

Alcohol in het snelverkeer

Omvang en bestrijdingsmogelijkheden



STICHTING WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID SWOV

POSTBUS 71 2270 AB VOORBURG

Wat is en doet de SWOV?

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV is in 1962 opgericht. Zij heeft tot taak, op grond van wetenschappelijk onderzoek, aan de overheid gegevens te leveren voor maatregelen die tot doel hebben de verkeersveiligheid te bevorderen. De uit dit wetenschappelijk onderzoek verkregen kennis wordt door de SWOV verspreid, hetzij in de vorm van afzonderlijke publikaties, hetzij in de vorm van artikelen in tijdschriften of door middel van andere communicatiemedia.

Het bestuur van de SWOV wordt gevormd door vertegenwoordigers van verscheidene ministeries, van het bedrijfsleven en van belangrijke maatschappelijke instellingen.

Het bureau van de SWOV wordt geleid door ir E. Asmussen, directeur.

Het bestaat o.a. uit de afdelingen: Onderzoekcoördinatie, Projectvoorbereiding en -adviezen, Pre-crash onderzoek, Crash en Post-crash onderzoek, Methoden en technieken en Voorlichting.

De brochure '**Alcohol in het snelverkeer**' is samengesteld door de afdeling Voorlichting van de SWOV (M.P.M. Mathijssen).

Deze brochure is op aanvraag gratis verkrijgbaar bij de SWOV, Postbus 71, 2270 AB Voorburg. Of telefonisch: 070-694121.

Foto's: Herman Stegeman (omslag); Studio Verkoren, 's-Gravenhage (blz. 8 en 16); Jos van Leeuwen, 's-Gravenhage (blz. 6); Gemeentepolitie Eindhoven (blz. 14)

Voorwoord

Enkele jaren geleden heeft de SWOV een brochure uitgegeven met de titel 'Automobilist onder invloed, zijn alcoholgebruik en zijn gevaar'. Daarin werd in het kort besproken welke gevolgen het alcoholgebruik van automobilisten heeft voor de verkeersveiligheid. Dit gebeurde aan de hand van onderzoeksresultaten uit binnen- en buitenland. De SWOV had zelf uitvoerig onderzoek gedaan naar het alcoholgebruik van Nederlandse automobilisten in de jaren 1970-1975. Op die manier wilde zij erachter komen wat het effect was van de 'alcoholwet' die op 1 november 1974 van kracht werd. Het onderzoek vond plaats in weekeindnachten van het najaar. Het werd op verschillende plaatsen in het land langs de weg uitgevoerd.

In 1977 heeft de SWOV nogmaals een onderzoek onder automobilisten uitgevoerd; ook is zij nagegaan of ademanalyse-apparaten te gebruiken zijn voor de opsporing van rijders onder invloed en voor de bewijsvoering. Het blaaspijpje en de bloedproef zouden dan in principe afgeschaft kunnen worden.

De genoemde onderzoeken zijn uitgevoerd onder leiding van drs P.C. Noordzij, afdeling Pre-crash onderzoek.

In 1979 heeft de SWOV aan de Directie Verkeersveiligheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een discussienota aangeboden, waarin

verschillende maatregelen worden besproken om het gevaar van alcohol in het verkeer te bestrijden. De nota wordt gebruikt bij het interdepartementale overleg over het toekomstig beleid, dat plaatsvindt in de subgroep Alcohol en Verkeer van de Permanente Contactgroep voor de Verkeersveiligheid. Opsteller van de nota is mr. P. Wesemann, afdeling Projectvoorbereiding en adviezen.

Dit alles was aanleiding om een nieuwe brochure samen te stellen. In deze brochure is een belangrijke plaats ingeruimd voor de discussienota die de SWOV heeft opgesteld en met name voor de maatregelen die daarin worden besproken. Verder zijn gegevens uit de vorige brochure overgenomen, waar nodig geactualiseerd en aangevuld met de laatste onderzoeksresultaten.

Voor degenen die een dieper inzicht willen krijgen in de problematiek van alcohol in het verkeer, is achter deze brochure een uitgebreide lijst van SWOV-publicaties over dit onderwerp opgenomen. De daarin vermelde publicaties zijn tegen vergoeding van druk- en verzendkosten verkrijgbaar bij de afdeling Voorlichting van de SWOV.

Ir. E. Asmussen
Directeur Stichting Wetenschappelijk
Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

De maatschappelijke schade van alcohol in het verkeer

Hoe groot de maatschappelijke schade van alcohol in het verkeer is, weten we niet precies. Toch is er wel een globale indruk van te krijgen. Zo heeft de politie in 1979 bij ca. 10 000 ongevallen geconstateerd dat minstens één van de betrokkenen alcohol had gebruikt. Dit aantal is aan de lage kant, omdat lang niet alle ongevallen ter kennis van de politie komen, zeker niet wanneer er alleen maar blik schade is. Bovendien onderzoekt de politie bij een ongeval niet systematisch of er alcohol in het spel is. Aan de andere kant is vaak niet bekend of de alcohol ook werkelijk een rol heeft gespeeld bij het ontstaan en de afloop van het ongeval. Een betere indruk van de maatschappelijke schade zou te krijgen zijn uit de jaarlijkse aantallen verkeersdoden. Die worden namelijk wel nauwkeurig geregistreerd. Men zou bij elk dodelijk ongeval kunnen vaststellen of één van de betrokken verkeersdeelnemers alcohol heeft gebruikt. Met behulp van gegevens over de toedracht van het ongeval zou dan bepaald kunnen worden of het ongeval mede het gevolg was van alcoholgebruik. Op die manier zou het aantal 'alcohol doden' geschat kunnen worden. In Nederland en ook elders in Europa is zulk onderzoek niet mogelijk geboden, maar in de Verenigde Staten wel. Daar blijkt ongeveer 35% van de verkeersdoden mede te wijten te zijn aan alcohol in het verkeer. In Nederland is dat percentage waarschijnlijk lager.

Maar dat hoeft niet te betekenen dat in Nederland verhoudingsgewijs minder verkeersdeelnemers alcohol gebruiken dan in de Verenigde Staten. Het percentage 'alcohol doden' is immers ook afhankelijk van andere factoren zoals wegkenmerken en de samenstelling van het verkeer. Die factoren kunnen van land tot land verschillen.

In de VS is eveneens berekend hoeveel ernstige ongevallen er minder zouden gebeuren als de automobilisten minder zouden drinken. Het alcoholgebruik van automobilisten die bij een ernstig ongeval betrokken waren, werd vergeleken met dat van automobilisten die niet bij een ongeval betrokken waren. De conclusie uit het onderzoek was, dat in Amerika het aantal ernstige ongevallen met 9% zou afnemen als alle automobilisten met meer dan 1,0 promille alcohol in hun bloed voortaan ten hoogste 1,0 promille zouden hebben. In hoeverre dit cijfer van toepassing is op Nederland is niet bekend. Duidelijk is wel dat ook hier de maatschappelijke schade van alcohol in het verkeer zeer groot is. Naast een groot aantal doden valt er nog een veelvoud aan gewonden te betreuren, terwijl ook de materiële schade groot is.

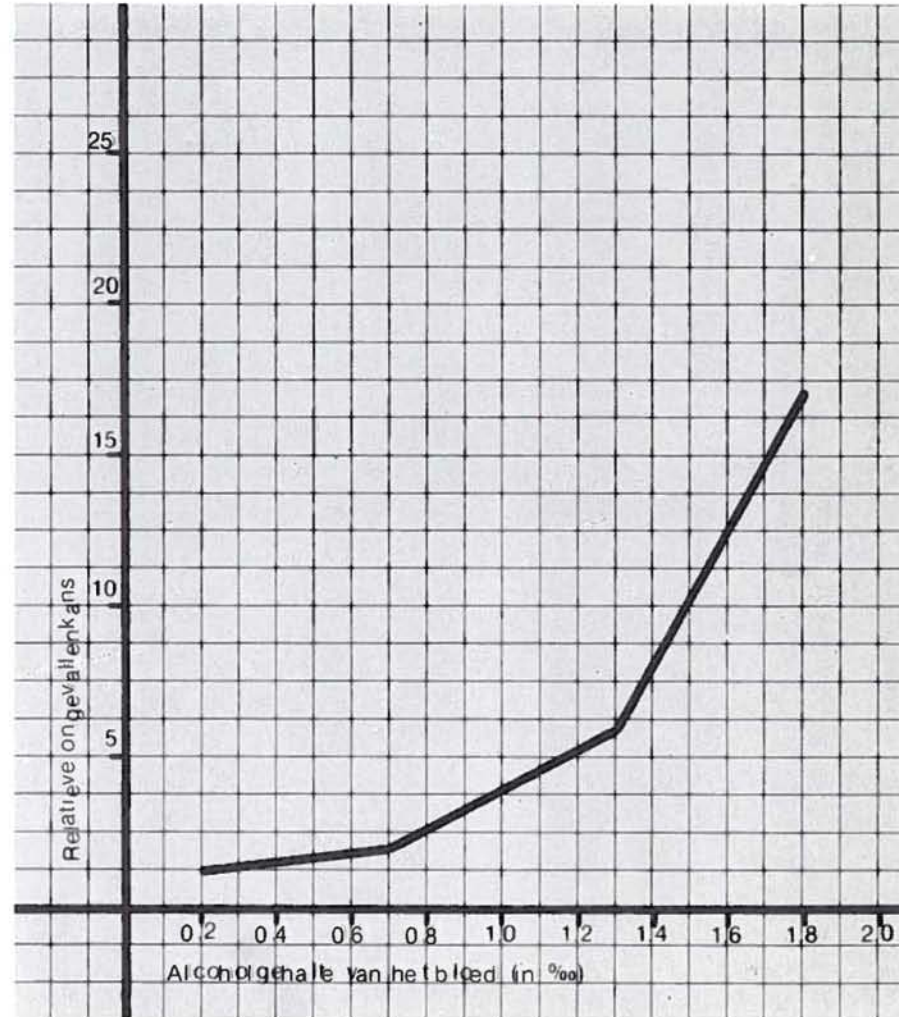
Het risico van rijden onder invloed

Alcohol wordt via de ingewanden opgenomen in het bloed en daarna door het hele lichaam verspreid. Zodra de alcohol de hersenen bereikt, beïnvloedt hij het gedrag. Wat dat kan betekenen voor de verkeersveiligheid blijkt uit het verband tussen alcoholgebruik en de kans op een ongeval. In de Amerikaanse plaats Grand Rapids is daar onderzoek naar gedaan. De resultaten zijn te zien in A-beelding 1. Het blijkt dat de kans op een ongeval steeds sneller toeneemt naarmate het alcoholgehalte van het bloed hoger wordt. We zien dat bestuurders met 0,8 promille alcohol in het bloed gemiddeld een twee maal zo grote kans op een ongeval hebben als nuchtere bestuurders. Voor bestuurders met 1,0 promille is de kans op een ongeval gemiddeld vier maal zo groot en voor bestuurders met 1,8 promille zelfs bijna 18 maal zo groot. Van maar weinig kenmerken van bestuurders is een zo duidelijk verband met ongevallen bekend. Overigens kan niet zonder meer een grens worden aangegeven waarboven deelname aan het verkeer gevaarlijk wordt. Ruwweg kan men echter stellen dat de kans op een ongeval duidelijk toeneemt wanneer het alcoholgehalte van het bloed tussen de 0,5 en 1,0 promille ligt.

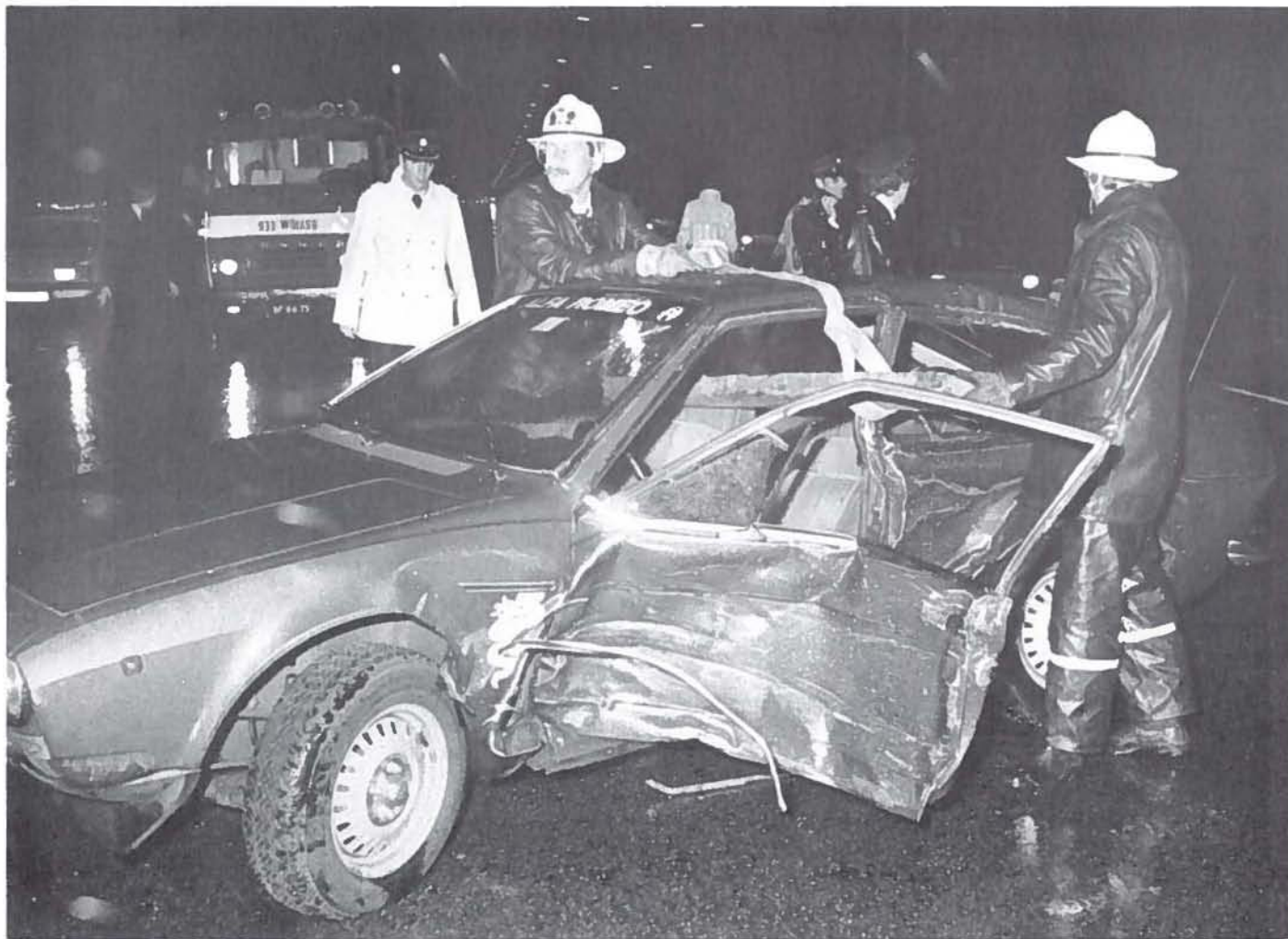
In Nederland is de wettelijke limiet per 1 november 1974 op 0,5 promille gesteld. Bij de invoering van deze limiet gaf Veilig Verkeer Nederland

aan weggebruiker en schenker onder andere de volgende adviezen:
'Het beste advies is helemaal niet te drinken als u aan het verkeer wilt deelnemen. Bedenk dat alcohol slecht kan vallen bij gebruik van bepaalde medicijnen, vermoeidheid, spanning, lege maag. Zelfs een enkel glaasje kan tot een rijverbod van de politie leiden'.
'Er is weinig verschil in de hoeveelheid alcohol per consumptie. In een glas bier zit evenveel alcohol als in een glaasje jenever of een longdrink. De effecten zijn vrijwel hetzelfde'.
'In de regel wordt de 0,5 promille grens niet bereikt als u zich kunt beperken tot een glas per uur met een maximum van vier glazen en bovendien altijd minstens een half uur wacht na het laatste glas, voordat u aan het verkeer gaat deelnemen'.

Afbeelding 1. Verband tussen het alcoholgehalte van het bloed en de kans op een ongeval; de kans voor een nuchtere bestuurder is op 1 gesteld.



Abbeelding 2. Vooral 's nachts is er bij veel van de ongevallen alcohol in het spel.



Wat wordt er gedaan tegen rijden onder invloed?

Uit het voorgaande zal duidelijk geworden zijn dat alcohol een ernstige bedreiging vormt voor de verkeersveiligheid. Daarom heeft de Nederlandse regering paal en perk willen stellen aan het rijden onder invloed door op 1 november 1974 de 'alcoholwet' in te voeren. Zoals al eerder gezegd, bepaalt deze wet dat verkeersdeelnemers met meer dan 0,5 promille alcohol in hun bloed strafbaar zijn. Bij eerste veroordeling kan de maximale straf bestaan uit drie maanden gevangenisstraf of 10.000 gulden boete, met in beide gevallen als bijkomende straf ontzegging van de rijbevoegdheid tot vijf jaar.

De invoering van de wet is gepaard gegaan met een uitgebreide voorlichtingscampagne van Veilig Verkeer Nederland. Die campagne was vooral gericht op het vergroten van de kennis over de wet en legde de nadruk op de mogelijke gevolgen van alcoholgebruik.

De politie is door de wet in staat gesteld om met een blaaspipje vast te stellen of een verkeersdeelnemer gedronken heeft. Geeft het blaaspipje aan dat het alcoholgehalte van het bloed 0,5 promille (of meer) is, dan wordt de verkeersdeelnemer meegenomen naar het politiebureau voor een tweede blaastest. Van de uitslag van die test hangt af of alleen een rijverbod wordt opgelegd, of dat door een arts een bloedproef wordt afgenomen. Blijkt uit de bloedproef dat het alcoholgehalte van de

betrokken verkeersdeelnemer te hoog was, dan beslist de rechter welke straf wordt toegepast. Overigens is de al bestaande wet van kracht gebleven die het rijden onder invloed van alcohol of andere middelen strafbaar stelt, voor zover het voertuig daardoor niet meer naar behoren kan worden bestuurd. Het niveau van politietoezicht valt moeilijk te bepalen. Maar het aantal gevallen van rijden onder invloed dat door de politie is geregistreerd, wijst erop dat de politie op grotere schaal is gaan optreden tegen het rijden onder invloed. Een gedeelte van de processen verbaal wegens rijden onder invloed wordt opgemaakt bij speciale landelijke, regionale en plaatselijke acties. De meeste rijders onder invloed worden echter betrapt tijdens de surveillance. In 1974 kregen in totaal bijna 12.000 bestuurders een proces verbaal wegens rijden onder invloed. In 1975 was hun aantal al opgelopen tot 20.000 en in 1978 zelfs tot boven de 30.000.

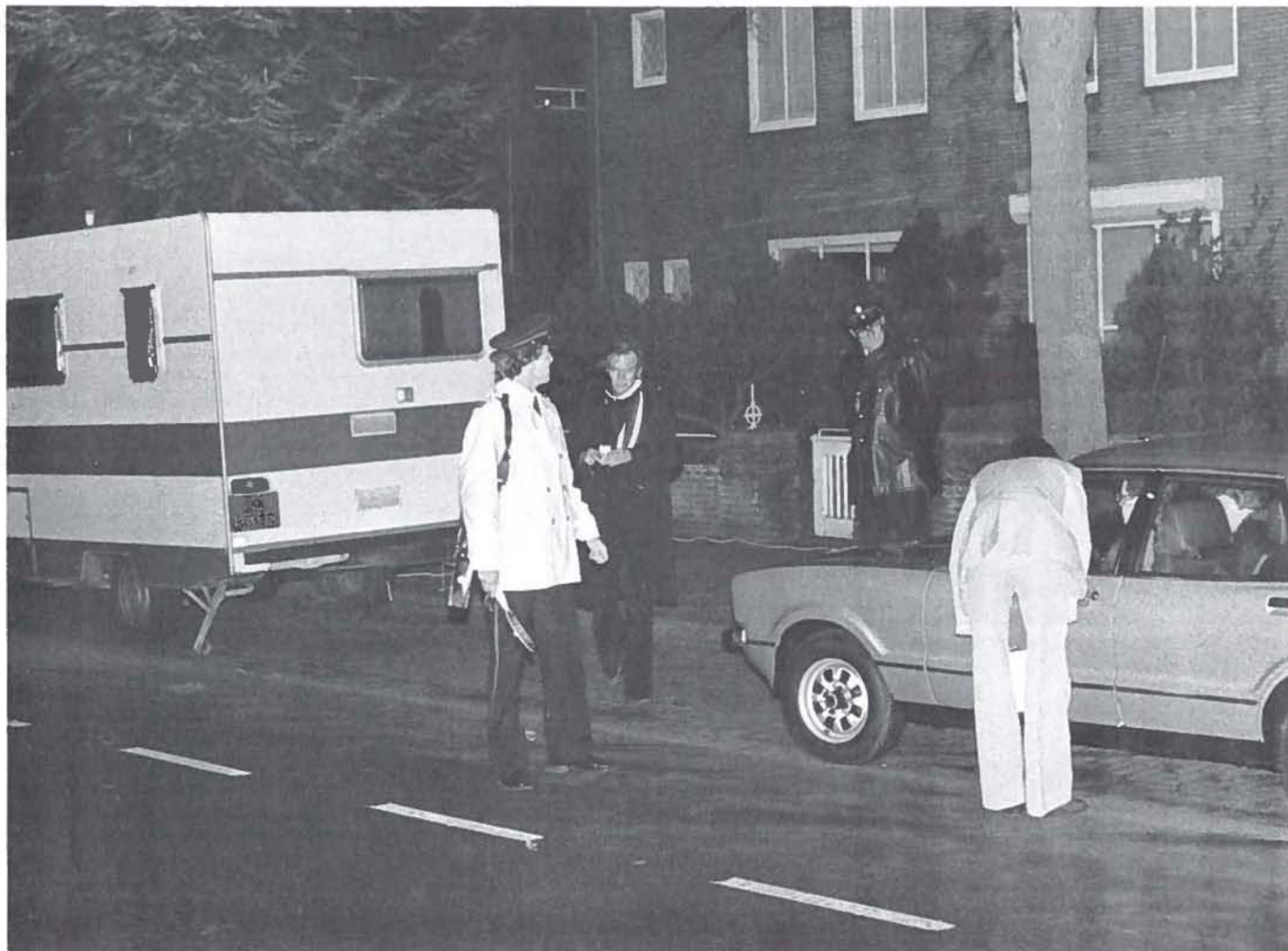
De invloed van de 'alcoholwet'

Om de invloed van de wet van 1 november 1974 op het alcoholgebruik van automobilisten te meten, is door de SWOV een uitgebreid onderzoek uitgevoerd. Het strekte zich uit over de jaren 1970, 1971, 1973 t/m 1975 en 1977. In elk van die jaren ging in het najaar een aantal SWOV-teams op pad om op verschillende plaatsen in het land het alcoholgebruik van automobilisten te bepalen. Deze onderzoeken vonden plaats op vrijdag, zaterdag en zondag tussen 10 uur 's avonds en 4 uur 's ochtends, meestal tien wekeinden achtereen. Volgens CBS-gegevens zou ongeveer 40% van de letselongevallen waarbij alcoholgebruik werd geconstateerd, plaatsvinden in wekeindnachten. Bij het bekijken van de onderzoeksresultaten moet men er rekening mee houden dat de percentages automobilisten onder invloed in wekeindnachten hoger zijn dan op andere dagen en tijdstippen.

Bij het SWOV-onderzoek haalde de politie om de 10 minuten een willekeurige automobilist uit het verkeer, aan wie werd gevraagd of hij aan het onderzoek wilde meewerken. Was dat het geval, dan werd het alcoholgehalte van zijn bloed bepaald. Automobilisten die te veel hadden gedronken, werden in dit geval niet door de politie geverbaliseerd maar door de SWOV per taxi naar huis gebracht.

Behalve het alcoholgehalte van het bloed werden gegevens als rijervaring,

**Afbeelding 3. Bij het SWOV-onderzoek
Rij- en drinkgewoonten werd aan
willekeurige automobilisten gevraagd
of zij mee wilden werken aan het
onderzoek.**



Afbeelding 4 (boven). Percentage van de automobilisten met 0,2 o/oo of meer alcohol in hun bloed (1970-1977).

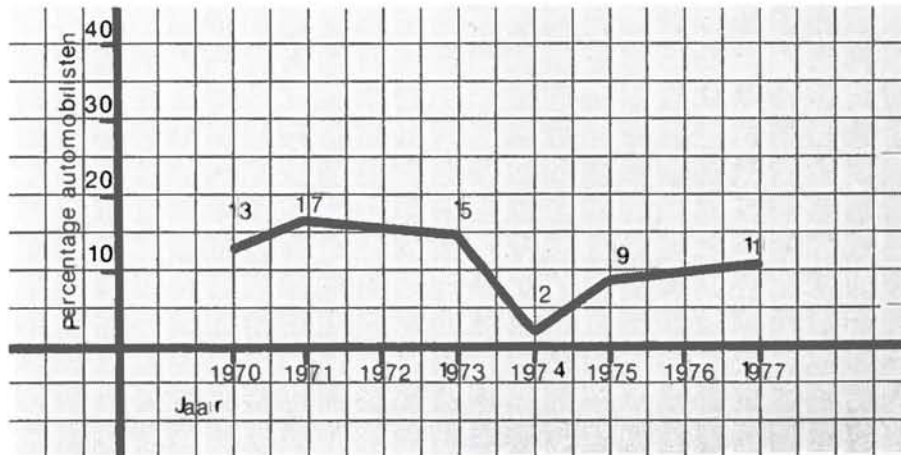
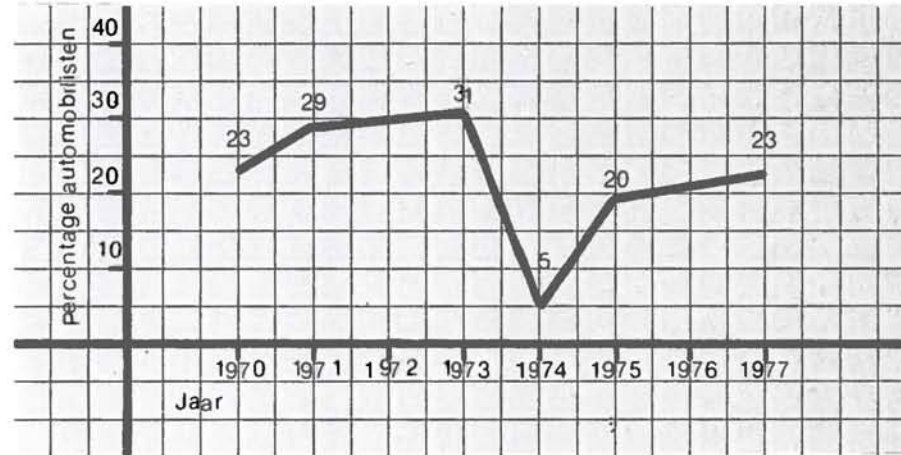
Afbeelding 5 (onder). Percentage van de automobilisten met 0,5 o/oo of meer alcohol in hun bloed (1970-1977).

leeftijd en geslacht van de betrokken automobilist, tijdstip van aanhouding, herkomst en bestemming genoteerd.

De belangrijkste conclusie uit het onderzoek is dat er van 1970 t/m 1973 een stijgende lijn in het alcoholgebruik van automobilisten was.

In de weekeindnachten onmiddellijk na de invoering van de 1-novemberwet daarentegen waren de automobilisten vrijwel alcoholvrij. In 1975 en 1977 was dat niet meer het geval, maar het percentage automobilisten dat gedronken had was in beide jaren lager dan vóór de wetswijziging. Het is moeilijk te zeggen hoe hoog het percentage in die jaren geweest zou zijn als de 'alcoholwet' van 1974 niet was ingevoerd. Waarschijnlijk zou het zonder die wet minstens gelijk geweest zijn aan dat van 1973.

De veranderingen tussen 1970 en 1977 zijn aangegeven in Afbeelding 4. De grafiek laat voor elk jaar het percentage niet-nuchtere automobilisten zien. In 1973 blijkt het percentage automobilisten met 0,2 promille of meer alcohol in hun bloed het hoogst geweest te zijn. Kijken we alleen naar het percentage automobilisten met 0,5 promille (sinds 1 november 1974 de wettelijke grens) of meer, dan zien we in Afbeelding 5 dat het percentage tussen 1970 en 1973 ongeveer gelijk gebleven is. Maar ook hier zijn de percentages van 1975 en 1977



Afbeelding 6. Verloop van het aantal personenauto-ongevallen met dodelijke afloop bij nacht tussen 1970 en 1978.

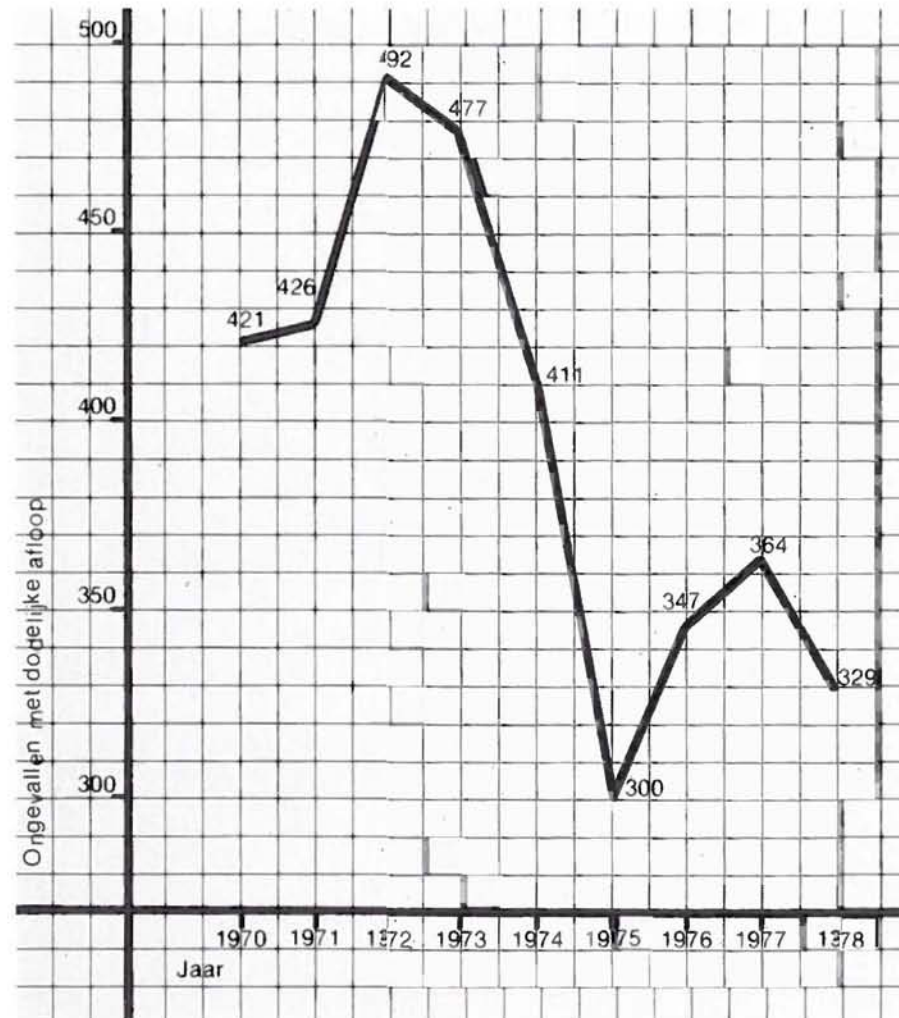
duidelijk lager dan vóór de invoering van de wet.

Het is niet bekend wat de invloed van de nieuwe wet is geweest op het drankgebruik van automobilisten op andere dagen van de week.

Tot nu toe is gesproken over de invloed van de 'alcoholwet' op het alcoholgebruik van automobilisten. Van minstens zo groot belang is echter, of door de wet het aantal ongevallen is afgenomen en dus de verkeersveiligheid is bevorderd. Om hier achter te komen kunnen we het beste kijken naar het verloop van het aantal nachtelijke ongevallen met dodelijke afloop waarbij rijdende personenauto's waren betrokken. Juist bij nacht (tussen 10 uur 's avonds en 4 uur 's ochtends) hebben procentueel de meeste automobilisten alcohol gebruikt. Op die uren zal dan ook het duidelijkst te zien zijn of de wet invloed heeft gehad of niet.

Tussen 1970 en 1972 blijkt dit aantal ongevallen toegenomen te zijn, terwijl het in 1973 ongeveer op het zelfde peil bleef. In 1974 was er sprake van een daling en in 1975 zelfs van een zeer sterke daling: ruim 25% ten opzichte van 1974. In 1976 was er weer een stijging, die in de volgende jaren echter niet doorzette. Het hele verloop tussen 1970 en 1978 is te zien op Afbeelding 6.

Uit meer gedetailleerde cijfers blijkt dat de daling van het aantal nachtelijke personenauto-ongevallen met dodelijke afloop eind 1973



Rijden onder invloed: wie, waar en wanneer?

begonnen is als gevolg van de energiecrisis. Na 1 november 1974 is er echter een veel scherpere daling, die zich ook in 1975 voortzet. Het is zeer aannemelijk dat deze laatste daling voor een groot deel te danken is geweest aan de 'alcoholwet'. In 1975 is het aantal dodelijke personenauto-ongevallen **overdag** namelijk niet gedaald, maar zelfs licht gestegen ten opzichte van 1974. Daaruit kan geconcludeerd worden dat het effect van de energiecrisis in 1975 goeddeels was uitgewerkt. De stijging in 1976 wijst op een afgenomen invloed van de 'alcoholwet'.

Nog een gevolg van de 'alcoholwet' was dat sinds 1974 het percentage vrouwelijke bestuurders in de week-eindnachten toenam. Bedroeg dit in 1973 nog 9%, in 1977 was het gestegen tot 17%, zoals bleek uit het SWOV-onderzoek Rij- en drinkge-woonten.

In 1977 bleek bij het SWOV-onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten tijdens weekeindnachten dat één op de negen automobilisten 0,5 promille of meer alcohol in het bloed had, dat wil zeggen: meer gedronken had dan wettelijk was toegestaan. Ruim 40% van hen was op de weg in de periode tussen 12 en 2 uur 's nachts. Voor alle jaren geldt: hoe later op de avond, hoe hoger het percentage rijders onder invloed en hoe hoger het alcoholgehalte van het bloed. Had in 1977 tussen 10 en 12 uur 's avonds 7% van de automobilisten meer gedronken dan wettelijk was toegestaan, tussen 12 en 2 uur was dit 15% en tussen 2 en 4 uur 's nachts 26%. In deze laatste periode had één op de negen automobilisten 1,0 promille of meer alcohol in het bloed. Tussen vrijdag-, zaterdag- en zondag-nacht waren er geen grote verschillen in alcoholgebruik.

Tussen 12 uur 's avonds en 2 uur 's nachts kwam het grootste deel van de automobilisten die te veel gedronken hadden, van visite, tussen 2 en 4 uur 's nachts kwam het grootste deel uit een bar of café (zie Tabel 1).

Tussen de verschillende leeftijdsgroepen was er enige variatie in alcoholgebruik, maar die variatie was niet groot en niet op elk tijdstip van de nacht hetzelfde.

Overigens, in weekeindnachten zijn er meer jeugdige bestuurders op de weg dan op andere dagen en tijdstippen. Daarom waren er nogal wat jeugdige onder de bestuurders die gedronken hadden.

Verder bleek dat mannen vaker gedronken hadden dan vrouwen. Bovendien was er onder de automobilisten die gedronken hadden, door de mannen gemiddeld meer gedronken dan door de vrouwen.

Herkomst	Tijdstip			gehele periode gemiddeld
	22 00 - 24 00	00 00 - 02 00	02 00 - 04 00	
visite	35	48	30	39
bar /café	32	26	41	32
overigen *	33	26	29	29
totaal	100	100	100	100

Tabel 1. Verdeling van de automobilisten met 0,5 of meer alcohol in hun bloed naar herkomst en tijdstip (in procenten), tijdens de onderzoek-eweekenden in 1977.

* werk, vergadering, van huis, afhalen, wegbrengen

Alcoholprobleem vraagt nieuwe aanpak

Nu enige jaren ervaring is opgedaan met de 'alcoholwet' van 1974, kan men zich afvragen of het huidige beleid ongewijzigd moet worden voortgezet. Zoals we al gezien hebben, heeft de wet aanvankelijk een groot effect gehad. Ook nu nog wordt er vermoedelijk minder onder invloed gereden dan vóór de wet, maar wel veel meer dan vlak na de invoering. De belangrijkste verklaring hiervoor is dat de kans op aanhouding door de politie kleiner bleek te zijn dan de automobilisten voorzichtigheidshalve eerst aannamen. Dat ze de kans op aanhouding voor heel groot hielden, was mede een gevolg van de publiciteit die aan het politietoezicht gegeven werd.

In Groot-Brittannië heeft zich een zelfde verschijnsel voorgedaan. Daar is in 1967 een wettelijke grens van 0,8 promille ingevoerd, voorafgegaan door een uitgebreide voorlichtingsactie. Evenals in Nederland kreeg de politie de mogelijkheid om in bepaalde gevallen een ademtest op een blaaspijpje te eisen.

Als daar aanleiding toe bestond, werd de ademtest gevolgd door een bloedproef. Onmiddellijk na de invoering van de wet daalde het aantal ongevallen in de uren waarop over het algemeen gedronken wordt (van 22.00 's avonds tot 04.00 uur 's nachts). Na verloop van tijd begon het echter weer langzaam te stijgen en na een aantal jaren was het effect van de wet zo goed als geheel verdwenen.

Men moet vrezen dat de Nederlandse 'alcoholwet' op den duur een zelfde lot beschoren zal zijn als de Britse. Daarom is er een bezinning nodig op de vraag of een bijstelling van het beleid gewenst is.

Om het beleid tot zo'n bezinning in staat te stellen heeft de SWOV een aantal mogelijke maatregelen geïnventariseerd en van elk van die maatregelen de vóór- en nadelen op een rij gezet. De SWOV heeft er naar gestreefd alle maatregelen te behandelen die in beleidskringen weleens overwogen zijn of door anderen als mogelijkheid naar voren zijn geschoven.

De meeste van de geïnventariseerde maatregelen zijn bedoeld om de verkeersonveiligheid te verminderen. Daarnaast worden ook enkele maatregelen besproken ter vergroting van de doelmatigheid van het beleid.

De reden daarvoor is dat zo wellicht middelen vrijkomen die weer aangewend kunnen worden voor het uitvoeren van veiligheidsmaatregelen. Alle maatregelen zijn uitsluitend gericht op automobilisten. Andere verkeersdeelnemers — voetgangers, fietsers, bromfietsers, motorfietsers — blijven buiten beschouwing, o.a. omdat er te weinig gegevens over bekend zijn. In Tabel 2 wordt een overzicht gegeven van 18 mogelijke maatregelen met hun verwachte effecten op de verkeersveiligheid en op de kosten. Maatregel 11 (verbete-

ring van de wegverlichting) neemt een aparte plaats in in het rijtje, omdat die niet speciaal gericht is op rijden onder invloed. Het is een algemene verkeersveiligheidsmaatregel, waaraan de alcoholmaatregelen getoetst kunnen worden. Wanneer het rendement van een alcoholmaatregel groter is dan van deze algemene maatregel, kan die alcoholmaatregel als nuttig worden beschouwd.

De verklaring van de gebruikte tekens is:

- 0 = geen effect
- + = klein gunstig effect
- + + = tamelijk groot gunstig effect
- + + + = zeer groot gunstig effect
- = klein ongunstig effect
- - = tamelijk groot ongunstig effect
- - - = zeer groot ongunstig effect

In het volgende hoofdstuk zullen de maatregelen uit Tabel 2 wat uitgebreider worden besproken.

Tabel 2. Globaal overzicht van de
verwachte effecten van 18 mogelijke
maatregelen.

Maatregelen	Effect op veiligheid	Effect op kosten	Opmerkingen
1. Meer politietoezicht	+++	----	ongewenste neveneffecten; zeer moeilijk uitvoerbaar
2. Ademanalyse-apparatuur — Intoxilyzer op bureau — Intoxilyzer langs de weg	+/0 +/0	--- ---	minder ongewenste neveneffecten minder ongewenste neveneffecten; op korte termijn niet uitvoerbaar
3. Meer voorlichting	+/0	---	
4. Zwaardere straffen	0	---	ongewenste neveneffecten; nauwelijks uitvoerbaar
5. Lichtere straffen	0	++	minder ongewenste neveneffecten
6. Verhoging wettelijke limiet	0	+	minder ongewenste neveneffecten; wet wordt geloofwaardiger
7. Verplicht onderwijs aan veroordeelde bestuurders	0	---	ev. meer vrijheidsstraffen; moeilijk uitvoerbaar
8. Toestaan van wachten in auto	+/0	0	minder rijverboden
9. Strafbaarstelling gastheren	0	0/-	ongewenste neveneffecten; nauwelijks uitvoerbaar
10. Verscherping voorselectie door politie	+/0	---	minder willekeur; meer strafzaken
11. Verbetering wegverlichting	*	----	
12. Uitbreiding rij- en schoolopleiding	+/0	---	ook bij andere wijze van verkeersdeelnemers kans op meer veiligheid
13. Onderzoek naar ontuchtremmers	0	—	
14. Aanbod van zelfmeetapparatuur	+/0	---	
15. Verbetering openbaar vervoer	0	---	voordelen voor niet-autogebruikers
16. Verruiming van de mogelijkheden om te wachten of te overnachten	0	—	voordelen voor niet auto-gebruikers
17. Verzekeringsbonus bij afwezigheid alcoholische	0	—	weinig interesse verzekeraars
18. Alcoholslot op startmechanisme	+/0	---	startmechanisme kan ten onrechte geblokkeerd worden

* Effect is desgewenst te berekenen

Afbeelding 7. Door een sterke uitbreiding van de fuikcontroles kan het alcoholgebruik van automobilisten aan banden worden gelegd.



Bespreking van 18 maatregelen

1. Meer politietoezicht

Het doel van deze maatregel is de kans op aanhouding door de politie voor rijders onder invloed te vergroten. In combinatie met een goede voorlichting over het toezicht kan dit ertoe leiden dat minder mensen die alcohol gebruikt hebben, achter het stuur van hun auto gaan zitten. De bedoeling is dat vooral in de weekeindnachten streng toezicht gehouden gaat worden. Dit zou moeten gebeuren door op bepaalde plaatsen alle passerende automobilisten stand te houden en op alcoholgebruik te controleren. Hiervoor zijn controleteams nodig die zich regelmatig verplaatsen, zodat de plaats van de 'fuij' niet voortijdig aan de automobilisten bekend wordt.

Wanneer de kans op aanhouding in de weekeindnachten veel groter wordt dan zij nu is, mag men aannemen dat het alcoholgebruik door automobilisten even sterk kan dalen als vlak na de 'alcoholwet' van 1974. De kosten van deze maatregel zijn zeer hoog, vooral omdat de politie met enkele honderden agenten uitgebreid zal moeten worden. Daarnaast zal de maatregel om politieke redenen moeilijk uitvoerbaar zijn: uitbreiding van de politie is vaak een omstreden zaak. Voor de automobilisten en hun passagiers veroorzaakt de maatregel veel last.

2. Ademanalyse als vervangend voor de bloedsproef

Deze maatregel wil enerzijds de verkeersveiligheid bevorderen door voor rijders onder invloed de kans te vergroten dat zij met de justitie in aanraking komen. Anderzijds zou sommigen er ook een mogelijkheid in om tot een kostenbesparing te komen. De SWOV heeft twee varianten van de maatregel bekeken.

In de eerste variant wordt een nauwkeurig en betrouwbaar apparaat — bijvoorbeeld de 'Intoxilyzer' — op het politiebureau geïnstalleerd en daar gebruikt om een ademtest af te nemen voor de bewijsvoering. Tegelijkertijd zou bij de voorselectie langs de weg een apparaat gebruikt moeten worden dat betrouwbaarder is dan het nu gebruikte blaaspijpje.

In de tweede variant wordt de ademtest voor de bewijsvoering meteen langs de weg afgenomen op een 'Intoxilyzer' of een vergelijkbaar apparaat.

In beide gevallen zou het recht op contra-expertise moeten blijven bestaan.

De eerste variant is technisch gezien op korte termijn uitvoerbaar, voor de tweede moet de apparatuur in een aantal opzichten worden aangepast, wat overigens op wat langere termijn realiseerbaar lijkt. Voor beide varianten zijn een aantal wetswijzigingen nodig. Een voordeel van de invoering van ademanalyseapparatuur is dat

veel minder mensen ten onrechte vrijuit zullen gaan.

Voor de betrokken automobilist is een ademproef veel minder ingrijpend dan de bloedsproef. Bovendien is de uitslag van een onderzoek onmiddellijk bekend, zodat hij niet dagenlang in onzekerheid hoeft te verkeren.

Wanneer de ademanalyse voor de bewijsvoering direct na aanhouding langs de weg plaatsvindt, vervallen ook de transporten naar het politiebureau.

Aan de andere kant zijn de kosten van aanschaf en onderhoud van de nieuwe apparatuur vrij hoog. Een kostenbesparing ten opzichte van het huidige beleid lijkt er niet in te zitten.

3. Meer voorlichting

Het is mogelijk om door meer voorlichting de kennis van de automobilist over de volgende onderwerpen te vergroten:

- de toelaatbare hoeveelheid alcohol voor iemand die een auto wil besturen;
- de risico's van rijden onder invloed: kans op letsel, schade en straf;
- de mogelijkheden om die risico's te verkleinen.

Er is echter geen reden om te veronderstellen dat die kennisvermeerdering ook tot een veiliger gedrag zal leiden. Bij een enquête in 1970 verklaarde 84,4% van de ondervraagden dat zij rijden onder invloed 'erg' of zelfs 'heel erg' vonden. Maar in

*Abbeelding 8. Er is een grote
verscheidenheid aan apparaten voor
ademanalyse op de markt.*



diezelfde enquête zei 87,2% weleens aan het verkeer deel te nemen na alcoholgebruik. Een zelfde discrepantie tussen gedrag en opvattingen werd gevonden bij het SWOV-onderzoek Rij- en drinkgewoonten. Veel automobilisten bleken meer gedronken te hebben dan zij zelf verantwoord vonden.

4. Zwaardere straffen

Bij het opleggen van zwaardere straffen kan men denken aan: langdurige intrekking van het rijbewijs, vrijheidsstraffen, verbeurd verklaren van de auto en hoge geldboetes. Maar uit onderzoek blijkt niet dat de zwaarte van de straf invloed heeft op het alcoholgebruik van automobilisten. Bovendien is deze maatregel nauwelijks uitvoerbaar vanwege de onafhankelijkheid van de rechterlijke macht. Officieren van Justitie kunnen wel zwaardere straffen eisen, maar de rechter hoeft daar niet aan tegemoet te komen.

5. Lichtere straffen

In principe zou de politie, wanneer zij constateert dat een automobilist de wettelijke limiet heeft overschreden, kunnen volstaan met het aanbieden van een schikking en het opleggen van een rijverbod. Als het schikkingsbedrag hoog genoeg is, hoeft dat geen

ongunstig effect op de verkeersveiligheid te hebben.

Deze maatregel levert een kostenbesparing en een vermindering van ongewenste neveneffecten op.

6. Verhoging van de wettelijke limiet

Door de huidige wettelijke limiet van 0,5 promille iets te verhogen zou de politie in theorie meer aandacht kunnen gaan schenken aan de zwaardere drinkers. Door zo'n maatregel zouden er wat minder mensen worden vervolgd, zodat een aantal ongewenste neveneffecten van het huidige vervolgingsbeleid zouden verdwijnen. Bovendien is een hogere limiet meer in overeenstemming met de feitelijke drinkgewoonten van de Nederlandse automobilisten. In de praktijk is deze maatregel moeilijk te realiseren, omdat van politietoezicht alleen effect op de veiligheid te verwachten is bij fuikcontroles. Bij zulke controles worden alle passerende automobilisten staande gehouden; deze controles kunnen dus per definitie niet gericht zijn op de zwaardere drinkers.

7. Verplicht onderwijs aan veroordeelde bestuurders

Automobilisten onder invloed die een vrijheidsstraf opgelegd hebben gekregen, zou men in de gevangenis een

cursus kunnen laten volgen, gericht op de risico's van alcoholgebruik in het verkeer.

Op grond van ervaringen in met name de Verenigde Staten moet worden geconcludeerd dat van zo'n maatregel niet veel heil te verwachten is.

8. Toestaan van wachten in de auto

Wanneer een bestuurder die gedronken heeft zijn vertrek uitstelt door in de auto te wachten, zal in het algemeen het alcoholpromillage van zijn bloed lager worden. Momenteel riskeert hij daarmee nog een rijverbod wegens 'aanstalten maken' om onder invloed van alcohol een auto te besturen.

Door deze maatregel kan de verkeersveiligheid iets afnemen. Daarnaast zullen er minder rijverboden worden opgelegd.

9. Strafbaarstelling van gastheren

Men zou het schenken van teveel alcohol in café's, op feestjes enz. strafbaar kunnen stellen. Naleving van dit voorschrift door de gastheren of -vrouwen is echter nauwelijks controleerbaar. De mogelijkheid van aangifte kan bovendien sfeerbedervend werken.

10. Verscheping van de bose lectie door de politie

Wanneer de politie bij haar fuikcontroles alle aangehouden bestuurders laat blazen, zullen minder automobilisten onder invloed vrijuit gaan.

Als dit bij het grote publiek bekend wordt, kan het een gunstig effect op de verkeersveiligheid hebben. De rechtsgelijkheid wordt bevorderd, maar het aantal strafzaken zal toenemen — en daarmee ook de kosten en ongewenste neveneffecten.

11. Verbetering van de wegverlichting

Door de wegverlichting te verbeteren zal de onveiligheid bij duisternis afnemen maar overdag toenemen door botsingen tegen de lichtmasten. Wat het uiteindelijke effect zal zijn, hangt o.a. af van de constructie van de lichtmasten. Met behulp van beschikbare kennis kan het netto effect op de veiligheid desgewenst berekend worden. Zoals al eerder gezegd, is deze algemene veiligheidsmaatregel in het overzicht opgenomen als een soort bordssteen voor de alcoholmaatregelen.

12. Uitbreiding van de rij- en schoolopleiding

Door verkeerslessen op middelbare scholen en door uitbreiding van het

theoretisch rijexamen kan aan aspirant-automobilisten meer kennis worden bijgebracht over de risico's van rijden onder invloed e.d. Evenals bij maatregel 3 is het ook hier de vraag of kennisvermeerdering tot een veiliger gedrag zal leiden.

13. Onderzoek naar ontzuicheringsmiddel

Een effectief ontzuicheringsmiddel zonder vervelende bijwerkingen zou een ideale oplossing zijn voor het probleem van rijden onder invloed. Zo'n middel bestaat echter nog niet. Veelgebruikte oplosmiddelen als koffie en cola-dranken hebben vaak zelfs een averechts effect. Goed eten, vóór en tijdens het drinken, kan de negatieve werking van alcohol wél enigszins remmen. Maar ook daarvan mag men geen wonderen verwachten. De SWOV ging na of gericht onderzoek naar een goed werkend ontzuicheringsmiddel bruikbare resultaten kan opleveren. De kans daarop bleek niet erg groot te zijn.

14. Aanbod van zelfmeetapparatuur

Er zouden zakapparaten op de markt gebracht kunnen worden waarmee automobilisten zelf hun adem kunnen analyseren. Een andere mogelijkheid is dat in cafés apparaten worden geplaatst die op een munt werken. Met

zulke apparaten kunnen automobilisten vrij nauwkeurig bepalen of zij de wettelijke limiet hebben overschreden. Het effect van zo'n maatregel is waarschijnlijk niet groot. De kennis van de automobilisten zou toenemen, maar hun gedrag zou weinig veranderen.

15. Verbetering van het (semi-) openbaar vervoer

Men kan proberen automobilisten onder invloed ertoe te brengen hun auto te laten staan door het aanbod van bussen en taxi's in de nachtelijke uren te vergroten en de prijs van het openbaar vervoer te verlagen. Veel effect op de veiligheid zullen dergelijke maatregelen vermoedelijk niet hebben. Mensen zien niet gauw af van het gebruik van hun eigen auto.

16. Verruiming van de wacht- en overnachtingsmogelijkheden

Om automobilisten onder invloed meer gelegenheid te geven hun vertrek uit te stellen kan men denken aan verruiming van de faciliteiten (wachtruimten) of aan een prijsverlaging voor overnachtingen (goedkopere hotelkamers). Van zulke maatregelen hoeft niet veel effect op de verkeersveiligheid te worden verwacht. Vooral een overnachting zal vaak weinig aantrekkelijk

De overheid moet kiezen

zijn, omdat men dan pas de volgende dag aankomt op zijn plaats van bestemming.

17. Verzekeringsbonus bij afwezigheid van alcohol schade

Verzekeringsmaatschappijen zouden een beloning kunnen verbinden aan het langdurig rijden zonder alcohol schade (een soort no-claimkorting). De automobilisten zullen zich dan misschien meer bewust worden van de nadelen van een ongeval, maar hun gedrag zullen ze vermoedelijk maar weinig aanpassen. Bovendien bestaat er voor deze maatregel weinig interesse bij de verzekeraars.

18. Alcohol slot op startmechanisme

In auto's kan men een apparaat verplicht stellen dat het startmechanisme tijdelijk kan blokkeren. Het treedt in werking als de bestuurder te veel alcohol uitademt of niet in staat is het apparaat foutloos te bedienen. Veel effect op de veiligheid zal dat niet hebben: een bestuurder onder invloed kan iemand anders laten starten. Een ongewenst neveneffect is dat het startmechanisme soms ten onrechte zal worden geblokkeerd, doordat een passagier alcohol uitademt of doordat een nuchtere bestuurder een fout maakt bij de bediening van het apparaat.

Welke maatregelen uiteindelijk genomen zullen worden om het gevaar van alcohol in het snelverkeer te beteugelen, moet de overheid uitmaken. Dat is geen eenvoudige zaak. Om te beginnen zal de overheid alle maatregelen die in aanmerking komen, moeten rangschikken naar volgorde van voorkeur. Behalve naar de effecten van de afzonderlijke maatregelen zal zij ook moeten kijken naar de effecten van combinaties van maatregelen. Bij sommige combinaties kunnen bepaalde nadelen van de afzonderlijke maatregelen wegvallen. De SWOV gaat ervan uit dat de beleidvoerder zelf zulke combinaties zal bedenken en op hun effecten beoordelen. Eén voorbeeld kan hier wel worden gegeven, het is een combinatie van de maatregelen 2, 5, 6 en 10 uit tabel 2. Ze houdt in dat de politie betere ademanalyse-apparatuur gaat gebruiken en bij haar controleacties elke aangehouden automobilist laat blazen, het rijden met een bloedalcoholgehalte tussen 0,5 en — bijvoorbeeld — 0,8 promille wordt een overtreding die de politie kan afdoen met een transactie.

Van de waarde die de overheid hecht aan de gunstige en ongunstige effecten van de verschillende (combinaties van) maatregelen, zal afhangen welke er als beste uit de bus komt. Sommige maatregelen kunnen overigens meteen al buiten discussie blijven, omdat zij wel geld kosten maar

aan veiligheid niets opleveren en ook geen gunstige neveneffecten hebben (zie tabel 2).

Wanneer de overheid één maatregel of combinatie van maatregelen als beste heeft uitgekozen, wil dat nog niet zeggen dat die ook moet worden uitgevoerd. De kans bestaat immers dat een andere maatregel, die niet speciaal op het alcoholgebruik van automobilisten is gericht, een hoger rendement zal hebben.

Om dat te kunnen beoordelen is ook een algemene veiligheidsmaatregel (verbetering van de wegverlichting) in de vergelijking betrokken.

In het verleden vonden beleidvoerders het rendement van die maatregel hoog genoeg om hem uit te voeren. Van alcoholmaatregelen die een hoger rendement hebben, mag men aannemen dat ze maatschappelijk gewenst zijn.

SWOV-literatuur

- Alcohol en verkeersveiligheid; Maatregelen en onderzoek; Een kritisch overzicht van de literatuur. SWOV, 1967. 40 blz.
- Alcohol and road safety; Countermeasures and research; A critical survey of the literature, 2nd edition. SWOV, 1969, 42 pp.
- Verkeersveiligheid en alcohol; Consequenties van maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid en het bij die maatregelen behorende onderzoek. D.J. Griep, psychol. drs. Tijdschrift Sociale Geneeskunde 47 (1969) 3 (31 januari). 85 t/m 91
- The effectiveness of statutory countermeasures. D.J. Griep. In: Alkohol und Verkehrssicherheit; Konferenzbericht der 5. Internationalen Konferenz über Alkohol und Verkehrssicherheit, 1969, Ch. V | pp. 24-25.
- Alcohol in het verkeer. Ir. E. Asmussen. In: Elfde Politieleergang, 1969, blz. 36-46.
- Alcohol in het verkeer. Ir. E. Asmussen. Verkeerstechiek 21 (1970) 1: 37 t/m 41.
- Niet-nuchter rijden, Ongevallen, kans, prestatievermindering en maatregelen. D.J. Griep, psychol. drs. Verkeerstechiek 22 (1971) 6: 315 t/m 320.
- Drinking and driving in The Netherlands over a four-year period. P.C. Noordzij. In: Israelstam, S. & Lambert, S. (eds). Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Proceedings of the Sixth International Conference on Alcohol, drugs and traffic safety, 1974, pp. 33-39.
- Rijden onder invloed; Een literatuurstudie. Drs. P.C. Noordzij. Publikatie 1976-5N. SWOV, 1976. 53 blz., geill.
- De invloed van de alcoholwet op rijgedrag en verkeersongevallen. Drs. P.C. Noordzij. R-77-3. SWOV, Voorburg, 1977. 35 blz.
- Ook als: De invloed van de 'Weet-jewetj-wet'. Intermediair 13 (1977) 37 (16 sept.). 35 t/m 41.
- Alcoholgebruik onder automobilisten; Verslag en resultaten van het onderzoek Rij- en drinkgewoonten van Nederlandse automobilisten in week-eindnachten in het najaar van de jaren 1970, 1971, 1973, 1974, 1975 en 1977. Drs. P.C. Noordzij, A.A. Vis en ing. J.A.G. Mulder. 2de herziene en uitgebreide druk. R-78-19. SWOV, Voorburg, 1978. 140 blz.
- Ademanalyse en het alcoholgehalte van bloed. J.A.G. Mulder & P.C. Noordzij. Tijdschrift voor alcohol, drugs en andere psychotrope stoffen 4 (1978) 1: 23-32.
- Ademanalyse: een alternatief? Ing. J.A.G. Mulder & drs. P.C. Noordzij. Tijdschrift voor de politie 41 (1979) 5: 240-249.
- Ontnuchteringsmiddelen: Een literatuurstudie naar de werkzaamheid en toepasbaarheid van diverse stoffen om de gevolgen van ethanolgebruik tegen te gaan. Drs. G. van den Brink & drs. J.J. de Gier, apothekers. R.U. Utrecht. Publikatie 1979-3N. SWOV, Voorburg, 1979. 38 blz.
- Alcoholgebruik en verkeersveiligheid. Deel I: Discussiebijdrage over de voor- en nadelen van diverse beleidsalternatieven, Deel II: Tabellen, afbeeldingen en bijlagen. Mr. P. Wesemann. R-79-5I en R-79-5II. SWOV, Voorburg, 1979. 156 + 87 blz.
- Ademanalyse voor justitiële doeleinden. Drs. P.C. Noordzij. Tijdschrift voor alcohol, drugs en andere psychotrope stoffen 6 (1980) 1: 3-10.
- Alcoholgebruik en verkeersveiligheid; De belangrijkste punten uit de gelijknamige discussienota over de voor- en nadelen van diverse beleidsalternatieven. Mr. P. Wesemann. Publikatie 1980-1N. SWOV, Voorburg, 1980. 57 blz.