
K29

1993

Een Alcohol-Verkeers Project in de provincie Drenthe

mr. drs. C. Cozijn
drs. R.F. Kouwenberg

Ministerie van Justitie
Den Haag

W
wetenschappelijk

C
onderzoek- en

D
documentatie-

C
centrum

Inhoudsopgave

	Samenvatting	1
1	Inleiding	3
2	De opzet van het onderzoek	7
2.1	De onderzochte personen	7
2.2	Vergelijking van de experimentele groep met de controlegroep	8
2.3	Uitvalsanalyse	8
2.4	Experimentele groep en de controlegroep exclusief uitval	9
3	De resultaten van het onderzoek	11
3.1	De ontwikkeling van het aantal alcoholcontroles in Drenthe	11
3.2	De ontwikkeling van de subjectieve pakkans	12
3.3	De ontwikkeling van het rijden onder invloed	14
3.4	De ontwikkeling van de houding t.o.v. het rijden onder invloed	15
3.5	Op welke personen heeft het AVP invloed gehad?	18
	Summary	19
	Résumé	21
	Bijlage 1: Vragenlijst voormeting	23
	Bijlage 2: Vragenlijst nameting	27

Samenvatting

Na een proef in de gemeente Emmen werd op 1 oktober 1989 in de provincie Drenthe een alcohol-verkeersproject gestart met als belangrijkste doel het opvoeren van de subjectieve pakkans om daardoor het rijden onder invloed en het daarmee gepaard gaande letselveroorzakend of -bevorderend verkeersgedrag terug te dringen. Hiertoe werden de volgende maatregelen getroffen: meer controles die met veel publiciteit omgeven zouden worden, versnelling van de afhandelingsprocedure en verscherping van het invorderingsbeleid van rijbewijzen na betrappen op rijden onder invloed.

In het kader van de evaluatie van het project werd ondermeer onderzoek gedaan met betrekking tot de vraag of het project inderdaad had geleid tot de gewenste verandering in het verkeersgedrag. Daartoe werd begin 1990 een steekproef uit de Drentse automobilisten telefonisch ondervraagd. In de vraaggesprekken werd ondermeer aandacht besteed aan de kennis van de alcohol-verkeerswetgeving, het eigen alcohol-verkeersgedrag en de grootte van de kans om op rijden onder invloed betrapt te worden. Een jaar later, begin 1991 dus, werden dezelfde personen opnieuw ondervraagd. Om voor het effect van veranderingen bij de Nederlandse automobilisten in het algemeen te kunnen corrigeren, werden op beide meetmomenten steekproeven uit Gelderse en Zeeuwse automobilisten ondervraagd aan de hand van dezelfde vragenlijst. De interviews werden afgenomen door AGB Intomart. De verwerking van de gegevens vond plaats op het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (WODC) van het ministerie van Justitie.

De 816 in 1990 ondervraagde Drentse automobilisten bleken qua geslacht, leeftijd, rijgedrag, oordeel over het rijden onder invloed en de geschatte pakkans niet af te wijken van de 407 automobilisten uit Gelderland en Zeeland.

Bij de ondervraging in 1991 bleek 23% van de een jaar tevoren ondervraagde personen niet bereikbaar of wenste niet opnieuw aan het onderzoek mee te werken. In Drenthe deden 638 personen mee aan het tweede interview, daarbuiten 304. Er was geen sprake van selectieve uitval, behoudens het gegeven dat de uitval onder personen met een zeer laag jaarkilometrage iets groter was dan onder de overigen. Dit betekent dat de uitval nauwelijks invloed heeft op de resultaten van het onderzoek.

De analyses richtten zich op de beantwoording van de volgende vragen.

- Is het aantal alcoholcontroles toegenomen?
- Is de subjectieve pakkans vergroot?
- Is het rijden onder invloed afgenomen?
- Is de houding t.o.v. rijden onder invloed veranderd?

Bij de ondervraging in 1991 bleek dat 11% van de Drentse ondervraagden in het jaar voorafgaand aan de ondervraging in het kader van een alcoholcontrole was aangehouden, tegen 8% een jaar tevoren. Omdat deze toename zich bij de Gelderse en Zeeuwse ondervraagden niet voordeed (daar bleef het 7%) is dit onderzoeksresultaat op te vatten als een *indicatie* voor een toename van het aantal alcoholcontroles in Drenthe. Of het aantal door de politie gehouden alcoholcontroles ook werkelijk is toegenomen, kan niet zonder meer uit ondervraging van automobilisten worden afgeleid. Daartoe zijn de gegevens van de politie meer geëigend.

Ondanks deze toename van het aantal personen dat werd aangehouden voor een alcoholcontrole, is er geen sprake van een toename van de subjectieve pakkans. Eerder is er sprake van een lichte daling. In 1991 vond in Drenthe 52% de kans om betrapt te worden op rijden onder invloed klein of zeer klein; 37% was van oordeel dat deze kans hooguit 1% was. In 1990 was dat nog 48% respectievelijk 29%. Buiten Drenthe deden zich nauwelijks veranderingen voor.

Wat betreft het eigen alcohol-verkeersgedrag werd er bij de Drentse automobilisten, evenals bij die buiten Drenthe, geen verandering aangetroffen.

Ten aanzien van de houding ten opzichte van het rijden onder invloed is er wel sprake van een positief effect van het AVP in Drenthe. Het aandeel van de Drentse automobilisten dat van mening was dat autorijden met een borrel op moet kunnen, veranderde tussen 1990 en 1991 nauwelijks, buiten Drenthe nam het echter relatief sterk toe, van 12% naar 16%. Daarnaast legde men in Drenthe de grens voor het aantal glazen drank waarmee men nog een auto kan besturen, in 1991 met gemiddeld 0,94 glazen lager dan de 1,03 in 1990, terwijl deze daling zich buiten Drenthe niet voordeed.

Is er derhalve wel sprake van een toename van het aantal (waargenomen) alcoholcontroles, deze heeft niet geleid tot een verhoging van de subjectieve pakkans (integendeel zelfs) en evenmin tot een vermindering van het rijden onder invloed. Wel is in Drenthe de houding ten opzichte van het rijden onder invloed enigszins in de gewenste richting verschoven, in de zin dat de negatieve tendens buiten Drenthe hier achterwege bleef. Het bleek echter niet mogelijk om degenen op wie het AVP het gewenste effect heeft gehad, duidelijk te onderscheiden van de overigen.

1 Inleiding

Tot aan de invoering in 1987 van de mogelijkheid om overtreding van art. 26 lid 2 van de Wegenverkeerswet (rijden onder invloed van alcohol) wettig te bewijzen door onderzoek van een monster van de door de verdachte uitgedemde lucht¹, was de opsporing en vervolging van rijders onder invloed, mede vanwege de voor de bewijsvoering uit te voeren bloedproef, zeer tijdrovend.

Ondanks de enorme inspanning van politie en justitie, welke er zelfs toe leidde dat 30 procent van de zittingscapaciteit van de arrondissementsrechtbanken voor strafzaken moest worden besteed aan de afhandeling van rijden onder invloed², bleek dit onvoldoende te worden teruggedrongen. Opvoeren van de effectiviteit van het optreden van politie en justitie enkel door het opvoeren van de controle-inspanning van de politie werd niet zinvol geacht. Enerzijds zou daardoor teveel beslag gelegd worden op de toch al beperkte capaciteit van de politie, waardoor aan andere en ernstigere misdrijven minder aandacht zou kunnen worden besteed. Anderzijds zou de overbelasting van de gerechten met roi-zaken alleen nog maar toenemen.

De invoering van de ademanalyse als bewijsmiddel had ondermeer als voordeel dat de politie met dezelfde inspanning (uitgedrukt in totaal te besteden uren) meer roi-zaken kon opsporen en afhandelen. Een ander voordeel was dat in veel gevallen de kostbare en tijdrovende bloedproef achterwege zou kunnen blijven. Om de overbelasting van het gerechtelijk apparaat terug te dringen werd ook de vervolgingsrichtlijn aangepast in die zin, dat meer gevallen door middel van transactie met het openbaar ministerie konden worden afgedaan.

Een door de VECOM³ en de CPVC⁴ ingestelde werkgroep was van oordeel dat de opsporing en vervolging van roi niet alleen moest worden geïntensiveerd, maar vooral ook anders ingericht. In het door de vergadering van procureurs-generaal geaccordeerde advies 'Nieuwe Aanpak Rijden onder Invloed' werd een meer op generale preventie gerichte aanpak voorgesteld, waarin ook

¹ Wet van 1 juli 1987, Stb. 315.

² In het navolgende ook aan te duiden als roi.

³ Verkeerscommissie Openbaar Ministerie

⁴ Centrale Politie Verkeerscommissie

de verantwoordelijkheid van het lokale en het regionale bestuur voor de bestrijding van het roi tot uitdrukking werd gebracht.

Volgens het advies moeten grootscheepse alcoholcontroles omgeven worden met zoveel mogelijk publiciteit. De controles moeten zeer opvallend op steeds wisselende lokaties en tijdstippen (dus niet hoofdzakelijk in de weekendnachten op min of meer vaste plaatsen) plaatsvinden onder het motto 'iedereen blazen'. Daarnaast zou bij elk contact tussen politie en bestuurder in verband met aanrijdingen of (ernstige) overtredingen een blaasproef moeten worden afgenomen.

Een en ander zou met name moeten resulteren in een verhoging van de subjectieve pakkans. Uit een veelheid van criminologisch onderzoek is immers gebleken dat de subjectieve pakkans (hoe groot denkt men dat de kans is dat men op de overtreding betrapt wordt) een veel belangrijkere factor is voor de omvang van het preventief effect van het optreden van politie en justitie dan de objectieve pakkans (de werkelijke kans dat men na overtreding betrapt wordt). Als sluitstuk op deze meer op generale preventie gerichte aanpak zou een meer consistente en consequente justitiële follow-up moeten volgen voor degenen die op roi betrapt werden, om te bevorderen dat op de constatering van de overtreding binnen korte tijd de passende strafrechtelijke reactie ook daadwerkelijk volgt. Door de meer consistente en consequente justitiële follow-up wordt voorkomen dat de winst die geboekt wordt door de verhoging van de subjectieve pakkans, weer tenietgedaan wordt door het uitblijven van de strafrechtelijke reactie.

Na een proef in de gemeente Emmen in 1988 werd per 1 oktober 1989 door politie en openbaar ministerie in het arrondissement Assen (provincie Drenthe) ter uitvoering van de bovengenoemde 'Nieuwe Aanpak Rijden onder Invloed' een Alcohol-Verkeers Project (AVP) gestart, met als kenmerken:

- gedurende vijf jaar het aantal met het oog op controle op roi aan te houden bestuurders brengen en handhaven op een aantal dat overeenkomt met 20 procent van de bevolking van Drenthe. De controles vinden in het algemeen opvallend plaats op steeds wisselende lokaties en tijdstippen en worden omgeven met artikelen in de lokale en regionale pers.
- verscherping van het invorderingsbeleid van rijbewijzen na betrappen op roi.
- Lik op Stuk, oftewel versnelling van de strafrechtelijke afdoening zodat in principe alle zaken binnen tien weken na pleegdatum door middel van transactie zijn afgedaan of door de rechter zijn behandeld.

Het doel van het project was het verhogen van de subjectieve pakkans om daardoor het rijden onder invloed en het daarmee gepaard gaande letselveroorzakend of -bevorderend verkeersgedrag terug te dringen.

In het kader van de evaluatie van het project zou onderzoek worden verricht met betrekking tot de vraag of het AVP had geleid tot veranderingen in het verkeersgedrag van de Drentse automobilisten, kortom met betrekking tot de vraag of het project zijn doelstelling had bereikt. De in het kader van dit onderzoek gehouden enquêtes werden afgenomen en voor geautomatiseerde verwerking gereedgemaakt door het marktonderzoekbureau AGB Intomart te Hilversum, de bewerking van het verzamelde materiaal werd verricht door het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (WODC) van het ministerie van Justitie. De gehanteerde vragenlijsten zijn opgenomen als bijlage.

2 De opzet van het onderzoek

Het gekozen onderzoeksdesign benadert dat van het gecontroleerde experiment, dat wil zeggen dat zowel waarnemingen verricht worden vóór de invoering van de experimentele factor (het AVP) als daarna op een tijdstip waarop de uitwerking van de experimentele factor gemeten kan worden, terwijl gelijktijdig ook waarnemingen worden verricht bij personen die niet aan de experimentele factor zijn blootgesteld.

Dit design vereist dat de 'experimentele' groep (inwoners van de provincie Drenthe) op essentiële punten vergelijkbaar is met de 'controlegroep' (woonachtig buiten de provincie). Dit zowel vóór de invoering van het AVP (dus bij de 'voormeting') als op het moment dat tot de meting van het opgetreden effect wordt overgegaan (de 'nameting'). Deze vergelijkbaarheid is noodzakelijk om te voorkomen dat eventuele verschillen tussen de ontwikkelingen binnen de experimentele groep en de controlegroep eerder moeten worden toegeschreven aan verschillen in samenstelling van deze groepen dan aan de invloed van het AVP.

Door omstandigheden kon de voormeting pas in de maand maart van 1990 plaatsvinden, dus na invoering van het AVP. Deze vertraging kan gevolgen hebben voor de waargenomen effecten, doch omtrent de mate waarin dat het geval is geweest, kunnen geen zinvolle uitspraken worden gedaan. De nameting vond ongeveer een jaar later plaats in april 1991.

2.1 De onderzochte personen

Om een goede spreiding van de respondenten over de provincie Drenthe te bewerkstelligen onder een gelijktijdige beperking van de omvang van de totale steekproef, werd voor de voormeting uit de bevolking van de gemeente Emmen, die van de gemeenten Diever, Ruinen, Ruinerwold en Meppel, die van de gemeenten Roden, Norg, Vries, Peize en Eelde en die van de rest van Drenthe elk een steekproef van ongeveer 200 personen getrokken. In totaal werden in Drenthe 816 personen bij het onderzoek betrokken.

De controlegroep bestond tijdens de voormeting uit een steekproef ter grootte van ongeveer 200 personen uit de bevolking van de provincie Gelderland en een even grote steekproef uit de bevolking van de provincie Zeeland, in totaal 407 personen.

Bij de nameting bleek dat 281 personen hun medewerking aan het onderzoek niet wensten te continueren of niet bereikt konden worden. Een totale uitval dus van 23%. In de experimentele groep bedroeg de uitval 22%, in de controlegroep was dat 25%. Het verschil in uitval tussen de experimentele groep en de controlegroep is statistisch echter niet significant.

2.2 Vergelijking van de experimentele groep met de controlegroep

De experimentele groep en de controlegroep zijn allereerst op hun samenstelling naar geslacht en leeftijd met elkaar vergeleken. De aangetroffen verschillen zijn statistisch getoetst met behulp van de chikwadraattoets op het 5%-significantieniveau. Van de 816 in de voormeting ondervraagde personen uit de provincie Drenthe waren er 351 van het vrouwelijk geslacht (43%). Elders waren dat er 189 van de 407 (46%). Het verschil is statistisch echter niet significant. Voor wat betreft de leeftijdsverdeling van beide groepen is er eveneens nauwelijks sprake van verschil. Ondanks het feit dat in de controlegroep het aandeel van de personen in de leeftijdsgroep tot 25 jaar met 10% bijna tweemaal zo groot was als de 6% in de experimentele groep, zijn de aangetroffen leeftijdsverschillen statistisch niet significant. Laten we de personen onder de 25 jaar buiten beschouwing, dan verdwijnen de verschillen vrijwel helemaal.

Behalve op geslacht en leeftijd zijn de experimentele groep en de controlegroep ook vergeleken op enkele in verband met het onderwerp van het onderzoek uiterst relevante kenmerken, te weten de frequentie van het autogebruik, het geschatte aantal jaarlijks gereden kilometers, de houding ten opzichte van het rijden onder invloed, de geschatte pakkans en de vraag of men in het jaar voorafgaand aan de ondervraging wel eens aangehouden was voor een alcoholcontrole. Op geen van deze kenmerken was er sprake van statistisch significante verschillen.

De conclusie uit deze vergelijkingen is dat de experimentele groep en de controlegroep tijdens de voormeting op de voor het onderzoek relevante kenmerken volkomen vergelijkbaar zijn.

2.3 Uitvalsanalyse

Zoals hiervoor al werd aangegeven werd, kon met 281 personen die aan de voormeting hadden deelgenomen tijdens de nameting geen interview gerealiseerd worden. Hiervan waren er 91 die hun medewerking aan het tweede vraaggesprek weigerden. De overigen bleken om diverse redenen onbereikbaar. Een totale uitval van 23% na een jaar is bij panelonderzoeken niet uitzonderlijk hoog.

Om te bezien of er sprake is van een selectieve uitval, waardoor een vertekening in het resultaat van de nameting veroorzaakt kan zijn, zijn de uitvalsgroep en de responsgroep op dezelfde wijze onderling vergeleken als die beschreven werd in paragraaf 2.2. Daarbij bleek dat de responsgroep en de uitvalsgroep wat betreft de verdeling naar geslacht en leeftijd nauwelijks verschillen vertoonden, zij het dat er onder de uitvallers relatief meer personen uit de leeftijdsgroepen tot 25 jaar en boven de 50 jaar waren dan verwacht zou mogen worden als de uitval over alle groepen gelijk gespreid zou zijn. De verschillen zijn statistisch echter niet significant. Ook wanneer onderscheid gemaakt wordt naar de diverse gebieden (Drenthe vs. Gelderland en Zeeland) blijkt er geen significante verschil te zijn in de uitval binnen de onderscheiden geslachts-leeftijdsgroepen. Of anders gezegd: binnen de experimentele groep en de controlegroep is de uitval naar geslacht en leeftijd gelijk.

Wat betreft de frequentie van het autogebruik is er wel sprake van een significant verschil in uitval. Van degenen die bij de voormeting zeiden zelden of nooit als bestuurder gebruik te maken van een auto, deed 36% niet mee aan de nameting, tegen 21% bij degenen die vaker van de auto gebruik maakten. Dit verschil deed zich zowel in Drenthe als daarbuiten in vrijwel dezelfde mate voor. Ten aanzien van het aantal jaarlijks gereden kilometers is sprake van een vergelijkbaar verschil: de uitval is het grootst onder degenen die jaarlijks minder dan 5000 km rijden.

Met betrekking tot de houding ten opzichte van het rijden onder invloed, de geschatte pakkans en de vraag of men in het jaar voorafgaand aan de ondervraging wel eens aangehouden was voor een alcoholcontrole, deden zich geen significante verschillen voor, ook niet wanneer de uitval binnen Drenthe en de rest van Nederland afzonderlijk wordt bezien.

De conclusie hier is dat de groep uitvallers, behoudens wat betreft de frequentie van het autogebruik, niet afwijkt van degenen die wel aan de nameting hebben meegedaan. Een en ander heeft als consequentie dat het autogebruik tijdens de nameting frequenter zal blijken plaats te vinden dan tijdens de voormeting, ook zonder dat zich in werkelijkheid een verandering in het gebruikspatroon heeft voorgedaan.

2.4 Experimentele groep en de controlegroep exclusief uitval

Waar in paragraaf 2.2 geconcludeerd werd dat de experimentele groep en de controlegroep tijdens de voormeting vergelijkbaar waren, en in paragraaf 2.3 dat de uitval, behoudens wat betreft de frequentie van het autogebruik, niet voor vertekening van de resultaten aanleiding geeft, ligt het voor de hand dat, wanneer de uitvallers bij de nameting worden weggelaten, de experimentele groep en de controlegroep met elkaar vergelijkbaar zullen zijn gelet op de resultaten van de voormeting. Inderdaad bleek dat het geval. Hieruit volgt dat

de responsgroep uit de nameting opgevat mag worden als een representatieve steekproef uit de respons op de voormeting. Dit geldt zowel voor de ondervraagden uit de provincie Drenthe (de experimentele groep) als voor de ondervraagden uit Zeeland en Gelderland (de controlegroep).

De analyse van de veranderingen die tussen de voormeting en de nameting kunnen zijn opgetreden, kan dan ook zonder bezwaar worden beperkt tot de 942 personen die bij de nameting ondervraagd zijn.

3 De resultaten van het onderzoek

Bij de beschrijving van de resultaten van het onderzoek zal eerst worden nagegaan of de doelstellingen van het AVP bereikt zijn, dat wil zeggen:

- Is het aantal alcoholcontroles toegenomen?
- Is de subjectieve pakkans vergroot?
- Is het rijden onder invloed afgenomen?
- Is de houding t.o.v. rijden onder invloed veranderd?

Daarna wordt ingegaan op de vraag of het mogelijk is om degenen op wie het project een positieve invloed heeft gehad, te onderscheiden van degenen bij wie dat effect niet heeft plaatsgevonden.

3.1 De ontwikkeling van het aantal alcoholcontroles in Drenthe

Van de respondenten uit het onderzoek kan natuurlijk geen harde informatie worden verkregen over de werkelijke ontwikkeling van het aantal alcoholcontroles. Daarover zou de politie beter uitspraken kunnen doen. Niettemin biedt de vragenlijst enkele aanknopingspunten om langs meer indirecte weg toch iets te kunnen zeggen over de ontwikkeling van het aantal alcoholcontroles. Allereerst gaat het daarbij om de vraag:

Bent u als bestuurder van een auto in de afgelopen 12 maanden wel eens aangehouden door de politie voor een alcoholcontrole?

De antwoorden op deze vraag staan vermeld in tabel 1. In Drenthe is een significante toename van het aantal personen dat in het jaar voorafgaand aan de

Tabel 1: Gedurende het afgelopen jaar aangehouden voor alcoholcontrole?

aangehouden	Drenthe				rest van Nederland			
	1990		1991		1990		1991	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
ja	49	8	69	11	21	7	20	7
nee	589	92	569	89	283	93	284	93
totaal	638	100	638	100	304	100	304	100

ondervraging aangehouden is met het oog op alcoholcontrole, terwijl zich buiten Drenthe geen verandering voordeed.

Een tweede indicator voor een eventuele toename van het aantal alcoholcontroles is het antwoord op de vraag:

Heeft u in de afgelopen maanden een alcoholcontrole gezien zonder zelf te zijn aangehouden?

Uit tabel 2 blijkt inderdaad een verhoging van het aantal personen dat gedurende de afgelopen maanden een alcoholcontrole gezien heeft. Deze is echter onvoldoende om statistisch significant te zijn. Al was deze echter wel significant, dan zou deze verandering niet aan het AVP in Drenthe mogen worden toegeschreven omdat zich buiten Drenthe precies dezelfde ontwikkeling heeft voorgedaan.

De derde indicator voor een intensivering van de alcoholcontroles in de provincie Drenthe wordt gevonden in het antwoord op de vraag:

Kent u mensen in uw kennissenkring die in het afgelopen jaar door de politie zijn aangehouden voor een alcoholcontrole?

Het aandeel van de Drentse ondervraagden dat in de kennissenkring personen kende die in het afgelopen jaar waren aangehouden in verband met een alcoholcontrole is gedaald van 34% naar 31% (tabel 3). Hoewel deze daling statistisch significant is, moet er inhoudelijk geen betekenis aan worden toegerekend omdat een vergelijkbare daling zich ook buiten Drenthe voordeed.

Van de drie gebruikte indicatoren blijkt derhalve alleen de eerste (het aantal mensen dat is aangehouden voor een alcoholcontrole) op een effect te duiden dat aan het AVP in Drenthe mag worden toegeschreven. In relatieve zin gaat het hierbij om een sterke ontwikkeling. Het percentage ondervraagden dat gedurende het jaar voorafgaande aan de ondervraging was aangehouden voor een alcoholcontrole steeg met 40%, van 8% tot 11%.

3.2 De ontwikkeling van de subjectieve pakkans

Zowel tijdens de voormeting als tijdens de nameting is aan de respondenten de volgende vraag voorgelegd:

Als een automobilist een keer alcohol gedronken heeft, hoe groot acht u dan de kans dat deze automobilist door de politie wordt aangehouden? Is de kans daarop groot, niet zo groot, klein of zeer klein?

Uit de gegeven antwoorden blijkt een daling van de subjectieve pakkans (tabel 4). In Drenthe was in 1990 52% van mening dat de pakkans groot of niet zo

Tabel 2: Gedurende de afgelopen maanden een alcoholcontrole gezien?

alcoholcontrole gezien	Drenthe				rest van Nederland			
	1990		1991		1990		1991	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
ja	77	12	94	15	36	12	45	15
nee	561	88	544	85	268	88	259	85
totaal	638	100	638	100	304	100	304	100

Tabel 3: Kennissen die in het afgelopen jaar zijn aangehouden voor een alcoholcontrole?

kennissen aangehouden	Drenthe				rest van Nederland			
	1990		1991		1990		1991	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
ja	219	34	196	31	106	35	96	32
nee	418	66	441	69	198	65	208	68
totaal	637	100	638	100	304	100	304	100

Tabel 4: Oordeel over de grootte van de pakkans

pakkans is	Drenthe				rest van Nederland			
	1990		1991		1990		1991	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
groot	78	13	67	11	34	11	37	12
niet zo groot	240	39	229	37	114	38	106	36
klein	189	30	181	29	97	32	97	32
zeer klein	115	18	145	23	54	18	59	20
totaal	622	100	622	100	299	100	299	100

groot was, terwijl 48% de kans klein of zeer klein achtte. Een jaar later was dat precies omgedraaid. De verandering is statistisch significant. In de rest van Nederland vond ook een daling plaats (van 49% naar 48% groot of niet zo groot), maar deze verandering is niet significant.

De subjectieve pakkans is ook op een andere wijze gemeten met behulp van de vraag:

Stel, dat u 100 keer een auto bestuurt nadat u alcohol gedronken heeft, hoe vaak van die 100 keer denkt u dat de politie u zal aanhouden?

Ook hier blijkt een daling van de subjectieve pakkans in Drenthe (tabel 5). Was in 1990 29% van mening dat deze op hooguit 1 per 100 lag, een jaar later werd dat oordeel bij 37% aangetroffen. De verandering is statistisch significant. In de rest van Nederland werden ook verschuivingen aangetroffen, maar deze waren statistisch niet significant.

Volgens beide analyses blijkt dus een daling van de subjectieve pakkans in Drenthe, terwijl deze daling zich buiten Drenthe niet voordeed.

3.3 De ontwikkeling van het rijden onder invloed

Evenals hiervoor is aangegeven met betrekking tot de ontwikkeling van het aantal alcoholcontroles door de politie, geldt ook hier dat van de respondenten geen harde informatie kan worden verkregen omtrent de werkelijke toe- of afname van het rijden onder invloed. Een van de belangrijkste tekortkomingen van de zogenaamde self-reportonderzoeken, waarin de ondervraagde verzocht wordt zelf aan te geven of (en zo ja, welke) delicten door hem of haar zijn gepleegd, is dat niet altijd het juiste antwoord op de gestelde vraag wordt gegeven. Self-reportstudies geven dan ook doorgaans een onderschatting aan. De ontwikkeling van het roi wordt geschetst aan de hand van de antwoorden op de vraag:

Hoe regelmatig heeft u de afgelopen tijd zelf een auto bestuurd, terwijl u drie of meer glazen alcoholhoudende drank had gedronken? Was dat een paar keer per week, één keer per week, een paar keer per maand, één keer per maand, een paar keer per half jaar, minder dan een paar keer per half jaar of helemaal nooit?

In verband met het feit dat slechts een zeer beperkt aantal ondervraagden antwoordde gedurende de afgelopen tijd wel eens na het nuttigen van het in de vraag gestelde aantal alcoholische consumpties achter het stuur van een auto te zijn gekropen, bleek de gemaakte onderscheiding naar de mate waarin dat gebeurd was, te genuanceerd voor een kwantitatieve analyse. Om deze reden werd het onderscheid teruggebracht tot de categorieën 'één of meer keer per maand', 'minder dan één keer per maand' en 'nooit'. De aldus ge(her)groepeerde antwoorden staan vermeld in tabel 6.

Uit de tabel blijkt een te verwaarlozen daling in de provincie Drenthe, terwijl zich buiten Drenthe een geringe toename heeft voorgedaan. Dit lijkt te wijzen op een positief effect van het AVP in Drenthe in die zin dat het AVP weliswaar het roi in Drenthe niet zou hebben weten terug te dringen, maar wel zou hebben voorkomen dat de stijging elders in het land zich ook in Drenthe zou hebben voorgedaan wanneer het project niet in uitvoering

Tabel 5: Schatting van de grootte van de pakkans

pakkans per 100	Drenthe				rest van Nederland			
	1990		1991		1990		1991	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
0 of 1	161	29	205	37	78	30	81	31
2 of 3	155	28	121	22	62	23	68	26
4 tot 10	163	29	153	27	89	34	73	28
11 of meer	79	14	79	14	34	13	41	15
totaal	558	100	558	100	263	100	263	100

Tabel 6: Frequentie van het rijden onder invloed in de afgelopen tijd

frequentie roi	Drenthe				rest van Nederland			
	1990		1991		1990		1991	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
≥ eens per maand	20	3	18	3	7	2	9	3
< eens per maand	30	5	30	5	17	6	22	7
nooit	588	92	590	92	280	92	273	90
totaal	638	100	638	100	304	100	304	100

zou zijn genomen. Deze conclusie moet echter verworpen worden omdat aan de buiten Drenthe gesignaleerde ontwikkeling op statistische gronden geen betekenis mag worden toegekend.

3.4 De houding ten opzichte van het rijden onder invloed

Een eerste indicator voor een eventuele verandering van de houding van de ondervraagden ten opzichte van het rijden onder invloed is gelegen in het antwoord op de vraag:

In welke mate bent u het eens met de volgende uitspraak: Autorijden als je een borreltje gedronken hebt moet kunnen? Bent u het daar helemaal mee eens, overwegend mee eens, overwegend niet mee eens of helemaal niet mee eens?

Het aandeel van de ondervraagden dat het helemaal of overwegend eens was met deze uitspraak, steeg in Drenthe van 10% naar 12% (tabel 7). Het ver-

schil is statistisch echter niet significant ($\chi^2=5,59$; $df=3$). Buiten Drenthe was de toename (van 12% naar 16%) echter groter. In statistisch opzicht is de toename buiten Drenthe significant ($\chi^2=13,79$; $df=3$). De conclusie die hieruit getrokken moet worden, is dat het AVP in Drenthe verhinderd heeft dat de negatieve ontwikkeling die zich buiten Drenthe voordeed, ook binnen de provincie zichtbaar werd.

Een tweede indicator voor een eventuele verandering in de houding ten opzichte van het rijden onder invloed ligt in het antwoord op de vraag:

Bij hoeveel glazen alcoholhoudende drank ligt in het algemeen bij u de grens om nog auto te rijden?

Deze vraag kan door verschillende mensen verschillend opgevat worden. De meest letterlijke opvatting van deze vraag verwijst naar de grens voor zichzelf in het algemeen, dus niet naar de grens voor zichzelf onder bijzondere omstandigheden. De waarschijnlijk bedoelde opvatting verwijst naar het antwoord op de vraag: 'Bij hoeveel glazen alcoholhoudende drank ligt volgens u in het algemeen de grens om nog auto te kunnen rijden?' Hierbij gaat het dus niet om een grens voor zichzelf, maar om een grens voor het besturen van auto's door personen in het algemeen. Bij de interpretatie van de verkregen antwoorden wordt van deze laatste opvatting uitgegaan.

Uit de antwoorden (tabel 8) blijkt in Drenthe een duidelijke verlaging van de algemene grens aan het aantal glazen om nog te kunnen rijden. Het aandeel van de ondervraagden dat van mening was dat er in het geheel niet met alcohol op achter het stuur mag worden gekropen, steeg van 46% naar 55%.

Nemen we niet de gegroepeerde antwoorden, zoals in tabel 8, maar de oorspronkelijk opgegeven aantallen, dan blijkt bij de Drentse ondervraagden de grens in het algemeen gedaald te zijn van 1,23 glazen gemiddeld in 1990 naar 1,06 glazen gemiddeld in 1991. Het verschil is statistisch significant ($t=2,31$; $df=597$; $p<0,021$). Buiten Drenthe deed zich eveneens een, zij het geringere, daling voor van 1,24 gemiddeld naar 1,20 gemiddeld. Deze daling is echter statistisch niet significant ($t=0,21$; $df=288$; $p<0,720$).

De conclusie luidt dan ook dat het AVP in Drenthe heeft geleid tot een verlaging van de grens in het algemeen die geldt voor het aantal glazen alcoholhoudende drank om nog auto te kunnen rijden.

Belangrijker nog dan de grens in het algemeen is de grens die men voor zichzelf stelt. Daarom is ook gevraagd naar het maximale aantal glazen alcoholhoudende drank waarna men nog zelf een auto zou besturen:

Wat vindt u voor uzelf het maximale aantal glazen alcoholhoudende drank om nog een auto te besturen?

De antwoorden op deze vraag vormen een derde indicator voor een eventuele verandering van de houding ten opzichte van rijden onder invloed als gevolg

Tabel 7: Autorijden met een borreltje op moet kunnen

	Drenthe				rest van Nederland			
	1990		1991		1990		1991	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
helemaal eens	20	3	20	3	8	3	9	3
overwegend eens	45	7	57	9	26	9	40	13
overw. oneens	70	11	80	13	38	13	49	16
helemaal oneens	501	79	479	75	230	75	204	68
totaal	636	100	636	100	302	100	302	100

Tabel 8: Grens in het algemeen aan het aantal glazen alcoholhoudende drank om nog auto te kunnen rijden

aantal borrels	Drenthe				rest van Nederland			
	1990		1991		1990		1991	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
0	273	46	324	55	134	46	133	46
1	83	14	68	11	37	13	43	15
2	169	28	126	21	80	28	63	22
3 of meer	73	12	80	13	38	13	50	17
totaal	598	100	598	100	289	100	289	100

Tabel 9: Eigen grens aan het aantal glazen alcoholhoudende drank om nog auto te kunnen rijden

aantal borrels	Drenthe				rest van Nederland			
	1990		1991		1990		1991	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
0	363	60	382	63	159	53	147	49
1	70	11	63	10	37	13	39	13
2	106	17	94	15	57	19	61	21
3 of meer	76	12	76	12	43	15	49	17
totaal	615	100	615	100	296	100	296	100

van het AVP in Drenthe. Uit tabel 9 blijkt in Drenthe een geringe, niet significante, verlaging van de grens om nog auto te kunnen rijden. Buiten Drenthe is er sprake van een geringe, niet significante, verhoging van die grens.

Nemen we ook hier de oorspronkelijke antwoorden, dan blijkt in Drenthe een daling van gemiddeld 1,03 glazen naar 0,94 glazen. Deze daling is op 5%-niveau niet significant, maar op 10%-niveau wel ($t=1,65$; $df=614$; $p<0,099$). Buiten Drenthe blijkt zich dan ook een daling voor te doen van 1,25 naar 1,23. Deze daling is echter verre van significant ($t=0,20$; $df=295$; en $p<0,845$).⁵

Resumerend is de conclusie dat het AVP in Drenthe een gunstig effect heeft gehad op de houding ten opzichte van het rijden onder invloed. Enerzijds daalde het oordeel over de algemene limiet en over de limiet die men voor zichzelf hanteert, terwijl die daling zich buiten Drenthe niet, of althans in zo geringe mate voordeed dat er op statistische gronden geen betekenis aan mag worden gehecht. Anderzijds nam buiten Drenthe het aantal personen dat het eens was met de stelling, dat autorijden met een borreltje op moet kunnen, toe, terwijl deze toename in Drenthe achterwege bleef, althans te klein was om daar op statistische gronden betekenis aan te hechten.

3.5 Op welke personen heeft het AVP invloed gehad?

Tot hier is aandacht besteed aan de vraag of in Drenthe veranderingen zijn opgetreden en of deze veranderingen zijn toe te schrijven aan het AVP. Deze analyses hebben plaatsgevonden op groepsniveau. Door de opzet van het onderzoek is het echter ook mogelijk om de veranderingen op individueel niveau vast te stellen. Doordat immers de in 1991 gebruikte vragenlijst gelijk is aan die van 1990, kan voor elke respondent uit de nameting nagegaan worden welk antwoord bij de voormeting werd gegeven.

Voor de hiervoor behandelde criteria, aan de hand waarvan werd vastgesteld of het AVP al dan niet succesvol is geweest, is nagegaan of aan de hand van de bij de voormeting gegeven antwoorden een profiel geschetst kan worden van degenen op wie het AVP het gewenste effect heeft gehad of juist het tegenovergestelde. Hiertoe is gebruik gemaakt van canonische discriminant-analyse. Het resultaat van deze analyses was negatief. Op geen van de succes-criteria bleek het mogelijk om een profielschets te maken van de veranderaars-in-positieve-zin en van de veranderaars-in-negatieve-zin.

⁵ Het verschil in uitkomsten tussen de analyse op de oorspronkelijke antwoorden en de analyse op de gegroepeerde antwoorden wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door het feit dat de veranderingen zich vooral hebben voorgedaan bij de ondervraagden voor wie de eigen grens aan het begin van het project boven de drie glazen lag. Door de groepering van de antwoorden in de categorieën is dit effect grotendeels onzichtbaar geworden.

Summary

On October 1, 1989 a drunk drivers project was started in the province of Drenthe. The project aimed at reducing the number of drunk drivers by increasing the perceived rate of detection by the police. To achieve this, the number of spot checks for drunk driving was increased. This campaign was to be accompanied by a great deal of publicity. In addition, the celerity of punishment was increased and measures for the impounding of driver's licences were tightened.

For the evaluation of the project a sample of 816 Drenthian drivers were interviewed by phone in the spring of 1990. One year later, in the spring of 1991, the interviews were repeated using the same sample of drivers. At both times a control group, consisting of a sample of 407 drivers from two other provinces, was interviewed with the same questionnaire.

The research focused on answering the following questions:

- Did the number of checks on driving under influence increase?
- Did the perceived detection rate increase?
- Has driving under the influence decreased?
- Did attitudes towards driving under the influence change?

In 1991 11% of the Drenthian drivers had been stopped for an alcohol test in the preceding year, whereas the 1990 interview showed only 8%. Because this increase failed to turn up in the other provinces, the difference can be construed as an *indication* of an increase in spot checks in Drenthe. Whether the number of spot checks has actually increased cannot be ascertained from the interviews with motorists.

Despite the increase in the number of motorists being checked, the perceived detection rate did not increase. On the contrary, the number of motorists in Drenthe who regarded the chance of being caught driving under the influence as small or negligible increased slightly from 48% to 52%. In 1990, 29% believed that the chance of being caught was 1% at most. In 1991 this had increased to 37% of the motorists surveyed in Drenthe. Outside Drenthe hardly any change occurred.

As to self-reported driving under the influence, neither within Drenthe nor elsewhere were any changes detected.

As far as the attitude towards driving under the influence is concerned, there is evidence that the project has had a positive effect in Drenthe. The number of motorists who believed that driving after having a drink posed no problem hardly changed between 1990 and 1991, but outside Drenthe it increased rather sharply, from 12% to 16%.

In summary: increasing the number of spot checks has not led to an increase in the perceived detection rate nor to a lessening of driving under the influence. However, in Drenthe the attitude towards driving under the influence has shifted somewhat in the desired direction, in the sense that the negative tendency visible elsewhere did not take place there.

Résumé

Le 1er octobre 1989, a été initié, dans la province néerlandaise de Drenthe, un Projet Alcool et Conduite (AVP) dont l'objectif principal était d'accroître chez les automobilistes la conscience du risque d'être pris, ce en vue de réduire la conduite en état d'ivresse. A cette fin, les mesures suivantes furent prises: augmentation des contrôles auxquels il serait fait une grande publicité, accélération de la procédure de règlement et renforcement de la politique de suspension de permis de conduire après constatation de conduite en état d'ivresse.

Dans le cadre d'une évaluation du projet, effectuée début 1990, un échantillon de 816 automobilistes originaires de la province de Drenthe ont été interrogés par téléphone. Un an plus tard, début 1991 donc, ces mêmes personnes ont de nouveau été interrogées. Lors de ces deux consultations, un échantillon d'automobilistes originaires de deux autres provinces fut interrogé à l'aide du même questionnaire.

Le but de l'étude était de répondre aux questions suivantes:

- Le nombre de contrôles a-t-il augmenté?
- La conscience du risque d'être pris a-t-elle été accrue?
- La conduite en état d'ivresse a-t-elle été réduite?
- L'attitude envers la conduite en état d'ivresse a-t-elle changé?

En 1991, il apparut que 11% des automobilistes interrogés dans la province de Drenthe avaient été arrêtés en vue d'un alcootest au cours de l'année précédent l'enquête téléphonique, contre 8% l'année d'avant. De par le fait que cette augmentation n'a pas eu lieu dans le cas des automobilistes interrogés dans les autres provinces, on peut considérer ce résultat comme une *indication* d'une augmentation du nombre des contrôles dans la province de Drenthe. Du questionnaire soumis aux automobilistes, il ne peut être déduit sans plus que le nombre de contrôles effectués par la police a réellement augmenté.

Malgré cette augmentation du nombre des personnes arrêtées en vue d'un alcootest, il n'est pas question d'une croissance de la conscience du risque d'être pris. Le nombre d'automobilistes qui, dans la province de Drenthe, considèrent le risque d'être pris en état d'ivresse au volant comme minime ou extrêmement minime augmenta de 48% à 52%. En 1990, 29% estimaient

encore ce risque au plus à 1%. En 1991, ce chiffre se montait à 37% des automobilistes dans la province de Drenthe. En dehors de cette province, en revanche, peu de changements eurent lieu.

En ce qui concerne l'attitude envers la conduite en état d'ivresse, il est question d'une incidence positive du projet dans la province de Drenthe. Le nombre d'automobilistes pour qui conduire après avoir bu ne constitue pas un problème ne changea pratiquement pas entre 1990 et 1991, tandis qu'il augmenta considérablement en dehors de la province de Drenthe, passant de 12% à 16%.

En bref: l'augmentation du nombre des contrôles n'a entraîné aucune croissance de la conscience du risque d'être pris, ni une réduction de la conduite en état d'ivresse. En revanche, l'attitude envers la conduite en état d'ivresse dans la province de Drenthe a quelque peu évolué dans la direction souhaitée, dans ce sens que la tendance négative constatée en dehors de cette province n'y a pas eu d'incidence.

stat.

Bijlage 1: Vragenlijst voormeting

A. *Introductie:*

Goedemorgen/middag/avond. U spreekt met van onderzoeksbureau Intomart te Hilversum. Wij voeren momenteel een onderzoek uit onder automobilisten over verkeersveiligheid. Ik zou daarvoor graag met iemand uit uw huishouden een kort vraaggesprek voeren. Zou dat kunnen?

B. *Responsverantwoording:*

C. *Contactverantwoording:*

	1e contact- poging	2e contact- poging	3e contact- poging
datum:	.....	.....	.....
geen gehoor	1	1	1
niet thuis	2	2	2
<i>afspraak:</i>			
datum:	.....	.....	.....
tijdstip:	.....	.....	.....
met:	.....	.....	.....

D. Hoeveel personen uit uw huishouden zijn in het bezit van een rijbewijs?

1. geen (→ G)
2. één persoon (→ E)
3. twee of meer personen (→ F)

E. Mag ik deze persoon spreken?

1. spreekt u mee (→ vraag 1)
2. afwezig (afspraak bij C)

F. Er zijn in uw huishouden meerdere personen met een rijbewijs. Ik zou dit vraaggesprek willen voeren met degene die gerekend vanaf vandaag het eerst jarig is.

1. spreekt u mee (→ vraag 1)
2. afwezig (afspraak bij C)

G. *Einde gesprek.*

Dit onderzoek is bestemd voor personen die autorijden. U behoort bij nader inzien niet tot die groep personen. Mag ik u hartelijk danken voor dit korte gesprek.

Dan eerst een paar vragen over uw autogebruik.
(Het gaat zowel om gezinsauto als eventuele zakenauto.)

1. Hoe vaak bestuurt u zelf de auto? Is dat
 1. dagelijks
 2. enkele malen per week
 3. slechts zelden
2. Kunt u aangeven hoeveel kilometers per jaar u zo ongeveer rijdt?
..... kilometers
3. En hoeveel van deze (noem aantal uit vraag 2) moeten wij rekenen als kilometers voor de vakantie? (Hetzij eigen auto, hetzij een huurauto.)
..... kilometers
4. Ik noem u enkele doeleinden waarvoor men de auto kan gebruiken. Wilt u steeds zeggen of u zelf voor data doel de auto vaak, zo nu en dan, of nagenoeg nooit gebruikt?

	vaak	zo nu en dan	nagenoeg nooit
a. rijden van of naar werk of school	1	2	3
b. winkelen of boodschappen doen	1	2	3
c. bezoek aan familie, vrienden of kennissen	1	2	3
d. tochtjes maken, evenementen bezoeken	1	2	3
e. uitgaan en feestjes	1	2	3

Wij willen u enige vragen stellen over verkeersveiligheid en alcohol. Uiteraard blijven uw antwoorden hierover volstrekt anoniem.

5. Als een automobilist een keer alcohol gedronken heeft, hoe groot acht u dan de kans dat deze automobilist door de politie wordt aangehouden? Is de kans daarop:
 1. groot
 2. niet zo groot
 3. klein
 4. zeer klein
6. Bent u als bestuurder van een auto wel eens aangehouden door de politie voor een alcoholcontrole?
 1. ja
 2. nee (→ vraag 11)
7. Was dat in uw woonplaats of in de nabije omgeving van uw woonplaats? (Ongeveer een straal van 20 kilometer; bij meerdere keren vragen naar de laatste keer)
 1. ja
 2. nee
8. En is dit (ook) in de laatste 12 maanden gebeurd?
 1. ja
 2. nee
 3. weet niet

9. Heeft de politie bij een van deze controles wel eens geconstateerd dat u te veel had gedronken om een auto te mogen besturen?
1. ja
 2. nee (→ vraag 11)
 3. wil niet zeggen (→ vraag 11)
10. Was dat in het afgelopen jaar/de laatste 12 maanden, of was dat eerder?
1. laatste 12 maanden
 2. eerder
 3. weet niet
 4. wil niet zeggen
11. Heeft u in de afgelopen maanden een alcoholcontrole *gezien* zonder zelf te zijn aangehouden?
1. ja
 2. nee
12. Hoe regelmatig heeft u de afgelopen tijd zelf een auto bestuurd, terwijl u *drie* of *méér* glazen alcoholhoudende drank had gedronken?
1. paar keer per week (→ vraag 14)
 2. één keer per week (→ vraag 14)
 3. paar keer per maand (→ vraag 14)
 4. één keer per maand (→ vraag 14)
 5. paar keer per halfjaar (→ vraag 14)
 6. minder dan een paar keer per halfjaar (→ vraag 14)
 7. nooit
13. Gebeurde dat vroeger wel?
1. ja
 2. nee
 3. weet niet
 4. wil niet zeggen (→ vraag 15)
14. Gebeurde dat vroeger vaker, minder vaak, of even vaak?
1. vaker
 2. minder vaak
 3. even vaak
 4. weet niet
 5. wil niet zeggen
15. Een algemene vraag. Stel dat u 100 keer een auto bestuurt nadat u alcohol gedronken heeft, hoe vaak van die 100 keer denkt u dat de politie u zal aanhouden?
..... keer van de 100

16. In welke mate bent u het eens of oneens met de volgende uitspraak?
Uitspraak: 'Autorijden als je een borreltje gedronken hebt moet kunnen.'
Bent u het daar
1. helemaal mee eens
 2. overwegend mee eens
 3. overwegend niet mee eens
 4. helemaal niet mee eens
17. Heeft u de afgelopen maand in plaatselijke kranten of huis-aan-huisbladen nog iets gelezen over alcoholcontroles door de politie?
1. ja
 2. nee
18. Hoe groot denkt u dat de straf is die u krijgt als u voor de eerste maal gepakt wordt bij het autorijden met een te hoog percentage alcohol in het bloed?
1. geen straf
 2. alleen boete
 3. alleen rij-ontzegging
 4. zowel boete als rij-ontzegging
 5. weet niet
19. Kent u mensen in uw kennissenkring die in het afgelopen jaar door de politie zijn aangehouden voor een alcoholcontrole?
1. ja
 2. nee
20. Heeft u het idee dat er meer, minder, of evenveel in de krant staat over alcoholcontroles door de politie als een jaar geleden?
1. meer
 2. minder
 3. evenveel
 4. weet niet
21. Kunt u zeggen hoeveel glazen alcoholhoudende drank u doorgaans in een week tijd drinkt? glazen
22. Bij hoeveel glazen alcoholhoudende drank ligt in het algemeen bij u de grens om nog auto te rijden? glazen
23. Wat vindt u voor uzelf het maximale aantal glazen alcoholhoudende drank om nog een auto te besturen? glazen
24. (Noteer zonder te vragen) Geslacht respondent:
1. man
 2. vrouw
25. Wat is uw geboortedatum?

Dit waren mijn vragen. Hartelijk dank voor uw medewerking.

Bijlage 2: Vragenlijst nameting

A. *Introductie:*

Goedemorgen/middag/avond. U spreekt met van onderzoeksbureau AGB Intomart te Hilversum. Wij voeren momenteel een onderzoek uit onder automobilisten over verkeersveiligheid. Ik zou daarvoor graag willen spreken met de man/vrouw die geboren is op, waarmee wij vorig jaar een gesprek hebben gevoerd over dit onderwerp. Is dat mogelijk?

Dan eerst een paar vragen over uw autogebruik.
(Het gaat zowel om gezinsauto als eventuele zakenauto.)

1. Hoe vaak bestuurt u zelf de auto? Is dat
 1. dagelijks
 2. enkele malen per week
 3. slechts zelden

2. Kunt u aangeven hoeveel kilometers per jaar u zo ongeveer rijdt?
..... kilometers

3. En hoeveel van deze (noem aantal uit vraag 2) moeten wij rekenen als kilometers voor de vakantie? (Hetzij eigen auto, hetzij een huurauto)
..... kilometers

4. Ik noem u enkele doeleinden waarvoor men de auto kan gebruiken. Wilt u steeds zeggen of u zelf voor data doel de auto vaak, zo nu en dan, of nagenoeg nooit gebruikt?

	vaak	zo nu en dan	nagenoeg nooit
a. rijden van of naar werk of school	1	2	3
b. winkelen of boodschappen doen	1	2	3
c. bezoek aan familie, vrienden of kennissen	1	2	3
d. tochtjes maken, evenementen bezoeken	1	2	3
e. uitgaan en feestjes	1	2	3

Wij willen u enige vragen stellen over verkeersveiligheid en alcohol. Uiteraard blijven uw antwoorden hierover volstrekt anoniem.

5. Als een automobilist een keer alcohol gedronken heeft, hoe groot acht u dan de kans dat deze automobilist door de politie wordt aangehouden? Is de kans daarop:
1. groot
 2. niet zo groot
 3. klein
 4. zeer klein
6. Bent u als bestuurder van een auto in de afgelopen 12 maanden wel eens aangehouden door de politie voor een alcoholcontrole?
1. ja
 2. nee (→ vraag 9)
7. Was dat in uw woonplaats of in de nabije omgeving van uw woonplaats? (Ongeveer een straal van 20 kilometer; bij meerdere keren vragen naar de laatste keer)
1. ja
 2. nee
8. Heeft de politie bij een van deze controles in de afgelopen 12 maanden wel eens geconstateerd dat u te veel had gedronken om een auto te mogen besturen?
1. ja
 2. nee
 3. wil niet zeggen
9. Heeft u in de afgelopen maanden een alcoholcontrole gezien zonder zelf te zijn aangehouden?
1. ja
 2. nee
10. Hoe regelmatig heeft u de afgelopen tijd zelf een auto bestuurd, terwijl u drie of méér glazen alcoholhoudende drank had gedronken?
1. paar keer per week (→ vraag 12)
 2. één keer per week (→ vraag 12)
 3. paar keer per maand (→ vraag 12)
 4. één keer per maand (→ vraag 12)
 5. paar keer per halfjaar (→ vraag 12)
 6. minder dan een paar keer per halfjaar (→ vraag 12)
 7. nooit
11. Gebeurde dat meer dan één jaar geleden wel?
1. ja
 2. nee
 3. weet niet
 4. wil niet zeggen (→ vraag 13)

12. Gebeurde dat meer dan één jaar geleden vaker, minder vaak, of even vaak?
1. vaker
 2. minder vaak
 3. even vaak
 4. weet niet
 5. wil niet zeggen
13. Een algemene vraag. Stel dat u 100 keer een auto bestuurt nadat u alcohol gedronken heeft, hoe vaak van die 100 keer denkt u dat de politie u zal aanhouden?
..... keer van de 100
14. In welke mate bent u het eens of oneens met de volgende uitspraak?
Uitspraak: 'Autorijden als je een borreltje gedronken hebt moet kunnen.'
Bent u het daar
1. helemaal mee eens
 2. overwegend mee eens
 3. overwegend niet mee eens
 4. helemaal niet mee eens
15. Heeft u de afgelopen tijd in plaatselijke kranten of huis-aan-huisbladen nog iets gelezen over alcoholcontroles door de politie?
1. ja
 2. nee
16. Hoe groot denkt u dat de straf is die u krijgt als u voor de eerste maal gepakt wordt bij het autorijden met een te hoog percentage alcohol in het bloed?
1. geen straf
 2. alleen boete
 3. alleen rij-ontzegging
 4. zowel boete als rij-ontzegging
 5. weet niet
17. Kent u mensen in uw kennissenkring die in het afgelopen jaar door de politie zijn aangehouden voor een alcoholcontrole?
1. ja
 2. nee
18. Heeft u het idee dat er meer, minder, of evenveel in de krant staat over alcoholcontroles door de politie als een jaar geleden?
1. meer
 2. minder
 3. evenveel
 4. weet niet
19. Kunt u zeggen hoeveel glazen alcoholhoudende drank u doorgaans in een week tijd drinkt?
.... glazen

20. Bij hoeveel glazen alcoholhoudende drank ligt in het algemeen bij u de grens om nog auto te rijden? glazen
21. Wat vindt u voor uzelf het maximale aantal glazen alcoholhoudende drank om nog een auto te besturen? glazen
22. (Noteer zonder te vragen) Geslacht respondent:
1. man
 2. vrouw

Dit waren mijn vragen. Hartelijk dank voor uw medewerking.

Lijst van sinds januari 1989 in eigen beheer uitgegeven rapporten van het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum

1989

- K1 Geschied of niet geschikt? Een evaluatie van de Lik-op-Stuk-experimenten
L.C.M. Koolen; C.J. Wiebrens; E.A.I.M. van den Berg
- K2 Gestructureerd politiesept in Jeugdzaken
E.J.M. Barendse-Hoornweg
- K3 Evaluatie van het schadebemiddelingsproject bij de Leidse politie
M.I. Zeilstra; H.G. van Andel
- K4 In Enschede verdacht. De werking van een prioriteitenprocedure bij politie en justitie
P.J. Linckens; J.L.P. Spickenheuer
- K5 Reclasseringswerk voor verslaafden. Een onderzoek naar meningen en ervaringen in het reclasseringsveld
Ed. Leuw
- K6 Beschermingsbewind
drs. E.M. Naborn

1990

- K7 Een preventieproject in Gouda. Eerste resultaten van een project voor Marokkaanse jongeren
G.J. Terlouw; G. Susanne
- K8 Wel geplaatst, maar Een eerste verkenning van het verschijnsel moeilijk plaatsbare jongeren en de daarmee samenhangende capaciteitsproblemen in de residentiële hulpverlening
P.H. van der Laan
- K9 Criminaliteitspreventie in het onderwijs. Eerste deelexperiment: spijbelcontrole
M. Mutsaers; L. Boendermaker
- K10 Slachtofferzorg bij het openbaar ministerie. Verslag van een verkennend onderzoek bij een groot parket in het westen des lands
T. van Hecke; J. Wemmers; M. Junger

- K11 Evaluatie-onderzoek jeugdreclassering. Procesevaluatie
E. Spaans; L. Doornhein
- K12 Verkeersongevallen bij kinderen uit etnische minderheden
M. Junger; L. Steehouwer
- K13 Interimrapport Prejop Amsterdam
L. Boendermaker; S.M. Schneider

1991

- K14 De strafkamer van de Hoge Raad in cijfers 1988-1989
E.J.M. Barendse-Hoornweg; dr. P.C. van Duyne
- K15 Knelpunten bij de toepassing van dienstverlening? Uitkomsten van een enquête onder rechters, officieren van justitie, advocaten en coördinatoren dienstverlening
R. Kockelkorn; P.H. van der Laan; C. Meulenberg
- K16 Duits drugstoerisme. Een veldonderzoek onder Duitse druggebruikers in Arnhem
M. Grapendaal; R. Aidala
- K17 Aandacht van de overheid voor bodembescherming: sinds wanneer? Een literatuuronderzoek
E.M.T. Beenackers
- K18 Afschaffing van winkeldiefstal via de Halt-procedure. Evaluatie van een Rotterdams experiment
M. Kruissink; m.m.v. C. Verwers
- K19 Dagdetentie. Evaluatie van een experiment
B. Warma; R. Aidala

1992

- K20 Gezinshereniging. De overkomst van gezinsleden van migranten en Nederlanders
drs. E.M. Naborn
- K21 Vergelijken van politiestatistiek. Aanzet tot de ontwikkeling van een output/effectrapportage van de politie
C.J. Wiebrens; M. Kruissink; G.J. Terlouw
- K22 Hoe worden civiele zaken afgehandeld? Een indruk van de praktijk in 1983 en 1986 op vijf rechtbanken
E.J.M. Barendse-Hoornweg
- K23 Strafrechtelijke dading
J.M. Wemmers; T. van Hecke

- K24 Over jaarverslagen en wetsevaluatie
dr. G.J. Veerman; m.m.v. G. Paulides
- K25 Eigen rechtsingang voor minderjarigen. Ervaringen met artikel
1:162a BW
L. Doornhein

1993

- K26 Jeugdreclassering in Rijksinrichting 't Nieuwe Lloyd. Een inventarisatie
van anderhalf jaar vrijwillige begeleiding
E.C. Spaans
- K27 De ondertoezichtstelling en andere maatregelen van kindbescherming.
Een dossieronderzoek
N.M. Mertens
- K28 Motives for naturalization. Summary – Motifs pour naturalisation.
Résumé – Einbürgerungsmotive. Zusammenfassung
R.F.A. van den Bedem
- K29 Een Alcohol-Verkeers Project in de provincie Drenthe
mr. drs. C. Cozijn; drs. R.F. Kouwenberg