

Rijden onder invloed in de provincie Friesland, 1997-1998

M.P.M. Mathijssen

Rijden onder invloed in de provincie Friesland, 1997-1998

Ontwikkeling van het alcoholgebruik door automobilisten in weekendnachten

R-98-71

M.P.M. Mathijssen

Leidschendam, 1999

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-98-71
Titel:	Rijden onder invloed in de provincie Friesland, 1997-1998
Ondertitel:	Ontwikkeling van het alcoholgebruik door automobilisten in weekendnachten
Auteur(s):	M.P.M. Mathijssen
Onderzoeksmanager:	Dr. M.P. Hagenzieker
Projectnummer SWOV:	52.421
Projectcode opdrachtgever:	HVVL 97.606
Opdrachtgever:	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer
Trefwoorden:	Drunkeness, driver, night, blood alcohol content, weekend, police, woman, man, surveillance, enforcement (law), behaviour, legislation, publicity, Netherlands.
Projectinhoud:	Dit rapport doet verslag van onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten in de provincie Friesland, in vrijdag- en zaterdagnachten van het najaar van 1998.
Aantal pagina's:	24 + 11
Prijs:	f 17,50
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 1999

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Telefoon 070-3209323
Telefax 070-3201261

Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	4
2.	<i>Opzet en uitvoering van het onderzoek</i>	6
2.1.	Opzet	6
2.2.	Steekproef	6
2.3.	Uitvoering	6
2.4.	Statistische analyse	7
3.	<i>Resultaten van het onderzoek</i>	9
3.1.	Ontwikkeling van het alcoholgebruik in Friesland	9
3.2.	Alcoholgebruik naar weekendnacht en onderzoeksgebied	10
3.3.	Alcoholgebruik naar weekendnacht en tijdstip	10
3.4.	Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd	10
3.5.	Herkomst van overtreiders	12
3.6.	Enquêteresultaten	12
4.	<i>Conclusies en aanbevelingen</i>	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 1992 t/m 1997 heeft de SWOV in 1998, in nauwe samenwerking met de politie van de regio Friesland, het alcoholgebruik van automobilisten in de provincie Friesland geïnventariseerd.

Het belangrijkste doel van het SWOV-onderzoek is het vaststellen van ontwikkelingen in het alcoholgebruik van de Friese 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.

Het onderzoek in het najaar van 1998 vond plaats in het kader van de evaluatie van het Friese verkeerstoezichtproject "Fryske Diken". Eén van de doelstellingen van dit project, dat in februari 1998 van start is gegaan, is het terugdringen van het aandeel rijders onder invloed in weekendnachten tot minder dan 2% in het jaar 2000.

De achtergrond van deze doelstelling is, dat alcoholgebruik in het verkeer een sterk negatieve invloed heeft 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 in Nederland 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 geleidelijk afgenomen: 4,7% overtreders in 1995, 4,4% in 1996 en 4,3% in 1997. Deze daling viel samen met een geleidelijke toename van het politietoezicht. Desalniettemin zijn er in 1997 in Nederland 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 1997 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 eveneens minder 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 zaterdagnachten. De opdracht voor het onderzoek van 1998 in Friesland is aan de SWOV verleend door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De onderzoekspopulatie (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 zaterdagnacht, die 7% van de totale week uitmaken, nemen meer dan een kwart van de geregistreerde alcoholongevallen voor hun rekening. Andere perioden van de week met een relatief grote alcoholonveiligheid zijn de donderdagnacht, de vrijdag- en zaterdagavond, en de zondagochtend, -avond en -nacht: bijna 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 erkentelijk voor haar medewerking, en voor het enthousiasme en de zorgvuldigheid waarmee de metingen in het algemeen 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 Friesland wordt steeds uitgevoerd door zes controleteams van de politie, zo goed mogelijk verdeeld naar urbanisatiegraad en geografisch gebied. De onderzoeksmetingen vinden plaats in vrijdag- en zaterdagnachten in het najaar. In 1998 zijn de metingen uitgevoerd in de nacht van vrijdag 2 op zaterdag 3 oktober (Dokkum e.o., Leeuwarden en Drachten), in de nacht van zaterdag 3 op zondag 4 oktober (Harlingen/Franeker en Sneek) en in de nacht van zaterdag 17 op zondag 18 oktober (Heerenveen).

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 achtereenvolgende 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 1998 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. Steekproef

Ten opzichte van 1997 is de steekproef van Friese onderzoeksgebieden in 1998 enigszins veranderd: het onderzoeksgebied Bolsward e.o. is in 1998 vervangen door het onderzoeksgebied Harlingen/Franeker. Dit is gebeurd vanwege een nieuwe districtsindeling van de politieregio Friesland.

2.3. Uitvoering

De uitvoering van het onderzoek in 1998 verliep niet bepaald vlekkeloos. Het controleteam in Harlingen/Franeker was eigenlijk veel te klein. Normaliter is daar een team van acht personen nodig om de continuïteit van de metingen te kunnen garanderen. Er bleken echter slechts drie mensen beschikbaar te zijn. Eén aanhouding kan dan betekenen, dat de metingen gedurende langere tijd moeten worden onderbroken en dat geen betrouwbaar beeld van het alcoholgebruik meer kan worden verkregen. Ondanks het grote afbreukrisico is besloten de metingen toch te laten doorgaan, en met goed gevolg. Het kleine team was zeer gemotiveerd en had het geluk dat slechts één bestuurder aange-

houden hoefde te worden, juist op het moment dat er even een vierde politie-man op de onderzoekslocatie aanwezig was, die voor het transport en de afhandeling kon zorgen. Een soortgelijk probleem had zich in 1997 in Bolsward en Dokkum voorgedaan.

Nog ernstiger problemen deden zich in 1998 voor bij de metingen in Leeuwarden. Daar was een (te) groot politieteam aanwezig, wat ertoe leidde dat de politiecoördinator - tegen de uitdrukkelijke schriftelijke en mondelinge instructies van de SWOV in - een deel van het team voorzag van normale politietesters. De uitslagen die deze testers produceren, zijn voor onderzoeksdoeleinden niet bruikbaar. Hoe zinloos deze actie was, mag blijken uit het feit dat met de zes beschikbare SWOV-testers slechts 139 automobilisten zijn gecontroleerd. In Harlingen/Franeker, waar het verkeersaanbod veel geringer was dan in Leeuwarden, zijn met slechts twee SWOV-testers 183 automobi-listen gecontroleerd. Een geluk bij een ongeluk is, dat volgens een aanwezige SWOV-waarnemer de testen in Leeuwarden wel aselekt zijn uitgevoerd, zodat wel een representatief beeld van de BAG-verdeling in Leeuwarden is verkregen. Het gewicht van Leeuwarden in de totale Friese steekproef zou zonder correctie echter veel te gering zijn. Daarom is besloten de steekproef van Leeuwarden door verdubbeling op te hogen tot 278 waarnemingen (in 1997 bedroeg het aantal waarnemingen 300).

De zes controleteams van de politie Friesland hebben in het najaar van 1998 1.515 willekeurige automobilisten staande gehouden en getest. Na ophoging van de deelsteekproef voor Leeuwarden, is het totale aantal records op 1.654 gekomen. Dat zijn er 412 meer dan in 1997, hetgeen veroorzaakt is door een groter aantal waarnemingen in alle onderzoeksgebieden behalve Leeuwarden.

2.4. 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 overtreders);
4. 0,8-1,3 promille (zwaardere overtreders);
5. \geq 1,3 promille (zeer zware overtreders).

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 waar nodig 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, weekendnacht 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 3* 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

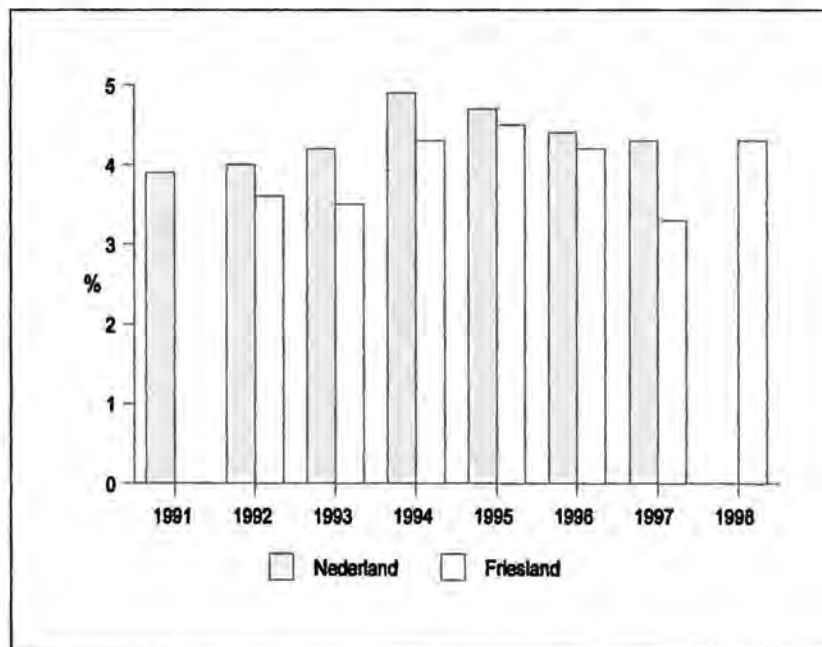
De resultaten van het onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten in de provincie Friesland worden in dit hoofdstuk besproken aan de hand van de *Tabellen 1 t/m 5 uit Bijlage 3*. De resultaten van 1998 worden steeds vergeleken met de Friese en landelijke resultaten van 1997.

3.1. Ontwikkeling van het alcoholgebruik in Friesland (tabel 1)

In 1998 zijn in de provincie Friesland praktisch evenveel drinkers (BAG $\geq 0,2\text{‰}$) aangetroffen als in 1997: respectievelijk 9,9% en 10,0%. Het aandeel overtreeders (BAG $\geq 0,5\text{‰}$) is echter niet onaanzienlijk toegenomen: van 3,3% in 1997 tot 4,3% in 1998. Daarmee is het rijden onder invloed in Friesland weer terug op het niveau van vóór 1997: 4,2% overtreeders in 1996 en 4,5% in 1995. Het percentage uit 1997 is waarschijnlijk een toevallige gunstige uitschieter geweest, en niet het begin van een dalende trend. In de rest van Nederland is het rijden onder invloed sinds 1995 wel geleidelijk afgenomen.

In heel Nederland was het aandeel overtreeders in het najaar van 1997, het meest recente jaar waarover gegevens beschikbaar zijn, precies gelijk aan het Friese aandeel in 1998, eveneens 4,3% dus.

In *Afbeelding 1* is de ontwikkeling van het aandeel overtreeders in de provincie Friesland en in heel Nederland sinds 1991 weergegeven. Er is in te zien, dat de Friese situatie in de jaren 1992 t/m 1994 steeds wat gunstiger was dan de landelijke situatie; daarna was er vrijwel geen verschil meer, afgezien van de eenmalige gunstige uitschieter in 1997. De vergelijking met de landelijke situatie in 1998 kan pas worden gemaakt, wanneer de gegevens van alle provincies bekend zijn.



Afbeelding 1. Ontwikkeling van het aandeel rijders onder invloed in Nederland en de provincie Friesland, 1991-1998.

De stijging van het aandeel overtreders in Friesland heeft zich uitsluitend en vrij fors gemanifesteerd in de hogere BAG-klassen ($\geq 0,8\%$): 2,5% in 1998 versus 1,2% in 1997. Dit effect is statistisch significant: $\chi^2 = 5.88$ bij 2 vrijheidsgraden; $Z = 2.12$. Het landelijke percentage zwaardere en zeer zware overtreders bedroeg in 1997 2,1%.

3.2. Alcoholgebruik naar weekendnacht en onderzoeksgebied (tabel 2)

Als we het rijden onder invloed in de provincie Friesland per weekendnacht bezien, blijkt het in 1998 met name in de vrijdagnacht toegenomen te zijn (5,7% in 1998 tegen 3,1% in 1997). In de zaterdagnacht was er een lichte, niet-significante afname (3,2% in 1998 tegen 3,5% in 1997). Tussen 1996 en 1997 gaven de ontwikkelingen naar weekendnacht juist het spiegelbeeld hiervan te zien. Het aandeel overtreders in de vrijdagnacht was in 1997 zelfs een fractie kleiner dan in de zaterdagnacht, hetgeen een afwijking is van het landelijke beeld van de afgelopen jaren: in heel Nederland was in 1997 in de vrijdagnacht 5,0% in overtreding en in de zaterdagnacht 3,7%. In 1998 is het hoogste percentage overtreders aangetroffen in Leeuwarden (7,2%), het laagste in Harlingen/Franeker (0,5%). Het aandeel in de overige onderzoeksgebieden varieerde van 3,5% tot 5,8%. Vergelijking met 1997 leert, dat in alle onderzoeksgebieden die in beide jaren in de steekproef waren vertegenwoordigd, het rijden onder invloed in meer of mindere mate is toegenomen. Alleen in Harlingen/Franeker zijn in 1998 minder overtreders aangetroffen dan in 1997 het geval was in het toenmalige onderzoeksgebied Bolsward e.o. (4,6% overtreders).

3.3. Alcoholgebruik naar weekendnacht en tijdstip (tabel 3)

Naarmate het later in de nacht wordt, neemt het aandeel overtreders in het algemeen toe. Anders dan in 1996 en 1997, doet dit verschijnsel zich in 1998 in de vrijdagnacht duidelijker voor dan in de zaterdagnacht. Overigens is het beeld voor 1998 wel meer in overeenstemming met het landelijke beeld van de afgelopen jaren.

Behalve de frequentie van alcoholgebruik neemt in het algemeen ook de zwaarte van de overtredingen toe naarmate het later wordt. In Friesland was dat patroon in 1998 duidelijker dan in voorgaande jaren. Het hoogste percentage zwaardere overtreders (BAG $\geq 0,8\%$) is in 1998 aangetroffen in de vrijdagnacht tussen 2.00 en 4.00 uur (13,3%), het laagste eveneens in de vrijdagnacht, maar dan tussen 22.00 en 24.00 uur (0,7%).

3.4. Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd (tabel 4)

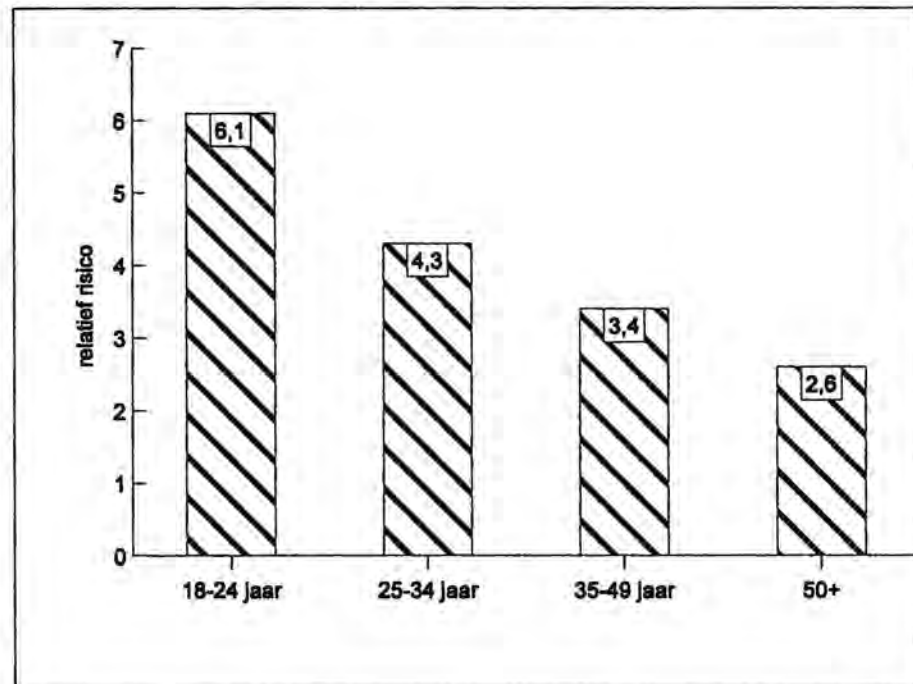
Mannelijke bestuurders waren in 1998 in Friesland ruim viereneenhalf maal zo vaak onder invloed als vrouwelijke (5,6% versus 1,2%). De toename van het rijden onder invloed tussen 1997 en 1998 komt daarmee geheel voor rekening van mannelijke automobilisten. In vergelijking met het landelijke beeld is het verschil tussen mannen en vrouwen in Friesland aanzienlijk groter; ook in eerdere jaren was dat steeds het geval. In heel Nederland was in 1997 5,0% van de mannelijke bestuurders in overtreding, tegen 2,6% van de vrouwelijke bestuurders.

Het hoogste percentage overtreders is in 1998 in Friesland aangetroffen onder mannen van 25 t/m 34 jaar, namelijk 9,1%. Ook in 1997 scoorde deze

categorie slechter dan alle andere. Tot en met 1996 werden in Friesland steeds de hoogste percentages overtreders aangetroffen bij mannen in de leeftijdsklasse van 35 t/m 49 jaar.

Verder scoren in Friesland ook de jongste mannelijke bestuurders (van 18 t/m 24 jaar) vrij hoog: 4,6% overtreders in 1998. In heel Nederland was in 1997 3,9% van deze categorie bestuurders in overtreding.

Overigens lijkt in heel Nederland het zwaartepunt in het rijden onder invloed geleidelijk te verschuiven naar steeds jongere categorieën mannelijke automobilisten. Dat is een zorgelijke ontwikkeling, omdat de ongevalsrisico's van rijden onder invloed sterker toenemen naarmate een bestuurder jonger is (zie Afbeelding 2).



Afbeelding 2. Verhoging van het ongevalsrisico van mannelijke automobilisten bij een BAG > 0,5‰ per leeftijdsklasse (berekend op basis van gegevens over 1996 en 1997; 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 de afgelopen jaren tot een schrikbarend hoog aantal mannen van 18 t/m 24 jaar die in Nederland slachtoffer werden van een alcoholongeval. In 1997 behoorde 22% van alle overleden en in het ziekenhuis opgenomen slachtoffers van alcoholongevallen tot deze categorie, die slechts 5% van de Nederlandse bevolking uitmaakt.

Onder vrouwelijke bestuurders in Friesland zijn sinds het begin van de provinciale onderzoeken in 1992 uitsluitend overtreders aangetroffen in de leeftijdsklassen van 25 t/m 49 jaar. In 1998 was in de leeftijdsklasse van 25 t/m 34 jaar 1,2% in overtreding en in de leeftijdsklasse van 35 t/m 49 jaar 2,8%.

In 1998 was 71% van alle gecontroleerde bestuurders in Friesland van het mannelijk geslacht, tegen 74% in 1997. In heel Nederland bedroeg het aandeel mannelijke bestuurders in 1997 72%.

3.5. Herkomst van overtreeders (tabel 5)

De herkomst van overtreeders (i.c. de plaats waar de alcohol is geconsumeerd) 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 48 bestuurders die in 1998 een BAG $\geq 0,7‰$ hadden, is als volgt:

- horecagelegenheid (bar, café, restaurant, disco)	58%
- bezoek/feestje	19%
- sportkantine	2%
- werk/thuis	13%
- overig/onbekend	8%

In vergelijking met 1997 zijn er in de herkomstverdeling van de overtreeders in Friesland geen veranderingen van betekenis opgetreden. Ook in de rest van Nederland blijkt steeds ruim de helft van alle overtreeders uit een horecagelegenheid te komen.

3.6. Enquêteresultaten

Ook in 1998 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. De volgende globale resultaten van de enquête zijn echter wel het vermelden waard:

- In drie van de zes onderzoeksgebieden is het politietoezicht op alcoholgebruik in 1998 ongeveer gelijk gebleven, waarbij wel een verschuiving heeft plaatsgevonden naar steeds meer kleinschaligheid. In één onderzoeksgebied is het toezichtniveau wat toegenomen, terwijl het in twee onderzoeksgebieden gelijk is gebleven. Een reden die genoemd werd voor veranderingen in het toezicht, was het reorganisatieproces waarin de Politie Friesland in 1998 verkeerde. Met name de projectmatige aanpak van het alcoholtoezicht zou daardoor in het gedrang zijn gekomen.
- De geplande aselechte alcoholcontroles met wat grotere teams zijn teruggelopen van gemiddeld zes per onderzoeksgebied in 1997 tot gemiddeld minder dan drie in 1998.
- Aselechte controle door surveillanceteams is in twee onderzoeksgebieden toegenomen, in één gebied afgenomen en in drie gebieden gelijk gebleven. In twee van de zes onderzoeksgebieden werd in 1998 frequent aselekt gecontroleerd door surveillanceteams, in drie gebieden gebeurde dat vooral in weekendnachten en in één gebied in het geheel niet. In 1997 werd nog in drie van de zes onderzoeksgebieden frequent aselekt gecontroleerd door surveillanceteams.
- Alcoholcontrole bij ongevallen vond in 1998 in twee onderzoeksgebieden min of meer systematisch plaats. In de vier overige onderzoeksgebieden werden bestuurders voornamelijk getest bij voorafgaande verdenking. In vergelijking met 1997 zijn er geen veranderingen van betekenis opgetreden.

Resumerend lijkt het erop, dat het niveau van politietoezicht in Friesland in 1998 iets is afgenomen, nadat het tussen 1995 en 1997 een enigszins stijgende lijn heeft vertoond.

4. Conclusies en aanbevelingen

Anders dan in de rest van Nederland lijkt het rijden onder invloed in Friesland niet af te nemen. De daling die in 1997 werd gemeten, blijkt niet het begin van een gunstiger trend te zijn geweest maar eerder een toevallige uitschieter. Bovendien lijkt het zwaartepunt van het rijden onder invloed zich steeds meer te verplaatsen van middelbare naar jongere mannelijke bestuurders. De ongevalsrisico's van de rijders onder invloed nemen daardoor nog verder toe.

Tussen 1995 en 1997 is het niveau van politietoezicht enigszins toegenomen, maar in 1998 niet meer. Tegelijkertijd is een verschuiving te constateren van geplande aselechte controles met grotere teams naar kleinschalige controles door surveillanceteams. Waarschijnlijk is het generaal-preventieve effect van deze laatste controlevorm minder groot.

De grootste preventieve werking is te verwachten van frequente aselechte alcoholcontroles met grotere teams, zoals binnen- en buitenlandse onderzoeken hebben aangetoond. Dergelijke controles zijn op het niveau van de basiseenheden echter moeilijk op een efficiënte wijze te organiseren vanwege de beperkte capaciteit die op dat niveau beschikbaar is. Ook in eerdere verslagen van rij- en drinkgewoontenonderzoeken in Friesland heeft de SWOV meer samenwerking binnen en tussen districten aanbevolen. Daardoor zou het mogelijk worden controleteams met een optimale omvang samen te stellen, die met een minimaal capaciteitsbeslag het hele aselechte politietoezicht in de provincie Friesland voor hun rekening zouden kunnen nemen. Als elk district hiervoor 52 mandagen capaciteit per jaar beschikbaar zou stellen, zou gemiddeld eens per twee weken een voldoende groot alcoholcontroleteam door de provincie kunnen trekken. De gehanteerde toezichtstrategie (aselechte en duidelijk zichtbaar controleren op plaatsen met veel verkeersaanbod, regelmatig verplaatsen) en de afhandeling van verdachten (apart transport- en afhandelteam, gebruik van een checklist die van begin tot eind met een verdachte meegaat) zijn daarbij in hoge mate bepalend voor de omvang van het generaal-preventieve effect. Een controleteam dat op het bureau zit, heeft immers geen enkel preventief effect. Uit een oogpunt van efficiency verdient het voorts 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-, zaterdag- en zondagnacht zijn dat vooral ook de vrijdag-, zaterdag- en zondagavond.

Aangezien een meerderheid van de rijders onder invloed in Friesland, net als in de rest van Nederland, uit een horecagelegenheid of sportkantine komt, is het van belang dat ook in die sfeer maatregelen worden getroffen. Speciaal vervoer per bus of taxi kan een belangrijk middel zijn om te voorkomen dat aangeschoten horecabezoekers zelf gaan rijden. Maar met name goedkoop busvervoer naar en van discotheken kan ook een schaduwzijde hebben, als het als alibi dient voor onverantwoord alcoholgebruik. Op die manier kunnen uitgaansgelegenheden een kweekvijver worden voor probleemdrinkers die later en/of elders - bij gebrek aan goedkoop alternatief vervoer - wel onder invloed achter het stuur kruipen. Daarom zijn tegelijkertijd ook maatregelen nodig in de sfeer van voorlichting over verantwoord drink- én schenkgedrag in uitgaansgelegenheden.

Bijlage 1

Enquêteformulier

Onderzoeksgebied:

Inwonertal:

Contactpersoon:

A. *Kunt u globaal aangeven, hoe het politietoezicht op alcoholgebruik in het verkeer zich in 1998 heeft ontwikkeld (ten opzichte van 1997):*

- | | |
|---------------------------------------|--------------------------------------|
| <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 1998 in uw onderzoeksgebied 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 'design-matrix':

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 deanalyse.

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 overtreders voor dan onder de vrouwen).

In het kader van het onderzoek naar het alcoholgebruik van automobilisten in de provincie Friesland 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 weekendnacht in 1997*
- 1b. *Alcoholgebruik naar weekendnacht in 1998*

- 2a. *Alcoholgebruik naar weekendnacht en gebied in 1997*
- 2b. *Alcoholgebruik naar weekendnacht en gebied in 1998*

- 3a. *Alcoholgebruik naar weekendnacht en tijdstip in 1997*
- 3b. *Alcoholgebruik naar weekendnacht en tijdstip in 1998*

- 4a. *Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd in 1997*
- 4b. *Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd in 1998*

- 5a. *Herkomst van overtreders naar BAG-klasse in 1997*
- 5b. *Herkomst van overtreders naar BAG-klasse in 1998*

Weekendnacht	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-‰)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
Vrijdag	675	7,1%	2,1%	0,4%	0,6%	3,1%
Zaterdag	567	6,2%	2,1%	1,1%	0,4%	3,5%
Totaal	1.313	6,7%	2,1%	0,7%	0,5%	3,3%

Tabel 1a. Alcoholgebruik naar weekendnacht, 1997.

Weekendnacht en gebied	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-‰)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>Vrijdag</i>						
Leeuwarden	300	8,0%	2,7%	0,7%	0,7%	4,0%
Drachten	239	6,7%	1,7%	0,4%	--	4,0%
Dokkum e.o.	136	5,9%	1,5%	--	1,5%	2,9%
Totaal	675	7,1%	2,1%	0,4%	0,6%	3,1%
<i>Zaterdag</i>						
Bolsward e.o.	130	3,8%	3,1%	1,5%	--	4,6%
Sneek	277	8,7%	1,1%	1,1%	0,7%	2,9%
Heerenveen	160	3,8%	3,1%	0,6%	--	3,8%
Totaal	567	6,2%	2,1%	1,1%	0,4%	3,5%

Tabel 2a. Alcoholgebruik naar weekendnacht en onderzoeksgebied, 1997.

Weekendnacht	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-‰)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
Vrijdag	717	5,9%	2,5%	2,5%	0,7%	5,7%
Zaterdag	937	5,4%	1,3%	1,3%	0,6%	3,2%
Totaal	1.654	5,6%	1,8%	1,8%	0,7%	4,3%

Tabel 1b. Alcoholgebruik naar weekendnacht, 1998.

Weekendnacht en gebied	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-‰)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>Vrijdag</i>						
Leeuwarden	278	7,2%	2,9%	3,6%	0,7%	7,2%
Drachten	284	4,2%	2,1%	1,1%	1,1%	4,2%
Dokkum e.o.	155	6,5%	2,6%	3,2%	--	5,8%
Totaal	717	5,9%	2,5%	2,5%	0,7%	5,7%
<i>Zaterdag</i>						
Harlingen/Franeker	183	3,8%	--	0,5%	--	0,5%
Sneek	456	4,6%	1,3%	1,5%	0,7%	3,5%
Heerenveen	298	7,7%	2,0%	1,3%	1,0%	4,4%
Totaal	937	5,4%	1,3%	1,3%	0,6%	3,2%

Tabel 2b. Alcoholgebruik naar weekendnacht en onderzoeksgebied, 1998.

Weekendnacht en tijdstip	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-%o)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>Vrijdag</i>						
22-24 uur	363	6,6%	1,4%	--	0,3%	1,7%
00-02 uur	238	8,0%	2,9%	0,4%	0,4%	3,8%
02-04 uur	74	6,8%	2,7%	2,7%	2,7%	8,1%
Totaal	675	7,1%	2,1%	0,4%	0,6%	3,1%
<i>Zaterdag</i>						
22-24 uur	290	6,6%	1,4%	1,0%	--	2,4%
00-02 uur	144	9,0%	2,8%	1,4%	0,7%	4,9%
02-04 uur	133	2,3%	3,0%	0,8%	0,8%	4,5%
Totaal	567	6,2%	2,1%	1,1%	0,4%	3,5%

Tabel 3a. Alcoholgebruik naar weekendnacht en tijdstip, 1997.

Geslacht en leeftijd	N	Bloedalcoholgehalte (BAG-%o)				
		0,2-0,5	0,5-0,8	0,8-1,3	≥1,3	≥0,5
<i>Mannen</i>						
18-24 jr	188	5,9%	2,1%	1,1%	0,5%	3,7%
25-34 jr	278	8,6%	3,2%	0,7%	1,8%	5,8%
35-49 jr	257	10,9%	2,3%	1,2%	--	3,5%
50 jr e.o.	190	6,3%	1,6%	1,1%	--	2,6%
Totaal	913	8,2%	2,4%	1,0%	0,7%	4,1%
<i>Vrouwen</i>						
18-24 jr	77	1,3%	--	--	--	--
25-34 jr	87	1,1%	3,4%	--	--	3,4%
35-49 jr	122	3,3%	0,8%	--	--	0,8%
50 jr e.o.	43	4,7%	--	--	--	--
Totaal	329	2,4%	1,2%	--	--	1,2%

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

Weekendnacht 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	431	4,9%	0,7%	0,7%	-	1,4%
00-02 uur	181	7,2%	6,6%	2,2%	1,1%	9,9%
02-04 uur	105	7,6%	2,9%	10,5%	2,9%	16,2%
Totaal	717	5,9%	2,5%	2,5%	0,7%	5,7%
<i>Zaterdag</i>						
22-24 uur	432	5,3%	0,9%	1,4%	0,5%	2,8%
00-02 uur	272	5,9%	1,5%	1,1%	0,4%	2,9%
02-04 uur	233	5,2%	1,7%	1,3%	1,3%	4,3%
Totaal	937	5,4%	1,3%	1,3%	0,6%	3,2%

Tabel 3b. Alcoholgebruik naar weekendnacht en tijdstip, 1998.

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	261	5,7%	1,9%	2,3%	0,4%	4,6%
25-34 jr	352	7,4%	3,7%	3,7%	1,7%	9,1%
35-49 jr	321	5,6%	2,2%	2,2%	0,9%	5,3%
50 jr e.o.	234	5,1%	1,7%	--	--	1,7%
Totaal	1.168	6,1%	2,5%	2,2%	0,9%	5,6%
<i>Vrouwen</i>						
18-24 jr	109	3,7%	--	--	--	--
25-34 jr	173	2,3%	--	1,2%	--	1,2%
35-49 jr	141	7,8%	0,7%	1,4%	0,7%	2,8%
50 jr e.o.	63	4,8%	--	--	--	--
Totaal	486	4,5%	0,2%	0,8%	0,2%	1,2%

Tabel 4b. Alcoholgebruik naar geslacht en leeftijd, 1998.

BAG-%o	N	Herkomst				
		Horeca	Sportkantine	Bezoek/ feestje	Werk/thuis	Anders/ onbekend
0,7-0,8	6	50%	33%	17%	--	--
0,8-1,3	9	67%	--	11%	11%	11%
≥ 1,3	6	67%	--	17%	17%	--
Totaal	21	62%	10%	14%	10%	5%

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

BAG-%o	N	Herkomst				
		Horeca	Sportkantine	Bezoek/ feestje	Werk/thuis	Anders/ onbekend
0,7-0,8	7	29%	--	43%	29%	--
0,8-1,3	30	53%	3%	20%	10%	13%
≥ 1,3	11	91%	--	--	9%	--
Totaal	48	58%	2%	19%	13%	8%

Tabel 5b. *Herkomst van overtreders naar BAG-klasse, 1998.*