

ALCOHOL IN HET VERKEER 1988

Ontwikkelingen in het alcoholgebruik van automobilisten, in de alcoholonveiligheid en in de publiciteit

R 89-26

M P.M. Mathijssen

Leidschendam, 1989

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



INHOUD

1.	<u>Inleiding</u>	5
2.	<u>Resultaten van het onderzoek Rij- en drinkgewoonten 1988</u>	7
2.1.	Veranderingen in de BAG-verdeling tussen 1987 en 1988	8
2.2.	Dag en tijdstip	9
2.3.	Herkomst van de automobilisten	9
2.4.	Leeftijd en geslacht	10
2.5.	Gordelgebruik	11
2.6.	Regionale verschillen	12
2.7.	Gerapporteerd rijgedrag na alcoholgebruik	12
2.8.	Ervaringen met politietoezicht en subjectieve pakkans	13
2.9.	Kennis van de limiet en de eigen norm	13
3.	<u>Discussie</u>	14
3.1.	Het rij- en drinkgedrag van automobilisten	14
3.2.	Subjectieve pakkans, kennis en attitude	16
4.	<u>Conclusies en aanbevelingen</u>	18
4.1.	Politietoezicht	19
4.2.	Beloningssystemen	20
4.3.	Voorlichting en publiciteit	22
4.4.	Alcoholvrije en alcoholarme dranken	22
4.5.	Goedkoop alternatief vervoer	23
4.6.	Tot slot	23



## 1. INLEIDING

In 1988 heeft de SWOV weer een onderzoek laten uitvoeren naar het alcoholgebruik van de Nederlandse automobilist. Het onderzoek is uitgevoerd door het Verkeerskundig Studiecentrum (VSC) van de Rijksuniversiteit Groningen (J.C.M. Söder, R.A. de Bruin en P. Koopmans. "Alcoholgebruik van automobilisten 1988"). Het maakt deel uit van een serie onderzoeken die de SWOV sinds 1970 heeft uitgevoerd resp. heeft laten uitvoeren om ontwikkelingen in het alcoholgebruik van automobilisten te kunnen volgen en om effecten van overheidsmaatregelen vast te kunnen stellen. Het voorlaatste onderzoek in de serie heeft plaatsgevonden in 1987 en is uitgevoerd door de Werkgroep Veiligheid van de Rijksuniversiteit Leiden (W.L.G. Verschuur. "Alcoholgebruik van automobilisten 1987").

Evenals in voorgaande jaren heeft het onderzoek in 1988 plaatsgevonden tijdens weekeindnachten, en wel op vrijdag en zaterdag van 22.00 tot 4.00 uur. De onderzoekperiode besloeg de maanden september t/m november. Het onderzoek van 1988 dient als eerste nameting ter bepaling van het effect van de invoering van ademanalyse voor bewijsdoeleinden per 1 oktober 1987, de daarmee gepaard gaande veranderingen in het politietoezicht en de verwachte voorlichting en publiciteit rond deze zaken. Omdat de invoering van ademanalyse ter vervanging van de bloedproef geleidelijk gebeurt, zal in de maanden september t/m november 1989 een tweede nameting plaatsvinden. Het onderzoek uit 1987 dient daarbij als voormeting.

Een belangrijke nevendoelstelling van het onderzoek in 1988 was na te gaan, of de - verrassend positieve - resultaten van 1987 wellicht waren beïnvloed door seizoenseffecten.

Naast het onderzoek naar de rij- en drinkgewoonten van automobilisten heeft de Werkgroep Veiligheid van de RU Leiden in 1988 een onderzoek uitgevoerd naar de aard en omvang van de publiciteit over alcohol en verkeer in de media (W.L.G. Verschuur. "Berichtgeving in de media over alcohol en verkeer. Deelrapport 1"). Het belangrijkste doel van dat onderzoek is na te gaan, in hoeverre eventuele veranderingen in het alcoholgebruik van verkeersdeelnemers samengaan met veranderingen in de publiciteit over dit onderwerp. De resultaten van het onderzoek uit 1988 zullen daartoe worden vergeleken met de resultaten van een herhaling van het onderzoek in 1989. Het onderzoek van 1988 heeft echter al enkele

interessante resultaten opgeleverd die een zelfstandige waarde hebben en mede als verklaring kunnen dienen voor bepaalde ontwikkelingen in de rij- en drinkgewoonten van automobilisten in dat jaar.

Zowel het rij- en drinkgewoontenonderzoek als het publiciteitsonderzoek wordt gefinancierd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

In deze nota worden eerst de belangrijkste resultaten van het rij- en drinkgewoontenonderzoek 1988 besproken. Vervolgens worden ze geconfronteerd met resultaten van het publiciteitsonderzoek en met andere recente gegevens over alcohol in het verkeer en de daaruit resulterende onveiligheid. Op grond daarvan worden conclusies getrokken over de waarde van de onderzoeksresultaten, over verklaringen voor de geconstateerde ontwikkelingen en over de eventuele gevolgen voor onderzoek en beleid.

## 2. RESULTATEN VAN HET ONDERZOEK RIJ- EN DRINGGEWOONTEN 1988

In totaal zijn in 1988 in een landelijke steekproef van 29 gemeenten 2663 automobilisten staande gehouden; van 2629 automobilisten is het bloedalcoholgehalte (BAG) gemeten met behulp van draagbare, elektronische ademanalyse-apparatuur met digitale uitlezing. Het aantal BAG-metingen was daarmee aanzienlijk groter dan in 1987, toen van 1750 automobilisten het BAG werd geregistreerd. De belangrijkste verklaring daarvoor is, dat in 1987 ten behoeve van een pilot-studie ook BAG-metingen werden gedaan bij fietsers en bromfietsers. Verder was de vragenlijst in 1987 - eveneens ten behoeve van die pilot-studie - iets langer dan in 1988. En ten slotte is in 1988 een groot aantal extra BAG-metingen uitgevoerd om de betrouwbaarheid van het draagbare ademanalyse-apparaat (de Lion S-D3) vast te stellen.

In 1987 was het onderzoek Rij- en drinkgewoonten in tegenstelling tot voorgaande jaren niet gespreid over het hele najaar, maar was het geconcentreerd in de laatste week van augustus en de eerste twee weken van september. Dit was noodzakelijk, omdat de - achteraf terecht gebleken - verwachting bestond, dat de invoering van ademanalyse voor bewijsvoering per 1 oktober van dat jaar voorafgegaan zou worden door de nodige publiciteit. Die zou een ernstige verstoring van het (voor)onderzoek kunnen opleveren, als automobilisten daardoor, vooruitlopend op de feitelijke wetswijziging, hun rij- en drinkgedrag alvast zouden gaan aanpassen.

Anderzijds leverde het vervroegen van de onderzoeksperiode het risico op, dat de resultaten beïnvloed zouden worden door seizoenseffecten. Hoewel in de verslaglegging over het onderzoek van 1987 al kon worden geconcludeerd, dat zo'n beïnvloeding waarschijnlijk niet in ernstige mate heeft plaatsgehad, wilde de SWOV daarover meer zekerheid hebben. Daarom is besloten de helft van alle waarnemingen van 1988 in de maand september te laten plaatsvinden en de andere helft in de maanden oktober en november. Vergelijking van de gemiddelde BAG-waarden in beide steekproefhelften heeft geen significante verschillen aan het licht gebracht. Dit is eens te meer een aanwijzing, dat van een verstoring van de meetresultaten van 1987 door seizoensinvloeden nauwelijks sprake kan zijn geweest. De resultaten van 1987 en 1988 kunnen daardoor niet alleen met elkaar worden vergeleken, maar ook met de resultaten van eerdere onderzoekjaren.

## 2.1. Veranderingen in de BAG-verdeling tussen 1987 en 1988

In tabel 1 is te zien, dat er tussen 1987 en 1988 geen veranderingen zijn opgetreden in het aandeel automobilisten dat gedronken had (BAG  $\geq 0,2$  promille); het bedroeg in beide jaren 14%.

Het aandeel automobilisten met een BAG  $\geq 0,5$  promille (de wettelijke grens) is echter wel significant verder afgenomen, en wel van 8% in 1987 tot 6% in 1988. Sinds 1983 is het aandeel automobilisten met een BAG  $\geq 0,5$  promille zelfs gehalveerd; in 1983 had nog 12% een BAG  $\geq 0,5$  promille.

Het aandeel automobilisten met een hoog BAG ( $\geq 1,0$  promille) is in 1988 op hetzelfde - betrekkelijk lage - niveau gebleven als in 1987, namelijk 1%; in 1983 had nog 3% van de automobilisten een BAG  $\geq 1,0$  promille.

Tabel 1. Jaar x dag x tijdstip x BAG (in procenten)

	1987 BAG (promille)				1988 BAG (promille)			
	<0,2	0,2-0,5	0,5-1,0	$\geq 1,0$	<0,2	0,2-0,5	0,5-1,0	$\geq 1,0$
<u>vrijdag</u>								
22-24 u.	87	5	7	1	90	7	2	1
00-02 u.	83	12	3	3	78	11	6	4
02-04 u.	77	7	13	3	76	10	13	2
subtot.	84	7	7	2	84	9	5	2
<u>zaterdag</u>								
22-24 u.	92	4	3	1	92	6	1	1
00-02 u.	86	6	8	1	87	6	5	1
02-04 u.	77	8	13	2	83	9	7	0
subtot.	87	6	6	1	89	7	4	1
<u>totaal</u>								
22-24 u.	90	5	5	1	91	6	2	1
00-02 u.	84	9	6	1	83	9	6	3
02-04 u.	77	8	13	3	80	9	10	1
totaal	86	6	7	1	86	8	5	1



## 2.2. Dag en tijdstip

Evenals in 1987 had in 1988 op vrijdag een groter deel van de automobilisten een BAG  $\geq 0,5$  promille dan op zaterdag; zie tabel 1. Daar stond in 1987 tegenover, dat het verkeersaanbod op vrijdag duidelijk kleiner was, zodat er toen op beide dagen in absolute zin ongeveer evenveel automobilisten met een strafbaar BAG werden aangetroffen. In 1988 echter was het verschil in verkeersaanbod tussen beide dagen geheel verdwenen. Als gevolg daarvan werden er in 1988 in absolute zin veel meer automobilisten met een strafbaar BAG aangetroffen op vrijdag (62%) dan op zaterdag (38%); zie tabel 2. Vergeleken met 1983 is de verdeling van de automobilisten met een strafbaar BAG over de vrijdag en de zaterdag zelfs compleet omgekeerd: toen werd 61% van de automobilisten met een strafbaar BAG op zaterdag aangetroffen en 39% op vrijdag.

**Tabel 2. Procentuele verdeling van alle automobilisten en die met een BAG  $\geq 0,5$  promille over de vrijdag en de zaterdag, in 1987 en 1988**

	1987		1988	
	alle auto- mobilisten	automobilisten met BAG $\geq 0,5$	alle auto- mobilisten	automobilisten met BAG $\geq 0,5$
vrijdag	44	49	51	62
zaterdag	56	51	49	38
totaal	100	100	100	100

Evenals in 1987 nam in 1988 het aandeel automobilisten met een BAG  $\geq 0,5$  promille toe naarmate het later werd. Maar een belangrijk verschil met 1987 is, dat in 1988 een groter deel van alle automobilisten met een strafbaar BAG na middernacht werd aangetroffen: 75% in 1988 tegen 62% in 1987.

## 2.3. Herkomst van de automobilisten

In 1988 kwam 19% van de automobilisten uit een horecagelegenheid, 33% van bezoek, 13% van een feest en 7% van het werk; de overige 28% had een andere herkomst. Vergeleken met 1987 zijn er geen significante veranderingen opgetreden in de herkomst van de automobilisten.

Per herkomstgroep zijn er echter wel significante veranderingen in het rijden onder invloed te constateren. Van de feestgangers had in 1988 een kleiner deel een strafbaar BAG dan in 1987. Hun aandeel in het totaal van de strafbare BAG's is tussen 1987 en 1988 sterk afgenomen, namelijk van 21% naar 10%; zie tabel 3.

Een ander opvallend verschil met 1987 is, dat in 1988 een kleiner deel van de horecabezoekers een strafbaar BAG had: 12% in 1988 tegen 20% in 1987. Desalniettemin waren de horecabezoekers in 1988 toch nog sterk oververtegenwoordigd onder de automobilisten met een strafbaar BAG; evenals in 1987 namen ze 39% van alle strafbare BAG's voor hun rekening; zie tabel 3.

Bij de automobilisten die van bezoek kwamen, zijn geen significante veranderingen opgetreden.

**Tabel 3. Procentuele verdeling van alle automobilisten en die met een BAG  $\geq 0,5$  promille naar herkomst, in 1987 en 1988**

	1987		1988	
	alle auto- mobilisten	automobilisten met BAG $\geq 0,5$	alle auto- mobilisten	automobilisten met BAG $\geq 0,5$
horeca	16	39	19	39
bezoek	30	22	33	26
feest	15	21	13	10
rest	39	18	35	25
totaal	100	100	100	100

#### 2.4. Leeftijd en geslacht

Tussen 1987 en 1988 zijn er geen significante veranderingen opgetreden in de verkeersdeelname en het alcoholgebruik van de verschillende leeftijdsklassen. Desondanks lijkt de algemene daling van het aandeel automobilisten met een BAG  $\geq 0,5$  (van 8% in 1987 tot 6% in 1988) eerder aan de leeftijdsklassen boven de 35 jaar dan aan die onder de 35 jaar te danken te zijn. Met name het percentage jongeren (onder de 25 jaar) met een strafbaar BAG lijkt in 1988 weer behoorlijk toegenomen te zijn. Vanwege de betrekkelijk geringe omvang van die groep is de kans echter groot dat die toename statistisch gezien op toeval berust.

Evenals in 1987 werden in 1988 de meeste automobilisten met een BAG  $\geq 0,5$  promille aangetroffen in de leeftijdsklassen van 25-35 jaar en van 35-50 jaar, zowel in relatieve als absolute zin; zie tabel 4. Voor middernacht voerden daarbij de 35-50 jarigen de boventoon, na middernacht de 25-35 jarigen.

Tabel 4. Procentuele verdeling van alle automobilisten en die met een BAG  $\geq 0,5$  promille naar leeftijd, in 1987 en 1988

	1987		1988	
	alle auto- mobilisten	automobilisten met BAG $\geq 0,5$	alle auto- mobilisten	automobilisten met BAG $\geq 0,5$
< 25 j.	29	14	28	21
25-35 j.	28	32	29	38
35-50 j.	26	38	29	32
$\geq 50$ j.	17	16	14	9
totaal	100	100	100	100

Het aandeel van de vrouwen in het totale verkeersaanbod is in 1988 niet veranderd ten opzichte van 1987; in beide jaren was 24% van alle automobilisten in weekeindnachten een vrouw. Maar er is in 1988 wel een duidelijke verandering opgetreden in het drinkgedrag van de vrouwen. Had in 1987 nog één op de elf vrouwen een BAG  $\geq 0,2$  promille, in 1988 was dat er nog maar één op de zestien à zeventien. Het aandeel vrouwen met een BAG  $\geq 0,5$  promille daalde van één op de vijftwintig naar één op de vijftig. Vrouwen met een BAG  $\geq 1,0$  promille werden in 1988 nauwelijks meer aangetroffen.

In het drinkgedrag van de mannelijke bestuurders zijn tussen 1987 en 1988 geen significante veranderingen opgetreden.

## 2.5 Gordelgebruik

Ook in het gordelgebruik van de automobilisten zijn tussen 1987 en 1988 geen significante veranderingen opgetreden. In 1988 droeg 75% van alle automobilisten de gordel; evenals in 1987 droegen zij de gordel minder vaak naarmate ze meer alcohol hadden gedronken.

## 2.6. Regionale verschillen

In het rij- en drinkgewoontenonderzoek wordt de volgende regio-indeling gehanteerd:

- noord: de provincies Friesland, Groningen en Drenthe;
- oost: de provincies Overijssel en Gelderland;
- zuid: de provincies Noord-Brabant en Limburg;
- west: de provincies Zeeland, Zuid-Holland, Noord-Holland en Utrecht.

In het noorden maar vooral in het oosten van het land is het aandeel automobilisten met een BAG  $\geq 0,5$  promille tussen 1987 en 1988 sterk afgenomen; in de regio's zuid en west zijn geen significante veranderingen opgetreden. In 1988 werden in het zuiden en westen verhoudingsgewijs twee maal zoveel automobilisten met een strafbaar BAG aangetroffen als in het noorden en oosten; zie tabel 5.

Tabel 5. Procentuele verdeling van alle automobilisten en die met een BAG  $\geq 0,5$  promille naar regio, in 1987 en 1988

	1987			1988		
	alle auto-	automobilisten		alle auto-	automobilisten	
	mobilisten	met BAG $\geq 0,5$	ratio*	mobilisten	met BAG $\geq 0,5$	ratio*
	%	%		%	%	
noord	7	5	0,7	11	7	0,6
oost	22	27	1,2	17	8	0,5
zuid	21	23	1,1	19	23	1,2
west	50	46	0,9	53	62	1,2
totaal	100	100		100	100	

\* % van automobilisten met BAG  $\geq 0,5$  / % van alle automobilisten

## 2.7. Gerapporteerd rijgedrag na alcoholgebruik

In 1988 zei 81% van alle automobilisten nooit auto te rijden na het drinken van drie of meer glazen alcohol; van deze groep zei 17% dat vroeger wel eens gedaan te hebben. Omdat de hierop betrekking hebbende vraag in 1987 slechts aan een deel (60%) van alle automobilisten is gesteld, is een vergelijking tussen beide jaren niet mogelijk.

## 2.8. Ervaringen met politietoezicht en subjectieve pakkans

Aan de automobilisten die op een of andere manier ervaring hadden met rijden na alcoholgebruik (hetzij door henzelf gerapporteerd, hetzij bij de BAG-meting vastgesteld), zijn zowel in 1987 als 1988 vragen gesteld over hun ervaringen met politietoezicht en over hun inschatting van de kans om door de politie op alcoholgebruik gecontroleerd te worden. De selectie van deze groep is in 1988 echter op een iets andere wijze geschied dan in 1987, zodat een volstrekt zuivere vergelijking tussen beide jaren niet mogelijk is.

In 1988 besloeg de geselecteerde groep 56% van de totale steekproef, in 1987 was dit 60%. Op basis van een aantal redelijke veronderstellingen kan worden aangenomen dat, indien in 1987 op identieke wijze was geselecteerd als in 1988, de geselecteerde groep in dat jaar tussen de 60 en 62% van de totale steekproef zou hebben uitgemaakt. Om te beginnen kan dus worden vastgesteld, dat in 1988 een kleiner deel van de automobilisten ervaring had met rijden na drankgebruik dan in 1987.

Zowel in 1987 als 1988 zei 79% van de automobilisten met 'alcoholervaring' dat zij in het voorafgaande halfjaar een alcoholcontrole hadden gezien. Van degenen die een controle hadden gezien was in beide jaren ongeveer een even groot deel zelf gecontroleerd: 10% in 1987 en 11% in 1988. Desalniettemin zei in 1988 een iets groter deel van de automobilisten met 'alcoholervaring', dat zij de kans op controle groot of heel groot vonden, namelijk 26% tegen 22% in 1987.

## 2.9. Kennis van de limiet en de eigen norm

In 1987 meende 49% van de automobilisten met 'alcoholervaring', dat de wettelijke grens overeenkomt met maximaal twee glazen alcoholhoudende drank; in 1988 waren er iets minder die mening toegedaan, namelijk 45%. Maar waar in 1987 nog maar 43% van de automobilisten 'met ervaring' de eigen grens bij maximaal twee glazen legde, zei in 1988 51% die norm te hanteren.

### 3. DISCUSSIE

Uit het rij- en drinkgewoontenonderzoek van 1988 is gebleken, dat er tussen de maand september en de maanden oktober en november geen significante verschillen bestaan in de gemiddelde BAG-waarden van automobilisten in weekeindnachten. Daardoor is er geen reden om aan te nemen, dat de resultaten van 1987 en 1988 niet vergelijkbaar zouden zijn met die van eerdere onderzoekjaren.

#### 3.1. Het rij- en drinkgedrag van automobilisten

In het alcoholgebruik van automobilisten tijdens weekeindnachten is in 1988 een belangrijke verandering opgetreden ten opzichte van 1987: het aandeel automobilisten met een BAG  $\geq 0,5$  promille (de wettelijke grens) is afgenomen van 8% tot 6%. Het aandeel automobilisten met een BAG  $\geq 1,0$  promille is gelijkgebleven.

Een soortgelijke positieve ontwikkeling als in het alcoholgebruik is terug te vinden in de geregisteerde alcoholongevallen. Het aandeel alcoholongevallen in het totaal van de dodelijke ongevallen is tussen 1987 en 1988 gedaald van 10,7% tot 9,4%; zie tabel 6. Gezien de relatief kleine absolute aantallen is deze verandering echter niet statistisch significant. Daarom is in tabel 6 ook de ontwikkeling van het aandeel alcoholongevallen in het totaal van de letselongevallen (inclusief de dodelijke) opgenomen, hoewel de registratie van de minder ernstige letselongevallen verre van volledig is. Ook hier is een positieve ontwikkeling waar te nemen: het aandeel alcoholongevallen is gedaald van 7,2% in 1987 tot 6,5% in 1988. Deze daling is wel statistisch significant. Overigens wordt ook het alcoholgebruik bij ongevallen verre van volledig geregistreerd, zodat de cijfers in tabel 6 maar een zwakke afspiegeling zijn van de feitelijke omvang van de alcoholproblematiek in het verkeer. Anderzijds is het niet waarschijnlijk, dat betrokkenen bij ongevallen in 1988 minder op alcoholgebruik zijn gecontroleerd dan in voorgaande jaren; in ieder geval heeft de politie in de loop der jaren steeds betere apparatuur gekregen om het alcoholgebruik van verkeersdeelnemers te bepalen. Ondanks de onvolkomenheden in de registratie van ongevallen en van het eventuele alcoholgebruik van de betrokkenen, kunnen we dan ook vaststellen dat de ongevallengegevens in dezelfde richting wijzen als de gegevens uit het onderzoek Rij- en drinkgewoonten: zowel het rijden onder invloed als de daaruit voortvloeiende onveiligheid neemt nog steeds af.

Tabel 6. Ontwikkeling van het aandeel alcoholongevallen in de dodelijke ongevallen resp. in alle letselongevallen, 1983 t/m 1988

	Dodelijke ongevallen			Alle letselongevallen		
	totaal	waarvan alcohol		totaal	waarvan alcohol	
		abs.	%		abs.	%
1983	1620	233	14,4	45646	4251	9,3
1984	1477	214	14,8	44317	4137	9,3
1985	1323	185	14,0	42348	3684	8,7
1986	1401	175	12,5	43581	3561	8,2
1987	1355	145	10,7	42655	3082	7,2
1988	1258	118	9,4	41859	2721	6,5

Uit het rij- en drinkgewoontenonderzoek blijkt, dat de daling van het aandeel automobilisten met een BAG  $\geq 0,5$  promille in 1988 uitsluitend te danken is aan de regio's oost en (in mindere mate) noord. In die regio's was het aandeel automobilisten met een strafbaar BAG in 1988 de helft lager dan in de regio's zuid en west. Deze verschillen zijn ook duidelijk terug te vinden, als de gegevens over dodelijke alcoholongevallen worden uitgesplitst naar regio; zie tabel 7.

(Flevoland is niet in de cijfers van tabel 7 opgenomen, omdat deze provincie niet betrokken is bij het rij- en drinkgewoontenonderzoek; in 1987 werden er twee dodelijke alcoholongevallen geregistreerd, in 1988 drie.)

Tabel 7. Ontwikkeling van het aandeel dodelijke alcoholongevallen in de regio's noord + oost resp. zuid + west, 1987-1988

	Regio's noord + oost		Regio's zuid + west	
	aantal dodelijke alcoholongev.	% van alle dodel. ong.	aantal dodelijke alcoholongev.	% van alle dodel. ong.
1987	51	11,1	92	10,6
1988	30	6,6	85	10,8

Uit de tabel blijkt duidelijk, dat het aandeel dodelijke alcoholongevallen in de regio's noord en oost in 1988 sterk is gedaald ten opzichte van 1987, terwijl het in de regio's zuid en west niet is afgenomen. Het niveau van de alcoholonveiligheid in het noorden en oosten is daardoor op een veel lager niveau gekomen dan in het zuiden en westen.

In dit verband is het interessant te vermelden, dat uit het onderzoek naar berichtgeving in de media over alcohol en verkeer blijkt, dat bewoners van de regio's noord en oost in 1988 met bijna twee maal zoveel kranteberichten over dit onderwerp zijn geconfronteerd als bewoners van de regio's zuid en west. De grotere publiciteit en noord en oost is vermoedelijk een gevolg van het feit dat daar door de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid, het Openbaar Ministerie, de gemeentebesturen en de politiekorpsen meer toezicht- en voorlichtingsacties zijn gevoerd ter beteugeling van het rijden onder invloed.

Voorts kan worden vastgesteld, dat de afname van het aandeel strafbare BAG's in 1988 vooral te danken is aan de vrouwelijke automobilisten, de automobilisten die van een feest of uit een horecagelegenheid kwamen, en aan de automobilisten van 35 jaar en ouder. Tot slot is vermeldenswaard, dat van alle automobilisten met een strafbaar BAG in 1988 een veel groter deel op vrijdag dan op zaterdag werd aangetroffen, en dan vooral in de uren na middernacht.

### 3.2. Subjectieve pakkans, kennis en attitude

De gegevens van 1987 en 1988 over deze onderwerpen zijn niet geheel vergelijkbaar vanwege een verschillende selectie van de automobilisten met 'alcoholervaring', aan wie de desbetreffende vragen zijn gesteld. Desalniettemin lijkt de subjectieve pakkans in 1988 wat groter geworden te zijn. En hoewel de kennis over de wettelijke limiet niet is verbeterd, lijken meer automobilisten zich in de wettelijke norm te kunnen vinden.

Het feit dat het rijden onder invloed alleen in het noorden en oosten is afgenomen, wijst erop dat met name een grotere subjectieve pakkans (het produkt van het feitelijke toezichtniveau en van voorlichting, publiciteit en mond-tot-mond-"reclame" over het toezicht) tot directe positieve gedragseffecten leidt. In die regio's hebben de dagbladen veel meer aandacht besteed aan alcohol en verkeer dan in de rest van het land; bijna driekwart van alle kranteberichten over alcohol en verkeer had in 1988



betrekking op politietoezicht en op bestraffing van overtreeders. Het belang van landelijke voorlichting die gericht is op het veranderen van attitudes, lijkt vooral hierin gelegen dat zij een min of meer afgedwongen gedragsverandering (door vergroting van de subjectieve pakkans) achteraf kan legitimeren en daardoor bestendigen. Als in 1988 meer automobilisten zeggen zich te conformeren aan de wettelijke norm, is dat vermoedelijk mede te danken aan de voorlichtingscampagnes van VVN (rond alcohol in het verkeer) en WVC (rond alcoholgebruik in het algemeen).

#### 4. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

De afname van het rijden onder invloed tussen 1987 en 1988 heeft een besparing van naar schatting 50 mensenlevens, 400 ziekenhuisopnamen en vele duizenden lichtgewonden opgeleverd; daarnaast zal er aanzienlijk minder schade zijn toegebracht aan voertuigen en wegmeubilair. Vergeleken met 1983, toen efficiënt politietoezicht op rijden onder invloed nog nauwelijks mogelijk was vanwege de gebrekkige selectie-apparatuur en de kostbare en omslachtige bloedproef, vallen er nu per jaar zelfs ongeveer 220 alcoholododen minder en hoeven er ongeveer 1600 minder slachtoffers van alcoholongevallen in een ziekenhuis te worden opgenomen. Deze schattingen zijn mede gebaseerd op de resultaten van een onderzoek dat de SWOV heeft uitgevoerd onder verkeersslachtoffers in enkele Rotterdamse ziekenhuizen. Het op dit moment gevoerde beleid ten aanzien van rijden onder invloed levert al met al een jaarlijkse besparing aan economische schade op die in de honderden miljoenen loopt. Om nog maar te zwijgen van het leed dat familie en kennissen van verkeersslachtoffers bespaard blijft.

Het laat zich overigens aanzien, dat ook de huidige alcoholonveiligheid - in 1988 resulterend in een geschat aantal van 230 doden en 2800 ziekenhuisopnamen - en de daarmee gepaard gaande maatschappelijke kosten nog aanzienlijk verder teruggedrongen kunnen worden. Een belangrijke aanwijzing daarvoor is, dat het rijden onder invloed in 1988 alleen in het noorden en oosten van het land is afgenomen, waar in de media veel meer aandacht aan alcohol en verkeer is besteed dan in het zuiden en westen. Dit verschil in publiciteit komt natuurlijk niet uit de lucht vallen: in het noorden en oosten zijn in 1988 vermoedelijk meer voorlichtings- en toezichtacties georganiseerd dan in het zuiden en westen. De Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid (ROV's) - die in het noorden en oosten al enige jaren functioneren maar in het zuiden en westen nog grotendeels in de kinderschoenen staan en in een enkele provincie in 1988 zelfs nog niet geïnstalleerd waren - hebben daarbij een duidelijk stimulerende rol gespeeld. Wanneer in het zuiden en westen de ROV's eenmaal voluit functioneren, zullen ook daar ongetwijfeld meer toezicht- en voorlichtingsacties van de grond komen. Ook de verdere invoering van ademanalyse-apparatuur voor bewijsvoering, die in 1989 voltooid moet zijn, kan een belangrijke rol spelen bij het verder terugdringen van het rijden onder invloed. Bij de start van het rij- en drinkgewoontenonderzoek in september 1988 waren er door diverse politiekorpsen 84 bewijsapparaten

aangeschaft en in gebruik genomen; eind juni 1989 was dat aantal al opgelopen tot 302 apparaten.

In de nu volgende paragrafen worden de belangrijkste instrumenten besproken die het beleid ten dienste staan om het rijden onder invloed in de toekomst verder terug te dringen.

#### 4.1. Politietoezicht

Het grootste generaal preventieve effect van politietoezicht is te verwachten van **aselecte politiecontroles**, waarbij willekeurige verkeersdeelnemers worden staandegehouden en aan een ademtest onderworpen. De principes van dergelijke controles en de bijbehorende voorlichting en publiciteit zijn voortreffelijk vastgelegd in een brochure en een opleidingsvideo van de Centrale Politie Verkeerscommissie (CPVC). Volgens een recent rapport van de Raad voor de Verkeersveiligheid ("Hoe scherp zijn de speerpunten?") werkte in 1988 72% van alle politiekorpsen in Nederland nog niet volgens deze methode. Bij een deel van de korpsen kwam dat wellicht, doordat zij nog niet de beschikking hadden over elektronische ademanalyse-apparatuur voor selectie- en bewijsdoeleinden. Dit probleem zal in de loop van 1989 praktisch geheel opgelost zijn. Bij een ander deel van de korpsen leefden echter ook nog principieel-juridische bezwaren tegen het testen van willekeurige verkeersdeelnemers. Met name het Openbaar Ministerie zou een belangrijke rol kunnen spelen bij het wegnemen van deze bezwaren.

Om het rendement van de aselecte controles zo groot mogelijk te laten zijn, is het van belang dat de controleteams zolang mogelijk duidelijk zichtbaar op straat aanwezig zijn. Uit dat oogpunt verdient het aanbeveling, dat verkeersdeelnemers die op de selectie-apparatuur juist boven de wettelijke limiet scoren, ter plaatse een rijverbod krijgen en niet naar het bureau worden vervoerd. Immers, één verdachte naar het bureau brengen, daar afhandelen en vervolgens terugkeren naar een controlepost kost al gauw drie kwartier tot een uur. Al bij betrekkelijk kleine aantallen overtreders wordt het generaal preventieve effect van de controle dan tot praktisch nul gereduceerd. Daar komt nog bij, dat verkeersdeelnemers die op straat een BAG tussen de 0,5 en 0,8 promille scoren, op het bureau in de meeste gevallen onder een AAG van 235 (de grens voor vervolging) zullen uitkomen. Dit vanwege het tijdsverloop tussen beide metingen, waarin eventuele mondalcohol verdwijnt - én vanwege

de vrij forse correctiefactor in het voordeel van de verdachte, die bij de ademanalyse voor bewijsvoering wordt gehanteerd. Zelfs als alleen automobilisten naar het bureau worden gebracht die op straat een BAG boven de 0,8 promille scoren, kan dit nog een ernstige bedreiging vormen voor het generaal preventieve effect van een controle. Daarom zou het beter zijn, als deze verdachten door een surveillanceteam of (bij grotere controles) door een speciale ophaalploeg naar het bureau zouden worden gebracht.

Behalve van aselechte controles is ook een generaal preventief effect te verwachten van alcoholcontrole bij (letsel)ongevallen, mits het publiek daarover uitgebreid wordt geïnformeerd. Zulke controles hebben als extra voordeel dat de registratie van alcoholongevallen vollediger zal worden. Tot slot is het van belang, dat surveillanceteams van de politie ook selecte alcoholcontroles blijven uitvoeren, wanneer verkeersdeelnemers daar door hun rijgedrag of anderszins aanleiding toe geven. Het generaal preventieve effect van dergelijke repressieve controles zal betrekkelijk gering zijn, maar het speciaal preventieve effect op regelmatige rijders onder invloed kan vrij groot zijn.

#### 4.2. Beloningssystemen

Beloningssystemen ter bevordering van een veiliger verkeersgedrag staan de laatste tijd sterk in de belangstelling van beleidsmensen, onderzoekers en politie. Die belangstelling is nog verder aangewakkerd, nu uit recent onderzoek is gebleken dat het dragen van autogordels inderdaad gunstig kan worden beïnvloed door kleine beloningen. Daardoor bestaat bij velen de neiging te denken, dat soortgelijke beloningssystemen ook zonder meer kunnen worden toegepast om het rijden onder invloed terug te dringen. Hier en daar zijn zelfs al op vrij grote schaal beloningen uitgereikt aan automobilisten die bij politiecontroles niet "onder invloed" bleken te zijn. Aan het belonen van automobilisten die niet "onder invloed" zijn, kleven echter een aantal belangrijke problemen van morele, praktische en theoretisch aard, die niet verbonden zijn aan het belonen van automobilisten die de gordel dragen.

Een moreel probleem is bijvoorbeeld, dat rijden onder invloed - anders dan het niet dragen van de gordel - een misdrijf is. Maar wie geen moeite heeft met het belonen van mensen wegens het niet begaan van een misdrijf, stuit al meteen op enkele praktische en - deels daarmee samenhangende -

theoretische problemen. Zo valt om te beginnen met de huidige selectie-apparatuur van de politie niet vast te stellen, hoe hoog iemands BAG precies is. Iemand die het "pass"-lampje van het selectie-apparaat laat oplichten en op grond daarvan een beloning krijgt, kan evengoed niets gedronken hebben als vijf à zes glazen. Met die laatste hoeveelheid alcohol kan men onder iets andere omstandigheden (iets hoger drinktempo, iets minder gegeten) gemakkelijk het "warn"-lampje laten oplichten. Zo iemand belonen stimuleert ongewenst gedrag en maakt het toezicht ongeloofwaardig. Overigens zou dit probleem in principe gemakkelijk opgelost kunnen worden door de politie uit te rusten met ademtesters met digitale uitlezing. Dan wordt het namelijk mogelijk alleen verkeersdeelnemers te belonen bij wie geen alcohol (BAG = 0,00 promille) of slechts zeer weinig (BAG < 0,20 promille) wordt aangetroffen.

Een ander probleem betreft de grootte van de beloning. Een tamelijk neutrale handeling als het vastmaken van de gordel kan al met betrekkelijk kleine beloningen worden bevorderd. Bij potentiële rijders onder invloed daarentegen zal (de kans op) een kleine beloning in veel gevallen niet opwegen tegen de gepercipieerde nadelen van niet drinken of niet rijden na alcoholgebruik. Er zijn immers veel zwaarderwegende argumenten om niet te drinken of niet te rijden na alcoholgebruik, namelijk: gezondheid, kans op een ongeval, kans op betrapping en bestraffing. Als al deze argumenten worden genegeerd, zal een kleine materiële beloning daar nauwelijks iets aan toe- of afdoen.

Weer een ander probleem heeft te maken met de gedragskeuze die iemand al dan niet heeft gemaakt. Elke automobilist die gaat rijden, maakt de keuze of hij zijn gordel wel of niet zal omdoen. Slechts een klein deel van de automobilisten die gaan rijden, heeft daaraan voorafgaand de keuze gemaakt van wel of niet drinken. En mensen die er na alcoholgebruik bewust voor gekozen hebben om niet te gaan rijden, vallen buiten de boot als alleen nuchtere bestuurders een beloning ontvangen.

Kortom: zolang niet minstens een deel van de hier genoemde problemen is opgelost, is het langs de weg uitdelen van beloningen aan bestuurders die niet onder invloed zijn, niet verantwoord. Dat wil echter niet zeggen, dat er absoluut geen mogelijkheden zouden zijn om nuchter rijden te stimuleren via beloningen. Voordat dat op grote schaal kan gebeuren, zal er echter nog wel enig onderzoek naar de effecten nodig zijn. Eén mogelijke manier om nuchtere bestuurders te belonen is via kortingen op de premies van autoschadeverzekeringen. Dergelijke kortingen zouden bijvoorbeeld gegeven kunnen worden aan geheelonthouders (zoals nu al op beperkte schaal

gebeurt) en/of aan autobezitters die een "Nul promille"-gelofte afleggen. Onderzoek naar deze en eventuele andere mogelijkheden is zeker aan te bevelen.

#### 4.3. Voorlichting en publiciteit

Voorlichting en publiciteit rond het politietoezicht kunnen ertoe leiden, dat het publiek er vrij snel van overtuigd raakt, dat men altijd en overal op alcoholgebruik in het verkeer kan worden gecontroleerd. Daardoor bestaat de kans, dat men zijn rij- en drinkgewoonten al gaat veranderen nog voordat men zelf is gecontroleerd of een alcoholcontrole heeft gezien. In het algemeen zal die voorlichting en publiciteit de onvoorspelbaarheid en continuïteit van de controles, de zekerheid van betrapping en de hoogte van de straffen moeten benadrukken. In uitzonderlijke gevallen, zoals rond carnaval of bij andere festiviteiten, kan het verstandig zijn de controles juist vooraf aan te kondigen om te voorkomen dat het politietoezicht dweilen met de kraan open wordt.

Daarnaast is zeker ook landelijke voorlichting nodig, die gericht is op kennisvermeerdering en attitudeverandering ten aanzien van alcoholgebruik in het algemeen en rijden onder invloed in het bijzonder. Deze laatste voorlichting zou in de toekomst - behalve via de nu reeds gebruikte kanalen - ook bij de rij-opleiding aan aspirant-automobilisten kunnen worden aangeboden. We moeten van dergelijke voorlichting geen al te hoge verwachtingen hebben wat betreft de directe gedragseffecten. Maar vermoedelijk kunnen min of meer afgedwongen gedragsveranderingen (bijvoorbeeld door politietoezicht) er achteraf wel door gelegitimeerd en bestendigd worden. Daarnaast is dergelijke voorlichting wellicht van invloed op de maatschappelijke acceptatie van intensieve aselechte politiecontroles.

#### 4.4. Alcoholvrije en alcoholarme dranken

De consumptie van alcoholarme en alcoholvrije dranken neemt de laatste jaren een steeds hogere vlucht en raakt op feestjes en in café's blijkbaar steeds meer geaccepteerd. De daling in 1988 van het aandeel automobilisten met een strafbaar BAG onder feestgangers en horecabezoekers zou hiervan weleens het logische gevolg kunnen zijn. Nu de industrie dit 'gat in de markt' heeft ontdekt, lijkt er voor de overheid nauwelijks reden te zijn om de consumptie van dergelijke dranken te bevorderen. Eerder dient zij na

te gaan, of met name de alcoholarme dranken geen drempelverlagend effect hebben op mensen die voorheen nooit of bijna nooit alcohol dronken.

#### 4.5. Goedkoop alternatief vervoer

Mensen die laat uitgaan en daarbij alcohol drinken, hebben nu als alternatief voor het zelf autorijden vaak als enige alternatief de taxi, die zeker voor langere afstanden relatief duur is. Voor veel mensen zal dit een belangrijke reden zijn om na alcoholgebruik toch zelf achter het stuur van hun auto te gaan zitten. Het op grotere schaal invoeren van bijv. discovervoer (waarmee o.a. in het Friese Berlikum is geëxperimenteerd) zou in een aantal gevallen wel een aantrekkelijk en betaalbaar alternatief voor het zelf rijden kunnen zijn. Experimenten van openbaar-vervoerbedrijven verdienen daarom door landelijke, provinciale en plaatselijke overheden gestimuleerd te worden.

#### 4.6. Tot slot

Het overheidsbeleid ten aanzien van rijden onder invloed lijkt de laatste jaren steeds meer vruchten af te werpen. Politietoezicht neemt in dat beleid een belangrijke plaats in. De werkdruk bij de politie is echter hoog en het verkeerstoezicht dreigt een steeds lagere prioriteit te krijgen, mede als gevolg van de voorrang die de politiek geeft aan bestrijding van milieuvervuiling en criminaliteit. Dat zijn zaken waarmee de politie kan 'scoren'. De gevolgen van de verkeersonveiligheid zijn ondanks de positieve ontwikkelingen van de laatste jaren echter nog steeds buitengewoon schrijnend en ook buitengewoon kostbaar. Daarom dient verkeerstoezicht een belangrijke politietaak te blijven, die zo effectief en efficiënt mogelijk wordt uitgevoerd. Op dit vlak lijken er nog ruime mogelijkheden voor verbetering te zijn, bijvoorbeeld door het toezicht op verschillende belangrijke verkeersovertredingen zoveel mogelijk te combineren. Het is aan te bevelen dat een of meer van de direct betrokken ministeries (Verkeer en Waterstaat, Justitie en Binnenlandse Zaken) de mogelijkheden van een meer integraal verkeerstoezicht in de praktijk laten onderzoeken.