

# **Rijden onder invloed in Nederland in 1999-2004**

## **ONDERZOEKSRAPPORT**

Ontwikkeling van het alcoholgebruik van  
automobilisten in weekendnachten

Juli 2005

# **Rijden onder invloed in Nederland in 1999-2004**

## **ONDERZOEKSRAPPORT**

Ontwikkeling van het alcoholgebruik van  
automobilisten in weekendnachten

Juli 2005



---

## Inhoudsopgave

---

Samenvatting	5
Summary	7
<b>1. Inleiding</b>	<b>9</b>
1.1 Het project 'Rijden onder invloed'	9
1.2 Het onderzoek	9
1.3 Leeswijzer	9
<b>2. Alcohol en verkeer</b>	<b>11</b>
2.1 Inleiding	11
2.2 Effect van alcohol	11
2.3 Alcohol en verkeersveiligheid	12
2.4 Kosten van verkeersongevallen	13
<b>3. Ontwikkeling alcoholgebruik</b>	<b>14</b>
3.1 Het onderzoek verantwoord	14
3.2 Wijzigingen in de onderzoeksopzet	15
3.3 Ontwikkelingen vanaf 1973	16
3.4 Landelijke ontwikkeling in 1999-2004	17
3.5 Ontwikkeling naar hoofdregio en provincie	18
3.6 Ontwikkeling naar politieregio	19
3.7 Ontwikkeling naar geslacht en leeftijd	20
3.8 Ontwikkeling naar dag en tijdstip	22
3.9 Ontwikkeling naar herkomst	24
3.10 Ontwikkeling naar gemeentegrootte	25
<b>4. Ontwikkeling in relatie tot het beleid</b>	<b>26</b>
4.1 Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid	26
4.2 De BOB-campagne	27
4.3 Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer	28
4.4 Alcoholslot	30
4.5 Beginnende bestuurders	31
4.6 Verkeershandhavingsteams	32
<b>5. Conclusies en aanbevelingen</b>	<b>33</b>
5.1 Conclusies	33
5.2 Aanbevelingen	34
<b>6. Literatuur</b>	<b>35</b>
<b>7. Afkortingenlijst</b>	<b>36</b>
<b>BIJLAGEN</b>	
Bijlage 1. Het registratieformulier	38
Bijlage 2. Maatregelen sinds 1974	39
Bijlage 3. Overtreders per regio en provincie	41
Bijlage 4. Overtreders naar politieregio	43
Bijlage 5. Overtreders naar geslacht en leeftijd	47

---

## Samenvatting

---

### Het onderzoek

Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) voert jaarlijks een onderzoek uit naar het *rijden onder invloed van alcohol*. Dit rapport gaat in op het onderzoek en beschrijft het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten. De resultaten richten zich op de jaren 1999 tot en met 2004.

Jaarlijks worden voor het onderzoek in samenwerking met de politie circa 70 alcoholcontroles uitgevoerd, verspreid over de 25 politieregio's. Om een representatief beeld van Nederland te krijgen, worden per politieregio in principe minimaal 2 metingen per jaar gehouden. In totaal moet de steekproef minimaal 20.000 staandehoudingen zijn.

De metingen betreffen een aselecte steekproef van automobilisten die in de nacht van vrijdag op zaterdag (vrijdagnacht) en van zaterdag op zondag (zaterdagnacht) tussen 22:00 en 04:00 uur aan het verkeer deelnemen. Het ademalcoholgehalte dat gemeten wordt tijdens de blaastest, wordt door de alcotester zelf omgerekend naar het bloedalcoholgehalte (BAG), gemeten in een promillage. Een persoon is in overtreding als bij de blaastest op het bureau de geldende alcohollimiet van 0,50‰ wordt overschreven.

### Alcohol en verkeer

In 2004 is het aantal doden als gevolg van ongevallen waarbij alcohol in het spel was, op 135 geschat. Dit aantal is 15% van alle verkeersdoden in het verkeer. Het aantal ziekenhuisgewonden als gevolg van een alcoholongeval wordt geschat op 2.600. De kosten van verkeersongevallen met alcohol in het spel zijn ongeveer 1,4 miljard euro in 2003.

### Ontwikkeling van het alcoholgebruik

Het percentage overtreeders is gedaald van 3,7% in 2003 naar 3,4% in 2004. Dit is een daling van 9%, die significant is (97%).

Naast het landelijke beeld is het alcoholgebruik ook op meer gedetailleerd niveau onderzocht.

- De regio West-Nederland heeft in 2004 het hoogste percentage overtreeders (4,0%). De regio met het laagste percentage is Noord-Nederland. Alle hoofdregio's vertonen een daling in 2004.
- De provincie met het hoogste percentage overtreeders is Zuid-Holland (4,7%). Twee provincies hebben het laagste aandeel: Groningen en Overijssel (beide 1,8%). In alle provincies, behalve de provincie Drenthe, blijft het percentage gelijk of daalt het.
- De politieregio met het hoogste percentage overtreeders in 2004 is Rotterdam-Rijnmond, maar hier heeft in 2003 en 2004 geen meting plaatsgevonden. De regio met de hoogste percentage en waar in 2004 wel een meting heeft plaatsgevonden, is Midden- en West-Brabant (5,1%). IJsseland heeft in het laatste jaar het laagste aandeel overtreeders.
- Het percentage mannelijke overtreeders is hoger dan voor vrouwelijke overtreeders; Zowel bij mannen als vrouwen valt het hoogste percentage overtreeders bijna altijd in de leeftijdscategorie 35-49 jaar. De categorie vrouwen tussen de 18-24 jaar vertoont als enige een lichte stijging van het percentage overtreeders in 2004 ten opzichte van 2003.

- 
- Vrijdag op zaterdag is het aandeel overtredders hoger dan zaterdag op zondag; tussen 02:00-04:00u is het percentage overtredders het hoogst. In 2004 was de daling van het percentage overtredders in deze tijdsperiode wel het sterkst.
  - Het grootste deel van de overtredders is afkomstig uit horecagelegenheden, gevolgd door drinkers bij vrienden en thuisdrinkers. De groep drinkers afkomstig uit de horeca is in 2004 wel gedaald ten opzichte van eerdere jaren. In 2004 is een stijging te zien in het percentage thuisdrinkers en in het percentage drinkers dat bij vrienden alcohol heeft gedronken en vervolgens is gaan autorijden. Deze groepen betreffen beide alcoholgebruik in de privé-situatie. De stijging in de groep 'vrienden' is het sterkst.
  - Het percentage overtredders is het hoogst in gemeenten met meer dan 100.000 inwoners. De geconstateerde daling van het aandeel overtredders is vanaf 2002 terug te vinden in alle gemeentegrootten.

### **Aanbevelingen**

De resultaten van het onderzoek leiden tot de volgende aanbevelingen:

#### Beleidsaanbevelingen

- De eerste beleidsaanbeveling is om de handhaving op het huidige niveau te houden of zelfs te verhogen.
- Een tweede beleidsaanbeveling is om de aandacht van campagnes mede te richten op de drinkers bij vrienden.
- De derde beleidsaanbeveling is om de voorlichtingscampagnes ook op de leeftijdsgroepen 25-34 en 35-49 jaar te blijven richten.
- Een vierde beleidsaanbeveling pleit voor specifieke aandacht voor zware drinkers, bijvoorbeeld aanscherping van vervolgings- en/of educatieve beleid of middelen als alcoholslot voor deze specifieke groep.

#### Onderzoeksaanbevelingen

- De eerste onderzoeksaanbeveling is om het onderzoek naar het rijden onder invloed te blijven voortzetten, om het alcoholgebruik in Nederland te kunnen blijven monitoren.
- De tweede onderzoeksaanbeveling raadt aan om de ontwikkelingen op het gebied van het alcoholslot in beleid en onderzoek in binnen- en buitenland te volgen.
- Als derde onderzoeksaanbeveling wordt aangeraden om de ontwikkeling van de groep beginnende bestuurders te blijven volgen.

---

## Summary

---

### **The research**

Every year, AVV Transport Research Centre carries out research into drink driving. The research itself and the alcohol consumption of motorists during weekend nights are discussed in the report. The results presented in the report compare the years 1999-2004.

To collect data the AVV carries out 70 alcohol checks in close collaboration with the police, spread by 25 police districts. To obtain a representative picture on drink driving for the Netherlands, each police district has to do at least two checks. The total sample must be 20,000 tested persons minimum.

The alcohol checks include a random sample of motorists driving in the nights of Friday to Saturday (Friday night) and Saturday to Sunday (Saturday night) between 22.00h and 04.00h. The result of the test is the Blood Alcohol Concentration (BAC). A person is in breach of the law when the alcohol limit (BAC  $\geq$  0,50‰) is exceeded.

### **Alcohol and traffic**

In 2004, the number of traffic fatalities as a result of an alcohol related accident amounted to 135, which is 15% of all road traffic deaths. The number of hospitalised traffic casualties as a result of an alcohol related accident is about 2,600. The costs of traffic accidents due to alcohol are about 1.4 billion euro in 2004.

### **Development of alcohol consumption**

The percentage of offenders has decreased from 3.7% in 2003 to 3.4% in 2004. This decrease of 9% is significant (97%).

In addition to the national results, alcohol consumption has also been examined at a more detailed level:

- The West Netherlands region (Randstad) had the highest percentage of offenders in 2004 (4,0%). The region showing the lowest percentage of offenders in 2003 was North Netherlands. The percentages of offenders decrease in all regions in 2004.
- The province Zuid-Holland has the most offenders in terms of percentage (4,7%). Two provinces had the lowest percentages: Groningen and Overijssel (1,8%). All provinces show decreases or stabilisations in the percentage, except for Drenthe.
- In 2004, Rotterdam Rijnmond was the police district with the highest percentage of offenders, but no checks were done in this district in 2003 and 2004. The district with the highest percentage and in which a check in 2004 has been done is Midden-West-Brabant; district IJsseland was the lowest.
- The percentage of male offenders is higher than female offenders. For men as well as for women, the highest percentages of offenders belong to the age category 35-49 years. The category of women between 18-24 years has a higher percentage than in 2003.
- There were more offenders on the Friday night than on the Saturday night. Between 02.00h and 04.00h the percentage of offenders is the highest. In

---

2004, the decrease of the percentage offenders in this time period was the strongest of all periods.

- The highest percentage of offenders had alcohol in catering establishments. Persons who drank alcohol at a friend's place and people who consumed alcohol at home follow this group. The number of offenders coming for catering establishments is lower than in previous years. In 2004, the percentage of persons who drank alcohol in a private place (at friends as well as at home) increases. Especially the group, who drank at friends, has increased.
- In general the highest percentage of offences took place in municipalities with more than 100,000 inhabitants. For all municipalities the percentage of offenders has decreased in 2004 compared to the two years before.

### **Recommendations**

The research results lead to the following policy and research recommendations:

#### Policy recommendations

- The first policy recommendation is to maintain enforcement at the current level or even at a higher level.
- The second recommendation is to also pay attention to those who drink alcohol at a friend's place.
- The third recommendation is to keep the information campaigns focussed on the age categories 25-34 and 35-49 years.
- A fourth recommendation is pleading for specific attention for the heavy drinker, for example by accentuating the prosecution or educational policy or by special instruments like the alcohol lock.

#### Research recommendations

- The first research recommendation is to continue research into drink driving, thus to be able to monitor the use of alcohol in Dutch traffic.
- The second recommendation is to follow the development of the alcohol lock, in policy and in research and in the Netherlands as well as in other countries.
- A third recommendation is to follow the development of the group novice drivers.



---

# 1. Inleiding

---

## 1.1 Het project 'Rijden onder invloed'

Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) voert jaarlijks een onderzoek uit naar het *rijden onder invloed van alcohol*. Dit rapport gaat in op het onderzoek en beschrijft het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten. De resultaten richten zich op de jaren 1999 tot en met 2004.

Als opdrachtgevers fungeren het directoraat-generaal Personenvervoer en het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM). DGP gebruikt de resultaten, met name de aanbevelingen op beleidsniveau, monitoring en evaluatie en voor advies aan de minister. Het BVOM volgt en evalueert de effecten van de inzet van de verkeershandhavingsteams met dit onderzoek.

## 1.2 Het onderzoek

Jaarlijks worden voor het onderzoek in samenwerking met de politie circa 70 alcoholcontroles uitgevoerd, verspreid over de 25 politieregio's. De metingen betreffen een aselechte steekproef van automobilisten die in de nacht van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag tussen 22:00 en 04:00 uur aan het verkeer deelnemen. Van alle bestuurders die staande worden gehouden, wordt een blaastest afgenomen.

Het ademalcoholgehalte dat gemeten wordt tijdens de blaastest, wordt door de alcotester zelf omgerekend naar het bloedalcoholgehalte (BAG), gemeten in een promillage (‰, grammen alcohol per liter bloed). Deze rapportage gaat in op het aandeel overtreders dat de geldende alcohollimiet overschrijdt; dat wil zeggen het percentage van het totaal aantal gecontroleerde bestuurders dat een uitslag van 0,50‰ of meer heeft geblazen.

Dankzij de hulp van alle politieregio's is het ook dit jaar weer gelukt om voldoende alcoholcontroles uit te voeren en daardoor landelijke dekking te krijgen. De AVV bedankt de betrokken politiekorpsen en alle overige betrokkenen voor hun bijdrage aan dit project.

## 1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een korte theoretische uitleg over de combinatie alcohol en verkeer. Tevens komt het effect van rijden onder invloed op de mens en vervolgens op de verkeersveiligheid aan bod.

Hoofdstuk 3 bespreekt de ontwikkelingen van het alcoholgebruik. Ook komt de langetermijn-ontwikkeling aan de orde.

Hoofdstuk 4 gaat in op de ontwikkelingen in relatie tot het beleid.

Hoofdstuk 5 beschrijft de conclusies. Daarnaast worden aanbevelingen gedaan ten aanzien van het onderzoek.

Hoofdstuk 6 geeft een overzicht van de gebruikte literatuur. Hoofdstuk 7 bevat een afkortingenlijst.

---

In de bijlagen is het registratieformulier en een overzicht van wettelijke maatregelen en verbeterde controleprocedures in de periode 1974-2004 opgenomen. Ook zijn er uitgebreide tabellen met gegevens van overtreeders in de bijlagen geplaatst.

## 2. Alcohol en verkeer

### 2.1 Inleiding

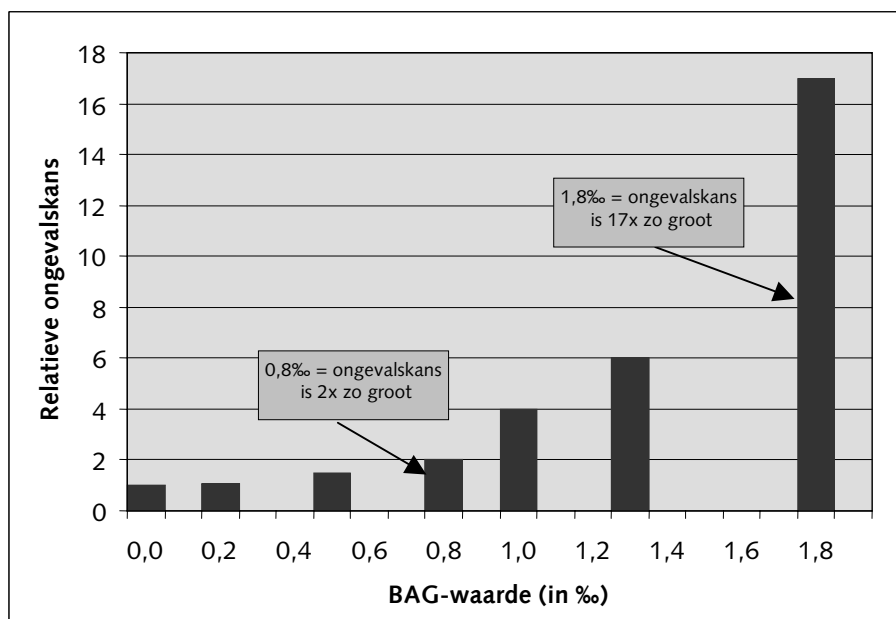
Het merendeel van de bevolking weet dat alcohol van invloed is op de rijvaardigheid. Toch gaan jaarlijks veel mensen die teveel alcohol op hebben, rijden. Dit hoofdstuk beschrijft het effect van de alcohol op de mens en vervolgens het effect van het drankgebruik op de verkeersveiligheid.

### 2.2 Effect van alcohol

Geconsumeerde alcohol wordt via de maag en de dunne darm opgenomen in het bloed en vervolgens door het hele lichaam verspreid. Alcohol die op deze wijze de hersenen bereikt, beïnvloedt het waarnemingsvermogen en het gedrag. Als gevolg daarvan stijgt de kans op een ongeval, als de desbetreffende persoon een voertuig bestuurt.

Gemiddeld neemt al vanaf 1 à 2 glazen de ongevalskans licht toe. Bij een BAG van 0,5‰<sup>1</sup> is de kans op een ongeval ongeveer anderhalf keer zo groot als zonder alcoholgebruik. Bij grotere hoeveelheden alcohol is die toename steeds hoger. De relatieve ongevalskans staat in de onderstaande figuur afgezet tegen de BAG-waarde.

**Figuur 2.1**  
De relatieve ongevalskans afgezet tegen de BAG-waarde (in ‰)  
[Borkenstein et al, 1974]



Behalve op de ongevalskans kan alcoholgebruik ook effect hebben op de letselernst. Autobestuurders met meer dan 1,5‰ alcohol in hun bloed hebben bij een verkeersongeval tot ongeveer 200 maal zo veel kans om het leven te komen dan nuchtere bestuurders.

<sup>1</sup> Dit promillage wordt bereikt na het drinken van circa 3 standaardglazen alcoholhoudende drank. Een standaardglas bevat ongeveer 10 gram alcohol. Na 3 glazen heeft men 30 gram alcohol in het bloed overeenkomend met ongeveer 0,5 promille.

---

### 2.3 Alcohol en verkeersveiligheid

De AVV heeft een database waarin alle door de politie geregistreerde verkeersongevallen staan. Bij elk geregistreerd ongeval is aangegeven of de politie heeft geconstateerd dat er alcohol in het spel was en zo ja, of de hoeveelheid alcohol strafbaar was.

Niet alle alcoholgerelateerde ongevallen worden geregistreerd. Bij een dodelijk ongeval is het in Nederland alleen toegestaan om bij de bestuurder het alcoholgehalte (met bloedonderzoek) te controleren, als door het ongeval iemand anders is overleden. Het daadwerkelijke aantal ongevallen waarbij een van de betrokken bestuurders te veel alcohol ( $BAG \geq 0,5\%$ ) gedronken had, is daardoor waarschijnlijk twee tot drie maal zo hoog als het aantal door de politie geregistreerde alcoholongevallen. Daarom wordt het aantal geregistreerde ongevallen op een andere wijze bepaald. Het aantal wordt afgeleid van gemeten percentages rijden onder invloed en het verhoogde risico van rijden onder invloed. Deze berekeningsmethode wordt zowel voor het aantal doden als ziekenhuisgewonden bij alcoholongevallen gebruikt.

In tabel 2.1 staat het geschatte aantal alcoholdoden<sup>2</sup> genoteerd, inclusief het percentage ten opzichte van het totaal aantal verkeersdoden<sup>3</sup>

**Tabel 2.1**  
Aantal doden als gevolg van alcohol en totaal (bron: AVV)

Jaar	Verkeersdoden als gevolg van alcohol	Verkeersdoden totaal	Percentage
1995	290	1.430	20,3%
1996	240	1.251	19,2%
1997	225	1.235	18,2%
1998	225	1.149	19,6%
1999	210	1.186	17,7%
2000	200	1.166	17,2%
2001	180	1.083	16,6%
2002	170	1.066	15,9%
2003	170	1.088	15,6%
2004	135	881	15,3%

In de periode 1995-2004 is het aantal alcoholdoden gedaald, net als het percentage van alcoholgerelateerde verkeersdoden ten opzichte van het totaal aantal verkeersdoden.

---

<sup>2</sup> Dit percentage is exclusief de slachtoffers van ongevallen die veroorzaakt zijn door gecombineerd alcohol- en drugsgebruik. Een eerste onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) naar alcohol in combinatie met drugs e.d. heeft uitgewezen, dat het rijden onder invloed van drugs is toegenomen en dat in 2000/2001 bij bijna de helft van de ziekenhuisgewonden met alcohol in het bloed, ook drugs zijn gevonden. Het risico om te verongelukken is bij gebruik van deze combinatie vele malen hoger dan bij gebruik van alcohol alleen. Met een substantieel percentage van de drinkers die ook drugs gebruiken is nog geen rekening gehouden. Het aantal doden en ziekenhuisgewonden bij ongevallen, waarbij te veel alcohol (geheel én grotendeels) een rol heeft gespeeld, schat de SWOV (voor 2001) op ongeveer 300 verkeersdoden en ruim 4.000 ziekenhuisgewonden. [Mathijssen *et al.*, 2002].

<sup>3</sup> Voor 1995 is het aantal verkeersdoden geschat uit het geregistreerd aantal (1.334) en de gemiddelde registratiegraad (93%).

---

Het geschatte aantal ziekenhuisgewonden als gevolg van een alcoholongeval staat in tabel 2.2. Voor 2004 is op dit moment alleen een voorlopige schatting mogelijk, omdat de omvang van het aantal ziekenhuisgewonden als gevolg van een verkeersongeval nog niet bekend is.

**Tabel 2.2**  
Aantal ziekenhuisgewonden als gevolg van alcohol en totaal  
(bron: AVV)

Jaar	Ziekenhuisgewonden als gevolg van alcohol	Ziekenhuisgewonden totaal	Percentage
1995	4.000	20.000	20,0%
1996	3.800	19.420	19,6%
1997	3.700	20.190	18,3%
1998	3.600	18.620	19,3%
1999	3.300	19.410	17,0%
2000	3.300	19.040	17,3%
2001	3.100	18.510	16,7%
2002	3.000	18.420	16,3%
2003	2.900	18.660	15,5%
2004	2.600	17.000	15,3%

Ook het aantal ziekenhuisgewonden als gevolg van alcohol in het verkeer is gedaald tussen 1995 en 2004, net als het percentage van het totaal aantal ziekenhuisgewonden door verkeersongevallen.

#### 2.4 Kosten van verkeersongevallen

De SWOV heeft, vooruitlopend op een definitieve recentere berekening, een globale berekening van de totale kosten van alle verkeersongevallen gemaakt. Deze berekening is gebaseerd op cijfers van 1997.

In 2003 liggen deze kosten rond de 9 miljard euro. Uit de tabel 2.1 kan worden afgelezen dat in 2003 en 2004 bij circa 15,5% van alle ernstige ongevallen alcohol in het spel was<sup>4</sup>. Op basis hiervan kan worden gezegd dat de maatschappelijke kosten van de alcoholongevallen ongeveer 1,4 miljard euro betreffen.

---

<sup>4</sup> Dit houdt niet in dat alcohol ook oorzaak van het ongeval vormde. Het is ook mogelijk dat het ongeval door een andere reden is gebeurd.

## 3. Ontwikkeling alcoholgebruik

---

### 3.1 Het onderzoek verantwoord

De metingen binnen het onderzoek van de AVV betreffen een aselechte steekproef van automobilisten die in de nacht van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag tussen 22.00 en 04.00 uur aan het verkeer deelnemen. Automobilisten die langsrijden, worden staande gehouden en moeten een blaastest afleggen. Per politieregio worden in principe minimaal 2 AVV-alcoholcontroles per jaar gehouden. Een groep van 10 tot 20 agenten nemen deel aan de controle, die bestaat uit 4 tot 6 verschillende locaties in of rondom een bepaalde plaats. De controletijd per locatie varieert van 45 tot 90 minuten.

**Figuur 3.1**  
Alcotest 7410 plus  
(bron: Dräger Safety Nederland B.V.)



In dit onderzoek wordt gebruik gemaakt van Dräger alcotesters 7410 plus (zie figuur 3.1). In tegenstelling tot de testers van de politie (de uitslag hiervan is de letter P, A of F) geven de in dit onderzoek gebruikte alcotesters een numerieke waarde als uitslag. Het blaasresultaat wordt direct afgelezen in promillage.

De blaastest op straat is een voorselectie. Een automobilist die 0,75‰ of meer blaast, wordt meegenomen naar het politiebureau. Na minimaal 20 minuten wachten wordt op het bureau opnieuw geblazen<sup>5</sup>. Als de betreffende persoon nog steeds een uitslag van 0,50‰ of meer (na aftrek van een onzekerheidsmarge) blaast, geeft de politie de bestuurder een proces-verbaal en/of neemt verdere maatregelen.

Hierbij moet worden opgemerkt dat in dit onderzoek alle personen, die bij de voorselectie op straat 0,50‰ of hoger blazen, als overtreder worden gedefinieerd. Door deze methode komt het percentage overtreders in dit onderzoek hoger uit dan het percentage dat tijdens een 'normale' politiecontrole wordt gevonden.

Om een beeld te krijgen van de groep staandegehouden bestuurders worden van elke persoon de volgende gegevens genoteerd (zie bijlage 1)<sup>6</sup>:

- Geslacht;
- Leeftijd;
- Gemeten uitslag op straat (in ‰).

Als een bestuurder een uitslag van 0,20‰ of hoger blaast, worden enkele aanvullende vragen gesteld:

- Is het rijbewijs korter dan vijf jaar in bezit? (beginnersrijbewijs);
- Tijdstip van de blaastest;
- Geboortedatum;
- Plaats waar de alcohol gedronken is.

---

<sup>5</sup> Als iemand kort voor de blaastest nog alcohol gedronken heeft, heeft hij veel mondalcohol. De blaastest kan in dit geval een hoger promillage geven dan de persoon werkelijk in zijn bloed heeft. De wachttijd van minimaal 20 minuten geeft het lichaam de tijd de alcohol te verwerken. Dit voorkomt dat deze persoon aangehouden wordt, terwijl hij niet teveel alcohol gedronken heeft. Om deze reden wordt een persoon bij 0,75‰ aangehouden, terwijl men vanaf 0,50‰ strafbaar is.

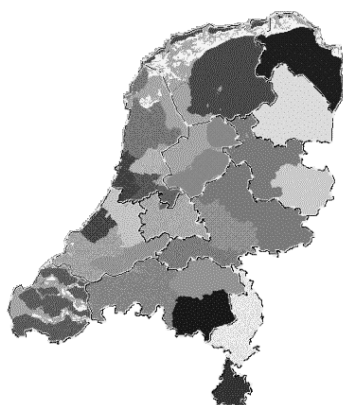
<sup>6</sup> Regelmatig werken vrijwilligers van 3VO mee aan het onderzoek door tijdens de alcoholcontroles op straat de registratieformulieren (zie bijlage 1) in te vullen. AVV is 3VO dankbaar voor deze hulp.

Jaarlijks wordt gestreefd naar minimaal 20.000 staandhoudingen. De onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal metingen en aantal staandhoudingen.

**Tabel 3.1**  
Overzicht van het aantal metingen en staandhoudingen  
(bron: AVV)

Jaar	Aantal metingen	Aantal staandhoudingen
1999	64	27.096
2000	56	27.404
2001	62	27.852
2002	58	29.979
2003	58	27.837
2004	63	31.162

**Figuur 3.2**  
Overzicht van alle politieregio's in Nederland



In Nederland zijn 25 politieregio's (zie figuur 3.2). Om een representatief beeld van Nederland te krijgen, worden in elke politieregio minimaal twee AVV-alcoholcontroles gepland. Eén controle vindt in de vrijdagnacht plaats, terwijl de tweede controle in de desbetreffende regio van zaterdag op zondag is gepland. In totaal wordt uitgegaan van 71 gebieden, waar de controles plaatsvinden.

De metingen vinden in principe plaats van maart tot en met december. Een enkele keer kan het voorkomen dat een al geplande AVV-controle in het onderzoeksjaar komt te vervallen en wordt verschoven naar januari of februari van het volgende jaar. Het zwaartepunt van alle metingen ligt in de herfstmaanden. In de vakantieperiodes juli en augustus wordt geen meting gepland<sup>7</sup>.

### 3.2 Wijzigingen in de onderzoeksopzet

Dit jaar heeft een belangrijke verandering plaatsgevonden, zoals vorig jaar al bij de aanbevelingen geschreven werd. In plaats van twee jaren met elkaar te vergelijken, is ervoor gekozen om een tijdreeks vanaf 1999 op te zetten. Het eerste voordeel is dat er een betere vergelijking tussen de jaren mogelijk is; niet alleen landelijk, maar ook op niveau van politieregio. Ten tweede levert deze methode een continue en stabiele reeks op, die jaarlijks zal worden aangevuld. Als derde is het resultaat niet meer afhankelijk van welke locaties wel gecontroleerd en welke uitgevallen zijn. Nadeel is dat een inschatting gemaakt moet worden voor de metingen die in een jaar niet konden plaatsvinden. Hoe deze gegevens aangevuld zijn, is verderop in deze paragraaf beschreven.

De nieuwe opzet [CQM, 2005] heeft tot gevolg dat door de nieuwe verwerkingsmethode van de gegeven cijfers uit eerdere rapportages gecorrigeerd zijn. Door de nieuwe opzet ontstaat geen trendbreuk. Vóór 1999 heeft de SWOV het onderzoek naar alcoholgebruik uitgevoerd. Zij verwerkten de data op dezelfde manier als AVV het vanaf dit jaar doet. Hierdoor sluit de reeks voor de periode 1999 tot en met 2004 weer goed aan op de eerdere jaren. Het onderzoek wordt de komende jaren met de nieuwe opzet vervolgd, wat inhoudt dat de in deze rapportage gepresenteerde cijfers vaststaan en *niet* veranderen.

Een belangrijke wijziging in het verwerken van de controlegegevens is dat ontbrekende data worden aangevuld. Een deel van de AVV-controles kan jaarlijks door onverwachte omstandigheden niet of niet compleet uitgevoerd

<sup>7</sup> In de vakantieperiode is een ander drinkgedrag te zien. Dit zou mogelijk een vertekend beeld van de ontwikkeling van het alcoholgebruik in weekendnachten opleveren.

worden. Wanneer een controle compleet mist, is er voor gekozen de gegevens van de controle van het voorgaande jaar te kopiëren. Als er meerdere jaren achter elkaar missen, is gekozen voor de data van het dichtstbijzijnde jaar.

Ook als controles die halverwege of vroegtijdig beëindigd zijn (bijvoorbeeld omdat er niet meer voldoende agenten op straat beschikbaar waren) zijn op deze manier gecorrigeerd. Het verschil is echter dat niet de complete controle gekopieerd wordt, maar alleen de tijdsperiode (periode van 2 uur, zie §3.8) waarin de gegevens ontbreken. De gegevens die in de andere tijdsperioden van deze halve controle verzameld zijn, worden uiteraard wel meegenomen in de verwerking.

Nadat alle gegevens aangevuld zijn, vindt er een weging plaats naar:

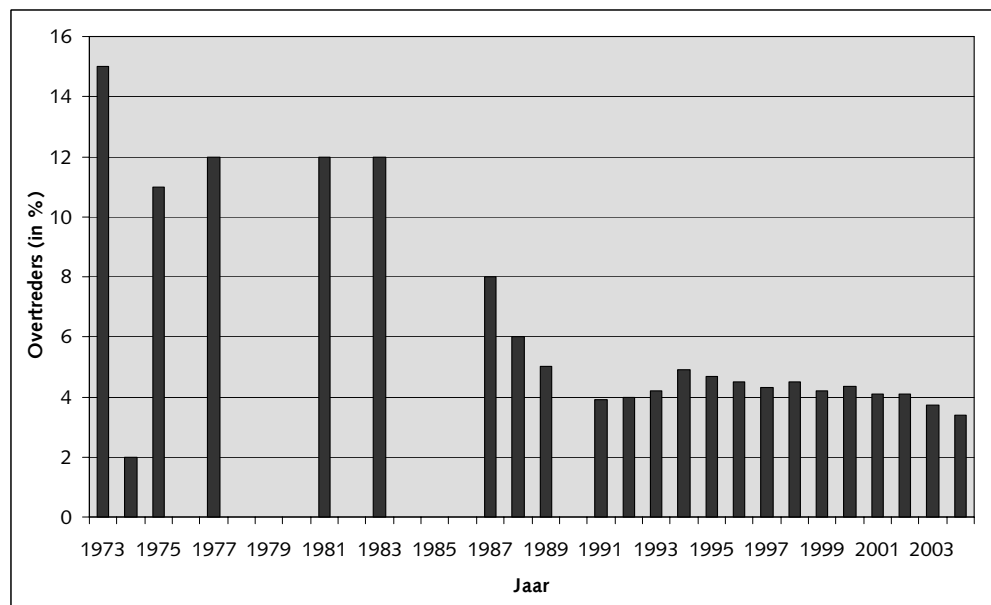
- Inwonersaantal; de gebruikte locaties in dit onderzoek zijn zodanig gekozen dat ze representatief zijn voor een politieregio. Voor een representatief landelijk beeld worden de uitkomsten gewogen naar het inwonersaantal per politieregio. Bij de weging is gebruik gemaakt van de inwonersaantallen uit 2004;
- Vrijdag/zaterdag; de gehouden alcoholcontroles zijn niet gelijkmatig verdeeld over de vrijdag en zaterdag. Er vindt een weging over beide nachten plaats, die zorgt dat de cijfers representatief zijn voor een gemiddelde weekendnacht.

### 3.3 Ontwikkelingen vanaf 1973

Sinds begin jaren '70 is het rijden onder invloed in Nederland in beeld gebracht. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft dit onderzoek geleid tot 1999. Sinds 1999 voert de AVV dit onderzoek uit.

De onderstaande figuur geeft een overzicht van het percentage overtredders sinds 1973. Alleen de jaren waarin gemeten is, zijn weergegeven.

**Figuur 3.3**  
Percentage overtredders (in %) in de periode 1973-2004



Wettelijke maatregelen en verbeterde controleprocedures spelen een rol bij de verlaging van het alcoholgebruik in het verkeer. In bijlage 2 staat een compleet overzicht.



### 3.4 Landelijke ontwikkeling in 1999-2004

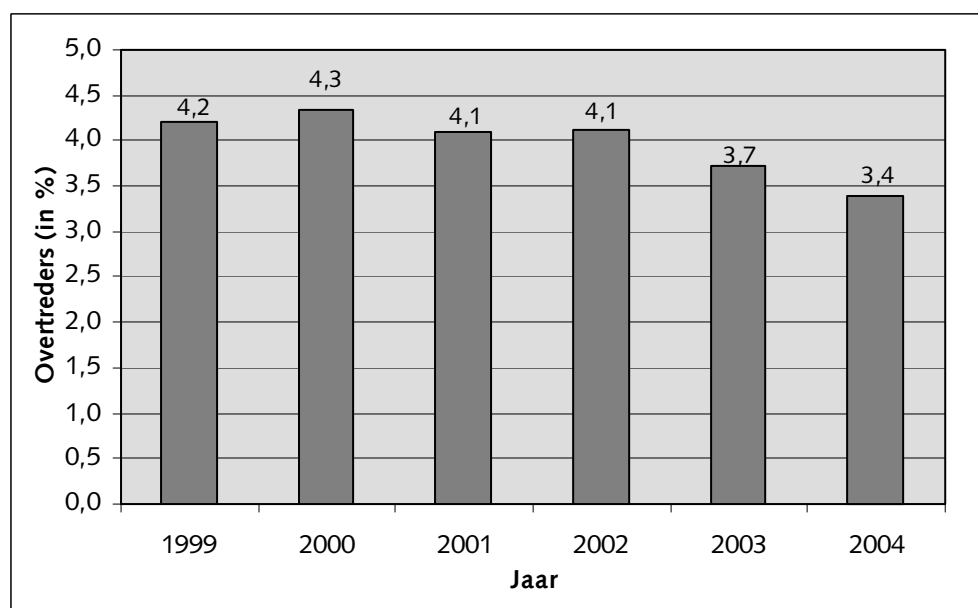
Het percentage overtreders is gedaald van 3,7% in 2003 naar 3,4% in 2004. Dit is een daling van 9%, die significant is (97%).

In tabel 3.2 staan de percentages van het aantal gecontroleerde bestuurders weergegeven, uitgesplitst naar vijf BAG-klassen. De laatste rij in de tabel toont het percentage overtreders per jaar. Deze reeks staat in figuur 3.4 afgebeeld.

**Tabel 3.2**  
Bestuurders naar BAG-klassen (in %) in 1999 - 2004

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
<0,2‰	90,3	90,2	90,8	91,1	91,7	92,2
0,2-0,5‰	5,5	5,4	5,1	4,8	4,6	4,4
0,5-0,8‰	2,2	2,5	2,3	2,3	2,1	1,8
0,8-1,3‰	1,3	1,3	1,2	1,3	1,2	1,0
>1,3‰	0,7	0,6	0,6	0,5	0,5	0,6
>0,5‰	4,2	4,3	4,1	4,1	3,7	3,4

**Figuur 3.4**  
Overtreders (in %) in 1999-2004



In de periode 1999-2004 is een daling van het percentage overtreders te zien. Opvallend is tevens dat de categorie 0,2-0,5‰ afneemt. Het aandeel overtreders met een >1,3‰ (zware drinkers) neemt de laatste twee jaar weer licht toe.

### 3.5 Ontwikkeling naar hoofdregio en provincie

In de onderstaande tabel staat het percentage overtreders per regio en provincie<sup>8</sup>.

**Tabel 3.3**  
Overtreders (in %) naar hoofdregio en provincie in 1999-2004

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Hoofdregio Noord-Nederland</b>						
Groningen	2,2	2,0	2,2	2,3	<u>2,1</u>	1,8
Friesland	3,1	3,6	3,5	<u>2,7</u>	<u>2,8</u>	2,4
Drenthe	1,6	1,7	1,2	1,6	1,2	1,9
<b>Totaal Noord</b>	<b>2,4</b>	<b>2,5</b>	<b>2,4</b>	<b>2,2</b>	<b>2,1</b>	<b>2,0</b>
<b>Hoofdregio Oost-Nederland</b>						
Overijssel	3,1	2,6	2,8	3,3	2,8	1,8
Flevoland	4,3	<u>4,5</u>	5,2	4,6	4,4	3,1
Gelderland	3,5	3,5	3,2	2,8	2,7	2,6
<b>Totaal Oost</b>	<b>3,5</b>	<b>3,3</b>	<b>3,3</b>	<b>3,2</b>	<b>2,9</b>	<b>2,4</b>
<b>Hoofdregio West-Nederland</b>						
Utrecht	3,7	4,6	3,9	3,5	3,2	2,7
Noord-Holland	5,9	5,5	5,4	4,9	4,7	3,9
Zuid-Holland	4,9	5,3	5,1	5,0	4,8	4,7
Zeeland	4,6	3,9	3,4	3,8	2,5	2,5
<b>Totaal West</b>	<b>5,0</b>	<b>5,2</b>	<b>4,9</b>	<b>4,7</b>	<b>4,4</b>	<b>4,0</b>
<b>Hoofdregio Zuid-Nederland</b>						
Noord-Brabant	4,1	4,6	4,1	5,1	4,1	4,1
Limburg	3,6	<u>4,1</u>	3,8	3,8	3,3	2,7
<b>Totaal Zuid</b>	<b>4,0</b>	<b>4,5</b>	<b>4,0</b>	<b>4,7</b>	<b>3,8</b>	<b>3,7</b>

De regio West-Nederland heeft in 2004 het hoogste percentage overtreders, namelijk 4,0%. De regio met het laagste percentage is Noord-Nederland. Alle regio's vertonen een daling in 2004.

De provincie met het hoogste percentage overtreders is Zuid-Holland (4,7%). Als tweede provincie volgt Noord-Brabant. Twee provincies hebben het laagste aandeel: Groningen en Overijssel (beide 1,8%), op de voet gevolgd door Drenthe. In alle provincies, behalve de provincie Drenthe, blijft het percentage gelijk of daalt het.

In bijlage 3 staat een uitgebreide tabel naar vijf BAG-klassen per hoofdregio en provincie weergegeven.

<sup>8</sup> De onderstreepte waarden in de tabel geven aan dat minimaal 50% van de waarden aangevuld is met de methode beschreven in paragraaf 3.2. Over deze regio's is het niet mogelijk een betrouwbare uitspraak te doen.

### 3.6 Ontwikkeling naar politieregio

Deze paragraaf kijkt naar de verdeling over de 25 politieregio's in Nederland. In tabel 3.4 staat de verdeling van het percentage overtreeders naar politieregio in de periode 1999-2004<sup>9</sup>.

**Tabel 3.4**  
Overtreders per politieregio (in %)  
In 1999-2004

Politieregio	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Groningen	2,2	2,0	2,2	2,3	2,1	1,8
Friesland	3,1	3,6	3,5	2,7	2,8	2,4
Drenthe	1,6	1,7	1,2	1,6	1,2	1,9
IJsselland	3,1	2,0	2,7	2,0	1,8	1,5
Twente	3,1	3,0	2,9	4,3	3,6	2,1
Noord- en Oost-Gelderland	3,4	3,4	2,8	2,6	2,9	2,2
Gelderland-Midden	3,2	3,4	3,8	3,0	3,0	3,2
Gelderland-Zuid	4,2	3,6	3,0	2,9	2,0	2,5
Utrecht	3,7	4,6	3,9	3,5	3,2	2,7
Noord-Holland-Noord	4,6	4,1	5,7	4,2	4,5	4,0
Zaanstreek-Waterland	6,3	3,4	4,2	3,8	3,1	4,9
Kennemerland	5,2	5,6	5,7	5,0	6,0	4,2
Amsterdam-Amstelland	7,0	7,0	5,0	5,3	4,4	3,3
Gooi en Vechtstreek	6,9	6,8	7,6	7,0	5,9	4,4
Haaglanden	5,1	6,2	5,2	4,4	5,0	3,4
Hollands-Midden	5,2	4,9	4,9	4,8	3,3	4,0
Rotterdam-Rijnmond	5,2	5,5	5,7	6,3	6,3	6,3
Zuid-Holland-Zuid	2,5	3,6	3,5	3,5	2,9	4,3
Zeeland	4,6	3,9	3,4	3,8	2,5	2,5
Midden- en West-Brabant	5,6	6,3	3,8	4,6	4,3	5,1
Brabant-Noord	3,0	2,8	4,6	4,1	3,6	2,9
Brabant-Zuid-Oost	3,0	4,0	4,2	6,6	4,2	3,7
Limburg-Noord	2,8	2,8	2,5	2,3	2,2	1,6
Limburg-Zuid	4,4	5,1	4,8	5,1	4,3	3,6
Flevoland	4,3	4,5	5,2	4,6	4,4	3,1

De politieregio met het hoogste percentage overtreeders in 2004 is Rotterdam-Rijnmond<sup>10</sup>. De regio met het hoogste percentage en waar in 2004 een meting heeft plaatsgevonden, is Midden- en West-Brabant (5,1%). De volgende regio is Zaanstreek-Waterland (4,9%). IJsselland heeft in het laatste jaar het laagste aandeel overtreeders, gevolgd door Limburg-Noord en Groningen.

In bijlage 4 staat een uitgebreide tabel naar vijf BAG-klassen per politieregio.

<sup>9</sup> De onderstreepte waarden in de tabel geven aan dat minimaal 50% van de waarden aangevuld is met de methode beschreven in paragraaf 3.2. Over deze regio's is het niet mogelijk een betrouwbare uitspraak te doen.

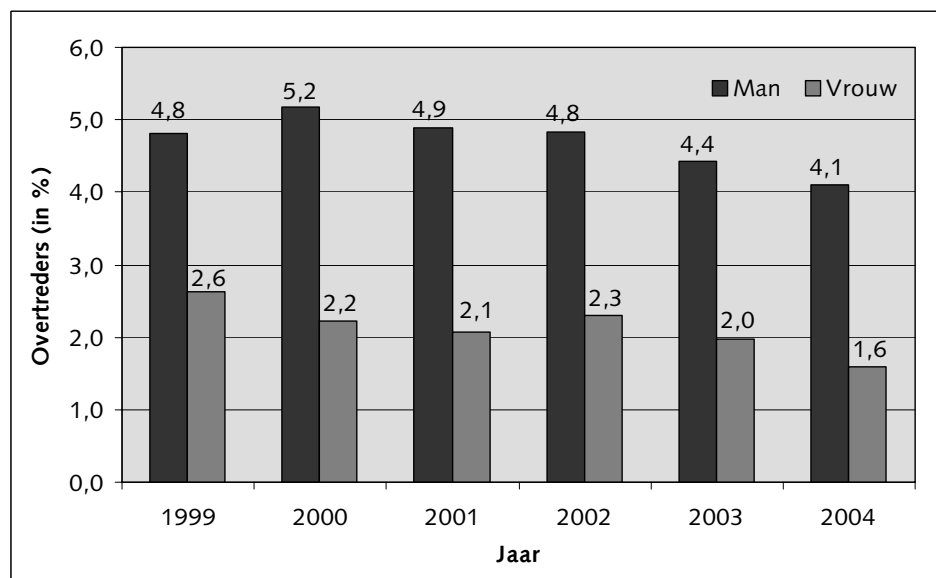
<sup>10</sup> Hierbij moet het volgende worden opgemerkt: door organisatorische redenen was het de afgelopen twee jaar niet mogelijk om alcoholcontroles in de regio Rotterdam-Rijnmond te houden. Dit is ook de enige politieregio waar geen controle is gehouden in zowel 2003 als in 2004. Zoals in de tabel ook af te lezen is, is het percentage overtreeders daarom in de laatste drie jaar gelijk gebleven. Dit is het gevolg van de gebruikte aanvulmethode (zie paragraaf 3.2). Terwijl het merendeel van de overige regio's een daling vertoont, is in Rotterdam-Rijnmond het percentage overtreeders "stil" blijven staan op het percentage van 2002. Het is hierdoor niet mogelijk om een betrouwbare uitspraak te doen over deze regio.

### 3.7 Ontwikkeling naar geslacht en leeftijd

Tijdens de alcoholcontroles op straat is het geslacht en de leeftijd van iedere gecontroleerde bestuurder vastgelegd. In 2004 is het percentage mannelijke overtreeders 4,1%, terwijl dat onder vrouwelijke bestuurders 1,6% is.

In figuur 3.5 staat het percentage overtreeders voor de periode 1999-2004 uitgesplitst naar geslacht.

**Figuur 3.5**  
Overtreders naar geslacht (in %) in 1999-2004



Zowel het percentage mannelijke als vrouwelijke overtreeders daalt vanaf 2002. De groep overtreeders bestaat voor een grote meerderheid uit mannen (circa 85%).

Binnen de groepen mannen en vrouwen is gekeken naar de vier leeftijdscategorieën (zie tabel 3.5):

- 18 tot en met 24 jaar;
- 25 tot en met 34 jaar;
- 35 tot en met 49 jaar;
- Ouder dan 50 jaar.

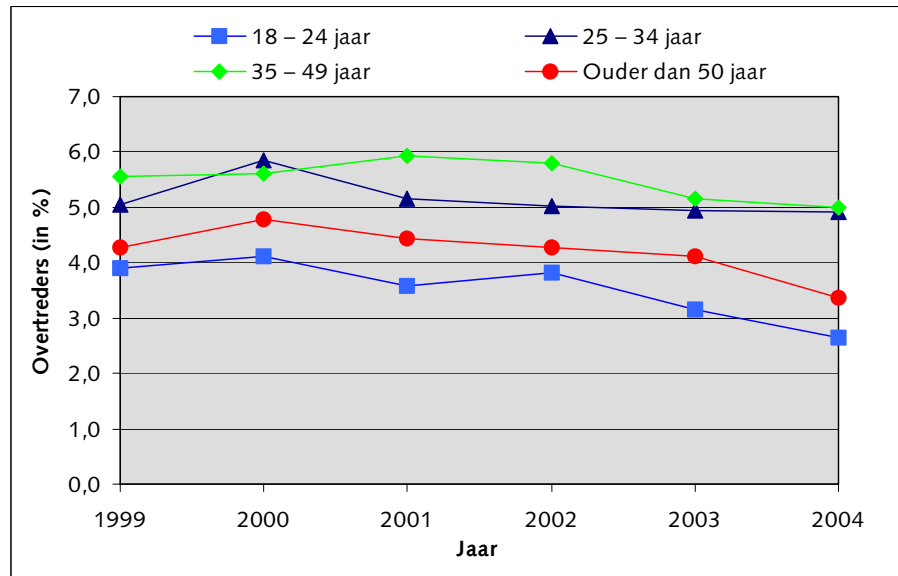
In tabel 3.5 staat het percentage overtreeders naar geslacht en naar leeftijd.

**Tabel 3.5**  
Overtreders naar geslacht en leeftijd (in %) in 1999-2004

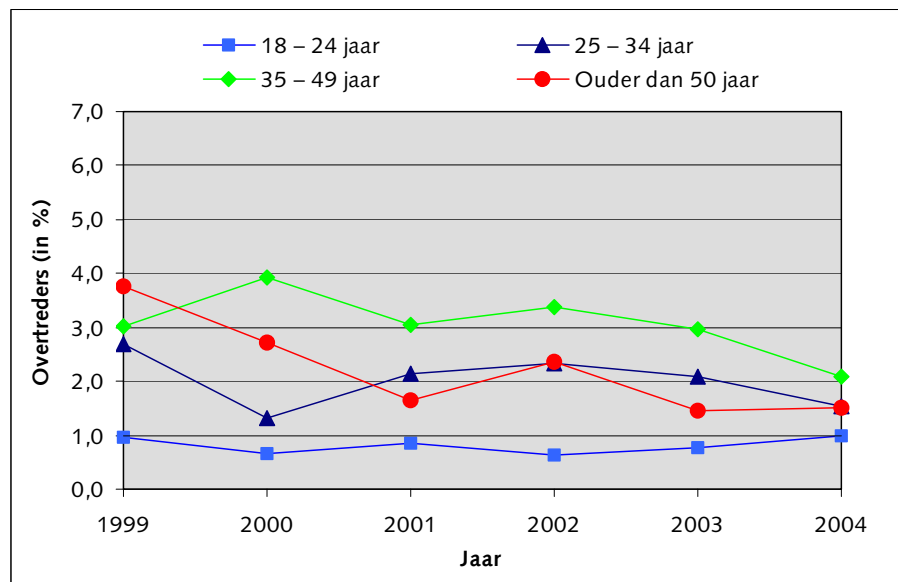
	1999	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Mannen</b>						
18 – 24 jaar	3,9	4,1	3,6	3,8	3,1	2,7
25 – 34 jaar	5,0	5,8	5,2	5,0	5,0	4,9
35 – 49 jaar	5,6	5,6	5,9	5,8	5,2	5,0
Ouder dan 50 jaar	4,3	4,8	4,4	4,3	4,1	3,4
<b>Totaal mannen</b>	<b>4,8</b>	<b>5,2</b>	<b>4,9</b>	<b>4,8</b>	<b>4,4</b>	<b>4,1</b>
<b>Vrouwen</b>						
18 – 24 jaar	1,0	0,7	0,9	0,6	0,8	1,0
25 – 34 jaar	2,7	1,3	2,1	2,3	2,1	1,6
35 – 49 jaar	3,0	3,9	3,0	3,4	3,0	2,1
Ouder dan 50 jaar	3,8	2,7	1,7	2,4	1,5	1,5
<b>Totaal vrouwen</b>	<b>2,6</b>	<b>2,2</b>	<b>2,1</b>	<b>2,3</b>	<b>2,0</b>	<b>1,6</b>

De volgende twee figuren zet het percentage overtredders af tegen geslacht en leeftijd. Figuur 3.6 toont de mannelijke overtredders, figuur 3.7 gaat in op de vrouwelijke overtredders.

**Figuur 3.6**  
Mannelijke overtredders naar leeftijd (in %) in 1999-2004



**Figuur 3.7**  
Vrouwelijke overtredders naar leeftijd (in %) in 1999-2004



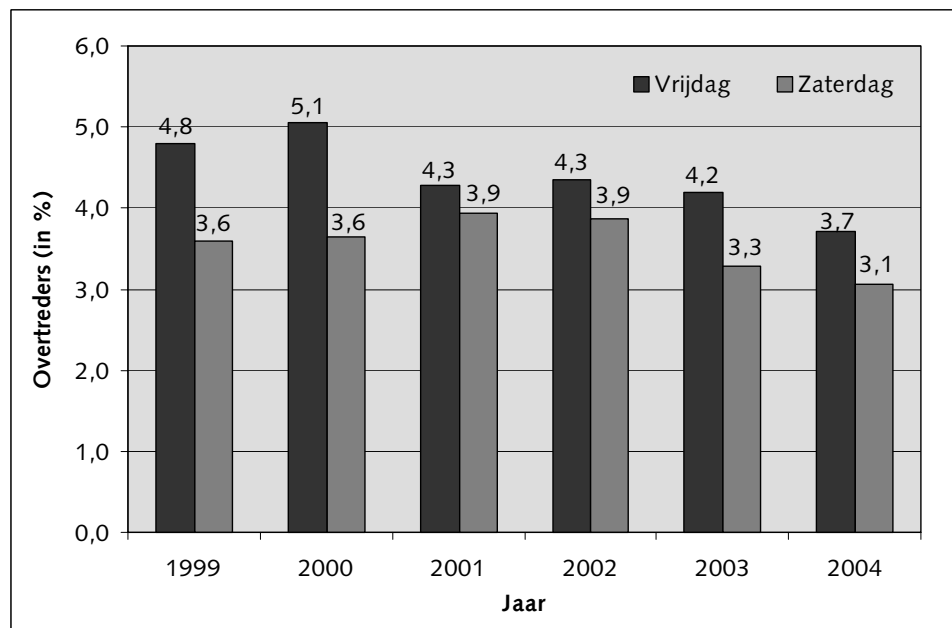
Zowel bij mannen als vrouwen is het hoogste percentage overtredders bijna altijd in de leeftijdscategorie 35-49 jaar te vinden. Bij mannen dalen alle categorieën tussen 2002 en 2004. Bij de categorie vrouwen tussen de 18-24 jaar stijgt het percentage overtredders in 2004 licht ten opzichte van 2003, evenals in de periode 2002-2003.

In bijlage 5 staat een tabel met daarin het geslacht en leeftijd, uitgezet naar de vijf BAG-klassen.

### 3.8 Ontwikkeling naar dag en tijdstip

De alcoholcontroles vinden zowel vrijdag- als zaterdagochtend plaats. De onderstaande figuur geeft het percentage overtreeders, opgesplitst naar dag<sup>11</sup>.

**Figuur 3.8**  
Overtreders naar dag (in %) in 1999-2004



Uit de figuur blijkt er zowel op vrijdag als zaterdag een daling van het percentage overtreeders in de periode 2002 tot en met 2004 heeft plaatsgevonden. Op vrijdagavond is het aandeel overtreeders het hoogst.

<sup>11</sup> De weging naar vrijdag/zaterdag, zoals besproken in §3.2, is niet toegepast op deze tabel. Aangezien het juist gaat om het verschil tussen vrijdag en zaterdag, is het weekendgemiddelde in deze analyse niet bruikbaar.

Ook is er een onderscheid gemaakt naar het tijdstip van meting. Er zijn drie tijdsperiodes:

- 22:00-00:00u;
- 00:00-02:00u;
- 02:00-04:00u.

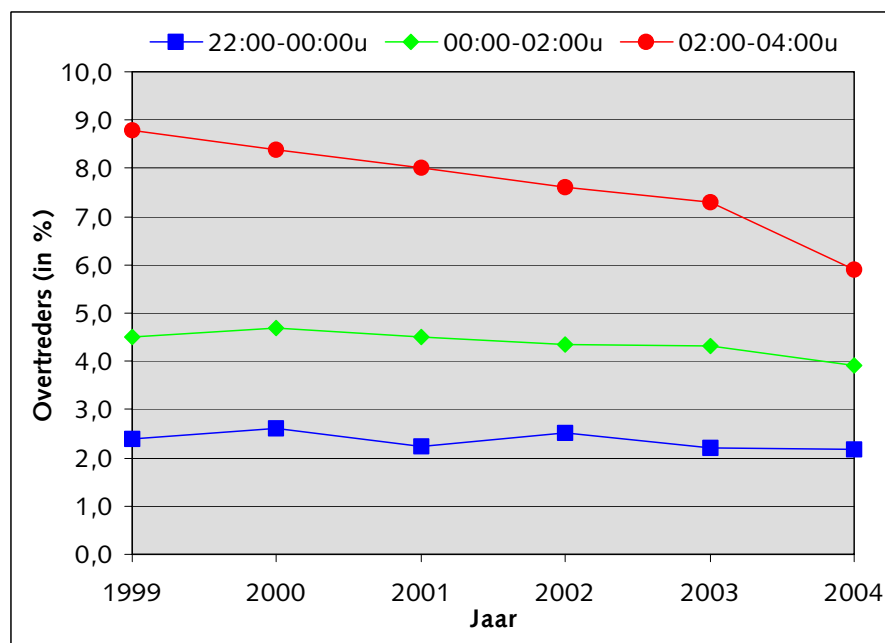
**Tabel 3.6**

Overtreders naar tijd (in %) in 1999-2004

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
22:00-00:00u	2,3	2,5	2,2	2,5	2,1	2,1
00:00-02:00u	4,4	4,7	4,5	4,3	4,2	3,9
02:00-04:00u	8,7	8,4	8,0	7,6	7,2	5,9

**Figuur 3.9**

Overtreders naar tijd (in %) in 1999-2004



Tussen 02:00-04:00u 's nachts is het percentage overtredders het hoogst. In deze tijdsperiode is in 2004 de daling van het percentage overtredders echter wel het sterkst.

Vervolgens wordt gekeken naar de combinatie van dag en tijd.

**Tabel 3.7**

Overtreders naar dag en tijd (in %) in 1999-2004

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Vrijdag</b>						
22:00-00:00u	2,0	2,4	2,2	2,3	2,0	2,0
00:00-02:00u	4,9	4,7	4,1	4,5	4,3	4,3
02:00-04:00u	9,1	9,1	9,2	8,4	7,3	6,6
<b>Totaal vrijdag</b>	<b>4,2</b>	<b>4,3</b>	<b>4,1</b>	<b>4,1</b>	<b>3,7</b>	<b>3,5</b>
<b>Zaterdag</b>						
22:00-00:00u	3,0	2,7	2,2	2,7	2,3	2,4
00:00-02:00u	3,5	4,7	4,9	4,1	4,1	3,4
02:00-04:00u	8,1	7,5	6,7	6,7	6,8	5,2
<b>Totaal zaterdag</b>	<b>4,2</b>	<b>4,4</b>	<b>4,1</b>	<b>4,1</b>	<b>3,8</b>	<b>3,3</b>

Het aandeel overtredders is op vrijdag tussen 02:00-04:00u het grootst. Dit is ook het geval in de voorgaande jaren.

### 3.9 Ontwikkeling naar herkomst

De onderstaande tabel geeft de plaatsen weer, waar de gecontroleerde bestuurders alcohol gedronken hebben.

De percentages die de tabel toont, geven de verdeling over de verschillende mogelijkheden weer, en niet het percentage overtreeders zoals in de voorgaande paragrafen het geval is.

**Tabel 3.8**  
Plaats waar overtreeders alcohol gedronken hebben (in %) in 1999-2004

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
In café, bar, restaurant of disco	58	55	55	53	55	50
Bij vrienden, kennissen of familie	22	21	24	23	19	26
Thuis	9	8	8	9	9	10
Op het werk	5	6	5	6	6	6
In sportkantine of clubhuis	4	6	5	6	8	5
Elders	2	5	2	3	4	4

Het aandeel drinkers dat uit horeca komt, blijft veruit het grootst (50%). Deze groep wordt gevolgd door drinkers bij vrienden (26%) en thuisdrinkers (10%). Deze top-3 van waar de alcohol het meest genuttigd is, is voor elke leeftijdscategorie hetzelfde.

De groep drinkers afkomstig uit de horeca is in 2004 wel gedaald ten opzichte van eerdere jaren. In 2004 is een stijging te zien in het percentage thuisdrinkers en drinkers die bij vrienden alcohol gedronken heeft en vervolgens zijn gaan autorijden. Deze groepen betreffen beide alcoholgebruik in de privé-situatie.

De vorig jaar geconstateerde stijging in de sportkantines is dit jaar weer gewijzigd in een daling.

Wanneer voor 2004 de herkomst uitgezet wordt tegen de tijd (zie tabel 3.9), blijkt dat het percentage overtreeders afkomstig uit horeca groter wordt, naarmate het later in de nacht wordt. Het percentage drinkers in de privé-situatie en uit sportkantines neemt juist af.

**Tabel 3.9**  
Plaats waar overtreeders alcohol gedronken hebben (in %), verdeeld naar tijd, in 2004

	22:00-00:00u	00:00-02:00u	02:00-04:00u
In café, bar, restaurant of disco	41%	50%	65%
Bij vrienden, kennissen of familie	25%	25%	18%
Thuis	15%	8%	6%
Op het werk	6%	6%	5%
In sportkantine of clubhuis	9%	7%	3%
Elders	4%	4%	2%



---

### 3.10 Ontwikkeling naar gemeentegrootte

Als laatste wordt de ontwikkeling naar gemeentegrootte behandeld. Er worden drie grootten van gemeente onderscheiden:

- Minder dan 50.000 inwoners;
- Tussen 50.000 en 100.000 inwoners;
- Meer dan 100.000 inwoners.

In de volgende tabel staan de overtredders naar gemeentegrootte weergegeven.

.....  
**Tabel 3.10**  
Overtreders naar gemeentegrootte (in %)  
in 1999-2004

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
>50.000 inwoners	3,4	3,5	3,1	3,3	2,7	2,5
50.000-100.000 inwoners	3,9	3,6	4,3	4,0	3,6	2,9
>100.000 inwoners	5,0	5,5	4,9	4,9	4,7	4,3

Het percentage overtredders is het hoogst in de grootste gemeenten. De geconstateerde daling van het aandeel overtredders is vanaf 2002 terug te vinden in alle gemeentegrootten.

---

## 4. Ontwikkeling in relatie tot het beleid

---

### 4.1 Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid

De belangrijkste sleutel tot een grotere verkeersveiligheid is gedragsbeïnvloeding. Het overgrote deel van de ongevallen en slachtoffers is immers het gevolg van menselijk handelen, bewust (overtredingen) of onbewust (inschattingsfouten).

Met een duurzaam veilige inrichting van het wegennet en verdere verbetering van de veiligheid van voertuigen kan grote vooruitgang worden geboekt bij het terugdringen van ongevallen en slachtoffers. Maar uiteindelijk hebben de verkeersdeelnemers zelf het stuur in handen. Er resteren nog steeds talrijke gedragingen (onder andere rijden onder invloed) die voorlopig niet efficiënt met technische middelen zijn te bestrijden. Het gaat hier in belangrijke mate om een mentaliteitskwestie.

Daarom blijft het nodig verkeersdeelnemers voortdurend te herinneren aan hun verantwoordelijkheid voor de eigen veiligheid en die van medeweggebruikers. Dat vereist het steeds opnieuw bevestigen van de normen en waarden die voor het verkeer gelden en het stimuleren van consequente naleving daarvan. Met als doel het behoud van reeds veilig gedrag en verandering van normafwijkend, onveilig gedrag. Campagnes zijn daarbij een onmisbaar instrument.

Verkeersveiligheidscampagnes worden echter nog vaak vereenzelvigd met alleen voorlichting en dan vooral met massamediale acties via bijvoorbeeld Postbus 51. Uiteraard is voorlichting essentieel, maar onderzoek en ervaring in het laatste decennium hebben geleerd dat de gedragsbeïnvloedende werking fors toeneemt, als landelijke en regionale voorlichting samen gaan met gerichte handhaving en flankerende acties op decentraal niveau. Dit blijkt o.a. uit het internationale meta-onderzoek naar de effecten van verkeersveiligheidscampagnes (GADGET) dat in 1999 in opdracht van de Europese Commissie is uitgevoerd in het kader van het Vierde Kaderprogramma Onderzoek. Dit onderzoek werd verricht door een consortium van Europese onderzoeksinstituten, waaronder de SWOV. [Delhomme e.a., 1999]

Het Meerjarenprogramma Campagnes Verkeersveiligheid (MPCV) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat biedt het richtinggevend kader voor de aanpak van de campagnes in de periode 2003 tot en met 2007. Het MPCV is verankerd in de Nota Mobiliteit en Duurzaam Veilig proces. De ontwikkeling en implementatie ervan vinden plaats in nauw overleg met de koepels van de decentrale overheden, de handhavinginstanties en maatschappelijke organisaties.

---

De centrale doelstelling van de campagnes is een bijdrage te leveren aan de bevordering van veiliger verkeersgedrag en aan het optimaliseren van het verminderen van het aantal slachtoffers door:

- structurele afstemming tussen campagnegebonden voorlichtings- en handhavingactiviteiten, qua planning, inhoud en wijze van presentatie;
- meerjarige samenwerking tussen de betrokken actoren (rijk, decentrale overheden, politie, justitie en maatschappelijke organisaties);
- systematische monitoring en evaluatie van de gedragseffecten en de factoren die daarop van invloed zijn, zoals kennis, houding, percepties en motieven.

De synergie die zo tot stand komt leidt naar verwachting tot een verhoging van de effectiviteit – in termen van publieksbereik en gedragsvariabelen – en tot grotere efficiency, onder andere door het werken met vaste communicatieformats en gemeenschappelijk gebruik van concepten en materialen. Meer uniformiteit in werkwijze en presentatie versterkt tevens de samenhang, eenduidigheid en herkenbaarheid van de verkeersveiligheidscommunicatie van alle bestuurlijke en maatschappelijke partners.

Het MPCV onderscheidt kern- en subthema's:

#### *Kernthema's*

- Rijden onder invloed van alcohol (BOB);
- Gebruik van beveiligingsmiddelen in de auto;
- Normen en waarden in het verkeer c.q. agressief (ervaren) rijgedrag op het hoofdwegennet; ingevuld met afstand houden;
- Gebruik van fietsverlichting en -reflectie.

#### *Subthema's*

- Gebruik van de bromfietshelm;
- Normen en waarden in het verkeer c.q. agressief (ervaren) rijgedrag op het onderliggend wegennet; in 2004 lag het accent op afstand houden.

De campagnestrategie kenmerkt zich door een positieve, vriendelijke, niet-confronterende en niet-problematiserende benadering. Deze komt tot uitdrukking in de centrale slogan: 'Daar kun je mee thuis komen'. Deze slogan wordt altijd gebruikt in combinatie met het helder maken van het gewenste gedrag. De nationale campagne richt de aandacht vooral op motorvoertuigen en brommers. De regionale organisaties besteden meer tijd aan de andere verkeersdeelnemers.

A yellow banner with the text 'Daar kun je mee THUIS komen.' The word 'THUIS' is written in a larger, bold, black font and is placed on a small, brown, textured rectangular background that looks like a wooden sign.

## 4.2 De BOB-campagne

De BOB-campagne (Bewust Onbeschonken Bestuurder), ten behoeve van het kernthema 'Rijden onder invloed van alcohol', wordt twee keer per jaar gevoerd: een keer in de zomer en een keer in de winter. Zowel radio, televisie als billboards langs de kant van de weg worden gebruikt om de mensen te benaderen. Elk jaar zijn de gebruikte reclames anders en zo mogelijk, aangepast aan de actuele situatie. Bijvoorbeeld in 2004 was de campagne gericht op het EK voetbal.



De BOB-campagne komt oorspronkelijk uit België, maar het idee is in Nederland goed aangeslagen. De campagne spreekt veel mensen aan. Na de eerste campagne wist 70% van het Nederlandse publiek wie BOB was en waarvoor het stond. Na de tweede campagne steeg dit percentage naar 95%. Vooral jonge mensen maken een zogenaamde BOB afspraak met hun vrienden. Het bereik en de waardering van de diverse campagnes staan in de onderstaande tabel weergegeven.

**Figuur 4.1**

Bereik en waardering van de vier kernthema's in 2003 (alleen personen van 18 jaar en ouder)  
(bron: Departement Publiek en Communicatie)

Kernthema campagne	Bereik	Waardering (schaal van 1-10)
Rijden onder invloed van alcohol	99%	8,0
Gebruik gordels	90%	7,5
Zichtbaarheid fietsers	100%	7,3
Agressie in het verkeer	92%	6,9

In oktober verschijnt een AVV-jaarrapportage waar alle campagnes geëvalueerd worden.

### 4.3 Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer

Vanaf 1996 is door de minister van Verkeer en Waterstaat een administratieve vorderingsprocedure ingevoerd voor mensen die onder invloed van alcohol aan het verkeer hebben deelgenomen. De hoogte van de straf is onder meer afhankelijk van het promillage en of iemand al eerder aangehouden is voor rijden onder invloed.

Onderdeel van de procedure is in de eerste plaats het volgen van een driedaagse cursus over alcohol en verkeer, de zogenaamde *Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer* (EMA). Het doel van deze cursus is herhaling van alcoholgebruik in het verkeer in de toekomst voorkomen. De cursus wordt uitgevoerd door het CBR in samenwerking met de regionale instellingen voor verslavingszorg. De cursus vindt verspreid over zeven weken plaats en bestaat uit een voorgesprek en drie doordeweekse cursusedagen. Op deze manier zijn cursisten over een lange periode bezig met het onderwerp alcohol en verkeer.

De cursus maakt duidelijk wat alcohol doet in het lichaam en welk effect dit heeft op het rijgedrag. Ook wordt stilgestaan bij de ernstige gevolgen van alcoholgebruik in het verkeer. Een overtreder om te beginnen is verplicht de EMA te volgen, als hij aangehouden wordt met een BAG-waarde van 1,3-1,8‰ of als hij/zij weigert mee te werken aan een adem- of bloedonderzoek voor bewijsdoeleinden. Beginnende bestuurders (vanaf april 2002) en bestuurders die al eerder aangehouden zijn voor rijden onder invloed, moeten al vanaf 0,8‰ de cursus volgen. Bestuurders die al eerder aangehouden zijn voor rijden onder invloed moeten in veel gevallen al bij een lagere BAG-waarde naar de cursus.

Wie niet deelneemt aan de opgelegde cursus, kan zijn rijbewijs kwijtraken. De vorderingsprocedure, waarin het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) en de politie een sleutelrol vervullen, staat geheel los van de strafrechtelijke procedure. Het volgen van de cursus in het kader van de EMA leidt dan ook niet tot strafvermindering.

In 2004 was het aantal EMA-deelnemers 9.413. Ten opzichte van 2003 is dit een stijging van 3% (Bron: CBR).

---

Als iemand aangehouden wordt met een promillage van 1,8 of meer, moet hij eerst een (*medisch*) onderzoek ondergaan naar de rijgeschiktheid. Deze maatregel wordt ook toegepast op overtreders, die:

- in de voorafgaande vijf jaar vier keer eerder zijn aangehouden voor rijden onder invloed;
- een ernstig ongeluk hebben veroorzaakt;
- weigeren mee te werken aan een adem- of bloedonderzoek voor bewijsdoeleinden.

en voor recidivisten, die:

- binnen vijf jaar al eens hebben deelgenomen aan de EMA.

Als uit het onderzoek blijkt dat de bestuurder niet geschikt is voor het besturen van een motorvoertuig, dan wordt het rijbewijs ongeldig verklaard. Is de bestuurder wel geschikt, dan moet hij verplicht de EMA nog volgen.

In 2004 zijn 7.457 mensen onderzocht op de rijgeschiktheid. Dit is een stijging van bijna 9 procent ten opzichte van 2003. In vier van de vijf gevallen ging het om alcoholgebruik. Bij het overige deel van de onderzoeken gaat het om medische redenen, bijvoorbeeld epilepsie, black-outs of een slechte rijvaardigheid.

Een derde maatregel is het *schorsen van de rijbevoegdheid*<sup>12</sup>. Deze maatregel is van toepassing, als iemand een BAG-waarde boven 2,5‰ heeft of als een overtreder in de voorgaande vijf jaar vier keer eerder is aangehouden voor rijden onder invloed. Het rijbewijs wordt ingenomen tot de uitslag van het onderzoek naar de rijgeschiktheid bekend is.

In 2004 heeft het CBR ongeveer 7.242 rijbewijzen ongeldig verklaard. Ten opzichte van het jaar 2003 is dit een stijging van ruim 24 procent.

De huidige EMA-cursus toont aan dat een positief effect verwacht mag worden. Ongeveer 1 op de 10 deelnemers zal zijn gedrag veranderen, alleen vanwege het deelnemen aan de cursus. Echter, het totaal effect is groter. Ongeveer 50% van de mensen die aangehouden wordt, verandert hierdoor zijn gedrag. De EMA leidt ook tot een grotere kennis van de risico's van het rijden onder invloed. Er is berekend, dat als gevolg van de EMA, het aantal verkeersdoden met 4 tot 6 kan dalen [DHV, 2004].

---

<sup>12</sup> Deze maatregel is anders dan de (tijdelijke) ontzegging rijbevoegdheid, die vanaf 1,8‰ geldt.

---

#### 4.4 Alcoholslot

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft onlangs kenbaar gemaakt te willen onderzoeken of een alcoholslotprogramma in Nederland kan worden ingevoerd. Voordat het programma kan worden opgestart, moet de wet gewijzigd worden om het mogelijk te maken een persoon te veroordelen.

Het alcoholslot-programma valt, net als de EMA (§4.3), onder de administratieve vorderingsprocedure. Het wordt ingebed in een rehabilitatieprogramma. Het slot is bedoeld voor recidivisten en mensen die alcoholafhankelijk zijn.

Wanneer een persoon geselecteerd is, wordt zijn auto uitgerust met een alcoholslot. Elke keer als de persoon zijn auto wil starten, moet hij een blaastest ondergaan. Wanneer de persoon teveel alcohol heeft gedronken, start de motor niet. Ook tijdens het rijden moet de persoon op willekeurige momenten opnieuw blazen. Dit is om te voorkomen dat de persoon tijdens het autorijden alcohol drinkt of dat een andere persoon de blaastest heeft gedaan.

Het alcoholslot wordt waarschijnlijk voor een periode van 2 jaar ingebouwd. In het geval dat iemand het slot saboteert of in een andere (alcoholslot-vrije) auto gaat rondrijden, kunnen er diverse maatregelen genomen worden. De periode wordt verlengd, het rijbewijs wordt ongeldig verklaard of in het ergste geval, de persoon krijgt een gevangenisstraf opgelegd. Welke maatregel opgelegd gaat worden, is nog niet bekend.

Met het ingebouwde alcoholslot wordt een data recorder verbonden. Elke blaastest wordt hierop geregistreerd. Ook krijgt de persoon een begeleider aangewezen, die de recorder kan uitlezen. Regelmatig ontmoeten de begeleider en persoon elkaar. Met de data uit de recorder kan de begeleider controleren of de persoon geprobeerd zijn motor te starten, nadat hij alcohol gedronken had.

De kosten voor het alcoholslot moeten door de bestuurder zelf worden betaald. De kosten per jaar worden geschat op minimaal €1500 per gebruiker.

In Canada, Australië en de Verenigde Staten is het alcoholslot al ingevoerd. Verschillende experimenten hebben aangetoond dat bij het voorkomen van recidivisme het slot effectiever is dan het invorderen van het rijbewijs. Het verschil tussen beide maatregelen is 65% minder recidivisten. Echter, nadat het slot weer uit de auto verwijderd is, lijkt het positieve effect langzaam te verminderen.

Het effect van het alcoholslot staat of valt met de pakkans van rijders onder invloed (inclusief de personen die het slot saboteren of in een andere auto rijden). Het is nog niet zeker welke groep overtreeders kan worden geselecteerd voor het alcoholslot. Voor het geval het alleen zware drinkers (BAG >1,8‰) betreft, kan het aantal verkeersdoden dalen met 4 tot 6 personen (eigen berekening AVV).

#### 4.5 Beginnende bestuurders

Onderzoek heeft aangetoond dat beginnende bestuurders relatief gezien vaker bij een alcoholongeval betrokken zijn dan de meer ervaren bestuurders. De beginnende rijder is een bestuurder (zowel van auto als motor) die korter dan vijf jaar een rijbewijs in bezit heeft. Een verklaring voor de grote betrokkenheid bij ongevallen kan in de eerste plaats gevonden worden in het gebrek aan ervaring als bestuurder (ook in nuchtere toestand). Ten tweede neemt de ongevalskans na het drinken van alcohol sterker toe voor beginnende bestuurders dan voor meer ervaren bestuurders. Het is ook mogelijk dat drugs een belangrijke rol spelen, maar hierover is onvoldoende kennis.

De groep beginnende bestuurders is in bezit van een zogeheten *beginnersrijbewijs*, dat op 30 maart 2002 is ingevoerd. Beginnende bestuurders die in de eerste vijf jaar nadat ze geslaagd zijn, drie zware overtredingen begaan, worden geregistreerd en moeten een rijvaardigheidsonderzoek ondergaan. Een alcoholovertreding is bij deze overtredingen uitgezonderd, omdat daar een speciaal wettelijk traject voor bestaat.

Minister Peijs van Verkeer en Waterstaat heeft daarom voor rijden onder invloed een wetsvoorstel geschreven om voor beginnende bestuurders het maximaal toegestane alcoholpromillage te verlagen naar 0,20‰. In april 2005 heeft de Eerste Kamer het voorstel goedgekeurd: vanaf 1 januari 2006 is deze groep bestuurders in overtreding, als ze met 0,20‰ of meer aan het verkeer deelnemen.

Een verlaging van de wettelijke alcohollimiet voor beginnende bestuurders is al eerder ingevoerd in een aantal staten van Noord-Amerika, in Australië en Oostenrijk. De verlaging lijkt een positief effect te hebben op de verkeersveiligheid. In Oostenrijk bijvoorbeeld is het aantal ernstige ongevallen waar beginnende automobilisten bij betrokken zijn in een periode van 5 jaar, gedaald met bijna 17%. De SWOV heeft berekend dat de verlaging in Nederland 12 verkeersdoden en 100 zwaargewonden per jaar kan schelen.

In de AVV-vragenlijst (zie bijlage 1) is al vanaf 2002 een extra vraag opgenomen over beginnende bestuurders. Aan alle automobilisten met een uitkomst  $\geq 0,2\%$  is gevraagd hoe lang zij in het bezit waren van hun rijbewijs<sup>13</sup>. Ongeveer 75% van de geregistreerde beginnende bestuurders is tussen de 18 en 24 jaar. In de onderstaande tabel staat een overzicht van het aantal beginnende en niet-beginnende bestuurders (inclusief de groep die de vraag niet beantwoord heeft), uitgesplitst naar BAG-klassen.

**Tabel 4.2**

Bestuurders (alleen BAG  $\geq 0,20\%$ , in %) verdeeld naar wel/niet-beginnende bestuurder en naar vier BAG-klassen

	0,2-0,5‰	0,5-0,8‰	0,8-1,3‰	>1,3‰
Wel beginnende bestuurder				
2002	55%	29%	11%	4%
2003	55%	27%	13%	6%
2004	57%	27%	10%	6%
Geen beginnende bestuurder				
2002	55%	25%	14%	6%
2003	56%	24%	14%	7%
2004	57%	23%	12%	8%

<sup>13</sup> Deze vraag is al in 2002 op het registratieformulier toegevoegd, omdat er sprake was van een aanstaand wetsvoorstel, waarin vastgelegd zou worden dat beginnende bestuurders met een BAG-waarde  $\geq 0,20\%$  in overtreding zijn. De vraag is ingevoegd om een beeld te krijgen van de situatie voor de invoering van de nieuwe wet.

---

Uit de tabel blijkt dat van de overtreders die beginnende bestuurder zijn, het hoogste percentage (circa 55%) in de BAG-klasse 0,2-0,5‰ zit. Na 1 januari 2006 is deze groep ook strafbaar.

De overige BAG-klassen laten zien dat beginnende bestuurders minder zwaar drinken voor het rijden dan de niet-beginnende bestuurders. Voor de niet-beginnende bestuurders is het percentage overtreders boven de 0,8‰ hoger (20%) dan voor de beginnende bestuurders (16%).

#### **4.6 Verkeershandhavingsteams**

In 1996 besloot het kabinet om een onderzoek naar het verkeerstoezicht door de politie in Nederland te laten uitvoeren. Het onderzoek moest leiden tot voorstellen die de doeltreffendheid en doelmatigheid van het verkeerstoezicht bevorderden.

Naar aanleiding van dit onderzoek besloot het kabinet dat een gerichte intensivering van de verkeershandhaving nodig was. Dit kon bereikt worden door op regionaal niveau te gaan werken.

Het Openbaar Ministerie (OM), de regiokorpsen en het centraal en decentraal bestuur hebben samen de zogeheten verkeershandhavingsplannen vastgesteld. Een voorwaarde hierbij was dat de regionale handhavingsplannen een bijdrage moesten leveren aan een gedragsverandering in het verkeer. Dit moest vervolgens leiden tot een afname van het aantal verkeersdoden en -gewonden. Voor de uitvoering van de plannen, die betrekking hadden op een deel van de verkeerstaak van de reguliere politie, moest extra mankracht aangetrokken worden. Doordat de verkeerstaak van de reguliere politie niet veranderde, zou het verkeerstoezicht geïntensiveerd werd.

Op 11 juni 1999 is het eerste convenant getekend tussen een politieregio en het BVOM om speciale handhavingsteams in te zetten voor de handhaving van de vijf speerpunten:

1. Alcoholgebruik in het verkeer;
2. Gebruik van gordels;
3. Dragen van helmen;
4. Door rood licht rijden;
5. Snelheid.

Deze vijf speerpunten zijn in Nederland verantwoordelijk voor de meeste (dodelijke) ongevallen en ziekenhuisslachtoffers.

In 2003 zijn de handhavingsteams van het OM in alle politieregio's volledig actief, waarmee volledige landelijke dekking is bereikt.



---

## 5. Conclusies en aanbevelingen

---

### 5.1 Conclusies

#### *Landelijke ontwikkeling*

In 2004 is het percentage overtreeders weer verder gedaald naar 3,4%. Deze ontwikkeling sluit aan bij de vrij constante daling, die in de laatste jaren te zien is in het aandeel alcoholovertreders in weekendnachten. De daling in 2004 is verdeeld over bijna alle BAG-klassen; alleen de groep zware drinkers is gestegen.

#### *Ontwikkeling naar hoofdregio en provincie*

De regio West-Nederland heeft in 2004 het hoogste percentage overtreeders (4,0%). De regio met het laagste percentage is Noord-Nederland. Alle hoofdregio's vertonen een daling in 2004. De provincie met het hoogste percentage overtreeders is Zuid-Holland (4,7%). Twee provincies hebben het laagste aandeel: Groningen en Overijssel (beide 1,8%). In alle provincies, behalve de provincie Drenthe, blijft het percentage gelijk of daalt het.

#### *Ontwikkeling naar politieregio*

De politieregio met het hoogste percentage overtreeders in 2004 is Rotterdam-Rijnmond, maar hier heeft in 2003 en 2004 geen meting plaatsgevonden. De regio met de hoogste percentage en waar in 2004 wel een meting heeft plaatsgevonden, is Midden- en West-Brabant (5,1%). IJsselland heeft in het laatste jaar het laagste aandeel overtreeders.

#### *Ontwikkeling naar geslacht en leeftijd*

Het percentage mannelijke overtreeders is hoger dan voor vrouwelijke overtreeders; Zowel bij mannen als vrouwen valt het hoogste percentage overtreeders bijna altijd in de leeftijdscategorie 35-49 jaar. De categorie vrouwen tussen de 18-24 jaar vertoont als enige een lichte stijging van het percentage overtreeders in 2004 ten opzichte van 2003.

#### *Ontwikkeling naar tijd en dag*

Vrijdagnacht is het aandeel overtreeders hoger dan zaterdagnacht; Tussen 02:00-04:00u is het percentage overtreeders het hoogst. In 2004 was de daling van het percentage overtreeders in deze tijdsperiode wel het sterkst.

#### *Ontwikkeling naar herkomst*

Het grootste deel van de overtreeders is afkomstig uit horecagelegenheden, gevolgd door drinkers bij vrienden en thuisdrinkers. De groep drinkers afkomstig uit de horeca is in 2004 wel gedaald ten opzichte van eerdere jaren. In 2004 is een stijging te zien in het percentage thuisdrinkers en drinkers die bij vrienden alcohol gedronken heeft en vervolgens zijn gaan autorijden. Deze groepen betreffen beide alcoholgebruik in de privé-situatie. Met name de groep drinkers bij vrienden is sterk gestegen.

#### *Ontwikkeling naar gemeentegrootte*

Het percentage overtreeders is het hoogst in de grootste gemeenten. De geconstateerde daling van het aandeel overtreeders is vanaf 2002 terug te vinden in alle gemeentegrootten.

---

## **5.2 Aanbevelingen**

### **5.2.1 Beleidsaanbevelingen**

Het percentage overtreeders in 2004 is gedaald ten opzichte van voorgaande jaren. Om dit goede resultaat te behouden is het noodzakelijk dat de handhaving tenminste op hetzelfde niveau gehandhaafd blijft. Immers, uit onderzoek is gebleken dat, wanneer de handhaving afneemt, het percentage overtreeders weer stijgt. De eerste aanbeveling is om de handhaving op het huidige niveau te houden of zelfs te verhogen.

Een tweede aanbeveling betreft de plaats waar de alcohol wordt gedronken. De belangrijkste herkomst blijven restaurants, cafés en dergelijk. Echter, het percentage dat thuis en vooral het percentage dat bij vrienden drinkt en vervolgens in een auto gaat rijden, neemt het laatste jaar toe. Het is daarom van belang om de aandacht van campagnes mede te richten op de drinkers bij vrienden.

De derde aanbeveling heeft betrekking op de leeftijdsgroepen 25-34 en 35-49 jaar. Het hoogste percentage overtreeders blijkt in deze leeftijdscategorieën thuis te horen. Het is belangrijk om de campagnes ook op deze categorieën te blijven richten, mede omdat het gedrag van deze groep juist weinig lijkt te veranderen.

Een vierde aanbeveling betreft specifieke aandacht voor de zware drinkers (met een BAG > 1,3%). Het aandeel is ongeveer 10% gestegen. Deze groep is verantwoordelijk voor een onevenredig groot deel van de ongevallen. Ook lijken de drinkers in deze groep hun gedrag niet te veranderen. Mogelijke opties zijn een aanscherping van vervolgings- en/of educatieve beleid of middelen als alcoholslot voor deze specifieke groep.

### **5.2.2 Onderzoeksaanbevelingen**

De eerste onderzoeksaanbeveling is om het onderzoek naar het rijden onder invloed te blijven voortzetten, om het alcoholgebruik in Nederland te kunnen blijven monitoren. Het is van belang om de ontwikkeling te blijven volgen en zo nodig, op tijd de juiste maatregelen te nemen.

De tweede aanbeveling heeft betrekking op het alcoholslot. Aangezien de groep zware drinkers is gestegen, is het van belang om de ontwikkelingen op het gebied van het alcoholslot in beleid en onderzoek in binnen- en buitenland te volgen.

Als derde wordt aanbevolen om de ontwikkeling van de groep beginnende bestuurders te blijven volgen. Volgend jaar wordt het toegestane alcohollimiet voor deze groep verlaagd. Het is interessant om de ontwikkeling van het alcoholgebruik te monitoren.

---

## 6. Literatuur

---

AVV (2003); *Rijden onder invloed in Nederland, onderzoek 2002, de ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten*; Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-generaal Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Heerlen/Rotterdam

Borkenstein, R.F. et al (1974); *The role of the drinking driver in traffic accidents (the Grand Rapids Study; Second edition, Blotalcohol 11, Supp. 1; 1974*

CQM (2005); *Beoordeling ROI-onderzoek*; Projectrapport nr.: E1396-01; Eindhoven; februari 2005

P.Delhomme e.a. (1999); *Evaluated road safety media campaigns: an overview of 265 evaluated campaigns and some meta-analysis on accidents*; maart 1999

DHV Ruimte en Mobiliteit, *Evaluatie Vorderingsprocedure, achtergrondrapport*; registratienummer MV-SE20042282; december 2004

Mathijssen, M.P.M. (1991); *Ontwikkeling van het rijden onder invloed tussen 1987 en 1989; Evaluatie van het effect van de vervanging van de bloedproef door ademanalyse per 1 oktober 1987*; R-91-3; SWOV, Leidschendam; 1991

Mathijssen, M.P.M. (1998); *Rijden onder invloed in Nederland, 1996-1997; Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten*; R-98-37; SWOV, Leidschendam; 1998

Mathijssen, M.P.M., Koornstra, M.J. & Commandeur, J.J.F. (2002); *Het effect van alcohol-, drugs- en geneesmiddelengebruik op het letselrisico van automobilisten. Een haalbaarheidsstudie in 2000-2001 in het politiedistrict; Tilburg*. R-2002-14; SWOV, Leidschendam; 2002

Noordzij, P.C., Vis, A.A. & Mulder, J.A.G. (1978); *Alcoholgebruik onder automobilisten; Verslag en resultaten van het onderzoek Rij- en drinkgewoonten van Nederlandse automobilisten in wekeindnachten in het najaar van de jaren 1970, 1971, 1973, 1974, 1975 en 1977; 2<sup>e</sup> herziene en uitgebreide druk*; SWOV, Voorburg; 1978

Söder, J.C.M., Bruin, R.A. de & Koopmans, P. (1989); *Alcoholgebruik van automobilisten 1988*; VK 89-15; Verkeerskundig Studiecentrum, Haren; 1989

Söder, J.M.C. (1990); *Alcoholgebruik van automobilisten 1989*, VK 90-14. Verkeerskundig Studiecentrum, Haren; 1990

Verschuur, W.L.G. (1988); *Alcoholgebruik van automobilisten 1987*, R-88/23, Werkgroep Veiligheid, Rijksuniversiteit Leiden, Leiden; 1988

---

## 7. Afkortingenlijst

---

AVV	Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer
BAG	Bloed Alcohol Gehalte
BVOM	Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie
CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
EMA	Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer
MPCV	Meerjaren Programma Campagnes Verkeersveiligheid
OM	Openbaar Ministerie
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
3VO	Verenigde Verkeersveiligheids Organisatie

---

# Bijlage 1. Het registratieformulier

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Adviesdienst Verkeer en Vervoer (RWS)

## Registratieformulier alcoholgebruik automobilisten

Gebied:	Datum:
Controlepost:	Controleduur:

voor IEDERE BESTUURDER kolom 1-3 invullen				bij testuitslag 0.20‰ of hoger op STRAAT kolom 4-7 invullen				
1	2	3	4	5	6	7		
CAT* M/Br/ F/Vr	Geslacht M V	Leeftijd	Uitslag test op straat BAG	Beginners rijbewijs	Tijdstip test	Geboorte- datum	Herkomst nummer (zie noot)	Uitslag test op bureau (AAG)
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
11								
12								
13								
14								
15								
16								
17								
18								
19								

Noot: "Waar heeft u alcohol gebruikt?" (Bijbehorende nummer invullen)

1 = in café, bar, restaurant of disco	4 = op het werk (indien werk in horeca: 1 invullen)
2 = in sportkantine of clubhuis	5 = thuis
3 = bij vrienden, kennissen of familie (bezoek of feestje)	6 = elders

\* M=motor/Br=bromfiets/F=fiets/Vr=vrachtwagen

---

## Bijlage 2. Maatregelen sinds 1974

---

De verschillende stappen in de ontwikkeling van het alcoholgebruik door automobilisten worden hieronder – samen met de overheidsmaatregelen – op hoofdlijnen beschreven.<sup>14</sup>

### 1974

De invoering van de (eerste) wettelijke limiet van 0,5‰ op 1 november 1974, heeft het mogelijk gemaakt dat het percentage overtreders daalde van 15% in 1973 tot 11% in 1975.<sup>15</sup> Deze afname van het percentage overtreders is vooral bereikt, doordat de invoering gepaard ging met het uitoefenen van gericht politietoezicht. Dat toezicht was mogelijk geworden door de beschikbaarheid van chemische blaaspijpjes bij de selectie van verdachten en de bloedproef voor de bewijsvoering. Verder ging de invoering van de nieuwe wet vergezeld van een grootschalige voorlichtings- en publiciteitscampagne door Veilig Verkeer Nederland (inmiddels opgegaan in de verkeersveiligheidsorganisatie 3VO).

### 1975 - 1983

Tussen 1975 en 1983 zijn er geen belangrijke wijzigingen opgetreden in het toezicht op alcoholgebruik in het verkeer. Het percentage overtreders steeg in die periode met gemiddeld 0,4 procentpunt per jaar. Het vermoeden bestaat dat hier de wetmatigheid geldt dat bij gelijkblijvend politietoezicht het alcoholgebruik langzamerhand weer stijgt.

### 1983 - 1987

De overgang van selectieve naar aselechte alcoholtesten door de politie heeft geleid tot een afname van het percentage overtreders van 12% in 1983 tot 8% in 1987<sup>16</sup>. Dit werd mogelijk door de geleidelijke vervanging van de chemische blaaspijpjes door elektronische ademtesters. De selectie van verdachten kon hierdoor sneller, betrouwbaarder en goedkoper worden uitgevoerd.

### 1987 - 1989

De vervanging van de bloedproef door de ademanalyse voor bewijsdoeleinden tussen eind 1987 en eind 1989 leidde, samen met een bijbehorende uitgebreide voorlichtings- en publiciteitscampagne, tot een afname van het percentage overtreders van 8% in 1987 tot 6% in 1988 en 1989.<sup>17</sup> Met deze ademanalyse kon het (aselechte) politietoezicht worden uitgebreid zonder toename van tijd en kosten.

### 1989 - 1995

In 1989 kreeg de politie de bevoegdheid om een transactievoorstel aan verdachten - met uitzondering van recidivisten - te doen; eerst indien het een promillage tot 0,8 betrof, later (namens het OM) uitgebreid tot 1,3‰. Bestuurders worden als verdachte beschouwd, indien door middel van de ademanalyse met voldoende zekerheid een overtreding wordt vastgesteld. De politie maakt geleidelijk meer gebruik van deze mogelijkheid. De sterke afname van de werklast voor het OM door dit zogenoemde 'lik-op-stuk'-beleid heeft een

---

<sup>14</sup> Zie voor meer details: [Mathijssen, 1998].

<sup>15</sup> [Noordzij *et al.*, 1978].

<sup>16</sup> [Verschuur, 1988].

<sup>17</sup> [Söder *et al.*, 1989]; [Söder, 1990]; [Mathijssen, 1991].

---

belangrijke belemmering voor controles op grote schaal weggenomen. Het percentage overtreders nam mede hierdoor verder af tot gemiddeld 4% in begin jaren negentig.

**1996 - 1999**

In juni 1996 is een vorderingsprocedure van kracht geworden die zich vooral richt op de zeer zware overtreders met een BAG boven de 1,3%. Dit is uitgebreid beschreven in § 4.3.

**1999 - 2003**

Op 11 juni 1999 is het eerste convenant getekend tussen een politieregio en het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie om speciale handhavingsteams in te zetten voor de handhaving van de vijf speerpunten alcohol, gordels, helmen, rood licht en snelheid, boven op de inzet van de reguliere politie.

**2003**

In 2003 zijn ook de handhavingsteams van het Openbaar Ministerie in de resterende politieregio's volledig actief geworden, waarmee een volledige landelijke dekking van deze verhoogde handhaving is bereikt.



### Bijlage 3. Overtreders per regio en provincie

		<0,2‰	0,2-0,5‰	0,5-0,8‰	0,8-1,3‰	>1,3‰	>0,5‰
<b>Hoofdreio Noord-Nederland</b>							
Groningen	1999	94,4	3,4	1,5	0,5	0,3	<b>2,2</b>
	2000	94,5	3,5	1,1	0,5	0,4	<b>2,0</b>
	2001	94,5	3,4	1,4	0,5	0,2	<b>2,2</b>
	2002	94,9	2,8	1,4	0,6	0,3	<b>2,3</b>
	2003	94,8	3,1	1,2	0,6	0,3	<b>2,1</b>
	2004	95,6	2,6	1,1	0,5	0,2	<b>1,8</b>
Friesland	1999	92,3	4,6	1,7	0,8	0,6	<b>3,1</b>
	2000	92,0	4,4	2,0	0,7	0,9	<b>3,6</b>
	2001	91,5	5,0	2,0	1,2	0,3	<b>3,5</b>
	2002	92,3	5,1	1,8	0,6	0,2	<b>2,7</b>
	2003	91,3	5,9	1,4	0,9	0,5	<b>2,8</b>
	2004	93,0	4,6	1,2	0,7	0,5	<b>2,4</b>
Drenthe	1999	95,4	3,0	1,0	0,5	0,1	<b>1,6</b>
	2000	95,0	3,3	0,9	0,6	0,2	<b>1,7</b>
	2001	96,3	2,6	0,8	0,3	0,1	<b>1,2</b>
	2002	95,7	2,7	0,9	0,4	0,3	<b>1,6</b>
	2003	95,9	2,9	0,7	0,3	0,2	<b>1,2</b>
	2004	96,2	1,9	1,2	0,4	0,3	<b>1,9</b>
<b>Hoofdreio Oost-Nederland</b>							
Overijssel	1999	93,0	3,9	1,7	1,0	0,4	<b>3,1</b>
	2000	93,7	3,7	1,4	1,0	0,2	<b>2,6</b>
	2001	92,5	4,8	1,8	0,6	0,3	<b>2,8</b>
	2002	92,9	3,9	1,8	1,2	0,4	<b>3,3</b>
	2003	93,3	3,9	1,6	0,9	0,4	<b>2,8</b>
	2004	94,3	3,9	1,1	0,2	0,5	<b>1,8</b>
Flevoland	1999	91,8	3,9	2,5	1,0	0,8	<b>4,3</b>
	2000	92,5	3,0	2,8	1,1	0,6	<b>4,5</b>
	2001	89,0	5,8	3,3	1,0	0,9	<b>5,2</b>
	2002	90,6	4,8	2,0	1,7	0,9	<b>4,6</b>
	2003	92,0	3,6	2,5	1,4	0,4	<b>4,4</b>
	2004	93,1	3,8	1,7	0,9	0,5	<b>3,1</b>
Gelderland	1999	91,5	5,0	1,9	1,1	0,5	<b>3,5</b>
	2000	91,6	5,0	2,2	0,9	0,4	<b>3,5</b>
	2001	92,2	4,6	2,1	0,8	0,3	<b>3,2</b>
	2002	93,0	4,2	1,6	0,7	0,5	<b>2,8</b>
	2003	93,3	3,9	1,3	0,9	0,5	<b>2,7</b>
	2004	93,1	4,3	1,3	0,9	0,4	<b>2,6</b>

		<0,2% <sup>o</sup>	0,2-0,5% <sup>o</sup>	0,5-0,8% <sup>o</sup>	0,8-1,3% <sup>o</sup>	>1,3% <sup>o</sup>	>0,5% <sup>o</sup>
<b>Hoofdregio West-Nederland</b>							
Utrecht	1999	90,7	5,6	1,9	1,4	0,4	<b>3,7</b>
	2000	89,8	5,6	2,7	1,5	0,4	<b>4,6</b>
	2001	90,6	5,5	2,6	1,0	0,3	<b>3,9</b>
	2002	92,4	4,0	2,3	1,0	0,2	<b>3,5</b>
	2003	92,7	4,1	1,5	0,9	0,8	<b>3,2</b>
	2004	93,1	4,2	1,2	0,7	0,8	<b>2,7</b>
Noord-Holland	1999	87,3	6,8	3,4	1,5	1,0	<b>5,9</b>
	2000	87,5	7,0	3,1	1,6	0,8	<b>5,5</b>
	2001	88,0	6,5	3,0	1,9	0,6	<b>5,4</b>
	2002	89,2	5,9	2,5	2,1	0,4	<b>4,9</b>
	2003	89,3	6,0	2,8	1,3	0,6	<b>4,7</b>
	2004	91,0	5,1	2,1	1,2	0,6	<b>3,9</b>
Zuid-Holland	1999	88,3	6,8	2,4	1,5	0,9	<b>4,9</b>
	2000	88,7	6,0	3,0	1,6	0,7	<b>5,3</b>
	2001	89,2	5,7	2,6	1,6	0,8	<b>5,1</b>
	2002	89,5	5,5	2,9	1,6	0,5	<b>5,0</b>
	2003	90,5	4,7	2,7	1,5	0,5	<b>4,8</b>
	2004	90,1	5,2	2,7	1,5	0,5	<b>4,7</b>
Zeeland	1999	89,5	5,9	2,7	1,2	0,7	<b>4,6</b>
	2000	91,5	4,6	2,3	0,9	0,7	<b>3,9</b>
	2001	91,1	5,5	2,0	0,8	0,7	<b>3,4</b>
	2002	90,8	5,3	2,3	0,9	0,6	<b>3,8</b>
	2003	92,2	5,3	1,3	0,8	0,3	<b>2,5</b>
	2004	92,1	5,4	1,7	0,6	0,2	<b>2,5</b>
<b>Hoofdregio Zuid-Nederland</b>							
Noord-Brabant	1999	90,7	5,2	1,9	1,7	0,5	<b>4,1</b>
	2000	89,2	6,2	2,4	1,6	0,7	<b>4,6</b>
	2001	91,5	4,4	2,0	1,3	0,8	<b>4,1</b>
	2002	89,8	5,1	2,8	1,3	0,9	<b>5,1</b>
	2003	91,5	4,4	2,2	1,3	0,5	<b>4,1</b>
	2004	91,2	4,7	1,9	1,2	0,9	<b>4,1</b>
Limburg	1999	92,2	4,2	2,2	1,0	0,4	<b>3,6</b>
	2000	91,6	4,3	2,4	1,4	0,3	<b>4,1</b>
	2001	92,6	3,6	2,1	1,3	0,4	<b>3,8</b>
	2002	92,0	4,1	2,0	1,4	0,5	<b>3,8</b>
	2003	92,8	3,9	1,6	1,0	0,6	<b>3,3</b>
	2004	94,3	3,0	1,6	0,7	0,5	<b>2,7</b>

## Bijlage 4. Overtreders naar politieregio

Politieregio	Jaar	<0,2‰	0,2-0,5‰	0,5-0,8‰	0,8-1,3‰	>1,3‰	>0,5‰
Groningen	1999	94,4	3,4	1,5	0,5	0,3	2,2
	2000	94,5	3,5	1,1	0,5	0,4	2,0
	2001	94,5	3,4	1,4	0,5	0,2	2,2
	2002	94,9	2,8	1,4	0,6	0,3	2,3
	2003	94,8	3,1	1,2	0,6	0,3	2,1
	2004	95,6	2,6	1,1	0,5	0,2	1,8
Friesland	1999	92,3	4,6	1,7	0,8	0,6	3,1
	2000	92,0	4,4	2,0	0,7	0,9	3,6
	2001	91,5	5,0	2,0	1,2	0,3	3,5
	2002	92,3	5,1	1,8	0,6	0,2	2,7
	2003	91,3	5,9	1,4	0,9	0,5	2,8
	2004	93,0	4,6	1,2	0,7	0,5	2,4
Drenthe	1999	95,4	3,0	1,0	0,5	0,1	1,6
	2000	95,0	3,3	0,9	0,6	0,2	1,7
	2001	96,3	2,6	0,8	0,3	0,1	1,2
	2002	95,7	2,7	0,9	0,4	0,3	1,6
	2003	95,9	2,9	0,7	0,3	0,2	1,2
	2004	96,2	1,9	1,2	0,4	0,3	1,9
IJsselland	1999	94,1	2,8	1,5	1,1	0,4	3,1
	2000	94,9	3,0	1,0	0,8	0,2	2,0
	2001	92,9	4,4	1,9	0,5	0,2	2,7
	2002	94,6	3,4	0,9	0,8	0,3	2,0
	2003	94,8	3,4	1,0	0,4	0,4	1,8
	2004	95,3	3,2	0,7	0,4	0,4	1,5
Twente	1999	92,0	4,8	1,8	1,0	0,3	3,1
	2000	92,7	4,3	1,7	1,1	0,2	3,0
	2001	92,1	5,0	1,7	0,8	0,4	2,9
	2002	91,5	4,2	2,4	1,5	0,4	4,3
	2003	92,0	4,4	2,0	1,3	0,3	3,6
	2004	93,4	4,5	1,4	0,1	0,6	2,1
Noord- en Oost-Gelderland	1999	91,1	5,5	1,6	1,2	0,5	3,4
	2000	93,1	3,5	2,1	0,8	0,5	3,4
	2001	92,3	4,9	2,1	0,6	0,1	2,8
	2002	93,1	4,3	1,6	0,6	0,4	2,6
	2003	93,1	3,9	1,5	0,8	0,6	2,9
	2004	94,0	3,8	1,1	1,0	0,2	2,2

Politieregio	Jaar	<0,2‰	0,2-0,5‰	0,5-0,8‰	0,8-1,3‰	>1,3‰	>0,5‰
Gelderland-Midden	1999	91,5	5,3	1,7	1,1	0,4	3,2
	2000	90,8	5,8	2,2	0,8	0,3	3,4
	2001	91,9	4,3	2,5	0,7	0,6	3,8
	2002	92,5	4,6	1,6	0,6	0,7	3,0
	2003	92,3	4,7	1,3	1,2	0,5	3,0
	2004	91,6	5,2	1,7	0,9	0,6	3,2
Gelderland-Zuid	1999	92,4	3,4	2,7	1,1	0,4	4,2
	2000	90,3	6,1	2,2	1,1	0,4	3,6
	2001	92,3	4,7	1,6	1,2	0,2	3,0
	2002	93,6	3,5	1,7	0,8	0,4	2,9
	2003	95,3	2,7	1,0	0,7	0,2	2,0
	2004	93,7	3,8	1,3	0,7	0,5	2,5
Utrecht	1999	90,7	5,6	1,9	1,4	0,4	3,7
	2000	89,8	5,6	2,7	1,5	0,4	4,6
	2001	90,6	5,5	2,6	1,0	0,3	3,9
	2002	92,4	4,0	2,3	1,0	0,2	3,5
	2003	92,7	4,1	1,5	0,9	0,8	3,2
	2004	93,1	4,2	1,2	0,7	0,8	2,7
Noord-Holland-Noord	1999	88,2	7,3	2,8	1,2	0,6	4,6
	2000	89,6	6,3	2,3	1,3	0,5	4,1
	2001	87,9	6,4	3,0	1,7	1,0	5,7
	2002	89,7	6,0	2,1	1,8	0,3	4,2
	2003	90,5	5,1	2,3	1,6	0,5	4,5
	2004	90,4	5,6	1,5	1,7	0,8	4,0
Zaanstreek-Waterland	1999	87,3	6,4	3,2	1,9	1,2	6,3
	2000	90,9	5,7	2,2	0,8	0,4	3,4
	2001	89,9	5,8	2,6	1,3	0,3	4,2
	2002	91,9	4,4	1,7	1,7	0,3	3,8
	2003	92,0	4,8	1,8	1,0	0,3	3,1
	2004	90,6	4,5	2,7	1,3	0,9	4,9
Kennemerland	1999	86,8	8,0	2,7	1,3	1,2	5,2
	2000	87,6	6,8	3,4	1,1	1,2	5,6
	2001	87,8	6,6	3,4	1,7	0,6	5,7
	2002	88,8	6,3	2,7	1,8	0,4	5,0
	2003	86,5	7,5	3,7	1,8	0,5	6,0
	2004	88,0	7,8	2,4	0,7	1,1	4,2
Amsterdam-Amstelland	1999	86,9	6,1	4,3	1,3	1,3	7,0
	2000	85,4	7,7	4,0	2,1	0,8	7,0
	2001	88,2	6,8	2,5	2,1	0,4	5,0
	2002	89,3	5,4	2,6	2,5	0,2	5,3
	2003	89,5	6,0	3,0	0,9	0,6	4,4
	2004	93,3	3,4	2,0	1,2	0,1	3,3

Politieregio	Jaar	<0,2‰	0,2-0,5‰	0,5-0,8‰	0,8-1,3‰	>1,3‰	>0,5‰
Gooi en Vechtstreek	1999	86,9	6,2	3,0	3,2	0,8	6,9
	2000	83,8	9,5	3,2	2,7	0,9	6,8
	2001	85,6	6,8	4,1	2,4	1,1	7,6
	2002	85,0	8,1	3,7	2,2	1,0	7,0
	2003	86,8	7,3	3,5	1,6	0,9	5,9
	2004	90,6	4,9	2,6	1,0	0,9	4,4
Haaglanden	1999	87,8	7,1	2,6	1,5	1,1	5,1
	2000	87,3	6,5	3,1	2,2	0,9	6,2
	2001	88,0	6,8	2,2	1,7	1,2	5,2
	2002	90,2	5,4	2,4	1,3	0,7	4,4
	2003	89,6	5,4	2,8	1,5	0,7	5,0
	2004	91,0	5,6	1,9	1,0	0,5	3,4
Hollands-Midden	1999	86,0	8,8	2,5	2,3	0,4	5,2
	2000	89,1	6,0	2,6	1,5	0,8	4,9
	2001	89,7	5,4	3,0	1,1	0,7	4,9
	2002	87,8	7,4	3,0	1,2	0,5	4,8
	2003	92,6	4,1	1,5	1,1	0,7	3,3
	2004	89,9	6,1	2,2	1,2	0,6	4,0
Rotterdam-Rijnmond	1999	88,6	6,2	2,4	1,4	1,3	5,2
	2000	88,8	5,7	3,4	1,5	0,6	5,5
	2001	88,8	5,5	3,1	1,8	0,7	5,7
	2002	88,9	4,8	3,7	2,0	0,5	6,3
	2003	88,9	4,8	3,7	2,0	0,5	6,3
	2004	88,9	4,8	3,7	2,0	0,5	6,3
Zuid-Holland-Zuid	1999	93,3	4,2	1,7	0,5	0,3	2,5
	2000	90,9	5,5	2,1	1,2	0,3	3,6
	2001	92,1	4,5	1,7	1,6	0,2	3,5
	2002	92,0	4,5	1,7	1,6	0,2	3,5
	2003	93,4	3,8	1,9	1,0	0,0	2,9
	2004	91,5	4,2	2,4	1,3	0,5	4,3
Zeeland	1999	89,5	5,9	2,7	1,2	0,7	4,6
	2000	91,5	4,6	2,3	0,9	0,7	3,9
	2001	91,1	5,5	2,0	0,8	0,7	3,4
	2002	90,8	5,3	2,3	0,9	0,6	3,8
	2003	92,2	5,3	1,3	0,8	0,3	2,5
	2004	92,1	5,4	1,7	0,6	0,2	2,5
Midden- en West-Brabant	1999	88,5	5,9	2,6	2,5	0,5	5,6
	2000	85,2	8,6	2,8	2,6	0,9	6,3
	2001	91,4	4,8	1,5	1,4	0,9	3,8
	2002	89,8	5,6	2,6	1,0	1,0	4,6
	2003	90,9	4,8	2,1	1,8	0,4	4,3
	2004	89,5	5,3	2,1	1,6	1,5	5,1

<b>Politieregio</b>	<b>Jaar</b>	<b>&lt;0,2‰</b>	<b>0,2-0,5‰</b>	<b>0,5-0,8‰</b>	<b>0,8-1,3‰</b>	<b>&gt;1,3‰</b>	<b>&gt;0,5‰</b>
Brabant-Noord	1999	93,1	3,9	1,8	0,7	0,6	<b>3,0</b>
	2000	93,2	4,0	1,5	0,6	0,7	<b>2,8</b>
	2001	91,6	3,8	2,8	1,3	0,6	<b>4,6</b>
	2002	90,9	5,0	1,9	1,3	0,9	<b>4,1</b>
	2003	93,0	3,5	1,9	1,1	0,6	<b>3,6</b>
	2004	93,1	4,1	1,4	1,0	0,5	<b>2,9</b>
Brabant-Zuid-Oost	1999	91,6	5,4	1,0	1,6	0,5	<b>3,0</b>
	2000	91,3	4,7	2,6	1,0	0,4	<b>4,0</b>
	2001	91,4	4,4	2,1	1,3	0,8	<b>4,2</b>
	2002	88,9	4,5	4,0	1,7	0,9	<b>6,6</b>
	2003	91,1	4,7	2,7	0,9	0,6	<b>4,2</b>
	2004	91,8	4,4	2,2	1,0	0,5	<b>3,7</b>
Limburg-Noord	1999	93,0	4,2	1,7	0,9	0,3	<b>2,8</b>
	2000	93,3	3,9	2,0	0,5	0,4	<b>2,8</b>
	2001	93,4	4,1	1,3	0,9	0,4	<b>2,5</b>
	2002	94,3	3,3	1,4	0,8	0,1	<b>2,3</b>
	2003	94,6	3,2	1,1	0,7	0,4	<b>2,2</b>
	2004	95,6	2,7	0,9	0,4	0,4	<b>1,6</b>
Limburg-Zuid	1999	91,5	4,1	2,7	1,1	0,5	<b>4,4</b>
	2000	90,3	4,7	2,7	2,1	0,2	<b>5,1</b>
	2001	92,0	3,2	2,7	1,7	0,4	<b>4,8</b>
	2002	90,0	4,8	2,5	1,8	0,8	<b>5,1</b>
	2003	91,2	4,6	2,1	1,3	0,8	<b>4,3</b>
	2004	93,2	3,2	2,2	0,9	0,6	<b>3,6</b>
Flevoland	1999	91,8	3,9	2,5	1,0	0,8	<b>4,3</b>
	2000	92,5	3,0	2,8	1,1	0,6	<b>4,5</b>
	2001	89,0	5,8	3,3	1,0	0,9	<b>5,2</b>
	2002	90,6	4,8	2,0	1,7	0,9	<b>4,6</b>
	2003	92,0	3,6	2,5	1,4	0,4	<b>4,4</b>
	2004	93,1	3,8	1,7	0,9	0,5	<b>3,1</b>

## Bijlage 5. Overtreders naar geslacht en leeftijd

		<0,2‰	0,2-0,5‰	0,5-0,8‰	0,8-1,3‰	>1,3‰
Mannen						
18 – 24 jaar	1999	91,7	4,4	2,0	1,2	0,6
	2000	91,7	4,2	2,4	1,1	0,6
	2001	91,3	5,1	2,2	1,0	0,4
	2002	91,9	4,3	2,2	1,4	0,2
	2003	92,8	4,0	1,9	1,0	0,3
2004	93,6	3,8	1,5	0,6	0,5	
25 – 34 jaar	1999	88,7	6,3	2,6	1,8	0,7
	2000	87,6	6,6	3,5	1,7	0,7
	2001	89,2	5,7	2,9	1,5	0,7
	2002	89,6	5,4	2,5	1,7	0,8
	2003	90,0	5,0	2,3	1,7	0,9
2004	90,6	4,5	2,7	1,4	0,8	
35 – 49 jaar	1999	87,7	6,8	2,7	1,6	1,2
	2000	87,7	6,7	2,8	1,8	0,9
	2001	88,4	5,7	3,2	1,6	1,1
	2002	88,6	5,6	3,2	1,9	0,7
	2003	89,2	5,6	2,9	1,5	0,8
2004	89,6	5,4	2,5	1,6	0,9	
Ouder dan 50 jaar	1999	88,6	7,1	2,5	1,4	0,3
	2000	88,5	6,8	2,7	1,6	0,4
	2001	88,9	6,6	2,5	1,4	0,5
	2002	89,5	6,2	2,6	1,2	0,5
	2003	89,5	6,3	2,4	1,2	0,5
2004	90,3	6,3	1,8	0,9	0,7	
Vrouwen						
18 – 24 jaar	1999	96,6	2,5	0,7	0,2	0,1
	2000	97,6	1,8	0,4	0,2	0,0
	2001	96,7	2,4	0,4	0,4	0,0
	2002	97,1	2,3	0,4	0,2	0,1
	2003	97,7	1,5	0,6	0,2	0,0
2004	97,1	1,9	0,6	0,1	0,3	
25 – 34 jaar	1999	93,7	3,6	1,6	0,6	0,5
	2000	95,5	3,2	0,6	0,6	0,1
	2001	95,1	2,7	1,1	0,8	0,2
	2002	95,0	2,6	1,4	0,7	0,2
	2003	95,3	2,6	1,2	0,6	0,3
2004	95,7	2,7	0,7	0,7	0,2	
35 – 49 jaar	1999	92,0	5,0	1,9	0,9	0,3
	2000	91,0	5,0	2,8	0,7	0,4
	2001	93,4	3,5	1,9	1,0	0,2
	2002	92,3	4,3	2,2	0,6	0,5
	2003	93,5	3,6	1,9	0,9	0,1
2004	93,9	4,0	1,3	0,4	0,4	
Ouder dan 50 jaar	1999	93,7	2,5	1,8	1,3	0,6
	2000	92,6	4,6	0,9	1,2	0,6
	2001	92,9	5,4	0,9	0,8	0,0
	2002	92,7	4,9	1,4	0,9	0,1
	2003	94,9	3,6	0,6	0,7	0,2
2004	94,7	3,8	0,6	0,8	0,1	

---