

Rijden onder invloed in de provincie Drenthe, 1996-1997

Ontwikkeling van het alcoholgebruik door automobilisten in weekendnachten

R-97-61

M.P.M. Mathijssen

Leidschendam, 1998

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-97-61
Titel: Rijden onder invloed in de provincie Drenthe, 1996-1997
Ondertitel: Ontwikkeling van het alcoholgebruik door automobilisten in weekendnachten
Auteur(s): M.P.M. Mathijssen
Onderzoeksmanager: Mr. P. Wesemann
Projectnummer SWOV: 52.630
Opdrachtgever: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Hoofdafdeling Basisgegevens

Trefwoord(en): Drunkenness, driver, night, blood alcohol content, weekend, police, woman, man, surveillance, enforcement (law), behaviour, Netherlands.
Projectinhoud: Dit rapport doet verslag van onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten in de provincie Drenthe, in vrijdag- en zaterdagnachten van het najaar van 1997.

Aantal pagina's: 14 + 11 blz.
Prijs: f 17,50
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1998

Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	4
2.	<i>Opzet en uitvoering van het onderzoek</i>	6
2.1.	Opzet	6
2.2.	Uitvoering	6
2.3.	Statistische analyse	7
3.	<i>Resultaten van het onderzoek</i>	8
3.1.	Alcoholgebruik naar dag van het weekend (tabel 1)	8
3.2.	Alcoholgebruik naar dag en onderzoeksgebied (tabel 2)	9
3.3.	Alcoholgebruik naar dag en tijdstip (tabel 3)	9
3.4.	Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd (tabel 4)	9
3.5.	Herkomst van overtreders (tabel 5)	10
3.6.	Enquêteresultaten	11
3.7.	Activiteiten CAD-Drenthe	11
4.	<i>Conclusies en aanbevelingen</i>	13
4.1.	Politietoezicht	13
4.2.	Voorlichting en educatie	13
4.3.	Verlaging van de wettelijke limiet voor jongeren	14
	<i>Bijlage 1 Enquêteformulier</i>	15
	<i>Bijlage 2 Toelichting WPM-analyse</i>	17
	<i>Bijlage 3 Tabellen 1 t/m 5</i>	19

1. Inleiding

Evenals in de jaren 1994 tot en met 1996 heeft de SWOV in 1997, in nauwe samenwerking met de politie van de regio Drenthe, het alcoholgebruik van automobilisten in de provincie Drenthe geïnventariseerd.

Het belangrijkste doel van het SWOV-onderzoek is het vaststellen van ontwikkelingen in het alcoholgebruik van de Drentse automobilisten en het opsporen van perioden, gebieden en groepen bestuurders met een verhoogd alcoholgebruik en/of een verhoogd risico op een alcoholongeval.

Het nauwkeurig volgen van ontwikkelingen in het alcoholgebruik in het verkeer is voor het beleid van wezenlijk belang, omdat een relatief kleine verandering in het rijden onder invloed grote gevolgen voor de verkeersveiligheid kan hebben. Gegevens over eventuele speciale probleemgroepen of -gebieden kunnen worden gebruikt bij het opzetten van toezicht- en voorlichtingscampagnes rond alcoholgebruik in het verkeer.

Alcoholgebruik in het verkeer heeft een sterk negatieve invloed op de ongevalskans en de ernst van het letsel. Geen enkele andere enkelvoudige factor is als ongevalsoorzaak zo belangrijk als alcoholgebruik. Bestrijding van alcohol in het verkeer is dan ook terecht een speerpunt in het verkeersveiligheidsbeleid. En er is reden om de aandacht niet te laten verslappen: na een sterke vermindering van het rijden onder invloed vanaf het midden van de jaren tachtig was er in de eerste helft van de jaren negentig weer sprake van een geleidelijke toename. In 1991 was in weekendnachten 3,9% van de Nederlandse automobilisten onder invloed, in 1992 4,0%, in 1993 4,2% en in 1994 zelfs 4,9%.

Daarna is het alcoholgebruik weer licht afgenomen: 4,7% overtreders in 1995 en 4,4% in 1996. Deze daling viel samen met een geleidelijke toename van het politietoezicht. Desalniettemin zijn er in 1996 naar schatting minimaal 235 verkeersdeelnemers overleden en circa 2.000 in het ziekenhuis opgenomen als gevolg van alcoholongevallen. De maatschappelijke kosten van de alcoholonveiligheid bedroegen in 1996 naar schatting circa twee miljard gulden.

Veranderingen in het alcoholgebruik van verkeersdeelnemers en daarmee samenhangende veranderingen in de verkeersveiligheid zijn in Nederland alleen door middel van gedragsmetingen binnen redelijke termijn te detecteren.

Ongevallengegevens lenen zich minder goed voor dit doel; zij zijn niet alleen onvolledig maar ook in hoge mate onbetrouwbaar.

Enquêtegegevens zijn voor het vaststellen van alcoholgebruik door automobilisten evenmin bruikbaar, omdat mensen nu eenmaal niet erg betrouwbaar rapporteren over hun eigen gedrag, zeker niet als er min of meer een taboe op dat gedrag rust. Men is dan sterk geneigd sociaal wenselijke antwoorden te geven. Bij vroeger rij- en drinkgewoontenonderzoek werden beweerd en feitelijk gedrag gelijktijdig onderzocht; de discrepanties waren vaak zeer groot.

Sinds 1970 voert de SWOV in nauwe samenwerking met de politie bijna elk najaar een onderzoek uit naar het alcoholgebruik van de Nederlandse automobilisten, het onderzoek 'Rij- en drinkgewoonten'. Dit is een zogenaamd standaardonderzoek, dat het mogelijk maakt ontwikkelingen in het alcoholgebruik van automobilisten van jaar tot jaar op de voet te volgen.

De metingen worden uitgevoerd in vrijdag- en zaterdagavonden.
Het onderzoek in Drenthe maakt deel uit van het landelijke onderzoek.
De opdracht voor het onderzoek in 1997 is aan de SWOV verleend door de Hoofdafdeling Basisgegevens van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat.

De onderzoeksgroep (automobilisten) en de onderzoekstijdstippen (weekendnachten) zijn indertijd uitgekozen op grond van hun grote bijdrage aan de alcoholonveiligheid. Bij tweederde van de geregistreerde alcoholongevallen in Nederland is het een automobilist die alcohol heeft gebruikt. En in weekendnachten gebeuren relatief veel alcoholongevallen: de vrijdag- en zaterdagavond, die 7% van de totale week uitmaken, nemen 28% van de geregistreerde alcoholongevallen voor hun rekening. Andere perioden van de week met een relatief grote alcoholonveiligheid zijn de donderdag- en zaterdagavond, de vrijdag-, zaterdag- en zondagavond (tussen 16.00 en 22.00 uur) en de zondagochtend (tussen 4.00 en 10.00 uur): 40% van de ernstig gewonde alcoholslachtoffers in 21% van de week.

Het onderzoek heeft een unieke tijdreeks gegevens over het alcoholgebruik van Nederlandse automobilisten opgeleverd. Die gegevens zijn zowel voor landelijk als regionaal verkeersveiligheidsbeleid van belang. Behalve in schriftelijke verslagen aan de landelijke en regionale opdrachtgevers worden de resultaten ook opgenomen in BIS-V, het geautomatiseerde Beleids-InformatieSysteem over ontwikkelingen in een aantal belangrijke aandachtsgebieden voor het verkeersveiligheidsbeleid. Door de grote omvang van de steekproef zijn betrouwbare uitspraken mogelijk over ontwikkelingen in het alcoholgebruik, niet alleen op landelijk, maar ook op provinciaal niveau.

De feitelijke uitvoering van het onderzoek gebeurt door controleteams van de politie, volgens richtlijnen die de SWOV heeft opgesteld. Zonder de medewerking van de politie zou het huidige onderzoek niet mogelijk zijn. De SWOV is de politie dan ook dankbaar voor haar medewerking, en voor het enthousiasme en de zorgvuldigheid waarmee de metingen steeds opnieuw worden uitgevoerd.

Naast de metingen van het alcoholgebruik van automobilisten voert de SWOV sinds 1993 een korte enquête uit onder de contactpersonen bij de politie. Die is bedoeld om enig inzicht te krijgen in de aard en omvang van het politietoezicht en in eventuele veranderingen daarin. De vragenlijst is als *Bijlage 1* in dit verslag opgenomen.

2. Opzet en uitvoering van het onderzoek

2.1. Opzet

Het onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten in de provincie Drenthe wordt steeds uitgevoerd door zes controleteams van de politie, zo goed mogelijk verdeeld naar urbanisatiegraad en geografisch gebied c.q. politiedistrict. De onderzoeksmetingen vinden plaats in vrijdag- en zaterdagnachten in het najaar. In 1997 zijn de metingen uitgevoerd in de periode van 12 september tot en met 2 november.

De Drentse onderzoeksgebieden waren: in de vrijdagnacht Assen, Emmen e.o. en Meppel; in de zaterdagnacht Roden e.o., Coevorden e.o. en Hoogeveen e.o. Daarmee zijn metingen uitgevoerd in alledrie de (toenmalige) districten van de politieregio Drenthe.

Elk politieteam voert in principe per avond/nacht alcoholcontroles uit op zes verschillende locaties, die in overleg met de SWOV zijn uitgekozen.

Op iedere locatie wordt drie kwartier achtereen gecontroleerd, waarna het team zich verplaatst naar de volgende locatie.

Bij de controles houdt de politie willekeurige automobilisten staande, die een blaastest moeten afleggen op een draagbare elektronische ademtester.

Bij het onderzoek wordt gebruik gemaakt van testers met cijfermatige uitlezing van een exact BAG-promillage (BAG = bloedalcoholgehalte; de wettelijke BAG-limiet ligt in Nederland op 0,5 promille). De testers die in 1997 zijn gebruikt, zijn van het fabrikaat Dräger, type Alcotest 7410 Plus. Voor het gebruik van deze testers heeft het Gerechtelijk Laboratorium van het ministerie van Justitie toestemming verleend.

Van elke geteste automobilist registreert de politie het geslacht, de leeftijd en de uitslag van de test. Van overtreders die op het politiebureau de adem-analyse voor bewijsdoeleinden moeten ondergaan, registreert de politie bovendien de herkomst (dat wil zeggen de plaats waar zij alcohol hebben gebruikt: horecagelegenheid, sportkantine, bezoek of feestje, werk of thuis).

2.2. Uitvoering

Ten opzichte van 1996 zijn in 1997 geen wijzigingen opgetreden in de Drentse onderzoeksgebieden. Maar het controleteam van Roden e.o. heeft als gevolg van dichte mist maar een zeer beperkt deel van de geplande tijd daadwerkelijk kunnen controleren. Voor de ontbrekende periode zijn de gegevens uit 1996 aan de steekproef van 1997 toegevoegd. Het betreft 260 records. Deze noodgreep heeft de betrouwbaarheid van de onderzoeksresultaten enigszins aangetast. Een betere oplossing zou zijn geweest om de meting in Roden e.o. geheel over te doen. Daarvoor ontbrak echter de tijd en de financiële ruimte, met name omdat de teams van Roden e.o. en Assen op de oorspronkelijk afgesproken data geen medewerking aan het onderzoek konden verlenen. Daardoor zijn de metingen in die gebieden verschoven van 12 en 13 september naar 31 oktober en 1 november, hetgeen tevens een verdubbeling betekende van de benodigde tijd voor begeleiding van de Drentse controleteams.

De opgehoogde Drentse steekproef over 1997 omvat in totaal 1.495 records, 345 records minder dan de steekproef van 1996.

2.3. Statistische analyse

De BAG-waarden van de automobilisten zijn ten behoeve van de analyse ingedeeld in vijf klassen:

1. < 0,2 promille (niet-drinkers);
2. 0,2-0,5 promille (lichte drinkers);
3. 0,5-0,8 promille (lichte overtreeders);
4. 0,8-1,3 promille (zwaardere overtreeders);
5. > 1,3 promille (zeer zware overtreeders).

De indeling in een BAG-klasse gebeurt in principe op basis van de uitslag van de ademtest op straat. Bij de automobilisten die op het politiebureau een ademanalyse voor bewijsdoeleinden hebben ondergaan, is het op straat gemeten BAG zonodig gecorrigeerd. De uitslag van de ademanalyse wordt daartoe eerst ontdaan van zijn correctiefactor. Vervolgens wordt daar een waarde bij opgeteld om te corrigeren voor de afbraak van alcohol in het tijdsbestek tussen de ademtest op straat en de ademanalyse op het bureau. De gemiddelde afbraak bedraagt 0,15 promille per uur.

De verzamelde gegevens zijn geanalyseerd met behulp van het log-lineaire analyseprogramma WPM (Weighted Poisson Model). Met behulp daarvan wordt nagegaan of er in het alcoholgebruik van de bestuurders verschillen bestaan naar jaar, gebied, dag en tijdstip, geslacht en leeftijd. In *Bijlage 2* wordt een korte toelichting gegeven op deze analysemethode.

In het kader van dit onderzoek is tweezijdig getoetst op 5%-niveau: voor een significant effect moet de χ^2 -waarde groter zijn dan 3.84 bij één vrijheidsgraad; de Z-waarde moet groter zijn dan 1.96.

De resultaten van het onderzoek worden in *Bijlage 1* gepresenteerd in de vorm van een tabellenoverzicht, waarop in het volgende hoofdstuk een korte toelichting wordt gegeven. Hoofdstuk 4 bevat conclusies en aanbevelingen.

3. Resultaten van het onderzoek

De resultaten van het onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten in de provincie Drenthe worden in dit hoofdstuk besproken aan de hand van de *Tabellen 1 t/m 5* uit *Bijlage 3*. De resultaten van 1997 worden steeds vergeleken met de Drentse en landelijke resultaten van 1996.

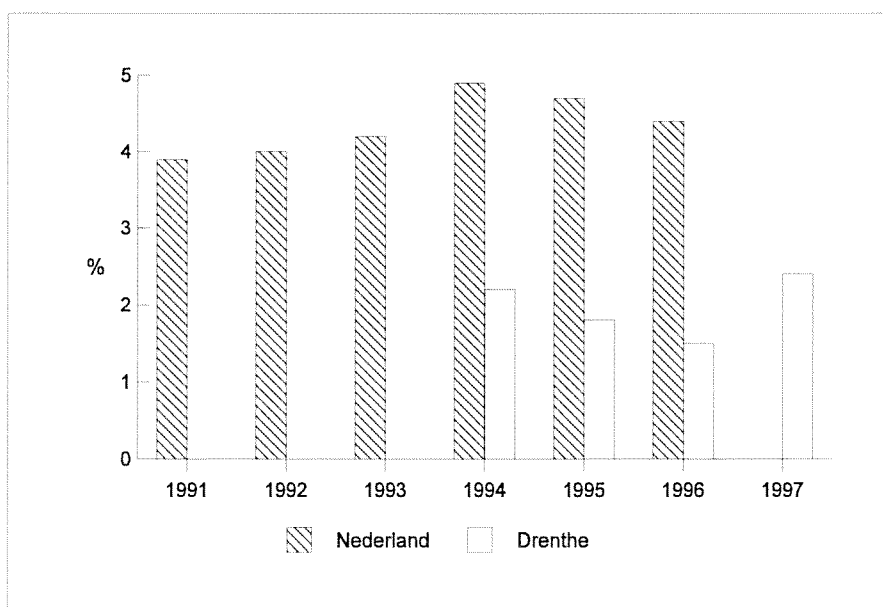
3.1. Alcoholgebruik naar dag van het weekend (tabel 1)

In 1997 zijn in Drenthe aanzienlijk meer drinkers ($BAG \geq 0,2\%$) aangetroffen dan in 1996: 5,8% in 1997 versus 4,8% in 1996. Deze toename is echter niet statistisch significant: $\chi^2 = 1.40$ bij $df = 1$; $Z = 1.18$.

Ook het aandeel overtreders ($BAG \geq 0,5\%$) is toegenomen: van 1,5% in 1996 tot 2,4% in 1997. Ook dit effect is niet statistisch significant ($\chi^2 = 3.38$ bij $df = 1$; $Z = 1.84$), maar zou dat misschien wel zijn geweest als - evenals in de overige onderzoeksgebieden - ook in Roden e.o. een toename van het aandeel overtreders was gemeten; zie ook § 3.2.

In heel Nederland bedroeg het aandeel overtreders in het najaar van 1996 4,4%, bijna het drievoudige dus van het Drentse aandeel in 1996. Het landelijke percentage voor 1997 is nog niet bekend, maar zal waarschijnlijk wat lager uitvallen dan het percentage voor 1996.

In *Afbeelding 1* is de ontwikkeling van het aandeel overtreders in Drenthe en in heel Nederland sinds 1991 weergegeven. Er is in te zien, dat de situatie in Drenthe sinds 1994 (het jaar van de eerste Drentse meting) steeds aanzienlijk gunstiger was dan de landelijke situatie.



Afbeelding 1. Ontwikkeling van het aandeel rijders onder invloed in Nederland en de provincie Drenthe, 1991-1997.

De vergelijking met de landelijke situatie in 1997 kan pas worden gemaakt, wanneer de gegevens van alle provincies bekend zijn. Maar ook zonder die vergelijking kan worden geconstateerd dat de ontwikkeling van het rij- en

drinkgedrag in Drenthe zich in 1997 niet gunstig heeft ontwikkeld. Anderzijds zal Drenthe ook in 1997 weer positief afsteken bij de meeste andere provincies van Nederland. In de beide overige noordelijke provincies, Friesland en Groningen, waren in 1997 eveneens relatief weinig automobilisten in overtreding: respectievelijk 3,3% en 2,5%.

Het aandeel zwaardere en zeer zware overtredders ($BAG \geq 0,8\%$) is in 1997 vrijwel gelijk gebleven: 1,0 % (tegen 0,9% in 1996). Het landelijke aandeel zwaardere en zeer zware overtredders bedroeg in 1996 2,1%.

Als we het rijden onder invloed in de provincie Drenthe per weekendnacht bezien, blijkt het aandeel overtredders in 1997 in beide nachten wat toegenomen te zijn. In de vrijdagnacht was het aandeel overtredders groter dan in de zaterdagnacht: 3,1% respectievelijk 1,8%. Dit beeld komt overeen met het beeld dat in voorgaande jaren steeds is aangetroffen, zowel in Drenthe als in de rest van Nederland.

Het verkeersaanbod in was, zowel in 1996 als in 1997, in de zaterdagnacht wat groter dan in de vrijdagnacht, wat eveneens overeenkomt met het landelijke beeld.

3.2. Alcoholgebruik naar dag en onderzoeksgebied (tabel 2)

Het is opvallend, dat in 1997 het rijden onder invloed in vrijwel alle Drentse onderzoeksgebieden is toegenomen. Alleen in Roden e.o. lijkt sprake van een stabilisatie, maar dat komt omdat de resultaten daar voornamelijk gebaseerd zijn op de deelsteekproef uit 1996 (zie § 2.2).

Traditioneel is het grootste aandeel overtredders in 1997 aangetroffen in Meppel, dat het belangrijkste Drentse uitgaanscentrum lijkt te zijn: 4,0% (tegen 3,3% in 1996). Het kleinste aandeel overtredders kende Hoogeveen e.o. in 1997: 1,3%; in 1996 werd daar evenwel geen enkele overtredder betrappt.

3.3. Alcoholgebruik naar dag en tijdstip (tabel 3)

Naarmate het later in de nacht wordt, neemt in het algemeen het aandeel overtredders toe. In Drenthe was dat in 1997, evenals in 1996, met name laat in de vrijdagnacht het geval: 2,7% overtredders tussen 22.00 en 24.00 uur, 1,4% tussen 0.00 en 2.00 uur en maar liefst 10,1% tussen 2.00 en 4.00 uur. In absolute zin waren in 1997 in Drenthe echter de meeste rijders onder invloed op de weg tussen 22.00 en 24.00 uur. Dat komt doordat vooral in de vrijdagnacht het verkeersaanbod na 2.00 uur zeer sterk afneemt, sterker dan in de rest van Nederland.

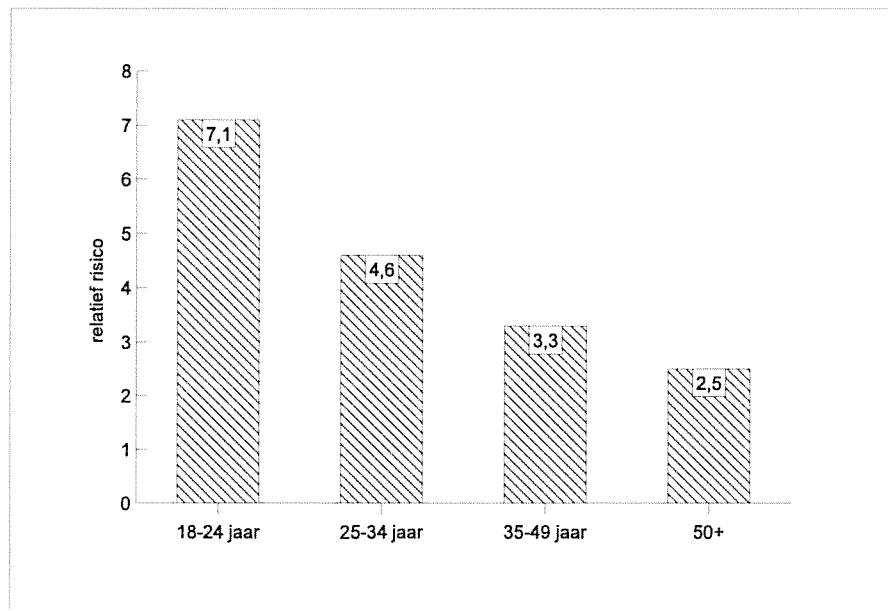
3.4. Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd (tabel 4)

Mannelijke bestuurders waren in 1997 in Drenthe ruim driemaal zo vaak onder invloed als vrouwelijke (3,0% versus 0,9%). Dat komt redelijk overeen met het beeld dat in de afgelopen jaren zowel in Drenthe als in heel Nederland is aangetroffen.

Tussen 1996 en 1997 is het aandeel vrouwelijke overtredders in Drenthe wat sterker toegenomen (van 0,5% tot 0,9%) dan het aandeel mannelijke overtredders (van 2,0% tot 3,0%), maar dit effect is niet statistisch significant. Zowel bij de mannen als bij de vrouwen worden in het algemeen de hoogste percentages overtredders aangetroffen in de leeftijdsklasse van 35 tot en met 49 jaar. In 1996 was dat ook in Drenthe nog het geval, maar in 1997 was

onder de mannelijke bestuurders de leeftijdsklasse van 25 tot en met 34 jaar verhoudingsgewijs het meest in overtreding (3,8%). Het verschil met de overige leeftijdsklassen was overigens niet significant.

Het aandeel overtreders onder jonge mannelijke bestuurders (tot 25 jaar) is in Drenthe in 1997 praktisch verdubbeld ten opzichte van 1996: respectievelijk 2,5% en 1,3%. Hoewel ook dit effect niet statistisch significant is, baart het toch enige zorg. Jonge bestuurders hebben bij een bloedalcoholgehalte boven de wettelijke limiet namelijk een sterk verhoogd ongevalsrisico, zoals in *Afbeelding 2* duidelijk is te zien.



Afbeelding 2. Toename van het ongevalsrisico van automobilisten bij een BAG > 0,5‰, per leeftijdsklasse (berekend op basis van ongevalsgegevens over 1996; risico bij BAG < 0,5‰ = 1).

Daar komt nog bij dat jonge bestuurders ook in nuchtere toestand al een veel grotere kans op een ongeval hebben dan oudere bestuurders. Deze combinatie van factoren leidde in 1996 tot een schrikbarend groot aantal mannen tussen de 18 en 24 jaar die in Nederland slachtoffer werden van een alcoholongeval. Van alle overleden en in het ziekenhuis opgenomen slachtoffers van alcoholongevallen behoorde 24% tot deze categorie, die slechts 5% van de Nederlandse bevolking uitmaakt. Hun aandeel in de slachtoffers van verkeersongevallen waarbij geen alcohol in het spel was, bedroeg 12,5%. Onder de vrouwelijke bestuurders tot 25 jaar zijn in de hele periode van 1994 tot en met 1997 in Drenthe geen overtreders aangetroffen.

In 1996 en 1997 was 69% van alle gecontroleerde bestuurders in de provincie Drenthe van het mannelijk geslacht. In heel Nederland bedroeg het aandeel mannelijke bestuurders in 1996 73%.

3.5. Herkomst van overtreders (tabel 5)

De herkomst van overtreders wordt geregistreerd vanaf een BAG van 0,7‰. Dat is de ondergrens waarbij een automobilist wordt overgebracht naar het

bureau om de ademanalyse voor bewijsdoeleinden te ondergaan. De herkomstverdeling van de 22 bestuurders die in 1997 een BAG $\geq 0,7\%$ hadden, is als volgt:

- horecagelegenheid (bar, café, restaurant, disco)	45%
- bezoek/feestje	18%
- sportkantine	0%
- werk/thuis	36%

Ten opzichte van 1996 is het vooral het aandeel 'werk/thuis' (18% in 1996) toegenomen. Gezien het kleine absolute aantal overtreders van wie de herkomst bekend is, moet aan hieraan niet al te veel belang worden gehecht. Bij landelijk onderzoek blijkt steeds ruim de helft van alle overtreders in weekendnachten uit een horecagelegenheid te komen. In Drenthe is hun aandeel in het algemeen wat kleiner.

3.6. Enquêteresultaten

Ook in 1997 heeft de SWOV weer een korte telefonische enquête uitgevoerd onder de politiecoördinatoren van het SWOV-onderzoek. De enquête is bedoeld om een globale indruk te krijgen van het toezichtniveau en de aard van het toezicht op alcoholgebruik in het verkeer.

De enquêteresultaten per provincie zijn slechts beperkt bruikbaar vanwege de geringe steekproefomvang. Over de resultaten zal dan ook pas wat uitvoeriger worden gerapporteerd in het landelijke verslag dat na afloop van alle provinciale metingen wordt opgesteld.

De volgende globale resultaten van de Drentse enquête zijn echter wel het vermelden waard:

- In het district Noord- en Midden-Drenthe is het politietoezicht op alcoholgebruik in 1997 met 25 à 30% afgenomen ten opzichte van 1996. In de afdeling Assen was de afname sterker dan in de afdeling Noordenveld (Roden e.o.). Ook in het district Zuid-West-Drenthe (afdelingen Meppel en Hoogeveen) is het toezichtniveau in 1997 afgenomen, en wel met circa 15%. In het district Zuid-Oost-Drenthe (afdelingen Emmen en Coevorden) is het toezichtniveau vrijwel gelijk gebleven.
- Geplande aselechte alcoholcontroles met grotere teams zijn in 1997 in de meeste onderzoeksgebieden slechts mondjesmaat uitgevoerd, variërend van eens per jaar tot eens in de drie maanden. De afdeling Coevorden vormt wat dit betreft een gunstige uitzondering; daar zijn naast drie grote controles ook nog circa vijftien controles met wat kleinere teams (bestaande uit drie tot vijf agenten) uitgevoerd.
- In alle zes onderzoeksgebieden werd in 1997 frequent aselekt op alcoholgebruik gecontroleerd door surveillanceteams, met name tijdens de nachtelijke uren.
- Alcoholcontrole bij ongevallen vond in één onderzoeksgebied (de afdeling Emmen) vrij systematisch plaats, maar in de vijf overige onderzoeksgebieden nog voornamelijk bij voorafgaande verdenking van alcoholgebruik.

3.7. Activiteiten CAD-Drenthe

Het Drentse Consultatiebureau voor Alcohol en Drugs (CAD) is al jaren zeer actief op het terrein van publiciteit, voorlichting en educatie over de gevaren van rijden onder invloed. Doelgroepen waren in 1997 onder andere gastvrouwen/heren, campinggasten en beroepschauffeurs.

Verder heeft het CAD, in samenwerking met de gemeente Emmen en het ROV Drenthe, in 1997 het experiment voortgezet waarbij jongeren die kort tevoren zijn geslaagd voor hun rij-examen, op een afgesloten circuit rijproeven mogen doen onder invloed van alcohol. De fouten die de proefpersonen daarbij maken, worden wetenschappelijk geanalyseerd en achteraf met hen besproken. Bovendien krijgen ze op schrift een verslag mee naar huis. Tot slot is het de bedoeling, dat na verloop van tijd wordt vastgesteld wat het effect van de proeven op hun latere rij- en drinkgedrag is. Het Centrum voor Omgevings- en Verkeerspsychologie (COV) van de Rijksuniversiteit Groningen heeft het experiment begeleid en er inmiddels over gerapporteerd.

Voor 120 betrapte zware overtreders van de wettelijke limiet verzorgde het CAD de cursus in het kader van de 'Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer' (EMA).

Een voor Nederland unieke activiteit van het CAD Drenthe is het verzorgen van een alcoholverkeerscursus ('AVC Proloog') voor minder zware overtreders. Deze cursus, die alleen in Drenthe bestaat, levert de deelnemers een korting van f 250,- gulden op de oorspronkelijke boete op. In 1997 volgden 150 overtreders deze cursus.

Vermeldenswaard is tot slot ook de CAD-uitgave *De effecten van lichaamsvreemde stoffen op het rijgedrag*, waarin op overzichtelijke en begrijpelijke wijze niet alleen de effecten van alcohol maar ook die van een groot aantal drugs en medicijnen op het rijgedrag worden beschreven. Het handzame boekje is gebaseerd op een literatuurstudie van het COV, uitgevoerd in opdracht van het CAD Drenthe.

4. Conclusies en aanbevelingen

De dalende tendens van het rijden onder invloed in de provincie Drenthe lijkt zich in 1997 niet te hebben voortgezet. Het aandeel overtreeders van de wettelijke limiet was in 1997 wat groter dan in 1996, zij het dat de toename vooral betrekking had op de lichtere overtreeders. Het aandeel zwaardere en zeer zware overtreeders is vrijwel gelijk gebleven. Mogelijk is dit laatste mede te verklaren uit de op 1 juni 1996 van kracht geworden administratieve vorderingsprocedure ex art. 130 WW. Op grond van deze procedure kunnen zware overtreeders en recidivisten worden onderworpen aan een rehabilitatieprogramma (de 'Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer') dan wel aan een medisch onderzoek naar hun rijgeschiktheid (veelal leidend tot ongeldigverklaring van het rijbewijs).

Kwantitatieve gegevens om deze veronderstelling te toetsen zijn nog niet voorhanden. Maar het is denkbaar dat deze maatregel niet alleen een grote speciaal-preventieve werking heeft (dat wil zeggen: betrapte zware drinkers effectief uit het gemotoriseerde verkeer kan weren), maar ook nog een zekere generaal-preventieve werking (op potentiële rijders onder invloed die via de media of van kennissen van deze maatregel vernemen).

Een onrustbarende ontwikkeling in 1997 was voorts de verdubbeling van het aandeel overtreeders onder mannelijke bestuurders van 18 tot en met 24 jaar.

4.1. Politietoezicht

Het niveau van politietoezicht is in 1997 in Drenthe afgenomen, maar was nog relatief hoog in vergelijking met het niveau in veel andere Nederlandse provincies. Hierbij moet worden aangetekend dat het toezicht in Drenthe vooral wordt uitgeoefend tijdens de surveillance. De grootste preventieve werking is echter te verwachten van frequente aselechte alcoholcontroles op wat grotere schaal; binnen- en buitenlandse onderzoeken hebben dit aangetoond. Dergelijke controles zijn op het niveau van de basiseenheden moeilijk op een efficiënte wijze te organiseren vanwege de beperkte capaciteit die ervoor beschikbaar is. Samenwerking tussen basiseenheden, en liefst ook tussen districten, zou het mogelijk maken controleteams met een optimale omvang (van acht à tien personen) samen te stellen.

Uit een oogpunt van efficiency verdient het aanbeveling het zwaartepunt van het toezicht te leggen bij die dagen en tijdstippen van de week waarop het meest onder invloed wordt gereden en ook de meeste alcoholongevallen gebeuren. Naast de vrijdag- en zaterdagnacht (tussen 22.00 en 4.00 uur) waren dat in 1996 in mindere mate ook de donderdag- en zondagnacht, de vrijdag-, zaterdag- en zondagavond (tussen 16.00 en 22.00 uur) en de zondagochtend (tussen 4.00 en 10.00 uur).

Ongelukkigerwijs is momenteel op de meeste van die tijdstippen de beschikbare politiecapaciteit betrekkelijk gering, terwijl de nieuwe arbeidstijdenwet dat probleem alleen nog maar groter gemaakt lijkt te hebben.

4.2. Voorlichting en educatie

Vanzelfsprekend moeten ook voorlichting en publiciteit over de gevaren van rijden onder invloed en over het politietoezicht daarop een integraal onderdeel uitmaken van eventuele maatregelen en acties. Met name jongeren vanaf een jaar of vijftien vormen daarbij een belangrijke doelgroep.

Het CAD Drenthe is al jarenlang zeer actief op het gebied van educatie over de gevaren van alcoholgebruik in het algemeen en van rijden onder invloed in het bijzonder. De verantwoordelijkheid voor educatie en voorlichting over de gevaren van rijden onder invloed ligt echter niet alleen bij de overheid en aan haar gelieerde instellingen. Ook de producenten van alcoholhoudende dranken en horecaondernemers zouden op dit gebied een actievere rol kunnen en moeten spelen. Ongeveer de helft van alle rijders onder invloed in weekendnachten komt immers uit een horecagelegenheid.

In België speelt de horeca een belangrijke rol in de succesvolle Bob-campagnes. Deze campagnes, waarbij kleine beloningen worden uitgereikt, waren in eerste instantie gericht op het vooraf aanwijzen van een alcoholvrije bestuurder onder groepjes uitgaande mensen. Recent zijn de campagnes uitgebreid tot alle horecabezoekers die nog moeten rijden. De horeca-ondernemer heeft in de Bob-campagnes een stimulerende en tot op zekere hoogte ook een controlerende rol.

4.3. **Verlaging van de wettelijke limiet voor jongeren**

Met name voor jonge bestuurders lijken nieuwe wettelijke maatregelen geïndiceerd vanwege hun sterk verhoogde ongevalsrisico na het gebruik van alcohol. Uit verschillende buitenlandse onderzoeken blijkt dat hun ongevalsrisico al merkbaar toeneemt vanaf BAG-waarden van 0,2‰. Met andere woorden: de huidige wettelijke limiet van 0,5‰ is voor jonge bestuurders niet adequaat.

Vanwege het grote aandeel van vooral jonge mannen in de slachtoffers van alcoholongevallen verdient het aanbeveling voor jonge bestuurders een totaal verbod op alcoholgebruik in de wet op te nemen. De grens bij de ademanalyse voor bewijsdoeleinden moet dan om technische redenen waarschijnlijk op 0,2‰ worden gesteld en de selectiegrens bij ademtesten op straat op 0,5‰ (de huidige selectiegrens is 0,7‰).

De Europese Raad voor Transportveiligheid (ETSC) heeft in februari 1997 een Strategisch Verkeersveiligheidsplan voor de Europese Unie gepubliceerd, waarin voor beginnende bestuurders eveneens een wettelijke limiet van 0,2‰ wordt aanbevolen.

Onderzoeksgebied:

Inwonertal:

Contactpersoon:

A. *Kunt u globaal aangeven, hoe het politietoezicht op alcoholgebruik in het verkeer zich in 1997 heeft ontwikkeld (ten opzichte van 1996):*

- | | |
|---------------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="radio"/> toegenomen met | <input type="radio"/> minder dan 50% |
| | <input type="radio"/> 50-100% |
| | <input type="radio"/> meer dan 100% |
| <input type="radio"/> afgenomen met | <input type="radio"/> minder dan 50% |
| | <input type="radio"/> 50-100% |
| <input type="radio"/> gelijk gebleven | |

B. *Zijn in 1997 in uw toezichtgebied de volgende soorten alcoholcontrole uitgevoerd:*

1. geplande **aselecte** controles met grotere teams:

- ja, namelijk (aantal)
- nee

2. **aselecte** controles tijdens de surveillance:

- ja, (bijna) dagelijks
- ja, incidenteel
- nee

3. alcoholcontrole **bij ongevallen**:

- ja, systematisch
- ja, incidenteel (alleen bij verdenking)
- nee

WPM-analyse biedt de mogelijkheid niet alleen de samenhang tussen twee variabelen (bijvoorbeeld 'jaar * BAG') te toetsen, maar ook die tussen drie of vier variabelen (bijvoorbeeld 'jaar * geslacht * leeftijd * BAG').

Elke variabele is opgedeeld in een beperkt aantal klassen. Ten behoeve van de analyse worden de klassen steeds in twee groepen onderverdeeld (gedichotomiseerd). Per variabele is het aantal opdelingen gelijk aan het aantal klassen minus 1. De klasse(n) met een positief teken wordt/worden steeds vergeleken met de klasse(n) met een negatief teken. Klassen met de waarde 0 worden niet meer in de analyse betrokken.

Bij een variabele als 'geslacht' (twee klassen) is er slechts één vergelijking mogelijk, namelijk tussen mannen en vrouwen. De 'designmatrix' voor de analyse is dan: 1 -1.

De variabele 'leeftijd' is in vier klassen ingedeeld. De designmatrix bevat drie vergelijkingen. Welke dat zijn, hangt af van de vooraf - al dan niet expliciet - geformuleerde hypothesen. In dit geval is op grond van bevindingen in de rest van Nederland gekozen voor de volgende 'designmatrix':

1	-1	-1	1	(jongeren en ouderen versus de middengroepen)
1	0	0	1	(jongeren versus ouderen)
0	1	-1	0	(de groep van 25-35 jaar versus de groep van 35-50 jaar)

Of er significante verschillen in de BAG-verdeling naar geslacht enzovoort bestaan, blijkt uit de chi-kwadraatwaarde die uit de analyse volgt, in combinatie met het bijbehorende aantal vrijheidsgraden (df).

De bijdrage van de verschillende klassen aan een eventueel significant effect blijkt uit de standaardscore (= Z-waarde) per deelanalyse.

Het is mogelijk, dat uit een analyse volgt dat er in het geheel genomen geen significante verschillen zijn in de BAG-verdeling naar een bepaald kenmerk (bijvoorbeeld geslacht), maar dat er wel sprake is van een significant speciaal effect (bijvoorbeeld: onder de mannen komen verhoudingsgewijs meer zware overtreeders voor dan onder de vrouwen).

In het kader van het onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten in de provincie Drenthe is tweezijdig getoetst op 5%-niveau: voor een significant effect moet de χ^2 -waarde groter zijn dan 3.84 bij één vrijheidsgraad; de Z-waarde moet groter zijn dan 1.96.

Bijlage 3

Tabellen 1 t/m 5

- 1a. *Alcoholgebruik naar weekenddag in 1996*
- 1b. *Alcoholgebruik naar weekenddag in 1997*

- 2a. *Alcoholgebruik naar dag en gebied in 1996*
- 2b. *Alcoholgebruik naar dag en gebied in 1997*

- 3a. *Alcoholgebruik naar dag en tijdstip in 1996*
- 3b. *Alcoholgebruik naar dag en tijdstip in 1997*

- 4a. *Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd in 1996*
- 4b. *Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd in 1997*

- 5a. *Herkomst van overtreders naar BAG-klasse in 1996*
- 5b. *Herkomst van overtreders naar BAG-klasse in 1997*

Dag	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-%)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥ 1,3	≥ 0,5
Vrijdag	889	4,0%	0,8%	0,9%	0,4%	2,1%
Zaterdag	951	2,6%	0,4%	0,3%	0,2%	0,9%
Totaal	1.840	3,3%	0,6%	0,6%	0,3%	1,5%

Tabel 1a. Alcoholgebruik naar weekenddag, 1996.

Dag en gebied	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-%)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥ 1,3	≥ 0,5
<i>Vrijdag</i>						
Assen	352	4,8%	0,9%	0,9%	--	1,7%
Emmen e.o.	262	2,7%	0,8%	0,8%	--	1,5%
Meppel	275	4,4%	0,7%	1,1%	1,5%	3,3%
Totaal	889	4,0%	0,8%	0,9%	0,4%	2,1%
<i>Zaterdag</i>						
Roden e.o.	310	3,5%	1,3%	0,6%	0,2%	2,3%
Coevorden e.o.	373	2,1%	--	0,3%	0,3%	0,5%
Hoogeveen e.o.	268	2,2%	--	--	--	--
Totaal	951	2,6%	0,4%	0,3%	0,2%	0,9%

Tabel 2a. Alcoholgebruik naar dag en gebied, 1996.

Dag	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-‰)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥ 1,3	≥ 0,5
Vrijdag	705	4,5%	1,6%	1,3%	0,3%	3,1%
Zaterdag	790	2,3%	1,3%	0,4%	0,1%	1,8%
Totaal	1.495	3,3%	1,4%	0,8%	0,2%	2,4%

Tabel 1b. Alcoholgebruik naar weekenddag, 1997.

Dag en gebied	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-‰)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥ 1,3	≥ 0,5
<i>Vrijdag</i>						
Assen	277	3,6%	1,4%	1,1%	0,4%	2,9%
Emmen e.o.	204	3,9%	1,0%	1,0%	0,5%	2,5%
Meppel	224	6,3%	2,2%	1,8%	--	4,0%
Totaal	705	4,5%	1,6%	1,3%	0,3%	3,1%
<i>Zaterdag</i>						
Roden e.o.	320	2,2%	1,3%	0,6%	0,3%	2,2%
Coevorden e.o.	245	1,6%	1,2%	0,4%	--	1,6%
Hoogeveen e.o.	225	3,1%	1,3%	--	--	1,3%
Totaal	790	2,3%	1,3%	0,4%	0,1%	1,8%

Tabel 2b. Alcoholgebruik naar dag en gebied, 1997.

Dag en tijdstip	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-%)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>Vrijdag</i>						
22-24 uur	495	2,8%	0,6%	0,4%	--	1,0%
00-02 uur	297	6,1%	1,0%	1,3%	1,0%	3,4%
02-04 uur	97	4,1%	1,0%	2,1%	1,0%	4,1%
Totaal	889	4,0%	0,8%	0,9%	0,4%	2,1%
<i>Zaterdag</i>						
22-24 uur	338	3,0%	0,9%	0,3%	0,3%	1,5%
00-02 uur	412	1,5%	--	0,2%	--	0,2%
02-04 uur	201	4,5%	0,5%	0,5%	0,5%	1,5%
Totaal	951	2,6%	0,4%	0,3%	0,2%	0,9%

Tabel 3a. Alcoholgebruik naar dag en tijdstip, 1996.

Geslacht en leeftijd	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-%)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>Mannen</i>						
18-24 jr	316	3,5%	0,6%	0,6%	--	1,3%
25-34 jr	336	3,6%	--	1,2%	0,9%	2,1%
35-49 jr	373	5,4%	1,9%	0,8%	0,3%	2,9%
50 jr e.o.	247	4,0%	0,4%	0,4%	0,4%	1,2%
Totaal	1.272	4,2%	0,8%	0,8%	0,4%	2,0%
<i>Vrouwen</i>						
18-24 jr	156	0,6%	--	--	--	--
25-34 jr	165	2,4%	--	--	--	--
35-49 jr	157	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	1,9%
50 jr e.o.	90	2,2%	--	--	--	--
Totaal	568	1,4%	0,2%	0,2%	0,2%	0,5%

Tabel 4a. Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd, 1996.

Dag en tijdstip	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-%)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>Vrijdag</i>						
22-24 uur	405	3,5%	2,0%	0,5%	0,2%	2,7%
00-02 uur	221	5,0%	0,5%	0,9%	--	1,4%
02-04 uur	79	8,9%	2,5%	6,3%	1,3%	10,1%
Totaal	705	4,5%	1,6%	1,3%	0,3%	3,1%
<i>Zaterdag</i>						
22-24 uur	326	1,8%	1,8%	0,3%	--	2,1%
00-02 uur	312	1,9%	1,0%	--	--	1,0%
02-04 uur	152	3,9%	0,7%	1,3%	0,7%	2,6%
Totaal	790	2,3%	1,3%	0,4%	0,1%	1,8%

Tabel 3b. Alcoholgebruik naar dag en tijdstip, 1997.

Geslacht en leeftijd	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-%)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>Mannen</i>						
18-24 jr	238	1,3%	1,3%	0,8%	0,4%	2,5%
25-34 jr	262	3,8%	1,1%	2,3%	0,4%	3,8%
35-49 jr	323	4,3%	3,1%	--	0,3%	3,4%
50 jr e.o.	237	5,9%	1,3%	0,8%	--	2,1%
Totaal	1.060	3,9%	1,8%	0,9%	0,3%	3,0%
<i>Vrouwen</i>						
18-24 jr	100	3,0%	--	--	--	--
25-34 jr	126	1,6%	--	--	--	--
35-49 jr	123	2,4%	0,8%	1,6%	--	2,4%
50 jr e.o.	86	1,2%	1,2%	--	--	1,2%
Totaal	435	2,1%	0,5%	0,5%	--	0,9%

Tabel 4b. Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd, 1997.

BAG-‰	N	Herkomst				
		Horeca	Sportkantine	Bezoek/ feestje	Werk/thuis	Anders/ onbekend
0,7-0,8	1	--	--	--	100%	--
0,8-1,3	10	40%	--	20%	10%	30%
≥ 1,3	6	50%	--	33%	17%	--
Totaal	17	41%	--	23%	18%	18%

Tabel 5a. *Herkomst van overtreders naar BAG-klasse, 1996.*

BAG-%o	N	Herkomst				
		Horeca	Sportkantine	Bezoek/ feestje	Werk/thuis	Anders/ onbekend
0,7-0,8	10	29%	--	29%	43%	--
0,8-1,3	4	50%	--	17%	33%	--
≥ 1,3	8	67%	--	--	33%	--
Totaal	22	45%	--	18%	36%	--

Tabel 5b. *Herkomst van overtreders naar BAG-klasse, 1997.*

