

Inventarisatie van het preventief gebruik van alcoholsloten in Europa, Noord- Amerika en Australië

R-2010-20

**Inventarisatie van het preventief gebruik
van alcoholsloten in Europa, Noord-
Amerika en Australië**

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2010-20
Titel:	Inventarisatie van het preventief gebruik van alcoholsloten in Europa, Noord-Amerika en Australië
Projectnummer SWOV:	07.4.4.5
Opdrachtgever:	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Mobiliteit
Trefwoord(en):	Alcolock; driver; accident prevention; enforcement (law); driving (veh); blood alcohol content; Europe; Australia; North America; SWOV.
Projectinhoud:	Dit rapport inventariseert in welke mate alcoholsloten wereldwijd <i>preventief</i> worden toegepast en hoe deze toepassingen zijn gestimuleerd. De inventarisatie is uitgevoerd met een korte schriftelijke enquête onder experts in Europa, Noord-Amerika en Australië. Op grond van de bevindingen zijn aanbevelingen voor de Nederlandse situatie opgesteld, gericht op preventief gebruik door beroepschauffeurs en bestuurders met een alcoholprobleem.
Aantal pagina's:	18 + 5
Prijs:	€ 8,75
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 2010

De informatie in deze publicatie is openbaar.
Overname is echter alleen toegestaan met bronvermelding.

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Telefoon 070 317 33 33
Telefax 070 320 12 61
E-mail info@swov.nl
Internet www.swov.nl

Samenvatting

Op verzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de SWOV geïnterviewd in welke mate alcoholsloten wereldwijd *preventief* worden toegepast en hoe deze toepassingen zijn gestimuleerd. Preventieve toepassingen staan geheel los van strafrechtelijke of bestuursrechtelijke maatregelen tegen betrachte rijders onder invloed.

Ten behoeve van de inventarisatie heeft de SWOV een korte schriftelijke enquête uitgevoerd onder sleutelfiguren op het gebied van onderzoek en beleid rond de invoering van alcoholsloten in Europa, Noord-Amerika en Australië. Op grond van de bevindingen zijn aanbevelingen voor de Nederlandse situatie opgesteld, die gericht zijn op preventief gebruik door twee duidelijk onderscheiden categorieën bestuurders: beroepschauffeurs en bestuurders met een alcoholprobleem.

De inventarisatie van ervaringen in het buitenland heeft geen (wetenschappelijk ondersteund) bewijs opgeleverd van de veiligheidseffecten van het preventief gebruik van alcoholsloten. Doordat dit preventief gebruik in het buitenland nog weinig geïntroduceerd is, zijn er ook weinig aanknopingspunten voor een succesvolle introductie in ons land. Wel kunnen op basis van de buitenlandse ervaringen enkele overwegingen worden gegeven ten behoeve van de besluitvorming over dit onderwerp.

Het valt te overwegen het gebruik van alcoholsloten wettelijk verplicht te stellen in bussen en busjes voor het vervoer van schoolkinderen en gehandicapten, vanwege de kwetsbaarheid en afhankelijkheid van deze groepen. Uit een oogpunt van draagvlak kan dit het best gebeuren na de invoering van een alcoholslotprogramma (ASP) voor overtreders. Overwogen kan worden om hierover eerst met de sector in gesprek te gaan, voorlichting over de mogelijkheden te geven en/of een gezamenlijk demonstratieproject uit te voeren.

Voor andere vormen van commercieel gebruik van alcoholsloten – in vrachtauto's, taxi's en het openbaar vervoer – kan de verdere verbreiding van alcoholsloten waarschijnlijk aan de markt worden overgelaten. Zeker als de prijs van alcoholsloten in de toekomst omlaag gaat, de overheid de wettelijke BAG-limiet voor beroepschauffeurs verlaagt, de overheid haar eigen wagenpark uitrust met alcoholsloten en – last but not least – de alcoholslotssystemen nog minder belastend worden. De overheid kan dan volstaan met voorlichting en het eventueel medefinancieren van een enkel demonstratieproject.

In de regelgevende sfeer lijkt het wel gewenst om kwaliteitseisen aan de alcoholsloten te stellen, ongeacht of het gebruik ervan wettelijk verplicht wordt. Hiervoor volstaat het om de bestaande NEN-norm voor alcoholsloten voor preventief gebruik verplicht te stellen voor de Nederlandse markt.

Bij het (vrijwillig) preventief gebruik van alcoholsloten door bestuurders met een alcoholprobleem ligt de situatie ingewikkelder. Enerzijds lijkt een ASP voor deze groep een positief effect op de verkeersveiligheid te kunnen hebben, maar anderzijds is er wereldwijd nog nauwelijks ervaring mee opgedaan.

Daarom lijkt het verstandig om in eerste instantie een goed experiment op te zetten en uit te voeren. Wellicht moet de overheid via wetgeving het preventief gebruik van alcoholsloten door bestuurders met een alcoholprobleem reguleren. Te overwegen valt hierbij ook de verslavingszorg in te schakelen. Dit zal leiden tot relatief hoge kosten, waarbij de vraag beantwoord moet worden of de doelgroep die geheel voor haar rekening kan of wil nemen. Uiteraard kan worden onderzocht of er alternatieve financieringsbronnen kunnen worden aangeboord.

Summary

An inventory of the preventive use of alcolocks in Europe, North America and Australia

Commissioned by the Dutch Ministry of Transport, Public Works and Water Management, SWOV made an inventory of preventive alcolock implementation and stimulation worldwide. Preventive alcolock installation is *not* related to judicial or administrative offender programmes.

In order to obtain the desired information, SWOV sent a questionnaire to the most important actors regarding preventive alcolock implementation in Europe, North America and Australia. Based on the results, recommendations are made for the situation in the Netherlands, focusing on two clearly distinguished driver categories: professional drivers and drivers with an alcohol problem.

The inventory of international experiences did not yield any (scientific) evidence of the safety effects of preventive use of alcolocks. As preventive use has not internationally been adopted much, there are few leads for a successful introduction in the Netherlands. However, international experiences are a basis for a number of considerations in relation with this topic.

Mandatory alcolock installation in vehicles that are used for the transport of school children and disabled people might be considered because of the vulnerability and dependence of these groups. In order to gain sufficient public support, prior implementation of an alcolock programme for drink-driving offenders is recommendable. It could be considered to first discuss the issue with the transport sector concerned, provide information about the possibilities and/or carry out a joint demonstration project.

For further use of the alcolock in a commercial environment – in trucks, taxis and public transport – further implementation of the alcolock is probably best left to free-market processes, especially if their future price gets lower, if the government lowers the legal BAC limit for professional drivers, if the government installs alcolocks in its own vehicles, and – last but not least – if the use of alcolock systems becomes less incriminating. The government can then limit itself to public information and possibly co-funding of the odd demonstration project.

Concerning legislation, setting quality standards for the alcolock seems advisable, independent of whether or not their use is made mandatory. It suffices to make the existing NEN standard for preventively used alcolocks mandatory in the Netherlands.

The situation is more complex for (voluntary) preventive use of alcolocks by drivers with an alcohol problem. On the one hand, an alcolock programme may have a positive road safety effect for this group, but, on the other hand, there has hardly been any experience worldwide.

It therefore seems sensible to first carry out a thorough experiment. The government may have to legislate the preventive use of alcolocks by drivers with an alcohol problem. It is worthy of consideration to ask for support from

the sector of care and treatment of drug addiction. This will result in relatively high costs, of which it is uncertain whether the target group can or will be prepared to settle the bill. It can of course be investigated whether alternative sources of financing can be found.

Inhoud

1.	Inleiding	9
2.	Deelnemers aan de enquête	11
3.	Resultaten van enquête en internetsearch	12
3.1.	Programma's voor bestuurders met een alcoholprobleem	12
3.2.	Gebruik van alcoholsloten door beroepschauffeurs	13
3.2.1.	Zweden, Frankrijk en Finland	14
3.2.2.	Overige Europese landen	14
3.2.3.	Verenigde Staten, Canada en Australië	15
4.	Discussie en aanbevelingen	16
4.1.	Alcoholsloten voor beroepschauffeurs	16
4.2.	Alcoholsloten voor bestuurders met een alcoholprobleem	17
	Literatuur	18
Bijlage	Questionnaire on stimulation of preventive alcolock installation	19

1. Inleiding

Op verzoek van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de SWOV geïnterviewd in welke mate alcoholsloten wereldwijd *preventief* worden toegepast. Preventieve toepassingen hebben betrekking op bestuurders die het alcoholslot niet hoeven te gebruiken omdat ze door de politie zijn betrapt op rijden onder invloed.

Het verzoek van het ministerie aan de SWOV was:

1. Beschrijf de state-of-the-art van het preventief gebruik van alcoholsloten, met de nadruk op Europa.
2. Geef aan hoe de desbetreffende landen dit preventief gebruik hebben gestimuleerd.
3. Stel op basis hiervan aanbevelingen op voor de Nederlandse situatie.

Bij preventief gebruik kan het gaan om particuliere autobezitters, die om een of andere reden een alcoholslot in hun auto willen. Dat kan zijn uit zelfbescherming, bijvoorbeeld omdat zij zelf problemen hebben met het scheiden van alcoholgebruik en autorijden. Maar het kan ook zijn dat zij de auto uitlenen aan familieleden of derden, en willen voorkomen dat die met alcohol op achter het stuur gaan zitten.

Behalve om strikt particuliere toepassingen kan het ook gaan om zogenoemde 'commerciële' toepassingen in het openbaar vervoer, in taxi's of in vrachtwagens van transportbedrijven.

Nadat in Zweden alcoholsloten al vanaf eind 1999 met succes commerciële toepassing hadden gevonden, heeft de Europese Commissie in 2004-2005 diverse kleinschalige, kwalitatieve experimenten laten uitvoeren met alcoholsloten in bussen en vrachtauto's. De belangrijkste uitkomst van deze experimenten was, dat bus- en vrachtwagenchauffeurs de alcoholsloten betrouwbaar en bruikbaar vonden. Ook ondervraagde buspassagiers hadden een positief oordeel over het gebruik van alcoholsloten in bussen (Silverans et al., 2006). Commerciële gebruikers van alcoholsloten in Zweden zagen het alcoholslot vooral als een kwaliteitsaspect dat in het voordeel van hun bedrijf sprak (Lönegren & Jakobsson, 2007).

Naast de experimenten met alcoholsloten in bussen en vrachtauto's heeft de Europese Commissie ook een kleinschalig experiment laten uitvoeren met alcoholafhankelijke bestuurders. De belangrijkste conclusie van dit experiment, dat in België is uitgevoerd, was dat de gebruikers van het alcoholslot in het algemeen tevreden waren over het systeem en er tamelijk moeiteloos mee om konden gaan. Of het alcoholslot ook een positief effect heeft gehad op hun rij- en drinkgedrag, kon in het kader van het experiment echter niet worden vastgesteld (Silverans et al., 2006).

Kort voor de uitvoering van het Europese experiment waren de resultaten bekend geworden van een onderzoek in Canada naar de geregistreerde gedragsgegevens van circa 10.000 gebruikers van alcoholsloten. Een belangrijke conclusie van het onderzoek was, dat "Interlock data may eventually come to serve as a useful adjunct for patient monitoring by alcohol counselors ..." (Marques, Voas & Tippetts, 2003).

Enkele jaren later concludeerden Bjerre & Thorsson (2008) in een onderzoek naar blijvende gedragsveranderingen onder drinkende automobilisten

die een alcoholslotprogramma (ASP) hadden gevolgd: "De voltooiing van een ASP (...) lijkt een nuttig instrument om blijvende gedragsveranderingen tot stand te brengen in de rij- en drinkgewoonten van alcoholovertreeders". Logischerwijze zou een dergelijk effect ook verwacht kunnen worden bij bestuurders met alcoholproblemen die (nog) niet zijn betrappt op rijden onder invloed.

Volgens dr. Thomas Brown van het Douglas Mental Health University (McGill) Institute in Canada hebben deelnemers aan een ASP die behandeld worden voor hun alcoholprobleem, een grotere kans dat het positieve effect van het alcoholslot zal aanhouden nadat het weer uit de auto is verwijderd (Robertson, Holmes & Vanlaar, 2010). Een nadeel is, dat behandeling van deelnemers aan een ASP met een alcoholprobleem niet alleen tot een forse kostenverhoging leidt, maar ook de bereidheid van anderen tot deelname aan het ASP sterk kan doen afnemen ("ik heb helemaal geen alcoholprobleem!"). Dit probleem doet zich natuurlijk niet voor bij bestuurders die al onder behandeling zijn voor een alcoholprobleem en vrijwillig een alcoholslot in hun auto laten plaatsen. Daardoor vormen deze bestuurders een ideale doelgroep voor deelname aan een ASP.

Om na te gaan, in hoeverre in Europa, Noord-Amerika en Australië alcoholsloten preventieve toepassing hebben gevonden, heeft de SWOV een aantal sleutelfiguren op het gebied van onderzoek en beleid in die landen een vragenlijst toegestuurd. Daarnaast is de vragenlijst gestuurd aan enkele belangrijke leveranciers van alcoholsloten. In de vragenlijst werd ook gevraagd, of en hoe overheid en de alcoholproducerende industrie die preventieve toepassing hebben gestimuleerd c.q. zouden moeten stimuleren naar de mening van de respondenten. De vragenlijst is als bijlage bij deze notitie opgenomen.

Behalve via de vragenlijsten is ook op het internet gespeurd naar informatie over preventieve toepassing van alcoholsloten.

2. Deelnemers aan de enquête

Vragenlijsten zijn verstuurd naar de volgende contactpersonen, die ze ingevuld hebben geretourneerd. Onder hen bevinden zich drie beleidsmedewerkers (uit Zweden, Finland en Slovenië), elf onderzoekers en drie vertegenwoordigers van de industrie.

- Johannes Lagois, Duitsland, Dräger AG, voorzitter van CENELEC BTTF 116-2, belast met het opstellen van Europese normen waaraan alcoholsloten moeten voldoen.
- Simone Klipp, Duitsland, Bundesanstalt für Strassenwesen BAST.
- Fons Liers, België, Rauwers Controle (leverancier van ACS alcoholsloten).
- Peter Silverans, België, Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV).
- Marita Löytty, Finland, Finnish Transport Safety Agency.
- Inger Marie Bernhoft, Denemarken, Department of Transport, Technical University of Denmark (DTU).
- Javier Alvarez, Spanje, Faculty of Medicine, University of Valladolid.
- Charles Mercier-Guyon, Frankrijk, Centre d'Etudes et de Recherches en Médecine du Trafic.
- Andrew Clayton, Verenigd Koninkrijk, RSN Associates.
- Liza Jakobsson, Zweden, Swedish Transport Administration.
- Terje Assum, Noorwegen, Transport Economic Institute (TØI).
- Bojan Žlender, Slovenië, Road Safety Council, Slovene Roads Agency.
- Paul Marques, Verenigde Staten, Pacific Institute for Research and Evaluation (PIRE).
- Doug Beirness, Canada, Beirness & Associates.
- Ward Vanlaar, Canada, Traffic Injury Research Foundation (TIRF).
- Les Libbesson, Victoria (Australië), Managing Director Guardian Interlock Systems (leverancier van alcoholsloten)
- Ilona Buttler, Polen, Instytut Transportu Samochodowego, Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Daarnaast zijn de vragenlijsten verstuurd naar de volgende contactpersonen die ze niet hebben ingevuld en geretourneerd:

- Pierre Gustin, Frankrijk, Prévention Routière.
- Bernard Pottier, Frankrijk, Prévention Routière.
- Bengt Allo, Zweden, Alkolås i Skandinavien AB.
- Philip Swann, Australië, VicRoads.

Informatie over personen met alcoholproblemen die een beroep doen op de verslavingszorg, is verkregen van Paul Willemsen, Afdeling Preventie van Iriszorg in Arnhem.

3. Resultaten van enquête en internetsearch

De resultaten van de enquête, soms aangevuld met informatie van het internet (onder andere van de website van het European Transport Safety Council: ETSC, 2009), zijn opgenomen in onderstaande tabel. Per land is in de tabel aangegeven, welke vormen van preventief gebruik van alcoholsloten er bestaan, in welke mate er gebruik van wordt gemaakt, en welke ontwikkeling wordt voorzien.

Land	Schoolbussen en ziekenvervoer		Ov + taxi		Vrachtwagen		Totaal beroepsvervoer		Alcoholafhankelijke bestuurders	
	2010	Prognose	2010	Prognose	2010	Prognose	2010	Prognose	2010	Prognose
SE	?	Toename	?	Toename	?	Toename	55.000	Toename	--	--
FI	?	8.000 in 2011	?	Verplicht in 2014	?	Verplicht in 2014	1.500	Sterke toename	--	--
NO	Enkele	?	30	?	--	--	30-50	?	--	--
DK	--	--	1.600	?	25	?	1.625	?	--	--
UK	--	--	Enkele	?	--	--	--	--	--	--
PL	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DE	--	--	--	--	20	?	20	?	20	?
BE	1	?	5	?	12	?	18	Toename	35	?
FR	5.000	?	600	60.000 in 2015	--	--	5.600	60.000 in 2015	--	--
SI	12	?	--	--	--	--	12	?	--	--
ES	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
VS	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CA	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
AU	--	--	--	--	--	--	--	--	South Australia: start mei 2010; aantal onbekend	?

Tabel 1. Penetratie van preventieve toepassingen van het alcoholslot in Europa, Noord-Amerika en Australië (verklaring tekens: -- = geen; ? = onbekend).

3.1. Programma's voor bestuurders met een alcoholprobleem

Preventieve ASP's voor alcoholafhankelijke bestuurders en probleemdrinkers die (nog) niet door de politie zijn betrapt op rijden onder invloed, worden nog nergens grootschalig toegepast. Tot voor kort waren alleen in België en Duitsland op minischaal enkele (35 resp. 20) alcoholsloten geïnstalleerd in voertuigen van alcoholafhankelijke bestuurders, zonder dat daar overigens stimulering van de overheid of de producenten van alcoholhoudende dranken aan voorafging. Wellicht heeft in België wel een rol gespeeld dat er eerder, in 2004-2005 een kleinschalig experiment met

alcoholsloten voor alcoholafhankelijke bestuurders is uitgevoerd, in opdracht van en gefinancierd door de Europese Commissie. Sinds mei 2010 stimuleert de regering van South Australia de installatie van alcoholsloten in auto's van alcoholafhankelijke bestuurders, maar er zijn nog geen gegevens bekend over gerealiseerde of verwachte aantallen installaties.

Ofschoon alcoholsloten nog nauwelijks preventief worden geïnstalleerd in de voertuigen van alcoholafhankelijke bestuurders, zeggen alle geënquêteerde onderzoekers en beleidsmakers dat zij voorstander zijn van zulke preventieve programma's. Op een enkele uitzondering na vinden allen dat de overheid bij de opzet en uitvoering van zulke programma's een wetgevende c.q. regulerende rol moet spelen en ook een taak te vervullen heeft op het gebied van voorlichting en educatie. Slechts een enkeling vindt dat de overheid een dergelijk programma ook moet (co)financieren.

Over de mogelijke rol van de alcoholindustrie zijn de respondenten minder eensgezind. Sommigen vinden dat elke bemoeienis van alcoholproducenten met preventieve programma's uit den boze is. Van de voorstanders vindt een deel dat de industrie wel moet voorlichten maar niet mag financieren, een ander deel dat ze wel moet financieren maar niet mag voorlichten en een laatste deel dat ze zowel moet voorlichten als financieren. Uit nadere gesprekken met enkele respondenten bleek dat de eerste en de tweede categorie feitelijk dezelfde intentie hadden, namelijk: verhinderen dat de alcoholindustrie invloed krijgt op de inhoud van het programma! Maar dat een voorlichtende rol daar niet toe hoeft te leiden, blijkt in Finland, waar de alcoholproducenten al jarenlang voorlichting geven aan overtreders. En dat financiële steun niet tot inhoudelijke bemoeienis hoeft te leiden, laat onder andere de in België geïnitieerde Bob-campagne zien. Deze kwam in 1995 tot stand in nauwe samenwerking tussen het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) en de Arnoldusgroep, die de financiering voor haar rekening nam. De Arnoldusgroep is de vereniging van Belgische bierbrouwers voor een verantwoord alcoholgebruik, vergelijkbaar met de Nederlands STIVA (Stichting Verantwoord Alcoholgebruik). Een Amerikaanse respondent die veel onderzoek rond de implementatie en evaluatie van alcoholslotprogramma's heeft uitgevoerd, toonde zich voorstander van een financiële rol voor de alcoholindustrie. Hij gaf daarbij de volgende toelichting: "Alcohol dependent drivers compose just one part of the alcohol road safety problem, but it seems a good idea to make an effort to get them in preventive alcohol programs. The government could require installation as part of a treatment plan. And I like the idea that the industry pays to clean up its mess."

3.2. **Gebruik van alcoholsloten door beroepschauffeurs**

Als het gaat om het stimuleren van het *gebruik van alcoholsloten door beroepschauffeurs*, zien de meeste respondenten voor de overheid voornamelijk een voorlichtende rol weggelegd. Wetgeving en financiering door de overheid vindt slechts een enkele respondent gewenst. Maar in de landen waar het gebruik van alcoholsloten door beroepschauffeurs al op redelijke schaal is gerealiseerd of binnenkort gerealiseerd zal worden, hebben wet- en regelgeving wel degelijk een belangrijke rol gespeeld.

3.2.1. *Zweden, Frankrijk en Finland*

Installatie van alcoholsloten voor beroepschauffeurs is tot nu toe alleen in Zweden op grote schaal toegepast, maar Frankrijk en Finland staan in de startblokken om het Zweedse voorbeeld te volgen. In Zweden zijn sinds 2000 meer dan 55.000 alcoholsloten geïnstalleerd, in overgrote meerderheid voor preventief gebruik in vrachtwagens, bussen en taxi's. De overheid heeft daaraan bijgedragen via voorlichting, financiering van de ontwikkeling van nieuwe technologie en (mede)financiering van demonstratieprojecten in de beginjaren. Daarnaast werden alcoholsloten door veel gemeenten verplicht gesteld in schoolbussen. En de Zweedse Road Authority stelde alcoholsloten verplicht in vrachtwagens waarmee voor deze overheidsinstantie transporten worden uitgevoerd.

In Frankrijk is op 1 januari 2010 een wet ingegaan die een alcoholslot verplicht stelt in alle nieuwe voertuigen waarmee acht of meer personen vervoerd kunnen worden. Per 1 september 2015 moeten alle ca. 60.000 autobussen een alcoholslot hebben. Begin 2009 is een pilotproject gestart waaraan drie busmaatschappijen met in totaal 300 schoolbussen deelnamen. Begin 2010 waren al ongeveer 600 Franse bussen uitgerust met een alcoholslot.

De Finse regering bereidt een wet voor die vanaf 1 augustus 2011 de installatie van alcoholsloten verplicht stelt in alle bussen en taxi's die gebruikt worden voor het vervoer van schoolkinderen en patiënten die gebruikmaken van dagverpleging. Naar schatting moeten tussen de 7.000 en 10.000 Finse bussen en taxi's worden uitgerust met een alcoholslot. Daarnaast bereidt het Finse Ministerie van Verkeer een plan voor om alle overheidsvoertuigen te voorzien van een alcoholslot.

In alle drie bovengenoemde landen is de installatie van alcoholsloten bij het openbaar vervoer en in commerciële voertuigen voorafgegaan door de invoering van een ASP voor overtreders. Mogelijk heeft dat bijgedragen aan het creëren van draagvlak voor wetgeving rond deze preventieve toepassingen. Alle drie de landen hebben het preventief gebruik van alcoholsloten voor sommige categorieën voertuigen verplicht gesteld. Ten minste twee van de drie landen, Zweden en Frankrijk, hebben van overheidswege een financiële bijdrage geleverd aan demonstratie- of pilotprojecten. Met name Zweden heeft ook een financiële injectie gegeven aan research & development op het gebied van goedkopere en minder belastende alcoholslotssystemen voor preventief gebruik.

Denemarken neemt een speciale positie in. Hoewel er nog geen ASP voor overtreders van kracht is – overigens wel in voorbereiding – en er geen verplichting van overheidswege bestaat, waren begin 2009 toch ca. 1.600 bussen van het openbaar vervoer uitgerust met een alcoholslot. Wat dat betreft had Denemarken dus een voorsprong op Finland en Frankrijk.

3.2.2. *Overige Europese landen*

In verschillende andere Europese landen dan Zweden hebben transportmaatschappijen hun vrachtwagens uitgerust met alcoholsloten, onder andere in Nederland, België en Frankrijk. Maar tot nu toe gaat dat eerder om tientallen dan om honderden of duizenden installaties. Het feit dat Volvo

Trucks inmiddels vrachtwagens met af-fabriek geïnstalleerde alcoholsloten levert, en ook nog tegen een betrekkelijk geringe meerprijs, zou echter weleens tot een snelle toename van het gebruik van alcoholsloten in dit segment kunnen leiden.

3.2.3. *Verenigde Staten, Canada en Australië*

In de Verenigde Staten, Canada en Australië lijkt de belangstelling van de overheid voor het stimuleren van alcoholsloten voor beroepschauffeurs tot nu toe minimaal te zijn en er zijn er dan ook vrijwel geen geïnstalleerd. Maar dat schijnbare gebrek aan belangstelling van de overheid heeft vooral te maken met de tamelijk omslachtige wijze waarop de huidige generatie alcoholsloten werkt (Ferguson et al., 2009). Vooral voor bestuurders die nooit alcohol drinken, kan het belastend zijn om vóór elke rit een ademtest te moeten afleggen, eventueel nog aangevuld met ademtesten tijdens de rit. Om daarin verandering te brengen is in de Verenigde Staten in 2008 een publiek-privaat gefinancierd vijfjarig onderzoeksproject gestart naar minder invasieve methoden om het alcoholgebruik van autobestuurders te meten (Ferguson et al., 2009). Dit project heet DADSS (Driver Alcohol Detection System for Safety) en het wordt gezamenlijk gefinancierd door de private Automotive Coalition for Traffic Safety (ACTS) en de publieke National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). Het onderzoek richt zich op het ontwikkelen van geavanceerde, betrouwbare en betrekkelijk goedkope systemen van alcoholdetectie, waar een nuchtere bestuurder niets van merkt. Gedacht wordt aan (combinaties van) weefselspectroscopie, metingen aan de huid (bijvoorbeeld met sensoren in het stuurwiel en/of de versnellingspook) en oogmetingen. Maar het gaat vele jaren duren voordat dergelijke systemen operationeel zijn.

In Australië heeft de regering van Victoria in 2007 een nieuwe strategie ontwikkeld om het rijden onder invloed van alcohol terug te dringen, als onderdeel van het programma 'arrive aLive'. De belangrijkste reden om het rijden onder invloed aan te pakken is, dat 20-30% van de verkeersdoden in Victoria het gevolg is van alcoholgebruik. In de strategienota, die de periode 2008-2017 beslaat, staan twee doelstellingen die verband houden met het bevorderen van het gebruik van alcoholsloten (VicRoads, 2008):

1. "Extending the alcohol interlock program to young and inexperienced motorists, and strongly encouraging the voluntary take up of alcohol interlocks.
2. Encouraging vehicle manufacturers to include alcohol interlocks in the design of new vehicles."

In het actieprogramma voor 2008-2010 is over de eerste doelstelling niets terug te vinden, terwijl over de tweede doelstelling alleen wordt vermeld, dat er campagne voor zal worden gevoerd. Informatie over daadwerkelijk preventief gebruik van alcoholsloten kon niet worden achterhaald. Ook de proceedings van het 10^e International Alcohol Interlock Symposium (Robertson, Holmes & Vanlaar, 2010) maken er in het deel dat over toepassingen in Australië gaat, geen melding van.

4. Discussie en aanbevelingen

4.1. Alcoholsloten voor beroepschauffeurs

Bij preventieve toepassing van alcoholsloten in bussen, taxi's en vrachtwagens is de kosten-batenverhouding uit een algemeen verkeersveiligheidsoogpunt minder gunstig dan bij toepassing in auto's van (zware) overtreeders. In Zweden, bijvoorbeeld, bleek bij 1 op 10.000 testen van vrachtwagenchauffeurs op het alcoholslot het resulterende BAG $\geq 1,0$ promille te zijn, hetgeen overeenkomt met 0,01% van alle ritten (Bjerre & Kostela, 2007). En dan is het ook nog mogelijk, dat daarbij mondalcohol in het spel was, en het werkelijke BAG dus (veel) lager. Bij bestuurders van personenauto's in Nederland ligt dat aandeel in weekendnachten rond de 1%, dus 100 maal zo hoog (DVS, 2009).

Maar voor individuele transport- en vervoermaatschappijen kan de afweging van kosten en baten toch gunstig uitvallen. Een bedrijf kan via de installatie van alcoholsloten zijn veiligheidsimago en daarmee zijn concurrentiepositie versterken. En een alcoholslot kan ook voorkomen dat een chauffeur van het bedrijf onder invloed van alcohol een ernstig verkeersongeval veroorzaakt. Ernstige ongevallen met autobussen en vrachtauto's komen weliswaar niet vaak voor, maar kennen dikwijls wel een zeer ernstige afloop door de grote massa van de voertuigen en/of de grote aantallen personen die erbij betrokken zijn.

Hoewel tot nu toe nog maar in enkele Europese landen alcoholsloten voor beroepschauffeurs op grote schaal worden toegepast, lijkt dit gebruik in de nabije toekomst een grote vlucht te kunnen nemen. Naast wet- en regelgeving kan de toenemende beschikbaarheid van goedkope, af-fabriek ingebouwde alcoholsloten daarbij een belangrijke rol spelen.

Zowel in Zweden, Finland als Frankrijk is de verplichte installatie van alcoholsloten in met name schoolbussen voorafgegaan door de invoering van een ASP voor overtreeders. Wellicht neemt daardoor onder de bevolking de kennis over alcoholsloten sterk toe, terwijl er ook een voorbeeldwerking van kan uitgaan. Anderzijds kan een alcoholslot ook een zekere stigmatiserende werking hebben ("Alcoholsloten zijn voor bestuurders met een alcoholprobleem"), maar met adequate voorlichting aan vakbonden, chauffeurs, klanten en passagiers kan dat effect worden beperkt. Het installeren van alcoholsloten in alle voertuigen die eigendom zijn van de overheid, zou eveneens stimulerend kunnen werken voor de privésector en de kans op een stigmatiserende werking verkleinen.

Wat de invoering van preventieve alcoholsloten voor beroepschauffeurs waarschijnlijk ook kan bevorderen, is een verlaagde BAG-limiet voor deze categorie bestuurders, zoals die in verschillende Europese landen al geldt en ook door de Europese Commissie wordt gepropageerd. De kans dat een beroepschauffeur betrapt wordt op rijden onder invloed neemt bij een sterk verlaagde limiet immers toe, vooral als er de 'the day after the night before' nog restalcohol in het bloed aanwezig is.

In de *regelgevende* sfeer lijkt in ieder geval het stellen van kwaliteitseisen aan de alcoholsloten gewenst, ongeacht of er een wettelijke verplichting tot het installeren van alcoholsloten komt. Hiervoor volstaat het, de bestaande

NEN-norm voor alcoholsloten voor preventief gebruik verplicht te stellen voor de Nederlandse markt.

Daarnaast valt te overwegen het gebruik van alcoholsloten wettelijk verplicht te stellen in bussen en busjes voor het vervoer van schoolkinderen en gehandicapten, vanwege de kwetsbaarheid en afhankelijkheid van deze groepen. Als bovenstaande veronderstellingen met betrekking tot draagvlak opgaan, kan deze wettelijke verplichting het best pas na de invoering van het ASP voor overtreders gebeuren. Overwogen kan worden om hierover eerst met de sector in gesprek te gaan, voorlichting over de mogelijkheden te geven en/of een gezamenlijk demonstratieproject uit te voeren (Lönegren & Jakobsson, 2007).

Voor andere vormen van commercieel gebruik van alcoholsloten – in vrachtauto's, taxi's en het openbaar vervoer – kan de verdere verbreiding van alcoholsloten waarschijnlijk aan de markt worden overgelaten. Zeker als de prijs van alcoholsloten in de toekomst omlaag gaat, de overheid de wettelijke BAG-limiet voor beroepschauffeurs verlaagt, de overheid haar eigen wagenpark uitrust met alcoholsloten, en de alcoholslotssystemen nog minder belastend worden. De overheid kan dan volstaan met voorlichting en het eventueel medefinancieren van een enkel demonstratieproject.

4.2. Alcoholsloten voor bestuurders met een alcoholprobleem

Met betrekking tot het preventief gebruik van alcoholsloten door alcoholafhankelijke personen en probleemdrinkers ligt de situatie ingewikkelder. Enerzijds lijkt een ASP voor deze groep een positief effect op de verkeersveiligheid te kunnen hebben, maar anderzijds is er wereldwijd nog nauwelijks ervaring mee opgedaan.

Jaarlijks melden zich in Nederland circa 33.000 personen met een alcoholprobleem bij de verslavingszorg (Ouweland et al., 2010), van wie er ongeveer 30.000 ambulante behandeling ontvangen. Naar ruwe schatting beschikt van deze laatste groep driekwart over een geldig rijbewijs.

Daarmee is deze groep minstens tweemaal zo groot van omvang als de groep die in aanmerking gaat komen voor het binnenkort (volgens planning in 2011) in te voeren ASP voor overtreders.

Stimulering van preventief gebruik van alcoholsloten door bestuurders met een alcoholprobleem lijkt daarmee kansen te bieden voor een substantiële verbetering van de verkeersveiligheid. Maar gezien het gebrek aan ervaring met een dergelijke toepassing, lijkt het verstandig in eerste instantie een goed experiment op te zetten en uit te voeren. Wellicht moet de overheid via wetgeving het preventief gebruik van alcoholsloten door bestuurders met een alcoholprobleem reguleren. Te overwegen valt hierbij ook de verslavingszorg in te schakelen. Dit zal leiden tot relatief hoge kosten, waarbij de vraag beantwoord moet worden of de doelgroep die geheel voor haar rekening kan of wil nemen. Uiteraard kan worden onderzocht of er alternatieve financieringsbronnen kunnen worden aangeboord.

Literatuur

Bjerre, B. & Thorsson, U. (2008). *Is an alcohol ignition interlock a useful tool for changing the alcohol and driving habits of drink-drivers?* In: Accident Analysis & Prevention, vol. 40, p. 267-273.

Bjerre, B. & Kostela, J. (2007). *Primary prevention of drink driving by large-scale use of alcolocks in commercial vehicles*. Paper presented at ICADTS T2007, Seattle.

ETSC (2009). *Drink Driving Monitor; ETSC's Newsletter on Drink Driving Policy Developments in the EU*. Nr. 09.
<http://www.etsc.eu/documents/DDMon9%20-%20Dec%202009.pdf>.
European Transport Safety Council ETSC, Brussels.

Ferguson, S.A., et al. (2009). *Driver Alcohol Detection System for Safety (DADSS) – A non-regulatory approach in the development and deployment of vehicle safety technology to reduce alcohol-impaired driving*. In: Proceedings of the 21st International Technical Conference on Enhanced Safety of Vehicles ESV, Stuttgart, 15-18 June 2009. National Highway Traffic Safety Administration NHTSA, Washington D.C.

DVS (2009). *Rijden onder invloed in Nederland in 1999-2008. Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten*. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart DVS, Delft.

Lönegren, B. & Jakobsson, L. (2007). *Alcohol ignition interlocks in commercial traffic*. Swedish National Road Administration. Persoonlijke communicatie.

Marques, P.R., Voas, R.B. & Tippetts, A.S. (2003). *Behavioral measures of drinking: patterns from the Alcohol Interlock Record*. In: Addiction, vol. 98, nr. 2, p. 13-19.

Ouwehand, A.W., et al. (2010). *Kerncijfers verslavingszorg 2008. Tabellenboek*. Landelijk Alcohol en Drugs Informatiesysteem. Stichting Informatie Voorziening Zorg (IVZ), Houten.

Silverans, P., et al. (2006). *Alcolock Implementation in the European Union*. Deliverable D-3: Executive Summary of the Alcolock Field Trial. European Commission, Brussels.

Robertson, R.D., Holmes, E. & Vanlaar, W. (2010). *Alcohol Interlocks: Taking Research to Practice; Proceedings of the 10th International Alcohol Interlock Symposium*. Melbourne, Australia, 25-28 October 2009. Traffic Injury Research Foundation, Ottawa.

VicRoads (2008). *Safer road users; Drink driving*. Geraadpleegd op www.arrivealive.vic.gov.au.

Bijlage

Questionnaire on stimulation of preventive alcolock installation

1. Contact person:

2. Employment (check applicable box):

government; department:

NGO; name:

research institute; name:

industry; company name:

other; namely:

3. Position:

4. E-mail:

5. Date (dd/mm/yyyy):

6. Country/state/region/province: (name of jurisdiction)

7. Number of inhabitants:

8. Is the government of the jurisdiction mentioned above stimulating alcolock installation in the following vehicle categories (check applicable boxes and fill in start date)?

cars of alcohol-dependent drivers since (date):

schoolbusses since (date):

(other) public transport busses since (date):

trucks/lorries since (date):

taxis since (date):

trains since (date):

If box(es) checked, go to 9. If not, go to 10.

9. Which method(s) is the government of the jurisdiction mentioned above using for stimulating preventive alcolock installation (check applicable box(es))?

- legislation/regulation
- education/information/publicity
- financial funding

10. Is the alcohol producing industry of the jurisdiction mentioned above stimulating preventive alcolock installation in the cars of alcohol-dependent drivers (check applicable box and fill in start date)?

- yes; _____ since (date):
- no

If "yes" box checked, go to 11. If not, go to 12.

11. Which method(s) is the alcohol producing industry using for stimulating preventive alcolock installation (check applicable box(es))?

- education/information/publicity
- financial funding

12. Can you give an *estimate* of the numbers of installed alcolocks by the end of 2009, for each vehicle category; and an estimate of the proportion of all vehicles in that category?

cars of alcohol-dependent drivers	N:	=	% of total
schoolbuses	N:	=	% of total
(other) public transport busses	N:	=	% of total
trucks/lorries	N:	=	% of total
taxis	N:	=	% of total
trains	N:	=	% of total

13. Preceding preventive alcolock installation in busses, taxis, trains and trucks/lorries, have trade unions been informed or consulted (check applicable boxes)?

- informed by:
 - government
 - transport company
- consulted by:
 - government
 - transport company

14. Did trade unions approve preventive alcolock installation (check applicable box)?

- yes
- no; (suspected) reason:

15. Preceding preventive alcolock installation in busses, taxis, trucks/lorries and trains, have the employees been informed or consulted (check applicable boxes)?

- informed by:
 - government
 - trade union
 - transport company
- consulted by:
 - government
 - trade union
 - transport company

16. Should, in your opinion, the government stimulate preventive alcolock installation (check applicable box(es))?

- yes:
- regarding cars of alcohol-dependent drivers
 - regarding commercial vehicles
 - regarding both
- no

If "yes"-box is checked, go to 17. If not, go to 19.

17. Which method(s) should the government use to stimulate commercial alcolock installation (check applicable box(es))?

- legislation/regulation
- education/information/publicity
- financial funding

18. Which method(s) should the government use to stimulate alcolock installation in cars of alcohol-dependent drivers (check applicable box(es))?

- legislation/regulation
- education/information/publicity
- financial funding

19. Should, in your opinion, the alcohol producing industry stimulate preventive alcolock installation in cars of alcohol-dependent drivers?

- yes
- no

If "yes"-box is checked, go to 20. If not, questionnaire completed!.

20. Which method(s) should the alcohol producing industry use to stimulate preventive alcolock installation in cars of alcohol-dependent drivers (check applicable box(es))?

- education/information/publicity
- financial funding

Thank you very much for your kind cooperation!

Please, send completed questionnaire to: rene.mathijssen@swov.nl