



Geef alcohol in het verkeer geen kans.
Test het alcoholslot!

Demo Alcoholslot

Onderzoeksresultaten



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Demo Alcoholslot

Onderzoeksresultaten

projectnr. 181013
revisie 05
Oktober 2008

Opdrachtgever

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

datum vrijgave	beschrijving revisie	goedkeuring	vrijgave
13 oktober 2008	Eindrapportage	H.M. van Mook	R.F. Coffeng



Samenvatting

Jaarlijks komen naar schatting zo'n 200 mensen om het leven door alcohol in het verkeer. Een mogelijkheid om dit probleem aan te pakken is het alcoholslotprogramma. De minister van Verkeer en Waterstaat wil het alcoholslotprogramma invoeren voor zware alcoholovertreders. Voordat het alcoholslot wordt ingevoerd heeft het Ministerie praktische ervaring opgedaan door het inrichten van een demonstratieproject, een demo. Doel van de demo was praktijkervaringen op te doen met de inbouw en het gebruik van het slot. Deze praktijkervaringen worden gebruikt bij de verdere uitwerking van het alcoholslotprogramma.

Binnen de demo zijn 2 typen alcoholsloten van twee leveranciers bij in totaal 80 automobilisten uit Fryslân in de auto ingebouwd. De deelnemers hebben 11 weken met het slot rondgereden. Hierna zijn de sloten bij alle deelnemers uitgebouwd en is de door het alcoholslot geregistreerde data geanalyseerd en zijn gebruikerservaringen van de inbouwende partijen en deelnemers verzameld. Op basis van de resultaten kan gesproken worden van een succesvolle demo. Alle onderzochte aspecten geven positieve resultaten en/of leveren waardevolle verbeterpunten op, die realiseerbaar zijn bij een verdere invoering van het alcoholslot. De belangrijkste aandachtspunten hebben betrekking op het veilige gebruik en de borging tegen fraude. Daarnaast zijn aanbevelingen gedaan met betrekking tot de in- en uitbouw van het slot, het opstellen van een erkenningsregeling, de techniek van het slot en het gebruiksgemak.



	Inhoud	Blz.
	Samenvatting	1
1	Demo alcoholslot	3
2	Resultaten	4
3	Conclusies en aanbevelingen	13
3.1	Resultaten demo	13
3.2	Aanbevelingen	14



1 Demo alcoholslot

Aanleiding

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wil de verkeersveiligheid verder verbeteren door ongevallen als gevolg van het gebruik van alcohol in het verkeer aan te pakken. Hiertoe wil het Ministerie het alcoholslotprogramma invoeren. Binnen het alcoholslotprogramma krijgen bestuurders die de wettelijke toegestane alcohollimiet ernstig of herhaaldelijk hebben overschreden een alcoholslot in de auto. Het alcoholslot is een startblokkering in de auto die alleen gedeactiveerd kan worden nadat de bestuurder in het slot heeft geblazen en blijkt dat de bestuurder niet meer dan de toegestane hoeveelheid heeft gedronken. Een belangrijk onderdeel op weg naar landelijke invoering is een praktijktest van de te gebruiken techniek. In 2008 heeft daarom een demonstratieproject (verder 'de demo' genoemd) plaatsgevonden en in voorliggende rapportage zijn de resultaten van deze demo in beeld gebracht.

Kenmerken

Binnen de demo zijn twee typen alcoholsloten van twee leveranciers bij in totaal 80 gemotiveerde automobilisten uit Fryslân in de auto ingebouwd. Doordat ongeveer 1.100 mensen hadden aangegeven deel te willen nemen aan de demo, is het mogelijk geweest een goede afspiegeling van alle typen automobilisten en merken auto's deel te laten nemen aan de demo.

Het verschil tussen de twee typen alcoholsloten die in de demo zijn gebruikt, bestond hoofdzakelijk uit de wijze van bevestiging in de auto en de wijze waarop het slot signalen afgeeft. Het eerste type slot was vast aan het dashboard van de auto ingebouwd, het tweede type was draadloos en kon los in de auto worden weggelegd. Het andere belangrijkste verschil was de het type geluidsignaal en de geluidsterkte waarmee het slot het signaal tot het verrichten van een zogenaamde herhalingstest aangaf.

De deelnemers hebben 11 weken met het slot rondgereden. Hierna zijn de sloten bij alle deelnemers uitgebouwd en is de door het alcoholslot geregistreerde data geanalyseerd en zijn gebruikerservaringen van de inbouwende partijen en deelnemers verzameld. De aandachtspunten die hieruit naar voren zijn gekomen en kunnen bijdragen aan een succesvolle invoering van het alcoholslot in Nederland zijn in de voorliggende rapportage opgenomen.

Belangrijkste begrippen in dit rapport

Deelnemer:	een deelnemer is 1 van de 80 automobilisten die binnen de demo met een alcoholslot heeft gereden en zijn/haar ervaringen heeft aangegeven.
Provider:	de partij die de alcoholsloten op de markt brengt/levert.
Servicepoint:	de partij die de inbouw van het alcoholslot bij de deelnemers heeft verzorgd.
Gebruiker:	een deelnemer of medewerker van een servicepoint.
NEN norm:	Europese norm met eisen die aan het alcoholslot worden gesteld. Tijdens de demo waren de sloten nog niet getoetst aan de norm ('typegoedgekeurd'). Bij invoering van het alcoholslotprogramma mogen alleen typegoedgekeurde alcoholsloten worden gebruikt.

Hoe werkte het alcoholslot in de demo?

- het slot blokkeert het startcircuit van de auto;
- om de auto te kunnen starten, blaast de bestuurder in het slot;
- het slot 'meet' de hoeveelheid alcohol in de adem van de bestuurder;
- wanneer dit onder de grenswaarde is, kan de auto worden gestart;
- na het starten moet de bestuurder op random momenten nogmaals blazen (de zogenaamde herhalingsblaastest) binnen een vastgestelde tijd waarbij het alcoholgehalte wordt gemeten. De gemeten waarden worden geregistreerd;
- als de motor wordt uitgezet kan binnen een vastgestelde periode worden gestart zonder opnieuw te hoeven blazen. Na deze periode moet weer worden geblazen om te kunnen starten. Dit wordt de vrije startperiode genoemd.

2 Resultaten

Voor aanvang van de demo heeft het Ministerie acht aspecten opgesteld waar de demo in ieder geval invulling aan moet geven. Voor een uitgebreide toelichting op deze aspecten en hun wijze van beoordeling, wordt verwezen naar de rapportage 'Demo alcoholslot, verantwoording onderzoeksmethodiek' (Oranjewoud 2008). Met de demo is onderzocht:

- Of het alcoholslot in iedere auto in te bouwen is;
- Of de in- en uitbouw door de servicepoints probleemloos verloopt;
- Of het slot veilig en gemakkelijk in het gebruik is;
- Of de storings- en fraudegevoeligheid minimaal is;
- Welke aandachtspunten vanuit de demo bij de inbouw, uitbouw en het gebruik naar voren komen;
- Welke informatie voor een erkenningsregeling voor servicepoints en providers gebruikt kan worden;
- Wat de gewenste instellingen van het slot zijn;
- Op welke wijze van informatie en de instructie richting de gebruikers optimaal kan worden gemaakt.

De demo heeft zich daarmee gericht op het verkrijgen van zo veel mogelijk praktische informatie over de aspecten die zich bij het traject inbouw, gebruik en uitbouw kunnen voordoen. Op basis van deze informatie geeft de demo een beeld van de operationele succes- en verbeterpunten. Per onderzocht aspect is de volgende informatie in beeld gebracht:

- *doel van het onderzoek:*
- *resultaten:*

Beknopte beschrijving waarom het onderzochte aspect van belang is
Op basis van zowel de data uit de sloten als de ervaring van de gebruikers zijn de meest belangrijke resultaten die uit de demo volgen beschreven. Niemand kan zo goed beschrijven hoe het alcoholslot werkt als de gebruikers van het slot zelf. Met gebruikers worden niet alleen de deelnemers bedoeld, maar ook de ervaring die bijvoorbeeld monteurs met het alcoholslot hebben opgedaan is hierbij meegenomen. Deze informatie is verzameld via enquêtes, interviews en het bijhouden van logboeken. De enquêtes onder de deelnemers zijn tweemaal afgenomen: halverwege de demo en aan het einde. De resultaten in deze rapportage zijn gebaseerd op 77 reacties in de tussenmeting (halverwege de demo) en 78 in de eindmeting (na uitbouw van het alcoholslot).¹

Op de volgende pagina's is per onderzocht aspect het 'waarom' van het onderzoek en de onderzoeksresultaten gepresenteerd.

1. de demo is door 80 deelnemers succesvol doorlopen. Als gevolg van de zomervakantieperiode hebben 3 deelnemers de enquête van de tussenmeting en 2 deelnemers de eindenquête niet tijdig voor verwerking in deze rapportage kunnen invullen.

BELEID IN BEELD

GLAASJE OP, NIET MEER RIJDEN

In ons land gebeuren jaarlijks nog teveel ongelukken waarbij alcohol in het spel is. VenW lanceert daarom een nieuw wapen in de strijd tegen de beschonken bestuurder: het alcoholslot. Binnenkort start in Friesland de eerste proef.

Tekst Jan Timmers

Oud-minister Karla Peijs kon het maar niet vaak genoeg benadrukken: 'Tedere verkeersdode is er één teveel. Dat betekent immers dat er weer iemand niet meer thuiskomt.' Hoewel Nederland zich kan scharen bij de landen met het minste aantal verkeersdoden, zijn het er altijd nog teveel. Zeker als het dodelijke ongeval te voorkomen was. Neem het fenomeen 'met drank op achter het stuur': bij een kwart van de achthonderd verkeersdoden die jaarlijks te betreuren zijn, was op een of andere manier alcohol in het spel. 'Het is een groot probleem en we schuwen daarom geen enkel initiatief om dit aantal terug te dringen', zegt **Desirée Schaap** van de directie Wegen en Verkeersveiligheid van het directoraat-generaal Personenvervoer. Zij leidt

het project Alcoholslot, rond een technisch smetje dat je in de auto kunt inbouwen. Dit voorkomt dat mensen met een slok teveel op kunnen wegrijden. Je blaast in een pipje en als het apparaat teveel alcohol in de uitgepuffte lucht signaleert, kun je de auto niet starten.

Voor wie is het alcoholslot bedoeld?

Schaap: 'Het slot is niet een door de rechtbank opgelegde strafmaatregel, wat in veel staten van de VS bijvoorbeeld wel het geval is. Ons alcoholslot maakt deel uit van de zogeheten 'bestuursrechtelijke vorderingsprocedure', die bedoeld is om betrokkene op een veilige manier aan het verkeer te laten

Het alcoholslot; hoe werkt het?



1 Instappen

2 Pak

REPORTAGE

metro
WOENSDAG 24 MEI 2006 19

Alcoholslot tegen beschonken rijder

Het oogt als een groot mobiel-tje, en kan in de auto worden gemonteerd op het dashboard. Het gaat om het alcoholslot, in landen als Zweden en Canada, en een trits Amerikaanse staten al jaren in gebruik. Nederland zal er in 2009 ook aan moeten geloven als het aan minister Peijs (Verkeer) ligt.

Op een industrieterrein in Zoetermeer zetelt Dräger. Een medewerker van het van oorsprong Duitse bedrijf, wiens kind betrokken was bij een ongeval waar alcohol in het spel was, vond het eerste prototype van een alcoholslot in 1950 uit, vertelt hoofd marketing Marc Ettema.

Dräger werkt samen met 3VO, straks mischmen weer Veilig Verkeer Nederland geheten. Als het aan 3VO ligt, wordt het alcoholslot niet over drie jaar pas ingevoerd. 'We willen alles in het werk stellen opdat het slot eerder wordt gebruikt. Het scheelt jaarlijks dertig verkeersdoden', stelt voorlichtster Debby Lieuw-On.

Tjerk Bogstra

De organisatie voert campagne tegen rijden met een slok op. Vorig jaar spande 3VO enkele sparters voor haar karretje. Onder hen Tjerk Bogstra, captain van het Nederlandse Davis Cup-tennisteam. Hij liet zich ook overhalen om een alcoholslot in zijn auto te laten inbouw.



HET ALCOHOLSLOT: eerder een vorm van zelfbescherming en hulpmiddel voor mensen die aan zichzelf twijfelen.

wen. Daar is geen ruchtbaarheid aan gegeven. 'We hebben nog geen vastomlijnde plannen. We wilden hem en technisch directeur Charles van Commenee van NOKNSI, die ook zo'n slot heeft, als een soort ambassadeur voor het slot inzetten', aldus Lieuw-On. Bogstra juicht invoering van het slot toe. Hij drinkt zelf niet, en is tegen het gebruik van alcohol. 'Laat staan als je rijdt.' De coach vindt verplichte invoering van het slot echter ook weer niet zo nodig. Hij ziet het slot eerder als een vorm van zelfbescherming en een hulpmiddel voor mensen die aan zichzelf twijfelen.

Van stigmatisering als een zware

drinker die aan de ketting lag, had Bogstra überhaupt geen last als niet-drinker. Hij rijdt overigens intussen in een nieuwe auto, zonder slot. 'Rare blikken heb ik nooit gekregen. Het was meer de onbekendheid met het slot. Mensen waren wel bang dat ze al met een enkel biertje op de auto niet meer zouden kunnen starten.'

Zware drinkers

• De groep zware drinkers, die wordt gepakt achter het stuur met minimaal 1,3 promille, is verantwoordelijk voor 80 procent van het aantal ongevallen waarbij alcohol in het spel is.

Volgens de mensen van Dräger is die angst onterecht. Het slot werkt heel eenvoudig, aldus Ettema. Met zijn collega, accountmanager Jakob de Vries, als proefrijder tijdens een proefritje is de test een fluitje van een cent. Voor het wegrijden moet De Vries enkele seconden blazen in het apparaatje, voorzien van een mondstuk. Een goedkeurend piepje (een fout piepje klinkt anders) klinkt op. Op het schermje verschijnt de tekst 'test ok' en vervolgens 'goede reis'. Jakob kan zonder problemen wegrijden.

Sjoemelen is vragen om problemen. Een 'zwarte doos', een kastje onder het dashboard bevestigt, slaat allerlei gegevens op, zoals po-

gingen tot starten zonder blazen of pogingen om de auto weg te duwen of slapen als drank in het spel is. De Vries, overtuigd: 'Het is niet mogelijk de instrumenten te bedonderen.'

Meerdaagse cursus

Een automobilist onder invloed kan proberen iemand anders in zijn plaats te laten blazen. Als dat al zou lukken, zijn onderweg een of meer hertussen vereist. Al rijdend, wel te verstaan. 'Volgens de SWOV, de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Veiligheid, is zo'n test veilig, veiliger zelfs dan handsfree bellen,' aldus de 3VO-voorzitter.

De verzamelde data worden met de automobilist besproken door een soort rehabilitatie-ambtenaar die de spijtoptant begeleidt. Minister Peijs wil het slot immers inbedden in een medisch-psychologisch programma, met een meerdaagse cursus, dat twee jaar kan duren. De juiste voorwaarden moeten nog met Justitie worden afgestemd.

Voor de bescherming van de privacy van de cliënt wordt gezorgd, menen Dräger en 3VO. 'In de VS zijn de data uit de zwarte doos gekoppeld aan een nummer, niet aan een naam of kenteken, en is de informatie alleen beschikbaar voor de rehab-ambtenaar.' 3VO verwacht veel heil van de invoering van het slot. 'In het buitenland valt 65 tot 90 procent van de deelnemers niet terug in zijn oude, foute alcoholgebruik.'

ANP

Friezen willen massaal alcoholslot

LEEUWARDEN - Friezen willen massaal een alcoholslot in hun auto. Sinds afgelopen vrijdag hebben al ruim 760 mensen zich aangemeld voor een van de tachtig startonderbrekers, aldus de provincie Friesland. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de provincie houden in Friesland een proef waarbij in tachtig auto's alco-

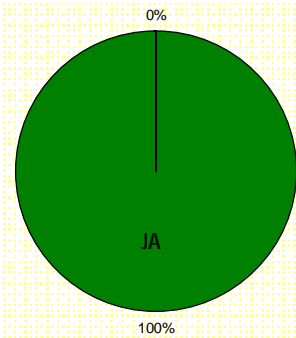
holsloten worden geïnstalleerd. Het slot voorkomt dat de auto kan starten als de bestuurder heeft gedronken. De proef loopt van 9 april tot 20 juni. Minister Camiel Eurlings (Verkeer) wil het alcoholslot invoeren om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Jaarlijks komen er naar schatting tweehonderd mensen in het verkeer om als

gevolg van alcoholgebruik. Wat de reden voor de massale belangstelling is, durfde een woordvoerder van de provincie niet te zeggen. Onder de aanmelders zijn onder anderen mensen die ooit gepakt zijn voor rijden onder invloed en ook mensen die betrokken zijn geweest bij een verkeersongeval waarbij alcohol in het spel was.

Is het alcoholslot in iedere auto in te bouwen?

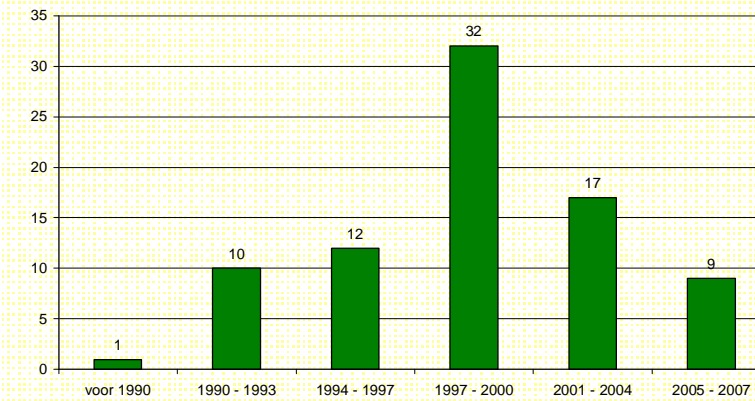
Het merk of type voertuig mag niet van invloed zijn op de mogelijkheid het slot in te kunnen bouwen.

Is het gelukt de sloten bij alle auto's in te bouwen?



Het is bij alle voertuigen gelukt om de sloten in te bouwen

Bouwjaar van de deelgenomen voertuigen



Uit bovenstaande verdeling volgt dat veel verschillende bouwjaar van auto's zijn meegenomen tijdens de demo. Als deze indeling wordt vergeleken met de samenstelling van het Nederlandse wagenpark, blijkt dat 'jonge' voertuigen (bouwjaar 2004, 2005, 2006 en 2007) in de demo iets zijn ondervetegenwoordigd.

Detailinformatie

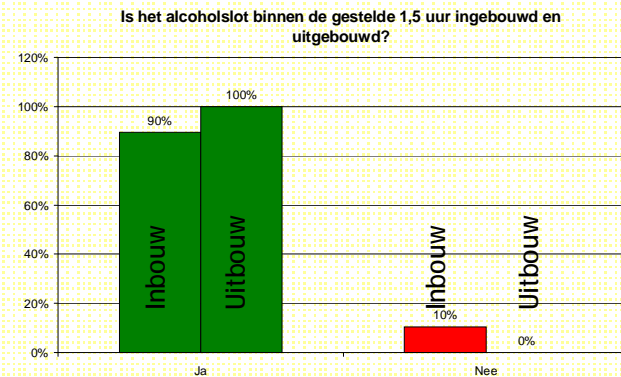
Het is bij alle voertuigen gelukt om het alcoholslot in te bouwen. Er zijn op dit gebied door de monteurs van de servicepoints geen punten die aandacht behoeven aangedragen. Aan de demo hebben deelnemers meegedaan met de volgende automerken:

- | | | | | |
|--------------|----------|--------------|-----------|--------------|
| - Alfa Romeo | - Daewoo | - Mazda | - Renault | - Volkswagen |
| - Audi | - Fiat | - Mercedes | - Saab | - Volvo |
| - BMW | - Ford | - Mitsubishi | - Seat | |
| - Chevrolet | - Honda | - Opel | - Suzuki | |
| - Citroën | - Lancia | - Peugeot | - Toyota | |

Dit zijn niet alleen personenauto's, maar ook een enkele bedrijfsauto heeft deelgenomen aan de demo. Qua merk en type is een goede dwarsdoorsnede van het Nederlandse autopark bereikt.

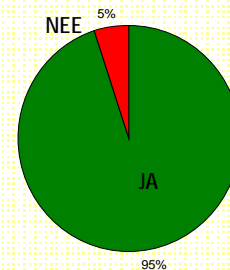
Verloopt de in- en uitbouw door de servicepoints probleemloos?

Het is van belang dat de in- en uitbouw bij de servicepoints goed verloopt en het slot geen negatieve effecten op het voertuig heeft. De in- en uitbouw dient binnen de daarvoor gestelde tijd van 1,5 uur te geschieden. Bovendien is het niet acceptabel dat de in- of uitbouw van het slot enige schade aan het voertuig tot gevolg heeft.



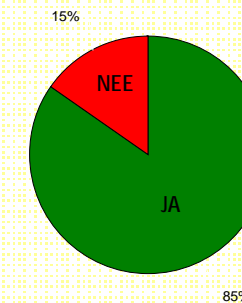
De meeste deelnemers geven aan dat de inbouw binnen de 1,5 uur is gelukt. Mogelijke oorzaak van het overschrijden van de 1,5 uur is dat de voorbereiding van de inbouw tijd kost waardoor 1,5 uur moeilijk haalbaar is. De extra tijd verschilt sterk, van 15 minuten tot 1,5 uur extra. De uitbouw tijd is bij alle deelnemers gehaald.

Is de inbouw van de sloten bij alle auto's zonder problemen verlopen?



Bij 4 auto's heeft de inbouw problemen opgeleverd, alle van bouwjaar 2006 of later. Deze groep was tijdens de demo licht ondervetegenwoordigd en vormt een aandachtspunt. Vervangend vervoer was mogelijk, maar is niet door iedereen benut. Bestuurder van een 5^e auto gaf aan dat het voertuig technisch niet meer fungeerde. Het probleem is door het servicepoint verholpen.

Is de uitbouw zonder problemen en/of schade verlopen?



In 12 gevallen heeft de uitbouw problemen opgeleverd. Deze problemen zijn bij 7 voertuigen verholpen of waren dusdanig klein dat deelnemers het niet als probleem hebben ervaren. In de overige 5 gevallen ging het om kleine met name cosmetische punten (zaken aan dashboard na uitbouw) die met de deelnemers zijn opgelost.

Detailinformatie

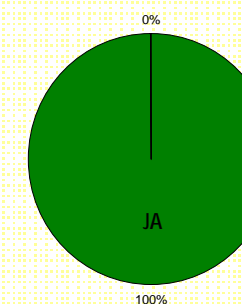
Inbouw:

- Bij 2 auto's van het merk Opel (bouwjaar 2006 of later) was bedrading voor de startonderbreker moeilijk te vinden. Dit probleem speelt vanwege de complexiteit van (de techniek in) voertuigen met bouwjaar 2006 of later en vraagt daarom om meer tijd, maar vormt geen probleem voor de mogelijkheid tot inbouw.
- Bij 2 auto's van het merk Volvo (bouwjaar 2006 of later) ging het lampje van de airbag branden bij het loskoppelen van de accu. Auto's moesten terug naar de dealer. Probleem is bijvoorbeeld op te lossen door met een noodaccu te werken, maar vormt geen probleem voor de mogelijkheid tot inbouw.
- Bovenstaande problemen zijn geconstateerd speelden bij voertuigen van 2006 of later. Deze groep was ondervetegenwoordigd tijdens de demo en vormt een aandachtsgroep.
- Rekening houdend met de 'inleestijd' van de apparatuur, de voorbereiding van de inbouwplek in de auto en de voorbereidingen als het geven van uitleg, programma's op pc zetten, afspraken maken en verzetten, etc., blijft 1,5 uur voor de inbouw in de demo krap. Monteurs geven overigens wel aan dat de 1,5 uur na gewenning haalbaar is.
- De sloten zijn alle conform de door de providers opgestelde handleiding ingebouwd.

Uitbouw:

- Uitbouw is bij alle auto's binnen de 1,5 uur verlopen. Bij 12 voertuigen zijn bij de uitbouw kleine, met name cosmetische problemen geconstateerd.
- Deelnemers geven aan dat het proces goed is verlopen. Mogelijke verbeterpunten om het proces verder te verbeteren zijn de kwaliteit van de wachtruimte en het plannen van een afspraak bij de servicepoints (sterk afhankelijk van servicepoint) en de wens voor informatiebehoefte ("persoonlijke resultaten of het vervolg van het proces zou leuk zijn"). Dit laatste is niet relevant als het slot in de praktijk wordt ingevoerd.
- Om schade te beperken is een goede voorbereiding noodzakelijk en dienen duidelijke afspraken over de plaats van inbouw te worden gemaakt.

Was alle voorgeschreven en benodigde gereedschap aanwezig?

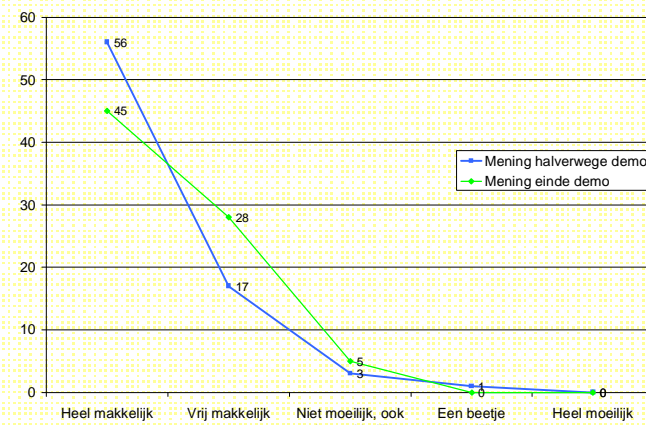


De door de provider voorgeschreven methode en het daarvoor benodigde gereedschap was bij de servicepoints aanwezig om de inbouw van de alcoholsloten te verrichten.

Is het slot veilig en gemakkelijk in het gebruik?

Het alcoholslot heeft als doel het aantal ongevallen waarbij alcohol in het verkeer een rol speelt terug te dringen. Het is hierbij onacceptabel dat het alcoholslot een andere vorm van verkeersonveiligheid tot gevolg heeft, bijvoorbeeld ongevallen die plaatsvinden als gevolg van een herhalingsblaastest tijdens het rijden.

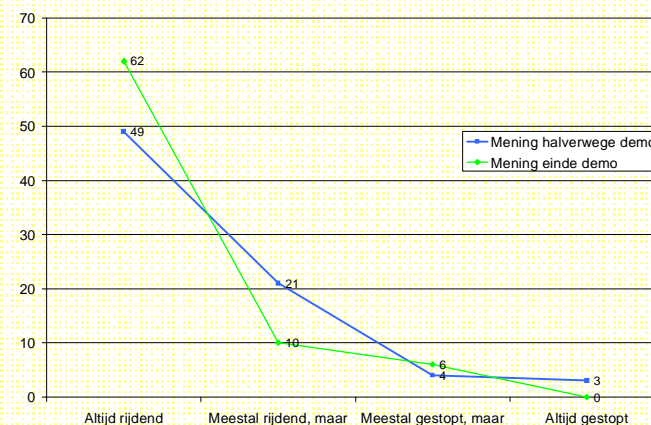
Hoe vond u het slot in het gebruik?



Positief bij de tweede enquête is dat niemand het slot als 'een beetje moeilijk' of 'heel moeilijk' in gebruik heeft ervaren. Daarnaast blijkt dat deelnemers gewend raken aan het slot of geen problemen ondervinden als andere instellingen worden gebruikt: de ervaringen blijven positief.

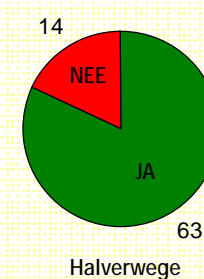
Dat het antwoord 'heel makkelijk' bij het einde van de demo minder is genoemd lijkt niet het gevolg van de gewijzigde gebruikersinstellingen (zie pagina 11), want ook de groep waarbij geen wijzigingen hebben plaatsgevonden geeft aan het einde van de demo vaker 'vrij makkelijk' aan als halverwege de demo. Nadat het 'nieuwe' er af is, lijkt men de ervaringen wat kritischer weer te geven.

Hoe heeft u de herhalingsblaastesten uitgevoerd?



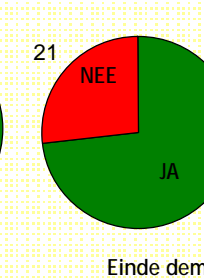
De herhalingsblaastesten worden door het merendeel van de deelnemers al rijdend uitgevoerd. Dit blijkt met name uit de tweede enquête, als de deelnemers zijn gewend aan het slot voeren zij vrijwel allemaal de test al rijdende uit.

Was de oproep om de herhalingsblaastest te doen duidelijk?

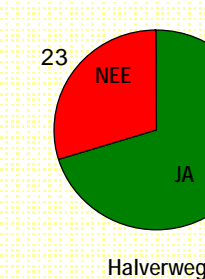


Halverwege

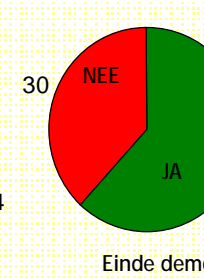
Was de oproep tot de herhalingsblaastest goed hoorbaar?



Einde demo



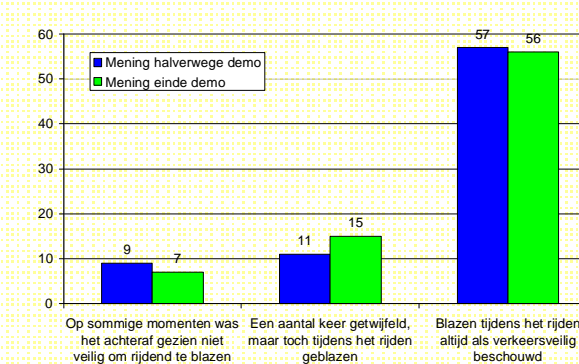
Halverwege



Einde demo

Opvallend is dat de deelnemers halverwege de demo positiever waren dan na afloop van de demo als het gaat om de ervaren kwaliteit van de oproep voor het uitvoeren van een herhalingsblaastest. Zowel de duidelijkheid van de herhalingsblaastest als de hoorbaarheid van de oproep tot herhalingsblaastest zijn na afloop vaker negatief beoordeeld. Het kan zijn dat het 'nieuwe' van het slot af was en dat dagelijks gebruik over het algemeen als 'minder prettig' is ervaren. Het is opvallend dat 1 type slot veel wordt genoemd als zijnde niet goed hoorbaar.

Heeft u het doen van de herhalingsblaastest wel eens als onveilig beschouwd?



De herhalingsblaastesten zijn door ongeveer 10% van de deelnemers wel eens als 'onveilig' ervaren. Slechts 1 deelnemer heeft een naar haar mening gevaarlijke situatie meegemaakt: na het blazen keek de deelnemer op en zag dat het verkeer 'plots' stil stond. Dit heeft overigens verder geen gevolgen in het verkeer gehad. Voor het blazen hoeft de automobilist overigens zijn blik niet van de weg af te wenden.

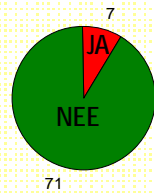
Detailinformatie

- Het gebruik van het slot wordt door vrijwel iedereen als makkelijk beschouwd. Van de deelnemers die aangeven dat het slot niet makkelijk in het gebruik is, is als reden gemeld dat 'de auto onbetrouwbaar' werd, dat de 'noodknop (voor de overridefunctie van het alcoholslot) te dicht bij andere knoppen is gesitueerd', dat de blaaspijp vol vocht kwam te zitten en dat het blazen zelf lastig is (alle 1 keer genoemd).
- De herhalingsblaastesten worden dan ook in bijna alle gevallen rijdend uitgevoerd.
- Ongeveer 10% van de deelnemers heeft de herhalingsblaastest wel eens als onveilig ervaren. Met name het (aanhoudende) geluid van de oproep voor de herhalingsblaastest lijkt er toe te leiden dat deelnemers zich gedwongen voelen direct te blazen, ondanks dat ze tijd genoeg hebben een veilig moment te kiezen.
- Halverwege de demo waren deelnemers vaker positief over het doen van een herhalingsblaastest als na afloop van de demo. Het gaat daarbij niet alleen om het uitvoeren van de blaastest, maar ook of de oproep tot de herhalingsblaastest goed hoorbaar was. Er is een verschil in waardering tussen de typen sloten qua hoorbaarheid van de oproep van de herhalingsblaastest.
- Het lijkt erop dat bij de deelnemers nadat 'het nieuwtje' er vanaf is, er gewenning optreedt en dat de gebruikerservaringen kritischer worden. Desondanks blijft het overgrote deel van de deelnemers positief over het gebruik.

Is de storings- en fraudegevoeligheid minimaal?

Als iemand het alcoholprogramma krijgt opgelegd, moet de werking van het slot volledig betrouwbaar zijn en moet het niet mogelijk zijn dat deelnemers succesvol kunnen frauderen.

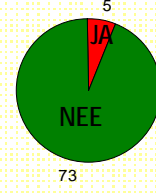
Bent u vanwege een storing of een defect terug naar het servicepoint gegaan?



7 deelnemers zijn een keer terug naar het servicepoint gegaan om een storing of defect aan het slot te laten verhelpen. De storingen en defecten waren:

- de auto startte zonder te blazen
- een lamp van motormanagement ging branden
- het slot kapot was en een nieuwe ingebouwd moest worden
- vocht in het slot (2 keer genoemd)
- een batterij in het slot die niet goed zat
- de beugel van het slot steeds los raakte en op de grond viel

Heeft u wel eens een storing gehad tijdens het rijden?



Bij 5 deelnemers is een storing tijdens het rijden opgetreden. De deelnemers hebben deze storingen als volgt omschreven:

- Bij een herhalingsblaastest sloeg zowel het slot als de motor van de auto af
- Slot wilde niet vrijkomen en ook de auto deed niets meer
- Scandinavische foutmelding in het scherm. Opgelost door het slot uit en opnieuw aan te zetten
- Error bij herhalingsblaastest. Blazen is niet gelukt, maar de melding ging vanzelf weer over
- Er bleef een lampje branden, ging vanzelf weer over

Heeft u wel eens geprobeerd te frauderen?



13 deelnemers van de demo hebben geprobeerd het slot te omzeilen. 7 deelnemers hebben aangegeven dat ze de auto via een niet toegestane manier hebben kunnen starten. Het is echter zo dat dit niet allemaal geslaagde fraudes geweest zijn.

In 2 gevallen gaat het om geslaagde pogingen tot fraude waarbij zonder een geldige blaastest de motor kon worden gestart en deze pogingen niet in de data van het slot terug te vinden zijn. Deze sloten stonden niet ingesteld op de blaas/zuig-techniek.

Detailinformatie

Storing

- 7 deelnemers zijn vanwege storingen of defecten teruggegaan naar de garage. Van de voertuigen startte er 1 zonder te blazen en zonder dat dit is geregistreerd. Alle deelnemers geven aan goed geholpen te zijn bij de servicepoints.
- 5 deelnemers hebben tijdens het rijden een storing gehad, waarbij 1 auto tijdens het rijden uitviel en 1 auto niet meer startte.

Frauderen

- Bij 2 deelnemers is het gelukt om de motor te starten, zonder dat dit had mogen gebeuren.
- In de data-output is de geslaagde fraude niet terug te vinden.

Aandachtspunten voor bij de inbouw, uitbouw en het gebruik

De gebruikers van het alcoholslot kunnen als geen ander aangeven wat zij wel of niet als prettig hebben ervaren tijdens het gebruik van het slot. De gebruikers zijn zowel de monteurs die de sloten hebben ingebouwd als de deelnemers die met het slot hebben rondgereden.

Gebruikerservaring vanuit de deelnemers

Aantal keer genoemd	Aandachtspunt	Opmerking
19	Oproep tot een herhalingsblaastest slecht hoorbaar	Veel genoemd bij 1 type slot
14	Opwarmtijd/opstarttijd duurt te lang	Bij beide types genoemd
7	Vervelend om het slot steeds mee te nemen, mede vanwege de afmeting	Veel genoemd bij 1 type slot
5	Herhalingsblaastest soms te dicht op elkaar	-
4	Bevestiging in de auto moet anders (liet los)	Slot aan een kabel (2) en bevestiging liet los (2)
4	Fraude mogelijk	Onder fraude is ook verstaan: 'iemand anders laten blazen'.
3	Nieuwe instellingen waren (zeer) vervelend	Herhalingsblaastest te dicht op elkaar (2) en Blaas-zuigtechniek (1)
2	Oproep voor een herhalingsblaastest is luid en houdt lang aan	

Detailinformatie

Deelnemers

- Gebruikers van 1 type slot geven aan dat de oproep voor een herhalingsblaastest onduidelijk is. Als opties geven zij aan de oproep op de radio aan te sluiten, de oproep luider in te stellen en te werken met lichtsignalen.
- De opwarmtijd/opstarttijd is door veel deelnemers als storend ervaren.
- De technische kant beter ontwikkelen (inbouw in de auto in plaats van meenemen, bevestiging in de auto en fraudegevoelig).
- Herhalingsblaastesten soms te dicht op elkaar.
- Aanpassingen in de gebruikersinstellingen is door 3 deelnemers als negatief en daarmee als aandachtspunt ervaren.
- Oproep voor een herhalingsblaastest houdt lang aan, soms is blazen vanuit veiligheid even niet mogelijk en dan is de piepton vervelend.
- Bij de uitbouw van het slot bleek in 12 gevallen kleinschalige schade aan het voertuig te zijn. Dit is relatief veel. Wel is of wordt de schade goed opgelost.

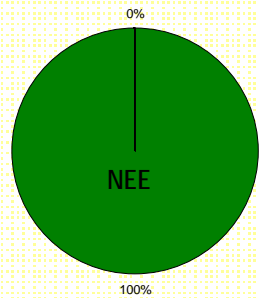
De monteurs hebben in het interview het volgende aangegeven:

- Het ontwikkelen van een systeem voor de zogenaamde CAN-bus. Dit betekent dat alle signalen door 1 draad gaan en niet, zoals nu het geval, verschillende draden doorgeknipt moeten worden. Hierdoor kan de computer van de auto in de war raken waardoor de auto terug moet naar de garage.
- Zorg dat bij de in- en uitbouw altijd voorzichtigheid wordt geboden en maak vooraf foto's van de (eventueel reeds beschadigde) onderdelen. Dit kan problemen / discussie bij de uitbouw voorkomen;
- Laat de in- en uitbouw uitvoeren door iemand met voldoende ervaring in de elektronica.

Informatie voor een erkenningsregeling voor servicepoints en providers

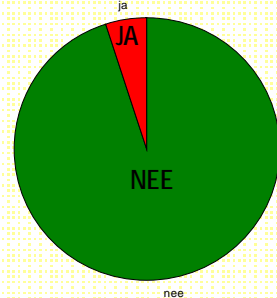
De servicepoints en de providers van de sloten moeten een goede kwaliteit bieden als het slot wordt ingevoerd. Bij deze erkenningsregeling gaat het met name om (de randzaken van) het proces, bijvoorbeeld de kwaliteit van service bij eventuele problemen (helpdesk), of de in- en uitbouwtijd overeenkomt met de gewenste inbouwtijd, of alles verloopt zoals in de instructie is of in de handleiding staat vermeld, etc.

Is er tijdens de in- of uitbouw schade aan de voertuigen ontstaan?



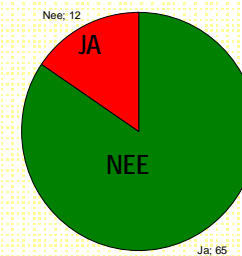
De monteurs van de servicepoints geven aan dat tijdens de inbouw van het alcoholslot geen blijvende schade is veroorzaakt aan de auto's. Wel zijn bij de inbouw twee verschillende technieken gebruikt om het slot te bevestigen: bij één provider werkt het slot draadloos en wordt 1 gaatje geboord voor het plaatsen van een LED/drukknop, bij de andere provider wordt het slot middels een beugel aan het dashboard vastgemaakt.

Zijn er na de inbouw nog deelnemers teruggekomen vanwege (technische) problemen?



De monteurs van de servicepoints hebben aangegeven dat 4 deelnemers zijn teruggekomen bij het servicepoint met problemen: 1 keer een elektrische storing, 1 keer startte het voertuig zonder te blazen (beide opgelost door slot te vervangen) en 2 keer door teveel vocht in het kastje (opgelost door schoonmaken). Dit komt niet overeen met het antwoord van de deelnemers, waarbij 7 deelnemers hebben aangegeven wel eens terug naar de garage te zijn geweest.

Was u tevreden over (de faciliteiten van) de wachtruimte?



De faciliteiten die bij de servicepoints zijn geboden, zijn door 12 deelnemers als onvoldoende beoordeeld. 1 deelnemer kreeg geen vervangend vervoer aangeboden, 1 deelnemer kreeg geen koffie en bij de overige 10 deelnemers had het servicepoint geen wachtruimte voor bezoekers.

Gebruikerservaring

Deelnemers

- 7 deelnemers hebben aangegeven dat zij vanwege storingen of defecten terug naar het servicepoint zijn gegaan, waar goede service is verleend. Dit aantal komt niet overeen met het antwoord van de monteurs, die aangegeven dat 'slechts' 4 deelnemers zijn teruggekomen. Mogelijk hebben de servicepoints deze kleine punten niet geregistreerd omdat deze snel verholpen zijn.
- 2 deelnemers hebben gebruik gemaakt van de helpdesk. Zij werden snel, vriendelijk en kundig te woord gestaan.
- 2 deelnemers hebben aangegeven dat het servicepoint 'representatiever' had kunnen zijn (meer comfort) en 2 deelnemers wilden graag meekijken, maar mochten dit niet van de monteur. Verder waren deze en andere deelnemers zeer tevreden over het proces van inbouwen.
- Bij het proces van uitbouw vond 1 deelnemer het storend een week van tevoren een afspraak te maken, 3 deelnemers hebben aangegeven dat de wachtruimte 'representatiever' had kunnen zijn en 3 mensen hadden graag meer informatie van de monteurs willen hebben, zowel wat ze technisch aan de auto hebben gedaan als de resultaten uit het slot en het vervolg van het onderzoek.
- De reisafstand naar het servicepoint is door 75 deelnemers als prima ervaren. In 12 gevallen ontevredenheid over de faciliteiten van het servicepoint, waarvan 10 reacties over het ontbreken van een bezoekersruimte.
- 14 deelnemers zijn een keer bij de garage geweest, 2 daarvan hebben de garagecode gebruikt.

Monteurs

- De (technische) problemen die zich hebben voorgedaan zijn op een nette manier door het servicepoint opgelost. De deelnemers hebben aangegeven dat zij zeer content waren met de service die werd geboden.
- Om een goede service te bieden hebben de servicepoints meerdere naslagwerken van leveranciers van autoalarmen, de website van Beijer (incar) en de website van Car Systems Benelux gebruikt
- Cursus of opleiding voor de startonderbreking en alarm certificering (SCM) is een goede technische basis.

Wat vond u van de locatie waar het servicepoint was gevestigd?



Het overgrote deel van de deelnemers vond de locatie van het servicepoint prima te vinden en de reisafstand goed. Slechts 1 deelnemer heeft aangegeven dat het servicepoint moeilijk te vinden was en 4 deelnemers vonden met name de afstand naar het servicepoint groot (1 deelnemer moest ruim 70 km enkele reis afleggen, andere zaten rond de 40 km enkele reis).

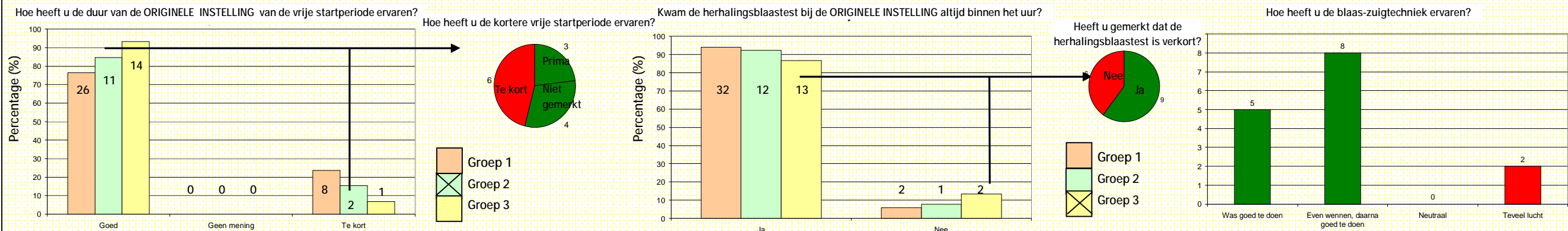
De gewenste instellingen van het slot

Hoe de deelnemers het slot ervaren, is mede afhankelijk van de instellingen van het slot. Bij de demo zijn de volgende drie verschillende instellingen van het slot gebruikt:

- **Groep 1** : heeft de 'standaardinstellingen' (instellingen die aan het begin van de demo zijn gebruikt) behouden;
- **Groep 2** : is halverwege het traject overgestapt naar een verkorte vrije startperiode (van 10 naar 5 minuten) en een toename van het vereiste blaasvolume (van 1,0 naar 1,2 liter)
- **Groep 3** : is halverwege het traject overgestapt naar de blaas-zuigtechniek (in plaats van alleen blazen in het alcoholslot) en een verkorte periode voor de herhalingsblaasest (van 12 naar 6 minuten)

Deelnemers hebben aan het einde van de demo hun mening gegeven over de standaardinstellingen en over eventuele wijzigingen hierin. Daarnaast is de toegankelijkheid en betrouwbaar van de verzamelde data geanalyseerd.

Bij dit onderzoeksaspect zijn slechts de enquêteantwoorden van 62 deelnemers beschikbaar. De conclusies zijn op deze 62 deelnemers gebaseerd.



De deelnemers zijn over het algemeen positief over de duur van de vrije startperiode: ongeveer 80% van de deelnemers vindt deze tijd 'goed'. Het verkorten van de vrije startperiode is door ruim 50% van de deelnemers uit groep 2 niet gemerkt of niet als storend ervaren.

Bijna alle deelnemers geven aan dat de herhalingsblaasest (random) binnen het uur plaatsvindt. Deelnemers uit de 3^e groep, de groep waarbij de oproep tot de herhalingsblaasest halverwege de demo is aangescherpt, hadden iets minder vaak het gevoel dat de oproep altijd binnen het uur kwam. Van deze groep heeft 1/3 niet gemerkt dat de beschikbare tijd waarbinnen de herhalingsblaasest moet plaatsvinden is aangescherpt.

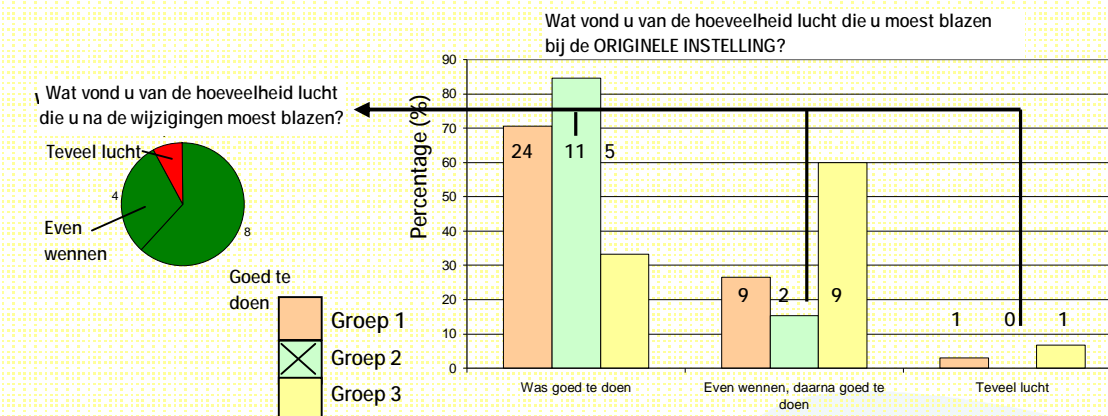
2 van de 15 deelnemers die halverwege de demo op de blaas-zuigtechniek zijn overgestapt zijn negatief over de hoeveelheid lucht die hiervoor nodig is en geven aan dat het, zelfs na een wenningsperiode, moeilijk is om het slot open te krijgen. Belangrijk is, dat 'te veel lucht' een vast antwoord was in de enquête. De negatieve ervaring kan ook op de blaas-zuigtechniek gericht zijn.

Detailinformatie

- De duur van de vrije startperiode is door 11 mensen als 'te kort' ervaren. De groep waarbij de startperiode halverwege de demo is gehalveerd, was over de eerste instellingen (10 minuten) relatief positief. Het halveren is door ruim 50% van de deelnemers niet gemerkt of niet als storend ervaren.
- Ruim 90% van de deelnemers van de groepen 1 en 2 heeft ervaren dat de oproep voor een herhalingsblaasest binnen het uur plaatsvindt. De deelnemers van groep 3, waar de oproep tot de herhalingsblaasest halverwege de demo is verkort, was met 87% iets minder zeker dat dit binnen het uur gebeurde. 1/3 van deze deelnemers had overigens niet door dat de oproep na het wijzigen van de instellingen sneller kwam.
- 2 van de 62 deelnemers had moeite met de hoeveelheid lucht die met de standaardinstellingen in het alcoholslot moest worden geblazen.
- 2 van de 15 deelnemers vond dat de blaas-zuigtechniek teveel lucht kost en geven hoogstwaarschijnlijk aan niet gewend te zijn geraakt aan deze instelling.
- Na het verhogen van de luchthoeveelheid die nodig is om het slot te openen (groep 2), wordt de luchthoeveelheid iets negatiever door deze groep ervaren. Een ruime meerderheid vindt de blaasest ook na deze aanpassing 'goed te doen'.

Overall-conclusie

De gebruikte instellingen zijn alle acceptabel gebleken. Deelnemers die aangepaste instellingen met betrekking tot de verkorte periode van de herhalingsblaasest, meer lucht of de blaaszuig-techniek zijn iets minder positief dan over de standaard-instelling. Wel opvallend is dat zij hierdoor de standaardinstellingen positiever beoordelen. De aanpassing van de vrije startperiode wordt door iets meer dan 50% als niet storend ervaren.



De hoeveelheid lucht is door 2 van de 62 deelnemers als negatief ervaren. Het betroffen 2 vrouwen in de leeftijd tussen 18 en 34 jaar. Opvallend is dat de deelnemers die halverwege de demo meer lucht hebben moeten blazen, positiever zijn dan deelnemers van de andere 2 groepen. Zelfs bij het verhogen van de luchthoeveelheid is deze groep nog relatief positief.

De wijze van informatie en de instructie richting de gebruikers van het slot

Hoe hebben gebruikers (monteurs bij de servicepoints en deelnemers van de Demo) de bruikbaarheid en leesbaarheid van de handleidingen en de toelichting die door de provider zijn bijgeleverd ervaren en zijn hierbij nog verbeterpunten mogelijk.

Detailinformatie

Deelnemers

- Alle deelnemers die de handleiding hebben gelezen vinden zowel de handleiding die in het begin als de handleiding die halverwege de demo is uitgereikt duidelijk
- 7 deelnemers hebben informatie gemist bij de uitleg: geen kennis van de garagecode (3x), wat er gebeurt als de herhalingsblaastest negatief is (1x), logboek pas halverwege de demo gekregen(1x), geen gegevens van het bedrijf dat het slot heeft ingebouwd (1x) en de werking van de noodknop (1x).

Monteurs

- De monteurs bij de servicepoints geven aan dat de uitleg van de providers (te) veel tijd in beslag heeft genomen. De monteurs bij 1 servicedesk waren niet op de hoogte van de garagecode, verder was de uitleg van de provider volledig compleet



3 Conclusies en aanbevelingen

3.1 Resultaten demo

In hoofdstuk 2 zijn een achttal aspecten beschreven die in de demo onderzocht zijn. Er is sprake van succes als de ervaringen positief zijn en/of er waardevolle ervaringen uit de demo volgen waarmee een goede landelijke invoering mogelijk is. De uitkomsten van de analyse is hierna kort samengevat.

Is het alcoholslot in iedere auto in te bouwen?

Het is gelukt om het alcoholslot bij alle voertuigen, ongeacht het merk, type of bouwjaar, in te bouwen. Aan de demo hebben de meest gangbare automerken deelgenomen. Wel is het slot moeilijker in te bouwen en heeft het meer invloed op de technische systemen van voertuigen met bouwjaar 2006 of later. De inbouw vergt hierdoor mogelijk iets meer tijd maar voorts zijn geen aanwijzingen gevonden dat het alcoholslot in bepaalde auto's (merk, type of bouwjaar) niet ingebouwd zouden kunnen worden.

Verloopt de in- en uitbouw door de servicepoints probleemloos?

De in- en uitbouw van de sloten:

- heeft bij maximaal 15% van de voertuigen kleinschalige problemen opgeleverd (5% bij inbouw, 15% bij uitbouw);
- is gedaan met gereedschap dat door de provider is voorgeschreven en bij de servicepoints voorhanden was;
- heeft plaatsgevonden op de manier zoals deze door de provider is voorgeschreven;
- is in 90% van de gevallen voltooid binnen de 1,5 uur (inbouw 90%, uitbouw 100%).

Aangegeven is, dat de gestelde tijd van 1,5 uur voor de in- en uitbouw bij opbouw van routine haalbaar is. Gezien het karakter van de kleinschalige inbouwproblemen (met name cosmetische schade), kunnen deze voorkomen worden als meer ervaring optreedt bij de inbouw. Het kwaliteitsniveau binnen de demo was overigens al goed acceptabel.

Is het slot veilig en gemakkelijk in het gebruik?

Het slot is veilig en gemakkelijk in het gebruik gebleken. Bijna 90% van de deelnemers heeft aangegeven dat ze het slot veilig in het gebruik vonden. De herhalingsblaastesten zijn door ongeveer 10% van de deelnemers *wel eens* als *'onveilig'* ervaren, waarbij overigens slechts 1 deelnemer naar eigen zeggen een onveilige situatie heeft meegemaakt (zonder daadwerkelijke gevolgen). Met name het (aanhoudende) geluid van de oproep voor de herhalingsblaastest lijkt er toe te leiden dat deelnemers zich gedwongen voelen direct te blazen, ondanks dat ze tijd genoeg hebben een veilig moment te kiezen. De mogelijk onveilige situaties kunnen door de tijd die beschikbaar is voor de herhalingstest en door een betere instructie worden voorkomen.

Slechts 1 deelnemer heeft het slot ervaren als *'een beetje moeilijk'* in het dagelijks gebruik. Alle overige deelnemers hebben aangegeven dat het slot niet moeilijk tot heel makkelijk in het gebruik is. Opvallend

is de afname van het aantal reacties bij *'heel makkelijk'* en een toename bij *'vrij makkelijk'* wanneer de resultaten van het eind van de demo worden vergeleken met de resultaten die halverwege de demo zijn verzameld.

Op basis van deze resultaten kan worden geconcludeerd dat de gebruiker straks goed geïnstrueerd moet worden over het uitvoeren van de herhalingsblaastesten en eventueel eisen moeten worden verbonden aan de oproep en de signalering voor een herhalingsblaastest. Behoudens het genoemde punt zijn er geen aanwijzingen gevonden dat het alcoholslot de verkeersveiligheid nadelig zal kunnen beïnvloeden.

Is de storings- en fraudegevoeligheid minimaal?

Ruim 90% van de deelnemers geeft aan dat zij nooit een storing hebben gehad. Ook tijdens het rijden heeft ongeveer 94% van de deelnemers aangegeven nooit een storing te zijn opgevallen. Eén storing vormt wel een aandachtspunt en dat is dat bij een herhalingsblaastest bij 1 voertuig het slot én de motor van de auto is afgeslagen. Volgens deskundigen van de leverancier kan dit niet samenhangen met het alcoholslot aangezien het slot alleen ingrijpt in het startcircuit; het betreft zeer waarschijnlijk een incidentele storing die zijn oorzaak vindt in het elektrische circuit van de auto.

Een aantal deelnemers heeft geprobeerd het slot te omzeilen en bij 2 deelnemers is het gelukt om de auto te starten zonder dat dit had gemogen en dit geregistreerd is. Kanttekening hierbij is dat de sloten waarmee deze fraudepogingen gelukt zijn niet op de blaas/zuig-techniek waren ingesteld. Wanneer dit wel het geval zou zijn geweest was de fraude naar verwachting niet gelukt. Desalniettemin zal in een vervolg aangetoond moeten worden dat dergelijke pogingen tot fraude betrouwbaar worden gedetecteerd of verhinderd. Dit wordt door de fabrikant(en) opgepakt.

Aandachtspunten voor bij de inbouw, uitbouw en het gebruik

Zowel de monteurs als de deelnemers hebben aandachtspunten genoemd om de in- en uitbouw en het gebruik verder te verbeteren. Het betreft een aantal kleinschalige zaken die bij de aanbevelingen zijn opgenomen.

Informatie voor een erkenningsregeling voor servicepoints en providers

De deelnemers waren zeer tevreden over de snelle en goede service die is verleend bij zowel de servicepoints als de helpdesk. De monteurs waren tevreden over de informatie en service die door de provider is aangeboden. Wel hebben de monteurs meerdere naslagwerken gebruikt om een nog betere service te bieden.

De gewenste instellingen van het slot

Het merendeel van de gebruikers heeft de standaardinstellingen als prettig ervaren. Halverwege de demo zijn 2 groepen ontstaan die 'meer belastende' instellingen hebben gekregen, opvallend is dat de groepen die een aangepaste hoeveelheid lucht moesten blazen en te maken kregen met de aangepaste periode voor het verrichten van de herhalingsblaastest, na afloop bovengemiddeld tevreden waren over de standaardinstellingen bij die onderdelen. De aanpassingen van de vrije startperiode worden door net iets meer dan de helft van de deelnemers niet opgemerkt of als prima ervaren. Maar ook de meer belastende instellingen, waaronder het toepassen van de blaas/zuig-techniek ter verbetering van de fraudebestendigheid, hebben niet tot problemen geleid zodat deze bij de invoering overwogen kunnen worden.

De wijze van informatie en de instructie richting de gebruikers van het slot

Zowel de deelnemers als de monteurs hebben aandachtspunten benoemd betreft de informatie die door de providers of de servicepoints zijn vermeld. Aandachtspunt bij de toelichting aan de deelnemers is een duidelijke toelichting op de niet dagelijkse handelingen, zoals het gebruik van de garagecode en hoe om te gaan bij pech langs de weg.

Data van het slot

De door de sloten gegeneerde data zijn bruikbaar gebleken om een goed beeld te verkrijgen van de blaastesten, het daarbij vastgestelde promillage en de reactie van het slot. Ook zijn frauduleuze handelingen (bijv. overbrugging, onderbreking van het slot) terug te vinden. De data van de in de demo gebruikte sloten worden echter in zeer verschillende formats beschikbaar gesteld en bovendien dient nog te worden getoetst of deze qua inhoud en omvang voldoende informatie leveren voor het nog uit te werken begeleidingsprogramma. Deze punten verdienen in het vervolg nog nader aandacht.

Conclusie

Op basis van de resultaten kan gesproken worden van een succesvolle demo. Alle onderzochte aspecten geven positieve resultaten en/of leveren waardevolle verbeterpunten op, die realiseerbaar zijn bij een verdere invoering van het alcoholslot. Voor wat betreft het thema fraude dient in het vervolg nog te worden aangetoond dat de geslaagde pogingen om het slot te omzeilen met correct ingestelde en functionerende sloten niet mogelijk zijn. Dit zal straks ook uit de typegoedkeuring van de sloten blijken. Alleen typegoedgekeurde sloten worden in het alcoholslotprogramma gebruikt.

3.2 Aanbevelingen

Vanuit de demo zijn door de gebruikers een aantal verbeterpunten naar voren gekomen, die gebruikt kunnen worden om tot een goede landelijke invoering van het alcoholslot te kunnen komen. Deze aanbevelingen zijn hierna in hoofdgroepen uitgewerkt:

De inbouw/uitbouw

- Bij nieuwe voertuigen is de inbouw complexer, vanwege de mate waarin nieuwe auto's voorzien zijn van nieuwe technieken, maar ook meer interieurdelen hebben die verwijderd en teruggeplaatst moeten worden. Wel is de gehanteerde 1,5 uur een acceptabele tijd voor de in- en uitbouw wanneer de inbouw routinewerk wordt;
- Bij landelijke invoering van het slot dienen er door het hele land voldoende servicepoints aanwezig te zijn. Een afstand van ongeveer 40 kilometer enkele reis, is door de deelnemers van de demo als acceptabel ervaren;
- Deelnemers verwachten een goede toelichting wat er met zijn of haar voertuig gebeurt en maken graag vooraf afspraken over de in- en uitbouw. Om probleemsituaties te voorkomen kunnen foto's worden gemaakt van de in- en uitbouw en moeten de afspraken schriftelijk vast worden gelegd.

Erkenningsregeling

- voor de inbouw van het alcoholslot is een SCM-cursus of -opleiding een pré en een kwaliteitsgarantie voor een uniforme inbouw zonder beschadiging van het elektrische systeem van de auto;
- Het is een vereiste dat bedrijven beschikken over actuele informatie over de wijze waarop de interieurs van auto's gedemonteerd kunnen worden;
- Het wordt op prijs gesteld als het servicepoint over een goede wachtruimte beschikt;
- De provider en het servicepoint moeten alle kennis over het alcoholslot en de instellingen ervan kennen. Hiermee zijn problemen die zich in de demo hebben voorgedaan, zoals het niet meer uitgaan van airbagmeldingen, nuances over de instellingen op te lossen. Er dienen duidelijke op de Nederlandse situatie geënte procedures en instructies te zijn.

De techniek van het slot

- De fraudegevoeligheid dient minimaal te zijn. De binnen de demo gebruikte systemen, in combinatie met de gehanteerde instellingen, waren nog niet aan de EN/NEN norm voor alcoholsloten getoetst en boden een mogelijkheid voor misbruik van het slot. Dit wordt door de fabrikant(en) opgepakt;
- De wijze van dataverzameling en data-analyse voor een toepassing in heel Nederland vraagt om een nadere functionele en technische specificatie. Enerzijds om fraude te voorkomen en anderzijds om de data eenvoudig beschikbaar te kunnen maken;
- Om kans op storing tegen te gaan moet het slot functioneren via de CAN-bus. Dit betekent dat alle signalen door 1 draad gaan en niet verschillende draden doorgeknipt moeten worden. Dit verhoogt namelijk de kans op storingen in de auto. Aansluiting op het CAN-bus systeem vraagt om een goede afstemming met autofabrikanten.

Veiligheid en gebruiksgemak

- De gebruiker van het slot moet duidelijk worden verteld dat hij bij een herhalingsoproep alleen moet blazen wanneer de verkeerssituatie het toelaat. Tien procent van de deelnemers heeft aangegeven het gebruik tijdens het rijden soms gevaarlijk te vinden bij belastende verkeerssituaties. De gehanteerde tijd waarbinnen de herhalingsblaastest bij de demo moest gebeuren (12 en 6 minuten) is acceptabel bevonden. Binnen deze tijd zal in de praktijk en zeker na gewinning een veilig blaasmoment te vinden zijn, waarbij de gebruiker ook nog kan besluiten de auto stil te zetten om te blazen. In de schriftelijke toelichting en bij de instructie van de gebruiker moet dit een belangrijke plaats krijgen;
- Om de verkeersveiligheid voor de herhalingsblaastest te waarborgen, dient het alcoholslot op een goed bereikbare en stabiele plaats binnen handbereik van de bestuurder in de auto te kunnen worden bevestigd. De herhalingsblaastest moet kunnen worden uitgevoerd zonder de blik van het verkeer af te wenden;

- De aankondiging voor de herhalingsblaastest dient duidelijk waarneembaar te zijn, maar niet te overheersen. Een goed waarneembaar geluidssignaal is een basisuitgangspunt. Systemen waarbij bijvoorbeeld de autoradio wordt onderbroken en gebruik wordt gemaakt van visuele signalen zijn een goede aanvulling. Dit verdient de voorkeur boven een harder geluidssignaal. Een te hard geluidssignaal wordt als te dwingend ervaren waardoor mensen mogelijk geneigd zijn te blazen bij niet optimaal veilige verkeerssituaties;
- De gebruiker moet een duidelijke instructie krijgen over de mogelijkheid en de voorwaarden van de noodfunctie en de garagefunctie. In de demo is gebleken dat deze functies tot onduidelijkheid hebben geleid.