevoerd, zonder dat verkeersdeelnemers ze gemakkelijk kunnen vermijden. De grote opvallendheid zorgt voor een preventief effect op alle passerende verkeersdeelnemers.
- b. De materialen die nodig zijn voor alcoholcontroles, kunnen zeer efficiënt worden ingezet.
- c. Als de brigade met een vaste transportploeg van twee mensen werkt, en eveneens met een vaste ploeg van twee mensen voor de afhandeling van verdachten, hoeft het betrappen van overtreders niet te leiden tot onderbreking of opheffing van de controle.
- d. Als de brigade gedurende langere tijd, bijvoorbeeld drie maanden, een min of meer vaste samenstelling houdt, krijgen de leden van de brigade een grote vaardigheid in het testen van bestuurders en in het afhandelen van verdachten. Ook dit kan de efficiëntie van het toezicht sterk bevorderen.

Tot slot een rekenvoorbeeld. In de politieregio Friesland zou bijvoorbeeld een vliegende brigade van ca. tien politiemensen kunnen worden gevormd, aangevuld met enkele (steeds wisselende) leden van de vrijwillige politie. Een team van deze omvang (bij weinig verkeersaanbod op te splisen in

twee teams) kan per avond/nacht ongeveer 1.000 bestuurders op alcoholgebruik testen. Voorwaarde is wel, dat steeds voldoende agenten aan het controleren kunnen blijven. En dat kan alleen als er binnen het team met een vaste transport- en afhandelploeg wordt gewerkt.

Als het team eens per week uitrukt, worden op jaarbasis ruim 50.000 willekeurige bestuurders in de Friesland op alcoholgebruik gecontroleerd, hetgeen vermoedelijk een flinke toename is ten opzichte van het huidige aantal verkeersdeelnemers dat aselect wordt getest. Bij een dergelijk toezichtniveau is een verdere daling van het rijden onder invloed te verwachten. Om zo'n daling op betrekkelijk korte termijn te kunnen realiseren, is het van belang dat het publiek via de media en via posters op de hoogte wordt gebracht van het verscherpte toezicht.

Bijlage 1: Enquêteformulieren

Enquête SWOV-onderzoek Rij- en drinkgewoonten 1995

Onderzoekgebied:

(< 100.000 inw.)

Contactpersoon:

A. *Geef een globale schatting van de ontwikkeling van het alcoholtoezicht in het onderzoekgebied in 1995 ten opzichte van 1994:*

- toegenomen met
 - minder dan 50%
 - 50-100%
 - meer dan 100%
- afgenomen met
 - minder dan 50%
 - meer dan 50%
- gelijk gebleven

B. *Zijn in 1995 in het onderzoekgebied de volgende soorten alcoholcontrole uitgevoerd:*

1. geplande **aselecte** controles met een team van 6 of meer agenten
 - ja, minstens 12 x per jaar
 - ja, tussen 6 en 12 x p.j.
 - ja, minder dan 6 x p.j.
 - nee
2. **aselecte** controles tijdens de surveillance
 - ja, (bijna) dagelijks
 - ja, incidenteel
 - nee
3. **selectieve** controles tijdens de surveillance (bijvoorbeeld n.a.v. rijgedrag)
 - ja, systematisch
 - ja, incidenteel
 - nee
4. alcoholcontrole **bij ongevallen**
 - ja, systematisch
 - ja, incidenteel
 - nee

Enquête SWOV-onderzoek Rij- en drinkgewoonten 1995

Onderzoekgebied: (> 100.000 inw.)
Contactpersoon:

A. Geef een globale schatting van de ontwikkeling van het alcoholtoezicht in het onderzoekgebied in 1995 ten opzichte van 1994:

- toegenomen met minder dan 50%
- 50-100%
- meer dan 100%
- afgenomen met minder dan 50%
- meer dan 50%
- gelijk gebleven

B. Zijn in 1995 in het onderzoekgebied de volgende soorten alcoholcontrole uitgevoerd:

1. geplande **aselecte** controles met een team van 6 of meer agenten
 - ja, minstens 24 x per jaar
 - ja, tussen 12 en 24 x p.j.
 - ja, minder dan 12 x p.j.
 - nee
2. **aselecte** controles tijdens de surveillance
 - ja, (bijna) dagelijks
 - ja, incidenteel
 - nee
3. **selectieve** controles tijdens de surveillance (bijvoorbeeld n.a.v. rijgedrag)
 - ja, systematisch
 - ja, incidenteel
 - nee
4. alcoholcontrole **bij ongevallen**
 - ja, systematisch
 - ja, incidenteel
 - nee

Bijlage 2: Toelichting WPM-analyse

WPM-analyse biedt de mogelijkheid niet alleen de samenhang tussen twee variabelen (bijvoorbeeld 'jaar * BAG') te toetsen, maar ook die tussen drie of vier variabelen (bijvoorbeeld 'jaar * geslacht * leeftijd * BAG').

Elke variabele is opgedeeld in een beperkt aantal klassen. Ten behoeve van de analyse worden de klassen steeds in twee groepen onderverdeeld (gedichotomiseerd). Per variabele is het aantal opdelingen gelijk aan het aantal klassen minus 1. De klasse(n) met een positief teken wordt/worden steeds vergeleken met de klasse(n) met een negatief teken. Klassen met de waarde 0 worden niet meer in de analyse betrokken.

Bij een variabele als 'geslacht' (twee klassen) is er slechts één vergelijking mogelijk, namelijk tussen mannen en vrouwen. De 'designmatrix' voor de analyse is dan: 1 -1.

De variabele 'leeftijd' is in vier klassen ingedeeld. De designmatrix bevat drie vergelijkingen. Welke dat zijn, hangt af van de vooraf - al dan niet expliciet - geformuleerde hypothesen. In dit geval is op grond van bevindingen in de rest van Nederland gekozen voor de volgende 'designmatrix':
1 -1 -1 1 (jongeren en ouderen versus de middengroepen)
1 0 0 1 (jongeren versus ouderen)
0 1 -1 0 (de groep van 25-35 jaar versus de groep van 35-50 jaar)

Of er significante verschillen in de BAG-verdeling naar geslacht enzovoort bestaan, blijkt uit de chi-kwadraatwaarde die uit de analyse volgt, in combinatie met het bijbehorende aantal vrijheidsgraden (df). De bijdrage van de verschillende klassen aan een eventueel significant effect blijkt uit de standaardscore (= Z-waarde) per deelanalyse.

Het is mogelijk, dat uit een analyse volgt dat er in het geheel genomen geen significante verschillen zijn in de BAG-verdeling naar een bepaald kenmerk (bijv. geslacht), maar dat er wel sprake is van een significant speciaal effect (bijvoorbeeld: onder de mannen komen verhoudingsgewijs meer zware overtreeders voor dan onder de vrouwen).

In het kader van het onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten in de provincie Friesland is tweezijdig getoetst op 5%-niveau: voor een significant effect moet de χ^2 -waarde groter zijn dan 3.84 bij één vrijheidsgraad; de Z-waarde moet groter zijn dan 1.96).

Bijlage 3: Tabellen

Tabel 1a. Alcoholgebruik naar weekenddag in 1994

Tabel 1b. Alcoholgebruik naar weekenddag in 1995

Tabel 2a. Alcoholgebruik naar dag en onderzoeksgebied in 1994

Tabel 2b. Alcoholgebruik naar dag en onderzoeksgebied in 1995

Tabel 3a. Alcoholgebruik naar dag en tijdstip in 1994

Tabel 3b. Alcoholgebruik naar dag en tijdstip in 1995

Tabel 4a. Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd in 1994

Tabel 4b. Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd in 1995

Tabel 5a. Herkomst van overtredders naar BAG-klasse in 1994

Tabel 5b. Herkomst van overtredders naar BAG-klasse in 1995

tabel 1a. alcoholgebruik naar weekenddag, 1994

dag	n	bloedalcoholgehalte (bag-%)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
vrijdag	505	6,3%	2,6%	2,2%	1,2%	5,9%
zaterdag	660	5,2%	1,4%	1,5%	0,2%	3,0%
totaal	1165	5,7%	1,9%	1,8%	0,6%	4,3%

tabel 2a. alcoholgebruik naar dag en onderzoeksgebied, 1994

dag en gebied	n	bloedalcoholgehalte (bag-%)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>vrijdag</i>						
leeuwarden	220	5,9%	3,2%	3,2%	1,4%	7,7%
drachten	188	5,3%	2,7%	1,1%	0,5%	4,3%
dongeradeel	97	9,3%	1,0%	2,1%	2,1%	5,2%
totaal	505	6,3%	2,6%	2,2%	1,2%	5,9%
<i>zaterdag</i>						
bolsward e.o.	202	4,5%	2,0%	1,5%	--	3,5%
sneek	236	5,9%	0,4%	0,8%	0,4%	1,7%
heerenveen	222	5,0%	1,8%	2,3%	--	4,1%
totaal	660	5,2%	1,4%	1,5%	0,2%	3,0%

tabel 1b. alcoholgebruik naar weekenddag, 1995

dag	n	bloedalcoholgehalte (bag-‰)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
vrijdag	640	4,8%	2,3%	0,9%	1,3%	4,5%
zaterdag	673	3,6%	2,4%	2,1%	--	4,5%
totaal	1313	4,2%	2,4%	1,5%	0,6%	4,5%

tabel 2b. alcoholgebruik naar dag en onderzoeksgebied, 1995

dag en gebied	n	bloedalcoholgehalte (bag-‰)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>vrijdag</i>						
leeuwarden	172	7,0%	1,7%	1,2%	1,2%	4,1%
drachten	268	3,7%	3,7%	1,1%	1,1%	6,0%
dongeradeel	200	4,5%	1,0%	0,5%	1,5%	3,0%
totaal	640	4,8%	2,3%	0,9%	1,3%	4,5%
<i>zaterdag</i>						
bolsward e.o.	237	3,4%	1,7%	1,3%	--	3,0%
sneek	262	3,8%	3,1%	3,1%	--	6,1%
heerenveen	174	3,4%	2,3%	1,7%	--	4,0%
totaal	673	3,6%	2,4%	2,1%	--	4,5%

tabel 3a. alcoholgebruik naar dag en tijdstip, 1994

dag en tijdstip	n	bloedalcoholgehalte (bag-%o)				≥0,5
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	
<i>vrijdag</i>						
22-24 u.	323	5,6%	2,2%	1,2%	0,6%	4,0%
00-02 u.	95	6,3%	3,2%	3,2%	1,1%	7,4%
02-04 u.	87	9,2%	3,4%	4,6%	3,4%	11,5%
totaal	505	6,3%	2,6%	2,2%	1,2%	5,9%
<i>zaterdag</i>						
22-24 u.	316	4,1%	0,3%	0,6%	0,3%	1,3%
00-02 u.	242	6,6%	1,2%	1,2%	--	2,5%
02-04 u.	102	4,9%	4,9%	4,9%	--	9,8%
totaal	660	5,2%	1,4%	1,5%	0,2%	3,0%

tabel 3b. alcoholgebruik naar dag en tijdstip, 1995

dag 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 u.	377	4,2%	1,3%	0,5%	0,3%	2,1%
00-02 u.	178	5,6%	2,8%	1,1%	1,7%	5,6%
02-04 u.	85	5,9%	5,9%	2,4%	4,7%	12,9%
totaal	640	4,8%	2,3%	0,9%	1,3%	4,5%
<i>zaterdag</i>						
22-24 u.	323	3,4%	2,2%	1,5%	--	3,7%
00-02 u.	230	3,9%	2,2%	1,7%	--	3,9%
02-04 u.	120	3,3%	3,3%	4,2%	--	7,5%
totaal	673	3,6%	2,4%	2,1%	--	4,5%

tabel 4a. alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd, 1994

geslacht en leeftijd	n	bloedalcoholgehalte (bag-%)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>mannen</i>						
18-24 jr	183	3,3%	1,6%	1,6%	--	3,3%
25-34 jr	252	7,9%	2,4%	2,8%	2,0%	7,1%
35-49 jr	241	8,3%	2,5%	2,5%	0,4%	5,4%
50 jr e.o.	160	6,9%	3,8%	1,9%	0,6%	6,3%
totaal	836	6,8%	2,5%	2,3%	0,8%	5,6%
<i>vrouwen</i>						
18-24 jr	78	3,8%	--	--	--	--
25-34 jr	132	1,5%	--	1,5%	--	1,5%
35-49 jr	87	2,3%	1,1%	--	--	1,1%
50 jr e.o.	32	6,3%	--	--	--	--
totaal	329	2,7%	0,3%	0,6%	--	0,9%

tabel 4b. alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd, 1995

geslacht en leeftijd	n	bloedalcoholgehalte (bag-‰)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>mannen</i>						
18-24 jr	213	5,2%	2,3%	2,3%	0,9%	5,6%
25-34 jr	283	3,5%	2,8%	1,4%	0,7%	4,9%
35-49 jr	267	6,4%	2,6%	1,5%	1,5%	5,6%
50 jr e.o.	154	3,9%	4,5%	2,6%	--	7,1%
totaal	917	4,8%	2,9%	1,9%	0,9%	5,7%
<i>vrouwen</i>						
18-24 jr	100	2,0%	--	--	--	--
25-34 jr	139	2,2%	0,7%	0,7%	--	1,4%
35-49 jr	114	5,3%	2,6%	1,8%	--	4,4%
50 jr e.o.	43	--	--	--	--	--
totaal	396	2,8%	1,0%	0,8%	--	1,8%

tabel 5a. herkomst van overtreders naar bag-klasse, 1994

bag-%	n	herkomst				
		horeca	sport- kantine	bezoek/ feestje	werk/ thuis	anders/ onbek.
0,7-0,8	2	--	--	50%	--	50%
0,8-1,3	21	62%	5%	24%	5%	5%
≥ 1,3	7	43%	--	29%	14%	14%
totaal	30	53%	3%	27%	7%	10%

tabel 5b. herkomst van overtreders naar bag-klasse, 1995

bag-%	n	herkomst				
		horeca	sport- kantine	bezoek/ feestje	werk/ thuis	anders/ onbek.
0,7-0,8	13	62%	8%	--	15%	15%
0,8-1,3	20	60%	10%	5%	10%	15%
≥ 1,3	8	63%	--	13%	25%	--
totaal	41	61%	7%	5%	15%	12%
