

ALCOHOL IN HET VERKEER

Rijden onder invloed, politietoezicht en onderzoek

Nota bij het DSWO-rapport "Alcoholgebruik van automobilisten 1983"

R-84-34

Leidschendam, 1984

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



## INHOUD

<u>Voorwoord</u>	3
1. <u>Inleiding</u>	5
2. <u>Alcoholgebruik van automobilisten</u>	7
2.1. Algemeen	7
2.2. Persoonskenmerken en herkomst	9
3. <u>Politietoezicht op rijden onder invloed</u>	11
4. <u>Huidig en toekomstig onderzoek</u>	13
4.1. Het risico van rijden onder invloed	13
4.2. Ontwikkelingen in het alcoholgebruik van automobilisten	15
4.3. De effectiviteit van het politietoezicht	16
5. <u>Samenvatting en discussie</u>	18
<u>Literatuur</u>	20



## VOORWOORD

Sinds 1970 heeft de SWOV op gezette tijden onderzoek langs de weg uitgevoerd om het alcoholgebruik van automobilisten te meten. Een eerste serie metingen besloeg de jaren 1970 tot en met 1977 en was vooral bedoeld om het effect vast te stellen van de "alcoholwet" die eind 1974 van kracht werd. Daarnaast leverde het onderzoek waardevolle informatie op over de bruikbaarheid van ademanalyse-apparaten en over de samenhang tussen alcoholgebruik en een aantal persoons- en andere kenmerken (leeftijd, geslacht, herkomst, tijdstip en dergelijke).

Tussen 1977 en 1981 heeft de SWOV geen onderzoek langs de weg uitgevoerd, omdat het alcoholgebruik van automobilisten gestabiliseerd leek. In 1981 heeft de SWOV een proefonderzoek uitgevoerd voor een nieuwe serie metingen volgens een sterk vereenvoudigde en aanzienlijk goedkopere methode. Deze nieuwe serie metingen is nodig om de effecten vast te stellen van wijzigingen in de alcoholwetgeving die in de loop van de jaren tachtig verwacht mogen worden. De belangrijkste wijziging zal zijn, dat op voorstel van de Permanente Contactgroep voor de Verkeersveiligheid (PCGV) de bloedproef wordt vervangen door een ademproef. De voorstellen van de PCGV zijn mede tot stand gekomen op basis van een discussiebijdrage die de SWOV in 1979 heeft opgesteld over de voor- en nadelen van diverse beleidsalternatieven.

De positieve ervaringen met het proefonderzoek in 1981 hebben ertoe geleid, dat in 1983 het alcoholgebruik van automobilisten weer op grote schaal is gemeten. Het veldwerk, het verwerken van de gegevens en de rapportage van het onderzoek heeft de SWOV opgedragen aan de Dienst Sociaal Wetenschappelijk Onderzoek (DSWO) van de Rijksuniversiteit Leiden. Een uitgebreid verslag van het onderzoek is te vinden in het DSWO-rapport "Alcoholgebruik van automobilisten 1983".

Deze nota geeft de belangrijkste resultaten van het onderzoek weer, plaatst daar enige kanttekeningen bij en doet aanbevelingen voor toekomstig onderzoek naar het alcohol in het verkeer en naar het politie-toezicht daarop. De nota is opgesteld door A.A. Vis, medewerker van de afdeling Precrash-onderzoek van de SWOV.

Rest mij nog te vermelden, dat het onderzoek niet mogelijk zou zijn zonder de medewerking van diverse personen en instanties. Op deze plaats wil ik met name de meewerkende politiekorpsen danken voor de inzet die zij de afgelopen jaren hebben getoond om het onderzoek tot een succes te maken.

Prof. ir. E. Asmussen, directeur SWOV

## 1. INLEIDING

Bij de metingen van het alcoholgebruik van automobilisten, die de SWOV tussen 1970 en 1977 tijdens weekeindavonden en -nachten (vrijdag, zaterdag en zondag) langs de weg uitvoerde, hield de politie de automobilisten alleen maar staande om ze rechtstreeks door te verwijzen naar een onderzoekmedewerker. De voorbereiding en uitvoering van deze onderzoeken waren bijzonder arbeidsintensief en daardoor kostbaar. Bovendien bleek in de laatste jaren 10 à 20% van de staande gehouden automobilisten geen medewerking te willen verlenen aan het onderzoek, dat plaatsvond op basis van vrijwilligheid. Dit werd steeds meer als een bedreiging voor de betrouwbaarheid van de onderzoeksresultaten gezien, temeer omdat het risico bestond dat een belangrijk deel van de weigeraars meer had gedronken dan de wet toestond.

Om bovenstaande redenen is voor de nieuwe serie metingen naar een andere opzet gezocht, die in de toekomst min of meer continu en routinematig te hanteren zou zijn. Daarbij is getracht het onderzoek zoveel mogelijk te combineren met opsporingsactiviteiten van de politie. Nadat in 1981 een proefonderzoek volgens de nieuwe opzet was uitgevoerd, is in 1983 voor het eerst weer een grootschalig onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten uitgevoerd. In beide jaren bleef het onderzoek beperkt tot de vrijdag en de zaterdag. Een essentieel verschil tussen de oude en de nieuwe methode is, dat de politie nu zelf de eerste ademtest afneemt op een wettelijk goedgekeurd selectie-apparaat. Medewerking daaraan is volgens de wet verplicht. Blijkt het BAG (bloedalcoholgehalte) van de betrokken automobilist hoger te zijn dan de wettelijke limiet van 0,5<sup>o</sup>/oo, dan zijn daar voor hem de normale juridische consequenties aan verbonden (rijverbod, nader onderzoek, eventueel bloedproef en eventueel vervolging). Na de ademtest door de politie wordt de automobilist gevraagd mee te willen werken aan een ademtest voor onderzoekdoeleinden. Voor deze laatste ademtest is in 1983 een ademanalyse-apparaat gebruikt dat werkt volgens het principe van infrarood absorptie (de Dräger Alcotest 7010).

Verder was het onderzoek vrijwel geheel ingepast in het normale politie-toezicht, zij het dat de politie haar controles moest uitvoeren op plaatsen en tijden die in het onderzoekschema waren aangegeven, dat zij willekeurige automobilisten staande moest houden en dat zij al deze automobi-

listen een ademtest moest afnemen. Dit om te garanderen dat de resultaten van het onderzoek vergelijkbaar zouden zijn met die van de metingen uit 1970 tot en met 1977. Daar moesten ook de volgende elementen uit de opzet en uitvoering toe bijdragen:

- een qua regionaal gebied en gemeentegrootte representatieve steekproef van circa 30 gemeenten uit alle Nederlandse gemeenten met 20.000 inwoners of meer (en met gemeentepolitie die bereid was mee te werken);
- een beoogde steekproef van circa 2000 personen;
- uitvoering tijdens weekeindavonden en -nachten van 22.00 tot 04.00 uur in oktober en november;
- beperking tot automobilisten (particulier gebruik van de auto).

Om de kans op uitlekken van de controles te beperken is per avond steeds op zes verschillende plaatsen in de gemeente gewerkt.

Doordat het onderzoek nu gekoppeld is aan politiecontroles, kunnen er ook uitspraken worden gedaan over de effectiviteit van het politietoezicht en de daarbij gebruikte selectiemiddelen.

In de nu volgende hoofdstukken zal achtereenvolgens worden ingegaan op het alcoholgebruik van automobilisten in 1983, op het politietoezicht en op huidig en toekomstig onderzoek. Tot slot wordt achterin deze nota een chronologisch overzicht opgenomen van de rapporten over alcohol in het verkeer, die in deze nota aan de orde komen.



## 2. ALCOHOLGEBRUIK VAN AUTOMOBILISTEN

### 2.1. Algemeen

De ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekeindnachten in de periode tussen 1970 en 1983 is weergegeven in tabel 1.

---

Jaar	BAG automobilisten		
	> 0,2 <sup>o</sup> /oo	> 0,5 <sup>o</sup> /oo	> 1,00 <sup>o</sup> /oo
1970	24	13	5
1971	31	18	8
1973	32	16	5
1974 <sup>a</sup>	20	12	3
1974 <sup>b</sup>	5	2	0
1975	23	11	4
1977	25	12	4
1981	25	12	5
1983	24	12	3

---

a = vóór 1 november 1974

b = na 1 november 1974

Tabel 1. Ontwikkeling van het percentage automobilisten dat gedronken heeft, 1970-1983.

De aanvankelijk stijgende tendens waar vanaf 1970 sprake van is, breekt direct na de invoering van de "alcoholwet" in november 1974 abrupt af. Direct na 1 november 1974 zijn er vrijwel geen automobilisten met een strafbaar BAG aangetroffen. In 1975 blijkt het alcoholgebruik door automobilisten zich weer voor een belangrijk deel "hersteld" te hebben, zij het dat het toch nog beneden het niveau van voor 1974 blijft. In de jaren daarna blijkt het alcoholgebruik zich ongeveer op het niveau van 1975 gestabiliseerd te hebben.

De cijfers uit tabel 1 kunnen echter een vertekend beeld geven. Zo is door wijzigingen in de onderzoekprocedure het aantal weigeringen om aan

het onderzoek deel te nemen, sinds 1981 sterk afgenomen. In 1977 werd het grote aantal weigeraars als een bedreiging voor de betrouwbaarheid van de onderzoekresultaten beschouwd, omdat het risico bestond dat vooral automobilisten die gedronken hadden hun medewerking weigerden. In 1983 waren er nauwelijks weigeraars, maar bleken er toch niet meer automobilisten met een te hoog BAG te zijn. Hiervoor zijn twee verklaringen mogelijk:

- óf het feitelijke alcoholgebruik is gedaald, maar deze daling is weer gecompenseerd door het wegvallen van de weigeraars;
- óf het feitelijke alcoholgebruik is gelijk gebleven en de invloed van de weigeraars is te verwaarlozen geweest.

De tweede verklaring is het meest waarschijnlijk. Een belangrijke aanwijzing daarvoor is, dat de totale alcoholconsumptie per hoofd van de Nederlandse bevolking tussen 1977 en 1983 nauwelijks is veranderd: 8,8 liter in 1977 tegen 8,7 liter in 1983. Een andere indicatie daarvoor is, dat het aandeel van de nachtelijke dodelijke ongevallen in het totale aantal dodelijke ongevallen niet is veranderd: in beide jaren was dat aandeel circa 22% (het aandeel in 1983 is berekend met behulp van voorlopige ongevallengegevens van het CBS). Zou het feitelijke alcoholgebruik van de automobilisten gedaald zijn, dan zou ook het aandeel van de nachtelijke dodelijke ongevallen zijn afgenomen. Immers, juist 's nachts gebeuren er relatief veel alcoholongevallen.

Terugkijkend op de periode 1970-1983 kan men concluderen, dat de wetswijziging van november 1974 een gunstig effect op het alcoholgebruik van automobilisten heeft gehad. Het blijvende effect is echter aanzienlijk geringer dan het effect dat kort na de invoering van de "alcoholwet" kon worden geconstateerd. Dat het effect aanvankelijk zo groot was, valt waarschijnlijk enerzijds te verklaren uit het feit dat de politie inder tijd veel speciale alcoholacties uitvoerde. Daarnaast is de wetswijziging gepaard gegaan met een grote hoeveelheid begeleidende publiciteit, waardoor het publiek de kans op staandehouding en betrapping aanvankelijk hoger heeft ingeschat dan na verloop van tijd. In hoofdstuk 3 komt het politietoezicht wat uitgebreider aan de orde.

## 2.2. Persoonskenmerken en herkomst

Is het alcoholgebruik van automobilisten in zijn totaliteit de afgelopen jaren nauwelijks veranderd, er zijn wel verschuivingen te constateren in het aandeel dat mannen en vrouwen daarin hebben; zie tabel 2. Om te beginnen is het aandeel van de vrouwen die in weekeindnachten achter het stuur zitten, vooral sinds de wetswijziging in 1974 sterk toegenomen. Met name in 1983 lijkt dat ook een sterke toename van vrouwen met een strafbaar BAG tot gevolg gehad te hebben. Zowel van de bestuurders met een BAG boven de  $0,5^0/00$  als van die met een BAG boven de  $1,0^0/00$  bestond in 1983 circa 14% uit vrouwen. We moeten echter wel bedenken, dat aan de gevonden percentages vrouwen met een strafbaar BAG geen absolute waarde mag worden toegekend. Daarvoor vertegenwoordigen ze te kleine aantallen vrouwen. Zo bestond de groep met een BAG boven de  $0,5^0/00$  in 1983 uit slechts 39 vrouwen, terwijl de groep met een BAG boven de  $1,0^0/00$  zelfs maar 13 vrouwen omvatte. Overigens zijn de vrouwen met een strafbaar BAG ook in 1983 nog steeds ondervertegenwoordigd ten opzichte van de mannen.

---

Jaar	Aandeel in verkeersaanbod	Aandeel in BAG-waarden			
		< $0,2^0/00$	> $0,2^0/00$	> $0,5^0/00$	> $1,0^0/00$
1970	9	11	4	2	0
1971	8	9	3	3	1
1973	10	12	5	3	1
1975	14	16	8	3	5
1977	17	20	8	7	4
1981	21	24	13	8	3
1983	21	24	13	14	14

---

Tabel 2. Aandeel van de vrouwen in het totale verkeersaanbod en in de verschillende BAG-waarden, 1970-1983.

Als we naar het kenmerk leeftijd kijken, valt op dat 65% van de automobilisten met een strafbaar BAG tussen de 25 en 50 jaar oud is. Deze leef-

tijdsgroep maakt 57% uit van het totale verkeersaanbod tijdens de onderzoeken en bevindt zich vooral vóór 2 uur 's nachts op de weg. Na 2 uur neemt het aandeel van de jeugdige automobilisten in het verkeersaanbod en in de hoge BAG's (boven de 1,0<sup>o</sup>/oo) sterk toe. Overigens geldt voor alle leeftijdsgroepen dat de BAG's hoger worden naarmate het later in de nacht wordt.

Ook de herkomst van de automobilisten die gedronken hebben is een interessant gegeven in verband met doelgroepen waarop maatregelen gericht moeten worden. In de loop der jaren zijn er weliswaar verschuivingen in de herkomst te constateren, maar die zijn niet ingrijpend. De meeste automobilisten met een te hoog BAG komen van een horecagelegenheid of van een feestje, maar ook de groep die van bezoek komt is beslist niet te verwaarlozen.

Omdat er de laatste tijd berichten circuleren over een hoog alcoholgebruik in sportkantines, zijn bij het onderzoek in 1983 de automobilisten die van zo'n kantine komen, als aparte herkomstgroep opgenomen. Deze groep bleek tussen 10 uur 's avonds en 2 uur 's nachts 5% van het verkeersaanbod uit te maken. Hierbij moet echter worden aangetekend, dat de onderzoeken niet de meest geschikte tijd zijn om deze herkomstgroep aan te treffen. Er bleek onder hen een hoog percentage drinkers te zitten: 21% had een BAG boven de 0,5<sup>o</sup>/oo.

### 3. POLITIETOEZICHT OP RIJDEN ONDER INVLOED

Een wet kan zowel een normstellende als een afschrikwekkende werking hebben; deze laatste werking berust op de dreiging van straf. Politietoezicht speelt in de afschrikking een belangrijke rol. Daarbij kan men twee soorten effecten van het toezicht onderscheiden: een generaal preventief effect en een speciaal preventief effect. Het generaal preventieve effect betreft de totale populatie en is gebaseerd op de kans die mensen menen te hebben om betrapt en bestraft te worden als zij gedronken hebben. Hun mening daarover komt tot stand via voorlichting, publiciteit, verhalen van anderen en het zien van politiecontroles. Het speciaal preventieve effect betreft alleen de mensen die door de politie staande worden gehouden en vloeit voort uit de kans die zij hebben om bij een te hoog BAG daadwerkelijk betrapt en bestraft te worden. Daarbij speelt zowel de werkwijze van de politie als de kwaliteit van het selectiemiddel een rol. Beide aspecten zijn in de onderzoeken van 1981 en 1983 nader onderzocht.

Bij het onderzoek in 1981 gebruikte de politie als selectiemiddel de Alcocontrol, een ademanalyse-apparaat van Nederlandse makelij, terwijl zij in 1983 vrijwel uitsluitend met Dräger blaaspijpjes werkte. De blaastests die de onderzoekmedewerkers afnamen - in 1981 op de Intoxilyzer en in 1983 op de Dräger Alcotest 7010 - zijn als referentiemaatstaf gebruikt om de nauwkeurigheid van het selectiemiddel van de politie vast te stellen. In 1981 bleek 34% en in 1983 zelfs 80% van de automobilisten met een BAG boven de 0,5<sup>o</sup>/oo gewoon door te mogen rijden. De tests op de blaaspijpjes leverden dus een veel hoger percentage vals negatieve resultaten op dan de tests op de Alcocontrol. Daar staat echter tegenover dat van de tests op de Alcocontrol 14% mislukte. Bovendien bleek de kleinere kans op vals negatieve resultaten gepaard te gaan met een grotere kans op vals positieve resultaten: in 1981 kreeg 14% van de automobilisten met een BAG tussen de 0,2 en 0,5<sup>o</sup>/oo ten onrechte een sanctie opgelegd, terwijl dat in 1983 bij slechts 6% van die groep automobilisten het geval was. Op grond van deze resultaten kan worden geconcludeerd dat de kans op betrapting van automobilisten met een te hoog BAG aanmerkelijk groter zou worden, als de politie een nauwkeuriger en betrouwbaarder selectiemiddel zou gaan gebruiken.

In het DSWO-rapport "Alcoholgebruik van automobilisten 1983" wordt aan de

hand van een rekenvoorbeeld aangegeven, hoe bij een beperkte politiecapaciteit een zo groot mogelijke kans op betrapping te realiseren is. Een belangrijk element in dat voorbeeld is, dat politie voortaan op een willekeurige (aselecte) wijze automobilisten staande houdt en bij al deze automobilisten een ademtest afneemt.

Geconcludeerd wordt, dat de kans op betrapping van rijders onder invloed aanzienlijk groter zou kunnen worden als de politie haar werkwijze zou veranderen. Daarmee zou ook het speciaal preventieve effect van het politietoezicht toenemen. Het is echter nog niet duidelijk in welke mate dan ook het generaal preventieve effect groter zal worden, met andere woorden: hoeveel minder mensen onder invloed van alcohol een auto gaan besturen. Hoewel vast staat dat er een relatie bestaat tussen het speciaal en het generaal preventieve effect, is er over de vorm van die relatie nog weinig bekend.

#### 4. HUIDIG EN TOEKOMSTIG ONDERZOEK

##### 4.1. Het risico van rijden onder invloed

Hoewel de relatie tussen alcoholgebruik en verkeersonveiligheid globaal bekend is, is het gewenst de vorm van die relatie en de ontwikkelingen daarin preciezer te bepalen. Het SWOV-consult "De bijdrage van alcoholgebruik aan de verkeersonveiligheid", in 1980 uitgebracht aan de Directie Verkeersveiligheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, geeft aan dat de ideale manier daarvoor uit twee onderdelen bestaat:

- continu bijhouden van de BAG-verdeling van alle verkeersdeelnemers die betrokken raken bij ongevallen;
- continu bijhouden van de BAG-verdeling van willekeurige verkeersdeelnemers.

Vergelijking van de resultaten van beide activiteiten maakt het mogelijk de relatie te bepalen tussen de hoogte van het BAG en de kans om betrokken te raken bij een verkeersongeval. Het wordt dan mogelijk het aantal ongevallen te schatten dat niet gebeurd zou zijn als geen van de betrokken verkeersdeelnemers alcohol had gebruikt.

Tal van omstandigheden - zowel van praktische, capacitaire als financiële aard - kunnen noodzaken tot het vereenvoudigen van deze ideale methode. Voor het bijhouden van de BAG-verdeling van betrokkenen bij ongevallen kan men zich beperken tot steekproeven van deelgroepen ongevallen en slachtoffers.

Voor het bijhouden van de BAG-verdeling van willekeurige verkeersdeelnemers kan de onderzoekmethode die in 1981 en 1983 is gebruikt, verder worden gestroomlijnd. Zo zou uit een oogpunt van verdere kostenbesparing gestreefd kunnen worden naar het afnemen van slechts één ademtest (door de politie), zonder overigens de kwaliteit (onder andere representativiteit en vergelijkbaarheid) van de te verzamelen gegevens in gevaar te brengen. De inzet van wetenschappelijk personeel kan dan verder worden beperkt. In paragraaf 4.2 zullen we bespreken welke mogelijkheden er zijn om in de nabije toekomst het BAG van willekeurige verkeersdeelnemers te meten.

In 1983 is de SWOV in samenwerking met de Rijksuniversiteit Utrecht al een onderzoek gestart naar de aanwezigheid van alcohol en geneesmiddelen in het bloed en de urine van verkeersslachtoffers. Daarbij worden in één grote gemeente gegevens verzameld over de aanwezigheid van alcohol en psychotrope farmaca in het lichaam van verkeersslachtoffers die voor behandeling naar een ziekenhuis worden vervoerd. Evaluatie van deze eerste stap op weg naar het continu verzamelen van deze gegevens zal tot aanbevelingen leiden voor de wijze waarop voortzetting op grotere schaal zou kunnen plaatsvinden. Om bij het onderzoek onder verkeersslachtoffers gebruik te kunnen maken van ervaringen die elders in de wereld zijn opgedaan, heeft de afdeling Farmakotherapie van de Rijksuniversiteit Utrecht in opdracht van de SWOV vooraf een literatuurstudie uitgevoerd. Tot nu toe zijn maatregelen in de sfeer van toezicht, opsporing en bestraffing vrijwel uitsluitend op alcoholgebruik gericht geweest. Maar er zijn ook geneesmiddelen die op het centrale zenuwstelsel inwerken (psychotrope farmaca). Evenals dat met alcohol het geval is, mag op grond van algemene kennis worden gesteld dat ook het gebruik van deze geneesmiddelen een verhoogd risico met zich meebrengt bij deelname aan het verkeer. Een duidelijk verband tussen het gebruik van deze geneesmiddelen en de ongevalskans is echter nog niet aangetoond. Onderzoek naar effecten van geneesmiddelen op onder andere rijgedrag en -prestatie en naar analysemethoden voor de screening van biologische materialen (bloed, urine, speeksel) op de aanwezigheid van geneesmiddelen is pas vrij recent op gang gekomen. Systematisch onderzoek naar de aanwezigheid van "rijgevaarlijke" geneesmiddelen in lichaamsvloeistoffen van verkeersslachtoffers is in Nederland nog niet eerder uitgevoerd. Het karakter van het SWOV-onderzoek onder verkeersslachtoffers, waarbij in het ziekenhuis (dus geheel in de medische sfeer) bloed- en urinemonsters worden verzameld, bood een goede gelegenheid om behalve op alcohol ook te screenen op rijgevaarlijk geachte geneesmiddelen. Naar verwachting zal dit epidemiologische onderzoek indicaties opleveren over de omvang en gevolgen van het verschijnsel.

Om een duidelijker beeld te krijgen van het risico van rijden onder invloed verdient het overigens aanbeveling om een soortgelijk onderzoek als onder de verkeersslachtoffers ook uit te voeren onder verkeersdeelnemers die niet bij een ongeval betrokken zijn. Zo'n onderzoek zou geconcentreerd moeten worden op de plaatsen en tijdstippen waar de meeste van



de onderzochte verkeersslachtoffers zijn gevallen. De eerste voorbereidende besprekingen hiervoor zijn inmiddels gevoerd. Een bijkomende voordeel van zo'n onderzoek zou zijn, dat het gegevens oplevert over het alcoholgebruik van meer categorieën verkeersdeelnemers dan uitsluitend automobilisten en over het alcoholgebruik op andere tijden dan uitsluitend tijdens weekeindnachten in het najaar.

Een volgende stap zou kunnen zijn, dat een routinematige bepaling van de aanwezigheid van alcohol en rijgevaarlijke geneesmiddelen in het lichaam van betrokkenen bij verkeersongevallen voor de toekomst bespreekbaar wordt gemaakt. Daadwerkelijke invoering van een dergelijke routinematige bepaling zal overigens zeker niet op korte termijn kunnen plaatsvinden. Daarvoor moeten nog teveel problemen worden opgelost, vooral van ethische, maar ook van juridische en praktische aard.

#### 4.2. Ontwikkelingen in het alcoholgebruik van automobilisten

Om toekomstige ontwikkelingen in het alcoholgebruik van automobilisten te volgen kan in principe de in 1983 gehanteerde onderzoekmethode worden gebruikt. Er zal echter, zoals ook in paragraaf 4.1. gesteld is, gestreefd moeten worden naar een verdere vereenvoudiging van de procedure. Met name in de sfeer van het inzetten van onderzoekmedewerkers zal nog het nodige bespaard kunnen worden, maar dan is het wel noodzakelijk dat de politie bij de selectie gebruik maakt van een nauwkeurig en betrouwbaar ademanalyse-apparaat. Indien de verwachte wijzigingen in de wetgeving op het gebied van rijden onder invloed niet later dan 1986 worden doorgevoerd, kan het onderzoek uit 1983 als laatste voormeting dienen om het effect van die wijzigingen te kunnen evalueren. Dit overigens op voorwaarde dat er geen aanwijzingen zijn dat het alcoholgebruik van de automobilisten in de tussentijd is veranderd. Zulke aanwijzingen zouden met name naar voren kunnen komen uit het demonstratieproject Gericht verkeerstoezicht, dat in de volgende paragraaf besproken zal worden. Zijn er wel aanwijzingen dat het alcoholgebruik aan het veranderen is, of worden de wetswijzigingen pas na 1986 doorgevoerd, dan zal een extra onderzoek nodig zijn om als laatste voormeting te dienen.

#### 4.3. De effectiviteit van het politietoezicht

Hoewel de objectieve kans op betrapping van rijders onder invloed medebepalend is voor het effect van het politietoezicht op het gedrag van de automobilisten, spelen er veel meer elementen een rol. In feite is het uit een oogpunt van verkeersveiligheid van essentieel belang de ongevalkansen op efficiënte wijze te beheersen. Voor een goede beheersingsmethode is kennis nodig over:

- de relaties tussen het gedrag van weggebruikers, verkeersovertredingen en ongevalkansen;
- strategieën voor effectieve politie-inzet die de werkingssfeer van het toezicht uitbreiden vooral op punten waar dat uit verkeersveiligheidsoogpunt nodig is;
- opvattingen en kennis van zowel weggebruikers als politieagenten over overtredingen, ongevallen en toezicht;
- risicobeheersingsstrategieën van weggebruikers en politie, hun interacties en de ontwikkeling daarvan in de tijd.

Uit een uitgebreide literatuurstudie van de SWOV uit 1983, "Politietoezicht en het gedrag van verkeersdeelnemers", blijkt dat de kennis over al deze zaken nog ontoereikend is. De studie is uitgevoerd in het kader van het in 1981 gestarte demonstratieproject Gericht verkeerstoezicht, dat thans deel uitmaakt van het Nationaal Plan voor de Verkeersveiligheid. Als vervolg op de literatuurstudie worden drie nieuwe onderzoeken uitgevoerd naar rijden onder invloed en het politietoezicht daarop. De eerste twee betreffen gedrag, kennis, opvattingen en ervaringen van de potentiële rijder onder invloed resp. de politieambtenaren ten aanzien van de relatie tussen alcohol en verkeersveiligheid, rijden onder invloed, de wetgeving en het toezicht op de naleving daarvan. Het derde onderzoek is een veldexperiment waarin de wisselwerking tussen het optreden van de politie en het gedrag van de verkeersdeelnemers wordt onderzocht. Dit experiment zal ook gegevens opleveren over de mate waarin automobilisten na alcoholgebruik aan het verkeer deelnemen. Doordat de steekproef en de procedure anders zijn dan bij het onderzoek dat de SWOV sinds 1970 geregeld uitvoert, zullen de resultaten van beide onderzoeken niet in alle opzichten met elkaar te vergelijken zijn. Maar de resultaten van het experiment kunnen wel een indicatie geven van eventuele veranderingen in het alcoholgebruik van automobilisten sinds 1983.

De uitvoering van de drie nieuwe onderzoeken vindt plaats in nauwe samenwerking tussen de SWOV en de DSWO. Het is overigens opmerkelijk dat tot nu toe weinig onderzoek is verricht naar de mate waarin en de wijze waarop automobilisten de afschrikking ervaren en hoe dat zich weerspiegelt in hun gedrag.

## 5. SAMENVATTING EN DISCUSSIE

Zowel het alcoholgebruik in het algemeen als dat van automobilisten bleef in de periode van 1975 t/m 1983 vrij stabiel. Het alcoholgebruik van automobilisten (tijdens weekeindavonden en -nachten) kwam blijvend op een lager niveau dan vóór de wetwijziging van november 1974. Het effect van de alcoholwet is echter lang niet groot genoeg om op dit moment te kunnen spreken van een maatschappelijk aanvaardbaar niveau van het alcoholgebruik in het verkeer. Hoeveel mensen er in Nederland onder invloed van alcohol aan het verkeer deelnemen en wat daar de maatschappelijke gevolgen van zijn, is niet precies bekend. Een aanwijzing geeft het feit dat Justitie jaarlijks ongeveer 50.000 "alcoholzaken" te behandelen krijgt. Door de zéér kleine betrappingskans komt slechts een gering deel aan het licht, zodat het werkelijke aantal ritten onder invloed een veelvoud van dit aantal zal zijn. Daarnaast constateerde de politie in 1982 bij ongeveer 10% van de geregistreerde letselongevallen alcoholgebruik. In werkelijkheid zal ook dit percentage nog hoger zijn, omdat de politie niet bij elk ongeval systematisch en betrouwbaar onderzoekt (en registreert) of er alcohol in het spel is. Aan de andere kant is het niet duidelijk, in welke mate het alcoholgebruik heeft bijgedragen aan het ontstaan van deze ongevallen. Uit Amerikaans onderzoek is bekend dat met het hoger worden van het BAG de kans op een ongeval versneld toeneemt. Het onderzoek dat de SWOV uitvoert naar het alcohol- en geneesmiddelengebruik van verkeersslachtoffers zal - in combinatie met het bijbehorende maar nog niet gestarte controle-onderzoek - voor het eerst meer inzicht verschaffen in de risico's van rijden onder invloed in de Nederlandse situatie. Daarnaast zal het gegevens opleveren over de omstandigheden waaronder alcoholongevallen gebeuren.

Bij het terugdringen van alcohol in het verkeer speelt het politietoezicht een belangrijke rol. Het is echter geen eenvoudige zaak dat toezicht effectiever te maken, onder meer omdat de rijders onder invloed groot in aantal zijn en in demografisch opzicht zeer heterogeen. Uit het onderzoek van 1983 blijkt dat tijdens weekeindavonden en -nachten in het najaar de automobilisten met een strafbaar BAG voornamelijk tot de leeftijdsgroep van 25 tot 50 jaar behoren, vooral vóór 2 uur 's nachts. Na 2 uur neemt het aandeel van de jeugdige automobilisten in het verkeersaan-

bod - en in de hoge BAG's - sterk toe. Overigens geldt voor alle leeftijdsgroepen dat het alcoholgebruik toeneemt naarmate het later wordt. Hoewel de meeste rijders onder invloed mannen zijn, neemt het aandeel van de vrouwen in de strafbare BAG's gestaag toe: één op de zeven automobilisten met een strafbaar BAG was in 1983 een vrouw.

De meeste automobilisten met een strafbaar BAG komen uit een horecagelegenheid of van een feestje, maar ook de groep die van bezoek komt is beslist niet te verwaarlozen. In het onderzoek van 1983 zijn bezoekers van sportkantines voor het eerst als aparte herkomstgroep opgenomen. Een groot deel van hen (21%) had een strafbaar BAG, maar hun aandeel in het verkeersaanbod was gering; vermoedelijk zijn er op vroegere tijdstippen meer kantinebezoekers op de weg.

De effectiviteit van het politietoezicht wordt mede bepaald door de kans van een rijder onder invloed om staande gehouden en vervolgens betrapt te worden. Zonder een forse uitbreiding van de capaciteit van de politie is het niet mogelijk de huidige, zeer kleine kans op staandehouding zodanig te verhogen dat de verkeersdeelnemers er iets van zullen merken. De kans op betrapping kan vrij gemakkelijk sterk worden vergroot, namelijk door elke verkeersdeelnemer die bij een alcoholcontrole (aselect) staande wordt gehouden, te laten blazen op een handig, nauwkeurig en betrouwbaar selectie-apparaat. (In 1983 mocht 80% van de automobilisten met een strafbaar BAG na een test op een blaaspijpje gewoon doorrijden!). Weliswaar zal bij een dergelijke werkwijze de werklast per staande gehouden persoon iets groter worden en dus de kans op staandehouding nog iets kleiner, maar dat nadeel weegt niet op tegen het voordeel van de veel grotere kans op betrapping. Wanneer een verkeersdeelnemer dan staande wordt gehouden, is het voor hem vrijwel onmogelijk een succesvolle strategie te bedenken om betrapping te voorkomen.

Overigens bestaat er natuurlijk een wisselwerking tussen strategieën van verkeersovertreders om staandehouding en betrapping door politie te voorkomen en die van de politie om de overtreiders juist op te sporen. In het kader van het demonstratieproject Gericht verkeerstoezicht worden beide strategieën zowel afzonderlijk als in hun onderlinge relatie nader onderzocht, opdat in de toekomst de opsporingsactiviteiten van de politie beter kunnen worden afgestemd op het gedrag van verkeersovertreders.

LITERATUUR

Mulder, J.A.G., Noordzij, P.C. & A.A. Vis. Alcoholgebruik onder automobilisten (1970-1977). R-78-19. SWOV, 1978.

Wesemann, P. Alcoholgebruik en verkeersveiligheid. R-79-5 I en II. SWOV, 1979.

Noordzij, P.C. De bijdrage van alcoholgebruik aan de verkeersonveiligheid. R-80-29. SWOV, 1980.

Alcohol en verkeer. Rapport. Permanente Contactgroep voor de Verkeersveiligheid, 's Gravenhage, 1982.

Gier, J.J. de. Onderzoek naar het voorkomen van alcohol- en geneesmiddelgebruik bij verkeersslachtoffers. Afdeling Farmakotherapie, Rijksuniversiteit Utrecht, 1982.

Alcohol en verkeer. Nota uitvoering rapport. Permanente Contactgroep voor de Verkeersveiligheid, 's Gravenhage, 1983.

Gundy, C.M. Politietoezicht en het gedrag van verkeersdeelnemers. R-8332. SWOV, 1983.

Mulder, J.A.G. & A.A. Vis. Alcoholgebruik onder automobilisten (1981). R-83-41. SWOV, 1983.

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