

Alcoholgebruik van jongeren in het verkeer op stapavonden

R-2015-12



Alcoholgebruik van jongeren in het verkeer op stapavonden

Van de autopassagiers die in weekendnachten in het verkeer omkomen, zit ruim 40% in auto's met jonge mannen (18-24 jaar) achter het stuur. Alcoholgebruik door deze bestuurders is extra risicovol door stapeling van risico's vanwege de jonge leeftijd, de onervarenheid als automobilist en de extra complexiteit door passagiers. Ook voor fietsers is alcohol een risicofactor. Het aantal fietsende jongeren (15-29 jaar) dat in weekendnachten na een valpartij in het ziekenhuis wordt opgenomen stijgt al enkele decennia; bij de helft van hen is tegenwoordig alcohol in het spel.

In twee afzonderlijke studies – een onder automobilisten en een onder fietsers – zijn nu feitelijke alcoholpercentages op stapavonden gemeten (blaastesten). De belangrijkste uitkomsten zijn:

- Van de jonge mannen rijdt 60% met passagiers. Dat aandeel is hoger dan bij de overige bestuurders (54%).¹
- Jonge mannen overtreden niet significant vaker de alcohollimiet dan de overige autobestuurders (2,3% versus 1,9%).
- Jonge mannen met passagiers overtreden even vaak de limiet

(2,2%) als jonge mannen zonder passagiers (2,3%). Overige bestuurders overtreden wel significant minder vaak de wettelijke limiet wanneer zij met passagiers rijden (1,7% met passagiers versus 2,2% zonder passagiers).

- In het uitgaansgebied is het aandeel alcoholovertreders onder fietsende jongeren hoog tot zeer hoog. Naarmate de nacht vordert stijgt dit tot meer dan 80% en stijgt het gemiddelde bloedalcoholgehalte tot meer dan twee maal de wettelijke limiet van 0,5 g/L.

Aanknopingspunten voor maatregelen en beleid:

- Hoewel het alcoholgebruik onder jonge mannelijke automobilisten zich gunstig ontwikkelt, is extra aandacht gewenst vanwege stapeling van risico's en de ernstige afloop van een ongeval.
- Het veelvuldige alcoholgebruik en de hoge promillages onder fietsende jongeren in het uitgaansgebied raakt niet alleen de verkeersveiligheid, maar vormt een breed maatschappelijk vraagstuk dat een integrale aanpak vergt.



1. Inleiding

Het alcoholgebruik onder jongeren in Nederland blijft net als in veel andere Europese landen een voortdurende reden tot zorg. Dat geldt met name voor het alcoholgebruik tijdens het 'stappen'. In 2011 meldde bijna 23% van de jongens en 20% van de meisjes in de leeftijd van 12 tot en met 18 jaar minstens één keer aangeschoten of dronken te zijn geweest in de voorafgaande maand, vooral in het 'stapcircuit'.² Inmiddels geldt voor jongeren onder de 18 jaar een verbod op het bezit en gebruik van alcohol. Het is duidelijk dat overmatig alcoholgebruik tot ernstige (maatschappelijke) schade leidt, zoals schade aan de gezondheid, schade door agressie en schade door ongevallen, waaronder verkeersongevallen. Bovendien wordt alcohol vaak genoemd als belangrijke factor bij overlast door jongeren tijdens stapavonden. Alcohol is ook een van de verklaringen voor het relatief grote aantal verkeersslachtoffers onder jongeren ten opzichte van andere leeftijdsgroepen (→ *Hoofdstuk 2*).

Onder automobilisten is het alcoholgebruik in weekendnachten sinds 2002 met twee derde gedaald. Nu rijdt ongeveer 2 op de 100 (1,8%) van alle bestuurders in weekendnachten boven de wettelijke limiet.³ Ondanks deze daling blijft het alcoholgebruik onder jonge beginnende bestuurders in weekendnachten een belangrijk aandachtsg gebied. Alcoholgebruik door deze bestuurders is extra risicovol als gevolg van 'stapeling': het komt bovenop de risico's vanwege de jonge leeftijd, de onervarenheid als automobilist en de extra complexiteit van

rijden met passagiers. Ongevallen door deze combinatie lopen bovendien ernstiger af.⁴ In Nederland laten de ongevallenstatistieken zien dat jonge passagiers relatief vaak omkomen in het verkeer in een auto met een jonge man achter het stuur (→ *Hoofdstuk 2*). Om deze redenen richt dit onderzoek zich op jonge mannelijke bestuurders. De vraag die daarbij beantwoord wordt is of dit hoge passagiersrisico veroorzaakt wordt doordat jonge mannen vaak met passagiers rijden, of dat mogelijk ook alcoholgebruik hierbij een rol speelt (→ *Hoofdstuk 3*). Voor dit onderzoek is gebruikgemaakt van de data uit het onderzoek *Rijden onder invloed in Nederland* dat in de jaren 2010, 2011, en 2013 is uitgevoerd in opdracht van Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving.³

Ook alcoholgebruik door fietsers veroorzaakt verkeersslachtoffers. In de afgelopen jaren blijkt bij gemiddeld de helft van de gewonde jonge fietsers (15-29 jaar) in weekendnachten alcohol in het spel te zijn (ziekenhuisregistratie; → *Hoofdstuk 2*). De Rijksuniversiteit Groningen (RUG) heeft in samenwerking met SWOV onderzocht hoe vaak jongeren op stapavonden als fietser onder invloed aan het verkeer deelnemen, hoeveel alcohol ze daarbij in het bloed hebben en hoe deze gegevens zich ontwikkelen gedurende de nacht (→ *Hoofdstuk 4*).⁵

De conclusies (→ *Hoofdstuk 5*) bieden verschillende aanknopingspunten voor maatregelen en beleid. Deze worden besproken in *Hoofdstuk 6*.

¹ De wettelijke limiet ligt op 0,2 g/L voor een groot deel van de jonge bestuurders, en op 0,5 g/L voor een groot deel van de overige bestuurders. Vanuit het oogpunt van het ongevalsrisico is gekeken naar overtreding van de 'limiet van toepassing'. De lage limiet is immers ingevoerd omdat jongeren al bij een lager bloedalcoholgehalte een verhoogd ongevalsrisico hebben.

² Verdurmen, J., et al. (2012). *Jeugd en riskant gedrag 2011. Kerngegevens uit het peilstationsonderzoek scholieren*. Trimbo, Utrecht.

³ WVL (2014). *Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2013*. Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving, Den Haag.

⁴ Keall, M.D., et al. (2004). *The influence of alcohol, age and number of passengers on the night-time risk of driver fatal injury in New Zealand*. In: *Accident Analysis & Prevention*, vol. 36, nr. 1, p. 49-61.

⁵ Zie voor de achterliggende onderzoeksverantwoording: Waard, D. de, et al. (2015). *Bicycling under the influence of alcohol*. In: *Transportation Research Part F*. <http://dx.doi.org/10.1016/j.trf.2015.03.003>

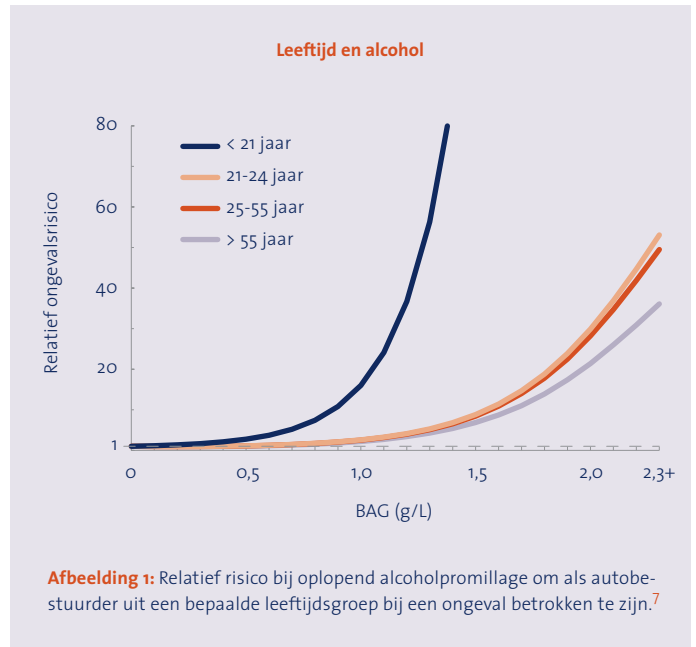
2. Risicofactoren

Alcohol in het verkeer

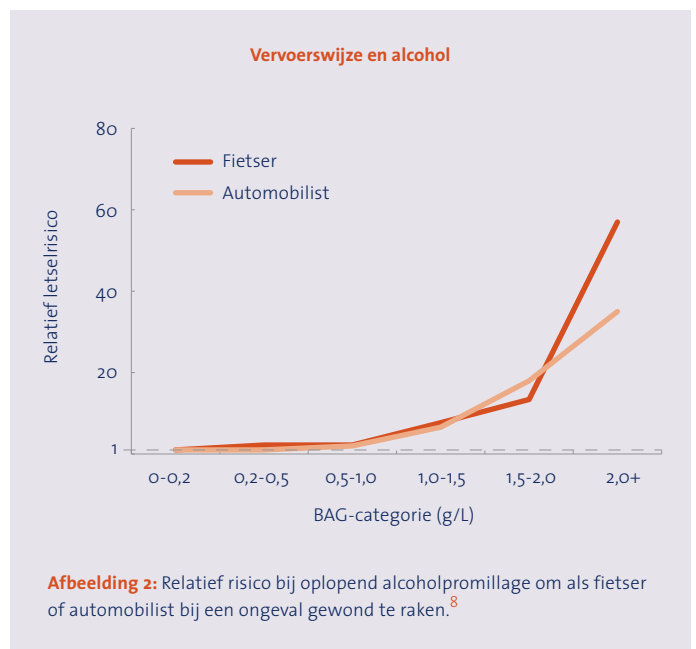
Alcohol werkt in op het centrale zenuwstelsel en zorgt in eerste instantie voor een ontremd gevoel. Hierdoor overschatten verkeersdeelnemers hun vaardigheden en onderschatten zij de risico's. Ook reageren zij trager en zijn ze minder geneigd om fouten die ze maken te corrigeren. Hierdoor neemt de kans op een (ernstig) verkeersongeval toe.⁶

De kans op een ongeval stijgt sterker naarmate de hoeveelheid alcohol in het bloed toeneemt. Bij jonge automobilisten gebeurt dit al bij een lager bloedalcoholgehalte (BAG) dan bij oudere bestuurders (→ *Afbeelding 1*).⁷ Om deze reden geldt in veel landen voor jonge of beginnende bestuurders een lagere wettelijke alcohollimiet dan de standaardlimiet. Sinds 1 januari 2006 is de limiet in Nederland 0,2 g/L voor bestuurders die hun rijbewijs korter dan vijf jaar bezitten.

Voor fietsers geldt, net als voor autobestuurders, de standaardlimiet van 0,5 g/L. Ook voor hen geldt dat de ongevalsrisico's toeneemt naarmate het BAG stijgt (→ *Afbeelding 2*).⁸ Zo is bij een fietser met een BAG van meer dan 2 g/L het risico om gewond te raken bij een ongeval bijna zestig keer zo hoog als voor een nuchtere fietser.



Afbeelding 1: Relatief risico bij oplopend alcoholpromillage om als autobestuurder uit een bepaalde leeftijdsgroep bij een ongeval betrokken te zijn.⁷



Afbeelding 2: Relatief risico bij oplopend alcoholpromillage om als fietser of automobilist bij een ongeval gewond te raken.⁸

⁶ Steyvers, F.J.J.M. & Brookhuis, K.A. (1996). *Effecten van lichaamsvreemde stoffen op het rijgedrag: een literatuuroverzicht*. Rijksuniversiteit Groningen, VSC, Haren.

⁷ Peck, R.C., et al. (2008). *The relationship between blood alcohol concentration (BAC), age, and crash risk*. In: Journal of Safety Research, vol. 39, nr. 3, p. 311-319.

⁸ Olkkonen, S. & Honkanen, R. (1990). *The role of alcohol in nonfatal bicycle injuries*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 22, nr. 1, p. 89-96.

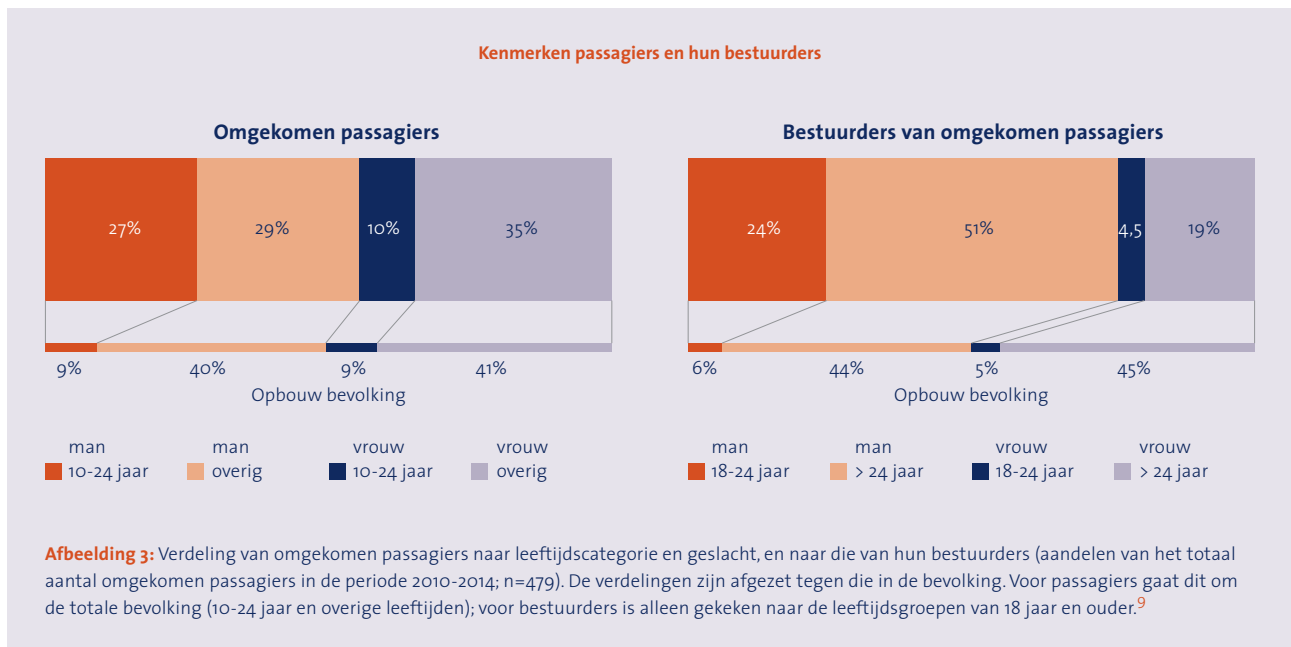
Jonge passagiers

Gebruik van alcohol in het verkeer zorgt niet alleen voor een verhoogd ongevalsrisico voor de bestuurder, maar logischerwijs ook voor de eventuele passagier(s). Uit ongevallencijfers blijkt dat er relatief veel jonge mannen als passagier omkomen, en ook relatief veel passagiers in een auto met een jonge man achter het stuur (→ Afbeelding 3). Jonge mannen van 18 tot en met 24 jaar vormen tezamen 6% van de Nederlandse bevolking en leggen 5% van de autobestuurderskilometers af. Toch was 27% van de omgekomen passagiers zo'n jonge man. Ook reed 24% van de omgekomen passagiers op het moment van het ongeval met een jonge mannelijke bestuurder mee; in weekendnachten was dit zelfs 41%.⁹ De rol van alcohol bij deze dodelijke ongevallen met passagiers in Nederland is niet bekend.

Uit onderzoek in Nieuw-Zeeland is wel gebleken hoe 'dodelijk' de combinatie van jonge bestuurders met alcohol en passagiers kan zijn.¹⁰ Op basis van dat onderzoek

berekende SWOV dat in Nieuw-Zeeland de kans op een dodelijk ongeval voor dronken bestuurders ($BAG \geq 0,55$ g/L) met passagiers ruim 60 keer zo hoog was als voor nuchtere bestuurders zonder passagiers. Voor een dronken bestuurder jonger dan 30 jaar bleek de kans ongeveer 170 keer zo hoog te zijn als voor een nuchtere bestuurder van 30 jaar of ouder.

Weekendnachten brengen voor jongeren verhoogde risico's met zich mee en ook jonge passagiers staan bloot aan risico's: in een eerder Nederlands onderzoek meldden veel jongeren wel eens meegereden te zijn met automobilisten die zich volgens hen gevaarlijk gedroegen of onder invloed van alcohol waren.¹¹ Omdat cijfers hierover ontbreken, beoogt het eerste deel van dit onderzoek inzicht te geven in hoe vaak jonge mannelijke bestuurders feitelijk in weekendnachten met passagiers rijden en vervolgens hoe vaak ze dan onder invloed en boven de wettelijke alcohollimiet blijken te zijn.



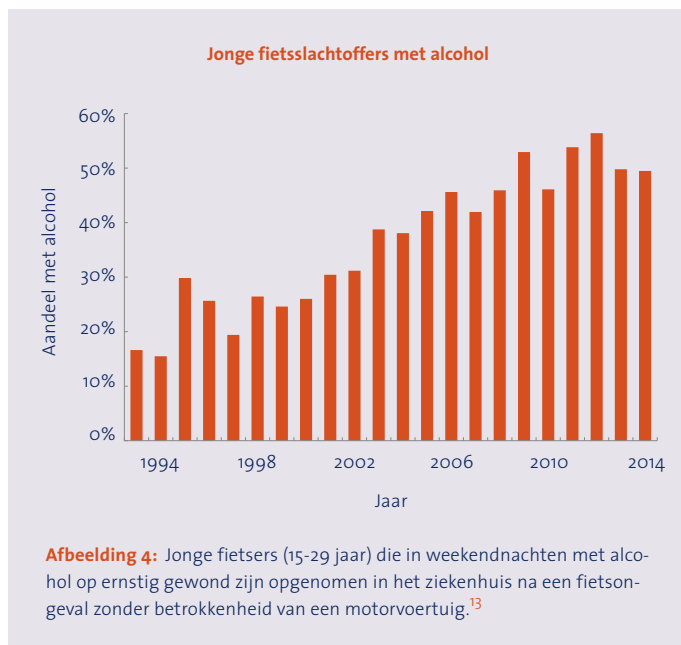
⁹ Periode 2010-2014; bronnen: Centraal Bureau voor de Statistiek en ministerie van Infrastructuur en Milieu ([slachtoffercijfers](#), [personenmobilititeit](#), [bevolkingscijfers](#)).

¹⁰ Keall, M.D., et al. (2004). *The influence of alcohol, age and number of passengers on the night-time risk of driver fatal injury in New Zealand*. In: *Accident Analysis & Prevention*, vol. 36, nr. 1, p. 49-61.

¹¹ Twisk, D.A.M. & Vlakveld, W.P. (2011). *RoadSense: a success? Effects on behavioral intentions and opinions*. H-2011-3. SWOV, Leidschendam.

Jonge fietsers

Fietsen onder invloed van alcohol komt regelmatig voor. Vragenlijstonderzoek onder Utrechtse studenten wijst uit dat meer dan 80% van hen na alcoholgebruik in de binnenstad met de fiets naar huis gaat.¹² Ook blijkt uit ziekenhuiscijfers dat van de ernstig gewonde jonge fietsers (15-29 jaar) die na valpartijen in weekendnachten binnenkomen, een groot deel gedronken heeft (→ Afbeelding 4). Dit aandeel onder invloed van alcohol is in de afgelopen decennia bovendien sterk gestegen (van ongeveer 17% in 1993 naar 49% in 2014).¹³ Ook het absolute aantal gewonde jonge fietsers dat in weekendnachten na een valpartij in het ziekenhuis wordt opgenomen is tot en met 2012 blijven stijgen, met als gevolg meer leed en stijgende medische kosten voor acute zorg. Een aanzienlijk deel van deze gewonden zal levenslang beperkingen ondervinden van het opgelopen letsel.¹⁴



¹² Verster, J.C., et al. (2009). *Nonfatal bicycle accident risk after an evening of alcohol consumption*. In: The Open Addiction Journal, vol. 2, nr. 1, p. 1-5.

¹³ Bron: Dutch Hospital Data, Landelijke Medische Registratie (1993-2012) en Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiszorg (2013-2014).

¹⁴ Weijermars, W.A.M., et al. (2014). *Lasten van verkeersletsel ontleed*. R-2014-25. SWOV, Den Haag.

3. Resultaten jonge automobilisten en passagiers

Sinds 2008 zijn in het landelijke onderzoek Rijden onder invloed (ROI)¹⁵ systematisch gegevens verzameld over passagiers van automobilisten in weekendnachten. Voor deze studie zijn de ROI-data uit 2010-2013 opnieuw geanalyseerd om te kijken naar de aanwezigheid van passagiers en het tijdstip van de meting in relatie tot alcoholovertredingen. Jonge mannelijke automobilisten van 18 tot en met 24 jaar zijn daarbij vergeleken met overige autobestuurders.¹⁶

Rijden met passagiers

In weekendnachten (22:00-04:00 uur) blijkt het aandeel jonge mannelijke automobilisten in het verkeer (14%) ongeveer drie keer zo hoog te zijn als hun aandeel in het totale verkeer (5% van de autobestuurderskilometers).¹⁷ Het aandeel jonge mannelijke automobilisten stijgt naarmate het later in de nacht wordt. Tussen 22:00 en 0:00 uur is het aandeel jonge mannen nog 12,3%, tussen 0:00 en 02:00 uur is dat 15,2%, terwijl tussen 02:00 en 04:00 uur ongeveer een op de vijf automobilisten een jonge man is (20,2%).

Jonge mannen rijden in weekendnachten vaker met passagiers dan overige autobestuurders (60% versus 54%). Deze aandelen blijven in de periode 2010-2013 min of meer gelijk. Ook vervoeren jonge mannen per rit meer passagiers: in weekendnachten hebben jonge mannen met passagiers gemiddeld 1,69 passagier in de auto; bij de overige bestuurders met passagiers is dit gemiddeld 1,55 passagier. Dat omgekomen passagiers vaker in auto's met jonge mannen aan het stuur zaten is dus deels te verklaren doordat jonge mannen naar verhouding vaak met één of meer passagiers rijden.



¹⁵ Het ROI-onderzoek wordt jaarlijks uitgevoerd in opdracht van Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL) om een beeld te krijgen van de ontwikkeling van het gebruik van alcohol in het verkeer.

¹⁶ De aandelen alcoholovertreders in dit onderzoek kunnen licht afwijken van die in het ROI-onderzoek als gevolg van de gevolgde methode. Voor een gedetailleerdere beschrijving van deze methode, zie Houwing, S. & Twisk, D. (2015). *Nothing good ever happens after midnight: observed exposure and alcohol use during weekend nights among young male drivers carrying passengers in a late licensing country*. In: *Accident Analysis & Prevention*, vol. 75, p. 61-68.

¹⁷ Dit aandeel daalde echter wel licht van 14,8% in 2010 naar 13,6% in 2013.

Overtreding alcohollimiet

Jonge mannelijke automobilisten overtreden de alcohollimiet naar verhouding vaker dan andere automobilisten.¹⁸ In de periode 2010-2013 heeft gemiddeld over een week-endnacht 3,2% van de jonge mannelijke bestuurders een bloedalcoholgehalte (BAG) boven de wettelijke limiet; van de overige automobilisten is dit 2,1%. Het aandeel overtreders onder jonge mannelijke automobilisten daalt sneller dan dat onder overige bestuurders. In 2013 was deze daling zodanig dat het verschil met de overige bestuurders niet langer statistisch significant is (2,3% versus 1,9%).¹⁹

Naarmate de nacht vordert, neemt het aandeel jonge mannelijke bestuurders met een BAG boven de limiet sterk toe: van gemiddeld 2,1% vóór middernacht tot 4,2% daarna. Ook hier is echter over de drie meetjaren een daling te zien van respectievelijk 5,2% na middernacht in 2010, via 4,3% in 2011 naar 3,0% in 2013. Onder de overige bestuurders daalt dit aandeel na middernacht minder sterk, maar wel significant van 3,2% in 2010 naar 2,7% in 2013.



Drinken met of zonder passagiers

De aanwezigheid van passagiers lijkt weinig effect te hebben op alcoholovertredingen door jonge mannelijke bestuurders. Gemiddeld worden in de periode 2010-2013 weliswaar iets minder alcoholovertredingen gemeten onder jonge mannen die passagiers in de auto hebben (2,8%) dan onder degenen die alleen rijden (3,3%), maar dit verschil is statistisch niet significant. In 2013 was het gemeten aandeel overtreders onder jonge mannen met passagiers (2,2%) zelfs nagenoeg gelijk aan dat van jonge mannen zonder passagiers (2,3%). Bij de overige bestuurders waren deze aandelen alcoholovertreders in 2013 respectievelijk 1,7% (met passagiers) en 2,2% (zonder passagiers). Van de jonge mannen die met een slok te veel op rijden, heeft – nog steeds – ongeveer 60% één of meer passagiers in de auto. De conclusie is dat, in tegenstelling tot overige autobestuurders, het voor het alcoholgebruik door jonge mannen kennelijk niet uitmaakt of zij passagiers vervoeren of niet.

¹⁸ De wettelijke limiet ligt op 0,2 g/L voor een groot deel van de jonge bestuurders, en op 0,5 g/L voor een groot deel van de overige bestuurders. Vanuit het oogpunt van het ongevalsrisico is gekeken naar overtreding van de 'limiet van toepassing'. De lage limiet is immers ingevoerd omdat jongeren al bij lager alcoholpromillage een verhoogd ongevalsrisico hebben.

¹⁹ Verschillen tussen aandelen zijn voor deze rapportage geanalyseerd met behulp van Chi-kwadraattoetsen met een onbetrouwbaarheidsinterval van 5%.

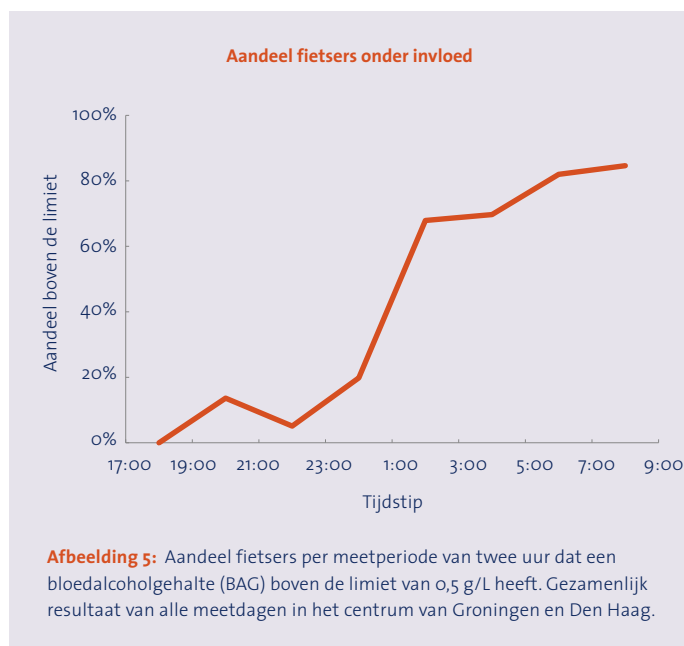
4. Resultaten

fietsers op stapavonden

In dit deel van het onderzoek is gekeken naar het aandeel fietsers dat onder invloed is, de hoogte van hun bloedalcoholgehalten en het verloop van het alcoholgebruik gedurende de nacht. In de steden Den Haag en Groningen zijn eind november 2013 metingen uitgevoerd op een donderdag- en zaterdagavond (17:00-08:00 uur) onder mensen die van plan waren weg te fietsen vanuit het centrum, of die net per fiets in het centrum waren aangekomen. De alcoholmeting is uitgevoerd met gekalibreerde alcoholtesters. Daarnaast is ook een korte vragenlijst afgenomen met onder andere de vraag of men bekend is met de alcoholwetgeving.²⁰

Alcohol op de fiets

In Groningen blijkt driekwart van de ondervraagde fietsers jonger dan 25 jaar te zijn, terwijl dit in Den Haag iets minder dan de helft is. In totaal – beide steden en alle leeftijden samen – is 42% van de geteste fietsers wettelijk gezien onder invloed (boven de wettelijke limiet van 0,5 g/L alcohol). Met 48% boven de limiet, ligt het alcoholgebruik in het centrum van Groningen een stuk hoger dan in dat van Den Haag (30%).



Verloop alcoholgebruik in de nacht

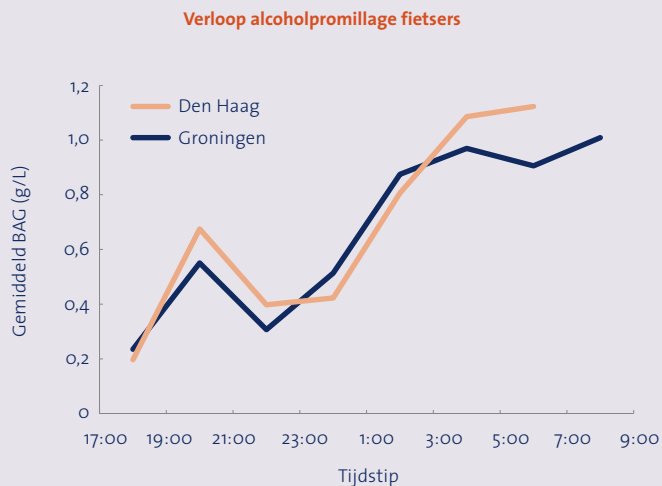
Zowel het aandeel alcoholovertreders onder fietsers, als hun BAG blijkt toe te nemen naarmate de avond vordert. Dit is op beide avonden en in beide steden het geval.

Aan het begin van de avond heeft geen van de fietsers een bloedalcoholgehalte boven de wettelijke limiet. Na één uur 's nachts blijkt echter 68% van de fietsers boven de wettelijke alcohollimiet te zitten en na vijf uur in de ochtend is zelfs meer dan 80% in overtreding (→ Afbeelding 5).

Het BAG van de mensen die positief testen voor alcohol is gemiddeld 0,8 g/L over de gehele avond en nacht. Na drie uur 's nachts ligt het gemiddelde BAG van de alcoholpositieve fietsers rond de 1,0 g/L, oftewel tweemaal de wettelijke limiet (→ Afbeelding 6). Hiermee is hun kans op een verkeersongeval met lichamelijk letsel ongeveer vijf keer zo hoog als die van een nuchtere fietser (→ Afbeelding 2).

Het patroon van stijgende aandelen alcoholovertreeders en stijgende BAG's gedurende de nacht, is min of meer hetzelfde voor beide steden en ook voor beide dagen van de week. Tot negen uur 's avonds neemt het BAG toe, waarna het weer licht daalt tot elf uur. Daarna stijgt het weer, waarna het gemiddelde BAG vanaf een uur of drie stabiel blijft rond de 1,0 g/L.

De gegevens zijn in beide steden in het centrum verzameld; woon-werkverkeer valt buiten de meting. Het is dus niet zo dat op vrijdagmorgen om 8 uur 80% van alle fietsers te veel heeft gedronken; dit geldt alleen voor de mensen die na een nacht stappen vanuit het centrum naar huis fietsen.



Afbeelding 6: Gemiddeld bloedalcoholgehalte (BAG) van fietsers die alcohol hebben gebruikt, per meetperiode van twee uur.

Kenmerken fietsers onder invloed in Den Haag en Groningen

Het gebruik van alcohol ligt voor mannen hoger dan voor vrouwen: in totaal heeft 49% van de mannen een BAG boven de wettelijke limiet, tegenover 33% van de vrouwen.

De gemiddelde leeftijd van de fietsers daalt naarmate de avond vordert. Tot negen uur 's avonds ligt deze nog op 31 jaar, maar na elf uur is dit gemiddelde gedaald tot rond de 22 jaar. Deze daling is ook zichtbaar onder fietsers die alcohol hebben gedronken. Het zijn dus vooral de 'jongeren' die in de kleine uurtjes in het uitgaanscentrum fietsen en dat meestal onder invloed van alcohol doen (→ Afbeelding 5).

Opmerkelijk is dat het merendeel van de fietsers (60%) niet de juiste wettelijke limiet kent of helemaal niet weet dat er een alcohollimiet voor fietsers is. Het eigen alcoholgebruik blijkt hierbij geen rol te spelen: fietsers onder invloed zijn niet vaker onbekend met de wettelijke alcohollimiet, dan fietsers die geen of weinig alcohol (onder de limiet) hebben gedronken.

Het onderzoek heeft zich gericht op het gedrag van fietsers in Groningen en Den Haag. In hoeverre de resultaten van deze twee steden representatief zijn voor de overige grote stedelijke kernen en voor de meer landelijke gebieden moet blijken uit vervolgonderzoek.

5. Conclusies en discussie

In weekendnachten bevinden zich naar verhouding veel jonge mannelijke automobilisten in het verkeer, waarvan drie op de vijf met een of meer passagiers rijdt. Het aandeel alcoholovertreders onder jonge mannelijke automobilisten daalt sneller dan dat onder overige bestuurders.²¹ In 2013 overtreden zij niet meer significant vaker de alcohollimiet dan de overige autobestuurders (2,3% versus 1,9%). In de periode 2010-2013 lag het gemiddelde aandeel overtreders voor jonge mannelijke bestuurders nog een stuk hoger (3,2% versus 2,1%).

Minder positief is dat in 2013 jonge mannen met passagiers even vaak de alcohollimiet (2,2%) overtreden als jonge mannen zonder passagiers (2,3%). De combinatie van jonge bestuurders met alcohol en passagiers is te vaak een dodelijke mix gebleken (→ *Hoofdstuk 2*). De oorzaken van hun hoge risico's zijn gelegen in een stapeling van verschillende risico's zoals de relatieve onervarenheid van de bestuurders en hun jonge leeftijd, de mogelijke

'groepsdruk' en afleiding door de passagiers, het gevaarlijke rijgedrag en overmoedigheid door de alcohol en de vermoeidheid vanwege het nachtelijk uur.^{22,23} Het relatief hoge aandeel passagiers dat omkomt in auto's van jonge mannen bevestigt dat er ook in Nederland reden is om deze ongewenste combinatie van risicofactoren verder terug te dringen.

De resultaten onder fietsers bevestigen dat in het uitgaansgebied van Groningen en Den Haag het alcoholgebruik op stapavonden zeer hoog ligt (tot meer dan 80% alcoholovertreders in de vroege ochtend). Bovendien nemen de BAG's sterk toe naarmate de nacht vordert (tot meer dan 1 g/L) en neemt de gemiddelde leeftijd sterk af. In het verkeer vormen fietsers vooral een groot gevaar voor zichzelf door valpartijen als gevolg van alcohol. Dit verklaart wellicht ook waarom onze samenleving fietsen onder invloed meer lijkt te accepteren dan autorijden onder invloed. Gegeven de langdurig stijgende trend in het aantal gewonde jonge fietsers in weekendnachten en de mogelijk blijvende gevolgen van hun letsel, is het de vraag of het nog wel past om dit gedrag 'normaal' te vinden.



²¹ De wettelijke limiet ligt op 0,2 g/L voor een groot deel van de jonge bestuurders, en op 0,5 g/L voor een groot deel van de overige bestuurders. Vanuit het oogpunt van het ongevalsrisico is gekeken naar overtreding van de 'limiet van toepassing'. De lage limiet is immers ingevoerd omdat jongeren al bij lager alcoholpromillage een verhoogd ongevalsrisico hebben.

²² Keall, M.D., et al. (2004). *The influence of alcohol, age and number of passengers on the night-time risk of driver fatal injury in New Zealand*. In: *Accident Analysis & Prevention*, vol. 36, nr. 1, p. 49-61.

²³ Vollrath, M., Meilinger, T. & Krüger, H.-P. (2002). *How the presence of passengers influences the risk of a collision with another vehicle*. In: *Accident Analysis & Prevention*, vol. 34, nr. 5, p. 649-654.

6. Aanknopingspunten voor maatregelen

Er zijn diverse mogelijkheden om het overmatige alcoholgebruik van jonge verkeersdeelnemers te ontmoedigen. We kiezen er niet voor om op grond van deze studie nu al aanvullende maatregelen te adviseren. Daarvoor zou meer inzicht verkregen moeten worden in de achtergronden van dit riskante gedrag en ook in hoeverre er draagvlak is om dit gedrag te ontmoedigen. Voor rijden onder invloed met passagiers is bijvoorbeeld niet bekend hoe vaak de bestuurder een ‘afgesproken Bob’ was. Ook is niet bekend of de passagiers wisten dat de bestuurder al dan niet van plan was om nuchter te blijven. Het antwoord op deze vragen is essentieel voor effectieve preventieve strategieën.

Automobilisten

Voor jonge automobilisten onder invloed zijn er nu al verschillende soorten maatregelen:

- Bob-campagnes gericht op jongeren die passagiers vervoeren;
- Politietoezicht;
- Strengere straffen voor beginnende bestuurders, waaronder een snellere rijontzegging en de Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (LEMA).



Binnen de Bob-campagne en de LEMA is extra aandacht voor de verantwoordelijkheid van met name jonge mannen voor hun passagiers wenselijk. Uit eerder onderzoek is gebleken dat jonge mensen gevoelig zijn voor mogelijke ‘spijtgevoelens’ in de toekomst wanneer hun gedrag anderen – vooral hun vrienden – schaadt.²⁴

Op dit moment wordt de LEMA-cursus geëvalueerd om te kijken wat het effect ervan is op de kans om weer betrapt te worden voor rijden onder invloed.²⁵ Of dat dan gebeurt in het bijzijn van passagiers kan niet bepaald worden, omdat gegevens over de aanwezigheid van passagiers op dit moment niet standaard worden bijgehouden.

Om het effect van politietoezicht te verhogen moet de controlekans vergroot worden. Aangezien weggebruikers elkaar makkelijk de controlelocatie kunnen doorgeven via mobiele telefoons, is het aan te raden om in de nachtelijke uren ten minste een deel van de alcoholcontroles uit te voeren met kleine mobiele politieteams en vaak van locatie te wisselen.

Passagiers

Preventiestrategieën gericht op passagiers van mogelijk beschonken bestuurders zijn er nog maar weinig. En als deze strategieën er zijn, zijn ze nog niet geëvalueerd op effectiviteit. Noorse ervaringen wijzen erop dat een campagne gericht op deze doelgroep zeer effectief kan zijn.²⁶ Deze campagnes leren passagiers om bestuurders aan te spreken op hun gedrag en om niet bij een dronken bestuurder in de auto te stappen. Wel is het dan nodig dat passagiers zelf niet te veel gedronken hebben, omdat ze dan minder goed in staat zijn om de bestuurder aan te spreken of zelf alternatief vervoer te regelen.

²⁴ OECD-ECMT (2006). *Young drivers: the road to safety*. Joint OECD/ECMT Transport Research Centre, Paris.

²⁵ Een tussentijdse rapportage van de recidivemeting van de LEMA meldde weliswaar een significant lager aandeel recidive onder LEMA-cursisten dan bij een vergelijkbare groep beginnende bestuurders die niet aan de LEMA had deelgenomen, maar kon niet uitsluiten dat dit verschil veroorzaakt werd door verschillen in achtergronden van deelnemers en vergelijkgroep. Zie Blom, M. (2014). *Recidivemeting LEMA en EMG 2009-2010*. WODC, Den Haag.

²⁶ Elvik, R. (2000). *Evaluating the effectiveness of Norway's Speak Out! Road safety campaign: the logic of causal inference in road safety evaluation studies*. In: *Transportation Research Record*, vol. 1717, nr. 1, p. 66-75.

Fietsers

Overmatig alcoholgebruik door fietsers lijkt op dit moment grotendeels maatschappelijk geaccepteerd. Een van de redenen daarvoor is dat beschonken fietsers in valpartijen vooral een gevaar voor zichzelf vormen.²⁷ Dit in tegenstelling tot beschonken automobilisten die ook voor anderen een gevaar vormen. Het is daarom de vraag of maatregelen zoals die nu ontwikkeld zijn voor automobilisten wel geschikt zijn voor fietsers. Meer bekendheid met de wettelijke alcohollimiet voor fietsers zal vermoedelijk geen effect hebben: de fietsers die deze limiet wel kenden (ongeveer een derde deel) fietsten even vaak met een BAG boven de limiet als de mensen die met die limiet onbekend waren.

Maatregelen tegen alcoholgebruik door fietsers, zoals bijvoorbeeld extra politietoezicht, zullen niet ten koste mogen gaan van maatregelen tegen rijden onder invloed door automobilisten, omdat alcoholgebruik door automobilisten doorgaans veel ernstiger gevolgen heeft.

Alternatief vervoer

Verder is te denken aan alternatieve vervoerswijzen om na een nachtje stappen thuis te komen. Aangezien sommige afstanden echter te groot zijn om lopend af te leggen en taxi's voor jongeren vaak duur zijn, is het een optie om goedkoop (openbaar) vervoer of speciaal nachtvervoer aan te bieden – niet alleen voor fietsers maar ook voor automobilisten. Hierbij moet wel gelet worden op het minimaliseren van eventuele bijkomstige problemen zoals overlast van wachtende jongeren en agressie tijdens het transport.

Voor een gerichte inzet van alternatief vervoer is het wel nodig om het alcoholgebruik op stapavonden nader te onderzoeken: met welke BAG's fietst men bijvoorbeeld in de betreffende stad of regio? En welke afstanden leggen beschonken automobilisten met hun eventuele passagiers eigenlijk af? Vervolgonderzoek zou de succes- en faalfactoren van alternatieve vervoerswijzen in beeld kunnen brengen en daarbij ook een vergelijking kunnen maken tussen alcoholgebruik onder fietsers in plaatsen met nachtelijk openbaar vervoer en gebieden zonder nachtelijk openbaar vervoer.

Ontmoediging overmatig alcoholgebruik

Een alternatieve benadering – vooral voor fietsers en passagiers – is een aanpak binnen de brede maatschappelijke context van alcoholmisbruik onder alle jongeren. Daarbij wordt niet alleen ingezet op het tegengaan van verkeersongevallen door alcoholgebruik, maar ook op het voorkomen van (andere) maatschappelijke schade zoals gezondheidsschade, agressie en overlast.²⁸ Er kan bijvoorbeeld aangesloten worden op initiatieven met een volksgezondheidsperspectief die gericht zijn op matiging van alcoholgebruik en op publiekscampagnes die wijzen op de gevaren van alcoholmisbruik, ook voor fietsers en passagiers. Een dergelijke benadering kan bovendien ook jonge automobilisten bereiken.



²⁷ Twisk, D. & Reurings, M. (2013). *An epidemiological study of the risk of cycling in the dark: The role of visual perception, conspicuity and alcohol use*. In: *Accident Analysis & Prevention*, vol. 60, p. 134-140.

²⁸ Voorbeelden van interventies op het gebied van alcoholgebruik in een bredere context zijn te vinden op www.loketgezondleven.nl

7. Meer informatie


Achterliggende publicaties

Houwing, S. & Twisk, D. (2015)

Nothing good ever happens after midnight: observed exposure and alcohol use during weekend nights among young male drivers carrying passengers in a late licensing country.
In: Accident Analysis & Prevention, vol. 75, p. 61-68.

Waard, D. de, Houwing, S., Lewis-Evans, B., Twisk, D. & Brookhuis, K. (2015)

Bicycling under the influence of alcohol. In: Transportation Research Part F. Digitale voorpublicatie.



SWOV-publicaties
zijn te downloaden van
swov.nl, via het
Kennisportaal.



Colofon

Auteurs



dr. Sjoerd Houwing



dr. Divera Twisk

dr. Dick de Waard (RUG)

Fotografen

Paul Voorham, Voorburg
Peter de Graaff, Katwijk

De foto's in dit rapport zijn bedoeld als illustratie.
Afgebeelde personen hebben geen directe relatie
met beschreven situaties.

© 2015

Stichting Wetenschappelijk

Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Postbus 93113, 2509 AC Den Haag

Bezuidenhoutseweg 62, 2594 AW Den Haag

T +31 70 3173 333

E info@swov.nl

I www.swov.nl

E [@swov_nl](https://twitter.com/swov_nl) / [@swov](https://twitter.com/swov)

in [linkedin.com/company/swov](https://www.linkedin.com/company/swov)

Dit onderzoek is gefinancierd door het
ministerie van Infrastructuur en Milieu
en is uitgevoerd in samenwerking met de
faculteit Gedrags- en Maatschappijwetenschappen
van de Rijksuniversiteit Groningen (RUG).

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

Ongevallen **voorkomen**

Letsel **beperken**

Levens **redden**