



Rijden onder invloed in Nederland in 2006-2019

Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in
weekendnachten

Datum Februari 2021
Status Definitief rapport

Rijden onder invloed in Nederland in 2006-2019

Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in
weekendnachten

Datum	Februari 2021
Status	Definitief

Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving
Uitgevoerd door	I&O Research
Opmaak	RWS Water, Verkeer en Leefomgeving
Datum	Februari 2021
Status	Definitief

Inhoud

Samenvatting 7

1 Inleiding 10

- 1.1 Het onderzoek ROI 10
- 1.2 Pilot rijden onder invloed van drugs 11
- 1.3 Onderscheid beginnende en ervaren bestuurders 11
- 1.4 Leeswijzer 11
- 1.5 Dankwoord 12

2 Ontwikkeling overtreders vanaf 2006 tot en met 2019 13

- 2.1 Inleiding 13
- 2.2 Ontwikkeling vanaf 2006 13
- 2.3 Ontwikkeling naar politieregio 13
- 2.4 Ontwikkeling naar geslacht en leeftijd 14
- 2.5 Ontwikkeling naar dag en tijdstip 15
- 2.6 Ontwikkeling naar herkomst 16
- 2.7 Ontwikkeling naar gemeentegrootte 16
- 2.8 Ontwikkeling naar reisafstand 17
- 2.9 Ontwikkeling naar tijdstippen voor 22.00 en na 4.00 uur 17

3 Ontwikkeling beginnende en ervaren bestuurders 18

- 3.1 Inleiding 18
- 3.2 Verlaging van de alcohollimiet 18
- 3.3 Resultaten 2019 18

4 Alcohol en verkeer 22

- 4.1 Inleiding 22
- 4.2 Effect van alcohol 22
- 4.3 Alcohol en verkeersveiligheid 23

5 Drugs en verkeer 24

- 5.1 Inleiding 24
- 5.2 Aanleiding 24
- 5.3 Doel pilot 24
- 5.4 Uitvoering pilot 24
- 5.5 Resultaten pilot 25
- 5.6 Conclusie 26

Bijlage A Onderzoeksverantwoording 27

Bijlage B Statistische analyse en tijdreeks 31

Bijlage C Overzicht gebieden alcoholcontroles 32

Bijlage D Registratieformulier 34

Bijlage E Overtreders naar politieregio 35

Bijlage F Overtreders naar geslacht en leeftijd 39

Samenvatting

Het onderzoek

Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL), voorheen Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) voerde van 1999 tot en met 2008 jaarlijks onderzoek uit naar het rijden onder invloed van alcohol in Nederland. In 2009 is de onderzoeksopzet geëvalueerd en is besloten het onderzoek uit te besteden aan I&O Research. In 2010 zijn door I&O Research voor het eerst metingen uitgevoerd, de meting van 2019 is de zesde die door I&O Research is uitgevoerd. De opzet is hetzelfde gebleven als in de periode 1999-2008. De opdrachtgever van het onderzoek is het Directoraat-Generaal Mobiliteit van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In deze rapportage wordt – net als in 2015 en 2017 – een weging toegepast naar politieregio's en naar voertuigkilometers op vrijdag en zaterdag. Hierbij wordt gebruik gemaakt van cijfers vanuit het verplaatsingsonderzoek ODIN (Onderweg in Nederland). Omdat het CBS de oude opzet (OViN) in 2018 aanzienlijk heeft gewijzigd (nu ODIN), is er een methodebreuk ontstaan. Daarom is er voor het berekenen van de weegfactor voor de cijfers van 2019 gekozen om een langjarig gemiddelde te gebruiken. De vergelijkbaarheid met eerdere jaren is hiermee zo goed mogelijk in stand gehouden.

In samenwerking met de politie worden tweejaarlijks alcoholcontroles uitgevoerd, verdeeld over de 10 Nederlandse politieregio's. In 2019 zijn ruim 10.000 blaastesten afgenomen. Dit aantal is ruim voldoende om betrouwbare uitspraken op vrijwel alle meetniveaus te doen. Waar deze betrouwbaarheid in het geding is, wordt dit in deze rapportage vermeld. In 2017 was het aantal afgenomen blaastesten hoger (ruim 13.000). Een verklaring hiervoor is het afnemende aanbod van automobilisten bij de alcoholcontroles waardoor er gemiddeld minder gecontroleerde bestuurders per meting zijn.

De metingen bestaan uit een aselechte steekproef van automobilisten die in de nacht van vrijdag op zaterdag (vrijdagnacht) en van zaterdag op zondag (zaterdagnacht) tussen 22.00 en 4.00 uur aan het verkeer deelnemen. Iedere automobilist is verplicht een ademtest af te laten nemen, en wanneer men bij deze ademtest op straat de alcohollimiet van 0,5‰ (ervaren bestuurder) of 0,2‰ (beginnende bestuurder) overschrijdt, volgt een ademanalyse test welke zal moeten bepalen of de bestuurder daadwerkelijk de limiet overschrijdt.

Nationale ontwikkelingen

Vanwege de vergelijkbaarheid met voorgaande jaren wordt eerst het onderscheid tussen beginnende en ervaren bestuurders losgelaten. De eerstvolgende cijfers in deze samenvatting hebben betrekking op de totale groep bestuurders met een Bloed Alcohol Gehalte (BAG) van 0,5‰ of meer. Aan het einde van deze samenvatting wordt de groep beginnende bestuurders apart behandeld. De belangrijkste ontwikkeling is dat het percentage overtreders sterk is toegenomen van 1,4 in 2017 naar 2,3 procent in 2019.

Regionale ontwikkelingen

In 2019 zijn in Rotterdam de meeste bestuurders in overtreding. Dit aandeel stijgt sterk van 1,6 naar 5,5 procent. Ook in Midden-Nederland (van 1,0 naar 2,5 procent) en Oost-Brabant (van 1,1 naar 2,5 procent) stijgt het aandeel overtredders in 2019 flink. In de overige regio's blijft het percentage overtredders onder de 2,5 procent.

Ontwikkeling naar geslacht en leeftijd

Door de jaren heen zijn mannen vaker in overtreding dan vrouwen. In 2019 is 2,5 procent van de mannelijke bestuurders in overtreding, dit is sterk toegenomen in vergelijking met 2017 (1,8 procent). Het aandeel vrouwen stijgt ook: 1,4 procent is in overtreding in 2019. In 2017 was dit nog 0,9 procent.

Mannen tussen 35 en 49 jaar zijn in 2019 het vaakst in overtreding (3,7 procent). Dit betekent een stijging van 1,6 procentpunt ten opzichte van 2017. Alleen bij mannen van 18 tot 24 jaar is het aandeel overtredders gelijk gebleven (1,7 procent).

Vrouwelijke bestuurders tussen de 25 en 34 jaar dronken – net als in 2017 – het vaakst te veel (2,9 procent). Deze groep kent ook de sterkste stijging. Onder de vrouwen tussen 50 jaar en ouder daalde het aandeel overtredders sterk (van 0,9 naar 0,2 procent).

Ontwikkeling naar dag en tijdstip

Sinds 2015 zijn bestuurders op zaterdag vaker in overtreding dan op vrijdag. In 2019 zet deze trend door. Op zaterdag is 2,7 procent in overtreding (was 1,7 procent) en op vrijdag 1,9 procent (in 2017 was dit nog 1,2 procent).

Naarmate het tijdstip vordert, zijn er meer bestuurders in overtreding. In 2019 zijn tussen 2.00 en 4.00 uur de meeste bestuurders in overtreding (3,9 procent). In 2017 gaat het om 2,5 procent (tussen 2.00 en 4.00 uur).

Ontwikkeling naar herkomst

De helft van de overtredders (50 procent) heeft in een horecagelegenheid gedronken. Dat is 5 procentpunten meer dan in 2017. Ook het aandeel overtredders dat bij vrienden, kennissen of familie of elders drinkt is toegenomen. Relatief minder overtredders drinken op werk, in een sportkantine/clubhuis of thuis.

Ontwikkeling naar gemeentegrootte

In 2019 worden de meeste overtredingen in gemeenten van meer dan 100.000 inwoners geconstateerd (2,4 procent). In gemeenten van minder dan 50.000 inwoners en gemeenten tussen de 50.000 en 100.000 is dit respectievelijk 2,1 en 2,0 procent. In alle drie categorieën is het aantal overtredders gestegen ten opzichte van 2017.

Ontwikkeling naar afstand

Naarmate de afstand die men moet afleggen naar de eindbestemming dichterbij ligt, wordt er meer gedronken. Onder bestuurders die maximaal 5 kilometer moeten rijden is het aandeel overtredders 4,4 procent, gevolgd door 3,2 procent onder bestuurders die tussen de 5 en 10 kilometer afleggen. Onder bestuurders die meer dan 10 kilometer rijden is het aandeel overtredders 1,1 procent. Ten opzichte van 2017 is het aandeel overtredders op korte afstanden (tot 10 kilometer) hoger. Tussen 10 en 20 kilometer en bij meer dan 50 kilometer is er sprake van een afname (respectievelijk 0,9 en 0,2 procentpunt).

Ontwikkeling beginnende en ervaren bestuurders

Ervaren bestuurders zijn vaker in overtreding dan beginnende bestuurders. In 2019 heeft 2,3 procent van de beginnende bestuurders meer dan 0,2 promille geblazen. In 2017 was dit nog 2,6 procent. In 2019 blies 1,3 procent van de beginnende bestuurders meer dan 0,5 promille. Dat was in 2017 1,2 procent. Onder ervaren bestuurders blies 5,1 procent in 2019 meer dan 0,2 promille. Dat is 0,8 procentpunt hoger dan in 2017.

Pilot rijden onder invloed van drugs

In 2019 is de pilot rijden onder invloed van drugs uitgevoerd, met als doel te leren en te testen of het mogelijk is (in samenwerking met de politie) een functionerende combinatiemeting te kunnen organiseren. Het gaat hierbij om het opdoen van praktische ervaring: welke voor- en nadelen heeft het uitvoeren van combinatiecontroles? Tegen welke zaken lopen we aan? Wat kan/moet anders? Vanuit de eerste metingen kan worden geconcludeerd dat het qua praktische uitvoering goed mogelijk is combinatiemetingen met zowel alcohol als drugs uit te voeren en aansluiting te zoeken bij controles in het kader van het onderzoek Rijden onder invloed. Het is niet mogelijk betrouwbare uitspraken te kunnen doen over de prevalentie van drugs in het verkeer vanwege het beperkte aantal metingen en omdat de speekseltesten niet aselekt zijn afgenomen bij bestuurders. Het vaststellen van de prevalentie en valide prevalentieonderzoek door het uitvoeren van speekseltesten bij bestuurders was dan ook niet het doel van deze pilot.

Conclusies

Het aandeel overtreeders stijgt in 2019 naar 2,3 procent. De jaren daarvoor was dit 1,7 procent. Door de jaren heen verschuift het aandeel overtreeders van de landelijke gebieden naar meer stedelijke gebieden. Mannen zijn vaker in overtreding dan vrouwen, maar de verschillen worden kleiner. Mannen van middelbare leeftijd zijn het vaakst in overtreding, onder de vrouwen is dit de leeftijdscategorie tussen de 25 en 34 jaar.

1 Inleiding

1.1 Het onderzoek ROI

Tot en met 2008 heeft de dienst Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL), voorheen Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) jaarlijks onderzoek uitgevoerd naar het rijden onder invloed van alcohol tijdens weekendnachten. Hiertoe werden in de periode van april tot juni en van september tot december verspreid over alle destijds 25 politieregio's in Nederland metingen uitgevoerd.

In 2009 is de onderzoeksopzet geëvalueerd en is besloten voortaan de dataverzameling, analyse en rapportage van het onderzoek uit te besteden. In 2010, 2011, 2013, 2015, 2017 en 2019 is het onderzoek uitgevoerd door I&O Research. In 2012 en 2014 is het onderzoek niet uitgevoerd. Verminderd budget was hiervoor de voornaamste reden. Verder ook de aanname dat er in een jaar tijd weinig verandert. Deze rapportage beschrijft het onderzoek dat in 2019 is uitgevoerd. De resultaten hebben betrekking op de periode 2006 tot en met 2019 en beschrijven het alcoholgebruik in de weekendnachten (vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag). Omdat het onderzoek teruggaat tot het jaar 1999 zijn in de bijlagen voor de volledigheid totaalreeksen van 1999 tot en met 2019 opgenomen. In het hoofdrapport zijn deze omwille van ruimtebesparing weggelaten. Er is gekozen voor weergave van de jaren 2006 en 2010 tot en met 2019 in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 wordt gerapporteerd over de periode 2008-2019. Dit heeft te maken met het onderscheid tussen beginnende en ervaren bestuurders dat vanaf 2006 wordt gemaakt.

In 2019 en 2020 (samen als meetjaar 2019 aangeduid) zijn in totaal 37 controles uitgevoerd, verspreid over de 10 politieregio's. Door de uitbraak van het coronavirus hebben er in 2020 uiteindelijk een aantal controles minder kunnen plaatsvinden. Er is gekozen voor minstens één controle in elke politieregio. Per politieregio is een selectie gemaakt tussen een grotere stad (bijvoorbeeld Leeuwarden) en een controle in meer landelijk gebied (bijvoorbeeld Drachten). Ten slotte is rekening gehouden met de bevolkingsopbouw in de regio's, waardoor er in sommige regio's meer controles zijn uitgevoerd dan in andere regio's. De definitieve indeling kwam tot stand in nauw overleg tussen Rijkswaterstaat en I&O Research.

Medewerkers van de politie hebben de daadwerkelijke controles bij de bestuurders verricht. Interviewers van I&O Research noteerden de resultaten van de ademtests en stelden aanvullende vragen. In totaal zijn er tijdens de controles in 2019 ruim 10.000 bestuurders gecontroleerd. Vanaf 2015 is de afspraak dat er 40 controles worden uitgevoerd. Dit aantal controles levert voldoende waarnemingen op om betrouwbare uitspraken over de diverse variabelen in het onderzoek te kunnen doen.

Het Directoraat-Generaal Mobiliteit van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is opdrachtgever van het onderzoek. Zij gebruikt de resultaten voor voorlichting, monitoring, evaluatie en advies aan de minister. Een uitgebreide beschrijving van de opzet van het onderzoek is opgenomen in bijlage A.

In deze rapportage wordt – net als in 2015 en 2017 – een weging toegepast naar politieregio's en naar voertuigkilometers op vrijdag en zaterdag. Hierbij wordt gebruik gemaakt van cijfers vanuit het verplaatsingsonderzoek ODiN (Onderweg in Nederland). Omdat het CBS de oude opzet (OViN) in 2018 aanzienlijk heeft gewijzigd (nu ODiN), is er een methodebreuk ontstaan. Daarom is er voor het berekenen van de weegfactor voor gekozen om een langjarig gemiddelde te gebruiken. De vergelijkbaarheid met eerdere jaren is hiermee zo goed mogelijk in stand gehouden. De meest recente cijfers zijn per oktober 2020 beschikbaar gesteld, waardoor oplevering van dit rapport pas nadien kon plaatsvinden.

De resultaten worden gerapporteerd in promillage (‰). Officieel worden deze echter gemeten in U/gl, het aandeel microgram alcohol per liter bloed. Voor de duidelijkheid wordt in deze rapportage gebruik gemaakt van het promillage.

1.2 Pilot rijden onder invloed van drugs

In 2019 is de pilot rijden onder invloed van drugs uitgevoerd. Het doel van de pilot is te bezien in hoeverre het praktisch mogelijk is om in samenwerking met de politie een functionerende combinatiemeting te kunnen organiseren waarbij metingen voor drugs worden gekoppeld aan metingen voor rijden onder invloed van alcohol. In hoofdstuk 5 worden de aanpak en resultaten hiervan beschreven.

1.3 Onderscheid beginnende en ervaren bestuurders

Sinds 1 januari 2006 is de alcohollimiet voor beginnende bestuurders verlaagd van 0,5 naar 0,2‰. Dit betekent dat bestuurders die minder dan vijf jaar het rijbewijs in bezit hebben sinds die datum ook strafbaar zijn wanneer zij een Bloed Alcohol Gehalte (BAG) tussen de 0,2 en 0,49 ‰ hebben. De potentiële groep overtreders is hiermee uitgebreid. Voor de ervaren bestuurders geldt nog altijd de alcohollimiet van 0,5‰.

Het onderscheid tussen ervaren en beginnende bestuurders wordt in deze rapportage (hoofdstuk 2) in eerste instantie niet gemaakt. Hierdoor is het mogelijk om resultaten te vergelijken met de jaren vóór 2006 en om trendanalyses te maken. Alle bestuurders met een BAG van 0,5‰ of hoger worden in hoofdstuk 2 aangemerkt als overtreder.

In het tweede deel van de rapportage (hoofdstuk 3) is er alsnog onderscheid en zijn beginnende bestuurders in overtreding wanneer zij een BAG hebben van 0,2‰ of meer en zijn ervaren bestuurders in overtreding bij 0,5‰ of meer. Tabel 1.1 geeft het onderscheid tussen overtreders schematisch weer.

Tabel 1.1

Onderscheid tussen ervaren en beginnende bestuurders

	0,2 tot 0,49‰	0,5‰ of meer
Beginnende bestuurder	in overtreding	in overtreding
Ervaren bestuurder	niet in overtreding	in overtreding

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bespreekt de ontwikkeling van het percentage overtredingen in de periode 2006-2019. Hierna behandelt hoofdstuk 3 het onderscheid tussen beginnende en ervaren bestuurders. Hoofdstuk 4 beschrijft de relatie tussen alcohol en verkeer als het gaat om alcohol gerelateerde verkeersslachtoffers. In hoofdstuk 5 wordt ten slotte ingegaan op de pilot rijden onder invloed van drugs.

1.5 Dankwoord

Rijkswaterstaat en I&O Research danken de betrokken basisteams, verkeershandhavingsteams en meer in het algemeen de politieregio's voor de samenwerking en hun bijdrage aan het project.

2 Ontwikkeling overtreders vanaf 2006 tot en met 2019

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bespreekt de ontwikkeling van het aantal bestuurders met een Bloed Alcohol Gehalte (BAG) van 0,5‰ of hoger in de periode 2002-2019. Zoals aangegeven in de inleiding van deze rapportage is hier nog geen onderscheid tussen beginnende en ervaren bestuurders. Zodoende spreken we in dit hoofdstuk van een overtreder wanneer de betreffende bestuurder een BAG van 0,5‰ of hoger heeft. Beginnende bestuurders met een promillage tussen de 0,2 en 0,49 worden in dit hoofdstuk niet als overtreder beschouwd.

2.2 Ontwikkeling vanaf 2006

Tabel 2.1 geeft de verdeling van de gecontroleerde automobilisten over vijf promillageklassen weer. De onderste rij laat het percentage overtreders zien. In 2019 heeft 2,3 procent van alle bestuurders een promillage van 0,5 of hoger. Dit is een toename van 0,9 procentpunt ten opzichte van 2017. Er is hiermee sprake van een sterke stijging ten opzichte van 2017. De dalende trend die sinds 2006 is ingezet, zet hiermee niet verder door.

Het aandeel bestuurders dat nauwelijks gedronken heeft (minder dan 0,2‰) daalt, naar 95,4 procent van het totaal. Verder valt de stijging van de groep zware drinkers (1,3‰ of meer) op, van 0,1 procent in 2017 naar 0,3 procent in 2019.

Tabel 2.1

Ontwikkeling bestuurders (in procenten) naar promillageklasse (2006-2019).

	2006	2010	2011	2013	2015	2017	2019
minder dan 0,2‰	93,0	94,2	94,6	95,0	95,1	96,1	95,4
0,2 tot 0,49‰	4,2	3,6	3,4	3,3	3,2	2,4	2,4
0,5 tot 0,79‰	1,5	1,1	1,0	1,0	0,9	0,8	1,1
0,8 tot 1,29‰	1,0	0,7	0,7	0,5	0,5	0,5	0,8
1,3‰ of meer	0,4	0,4	0,3	0,2	0,3	0,1	0,3
Overtreders	2,9	2,2	2,0	1,7	1,7	1,4	2,3

2.3 Ontwikkeling naar politieregio

In 2019 worden de meeste overtredingen geconstateerd in de politieregio Rotterdam (5,5 procent, tabel 2.2). Bovendien er is er ten opzichte van 2017 (1,6 procent) sprake van de grootste stijging. Daarnaast is het aandeel overtreders ook in Midden-Nederland (van 1,0 naar 2,5 procent) en Oost-Brabant (van 1,1 naar 2,5 procent) relatief sterk gestegen. In de overige regio's blijft het percentage overtreders onder de 2,5 procent.

Tabel 2.2

Overtreders (in procenten) naar politieregio (2006-2019).

	2006	2010	2011	2013	2015	2017	2019
Amsterdam	2,8	3,8	3,7	2,5	3,2	1,8	2,4
Den Haag	3,4	3,0	2,5	1,6	0,8	0,9	1,3
Limburg	1,7	1,8	2,2	1,5	1,4	2,0	1,9
Midden-Nederland	2,6	2,1	1,9	2,1	2,0	1,0	2,5
Noord-Holland	3,3	3,3	2,0	2,0	3,0	1,9	2,3
Noord-Nederland	1,8	1,1	1,3	1,3	1,5	2,0	1,2
Oost-Brabant	3,6	2,6	2,9	2,1	1,5	1,1	2,5
Oost-Nederland	1,9	1,7	1,7	1,4	1,1	1,6	1,9
Rotterdam	4,5	2,4	1,4	0,9	1,6	1,6	5,5
Zeeland en West-Brabant	3,4	1,6	2,1	2,8	1,8	1,7	2,0
Totaal	2,9	2,2	2,0	1,7	1,6	1,4	2,3

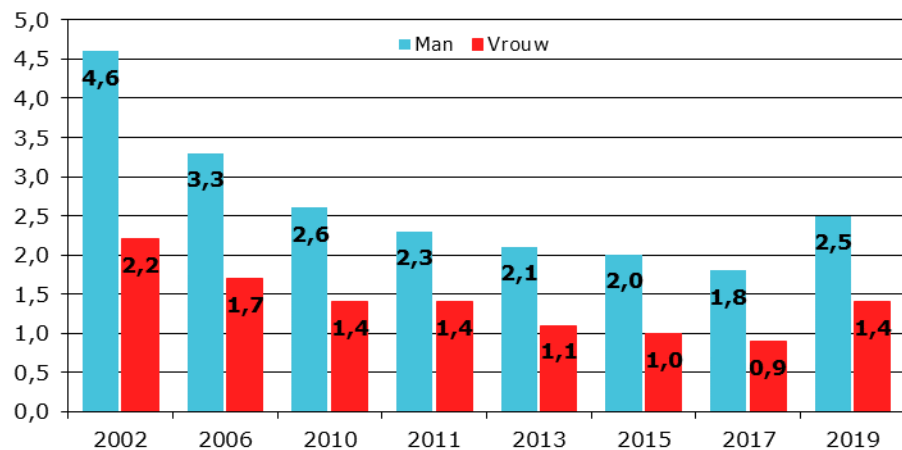
2.4

Ontwikkeling naar geslacht en leeftijd

Tijdens de alcoholcontroles zijn de leeftijd en het geslacht van elke gecontroleerde bestuurder vastgesteld. Door de jaren heen is zo'n twee derde van de gecontroleerde bestuurders man. Mannen zijn in de afgelopen jaren vaker in overtreding dan vrouwen, hoewel het verschil wel kleiner wordt. Waar het verschil tussen mannen en vrouwen in 2002 nog 2,4 procentpunten besloeg, is dit verschil in 2019 afgenomen tot 1,1 procentpunt (figuur 2.1). In 2019 was 2,5 procent van de mannen in overtreding en 1,4 procent van de vrouwen. Dit betekent dat er sprake is van een sterke stijging onder mannelijke en vrouwelijke bestuurders in vergelijking met 2017.

Figuur 2.1

Overtreders (in procenten) naar geslacht (2006-2019).



Tabel 2.3 toont de resultaten, uitgesplitst naar leeftijd en geslacht. In 2019 hadden mannen uit de groep tussen 35 en 49 jaar het vaakst te veel gedronken (3,7 procent). Dit betekent een stijging van 1,6 procentpunt ten opzichte van 2017. Alleen bij mannen van 18 tot 24 jaar is het aandeel overtreders niet toegenomen. Vrouwelijke bestuurders tussen de 25 en 34 jaar dronken – net als in 2017 – het vaakst te veel (2,9 procent). Deze groep kent ook de sterkste stijging ten opzichte van 2017 (1,4 procent). Onder vrouwen van 50 jaar en ouder daalde het aandeel overtreders: van 0,9 procent in 2017 naar 0,2 procent in 2019.

Tabel 2.3

Overtreders (in procenten)
naar geslacht en leeftijd
(2006-2019).

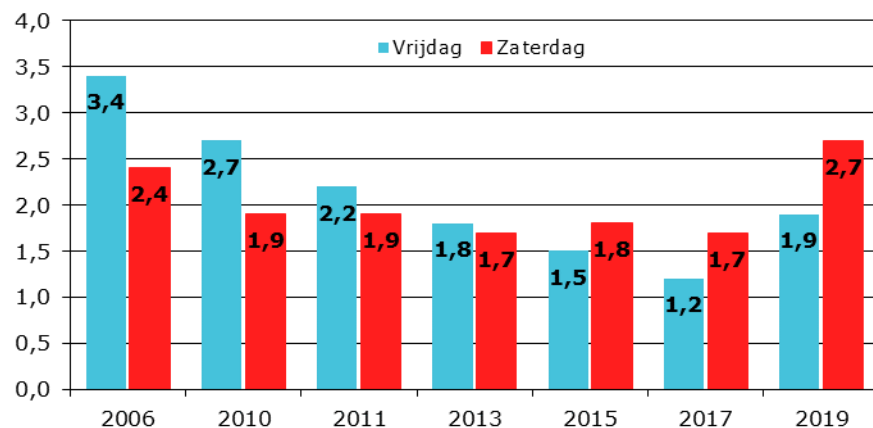
	2006	2010	2011	2013	2015	2017	2019
Mannen							
18 tot 24 jaar	2,3	2,2	1,8	1,1	0,9	1,7	1,7
25 tot 34 jaar	3,9	3,0	2,4	2,5	2,6	1,6	2,1
35 tot 49 jaar	4,0	3,3	2,9	2,5	1,8	2,1	3,7
50 jaar en ouder	2,7	1,8	1,8	1,8	2,3	1,7	2,5
<i>Totaal</i>	<i>3,3</i>	<i>2,6</i>	<i>2,3</i>	<i>2,1</i>	<i>2,1</i>	<i>1,8</i>	<i>2,5</i>
Vrouwen							
18 tot 24 jaar	0,8	0,5	0,6	0,6	0,7	0,2	0,6
25 tot 34 jaar	1,5	1,1	1,6	1,3	1,4	1,4	2,9
35 tot 49 jaar	2,4	2,2	1,8	1,3	1,1	0,9	1,8
50 jaar en ouder	1,7	1,4	1,1	1,1	0,5	0,9	0,2
<i>Totaal</i>	<i>1,7</i>	<i>1,4</i>	<i>1,4</i>	<i>1,1</i>	<i>1,0</i>	<i>0,9</i>	<i>1,4</i>

2.5 Ontwikkeling naar dag en tijdstip

De alcoholcontroles vonden plaats op vrijdag- en zaterdagavonden. Door de jaren heen zijn op vrijdagavond meer overtredingen geconstateerd dan op zaterdagavond. In 2015 wordt er voor het eerst van deze trend afgeweken, en zijn er meer bestuurders op zaterdagavond in overtreding (figuur 2.2). Dit is ook in 2019 het geval. Het aandeel overtreders op de vrijdagen stijgt van 1,2 naar 1,9 procent, waarmee de dalende trend op vrijdagen eindigt. Op de zaterdagen is ook een toename te zien ten opzichte van 2017.

Figuur 2.2

Overtreders (in procenten)
naar dag (2006-2019).



Tabel 2.4 toont de verschillen naar dag en tijdstip vanaf 2006. In totaal worden tussen 2.00 en 4.00 uur procentueel de meeste overtredingen geconstateerd (3,9 procent). Het aandeel overtreders op vrijdag tussen 2.00 en 4.00 uur is in 2019 2,1 procent. Dit betekent een stijging van 0,2 procentpunt ten opzichte van 2017. Tussen 0.00 en 2.00 uur het aandeel overtreders van 1,9 naar 2,6 procent. Ook tussen 22.00 en 0.00 uur is er sprake van een stijging ten opzichte van 2017 (van 0,8 naar 1,4 procent).

In de vroege uren neemt het overtredingspercentage licht toe (van 0,9 procent in 2017 naar 1,3 procent in 2019). Tussen 0.00 en 2.00 uur is er een toename van 2,6 naar 2,8 procent. Nadat het aandeel overtreders op de zaterdag tussen 2.00 en 4.00 uur in 2017 op het laagste punt van alle onderzoeksjaren lag (3,0 procent)

zien we in 2019 een sterke toename, naar het hoogste niveau van alle onderzoeksjaren (5,5 procent).

Tabel 2.4

Overtreders (in procenten) naar dag en tijdstip (2006-2019).

	2006	2010	2011	2013	2015	2017	2019
<i>Vrijdag</i>							
22.00 - 00.00 uur	2,0	2,0	1,2	1,2	1,1	0,8	1,4
00.00 - 02.00 uur	3,7	3,0	2,6	1,9	2,1	1,9	2,6
02.00 - 04.00 uur	7,8	4,8	4,6	4,6	3,1	1,9	2,1
<i>Zaterdag</i>							
22.00 - 00.00 uur	1,6	1,3	1,2	1,3	1,4	0,9	1,3
00.00 - 02.00 uur	2,8	2,2	2,6	1,7	1,3	2,6	2,8
02.00 - 04.00 uur	4,1	3,4	4,6	3,2	3,6	3,0	5,5
<i>Totaal</i>							
22.00 - 00.00 uur	1,8	1,7	1,2	1,3	1,2	0,8	1,4
00.00 - 02.00 uur	3,3	2,6	2,4	1,8	1,8	2,3	2,7
02.00 - 04.00 uur	6,0	4,0	4,1	3,7	3,5	2,5	3,9

2.6

Ontwikkeling naar herkomst

Door de jaren heen hebben de meeste overtredders vooral in een horecagelegenheid alcohol gedronken (tabel 2.5). In 2019 gaat het om 50 procent. Dat is 5 procentpunten meer dan in 2017. Ook het aandeel overtredders dat bij vrienden, kennissen of familie drinkt is toegenomen, van 22 naar 25 procent. Het aandeel overtredders dat op het werk drinkt of in een sportkantine of clubhuis is in beide gevallen met 4 procentpunten afgenomen.

Tabel 2.5

Gelegenheid waar overtredders alcohol gedronken, in procenten (gemiddelde 2006-2019).

	2006	2010	2011	2013	2015	2017	2019
In café, bar, restaurant of disco	52	43	48	45	53	45	50
In sportkantine of clubhuis	5	4	4	8	3	6	2
Bij vrienden, kennissen of familie	23	26	26	28	22	22	25
Op het werk	5	7	9	7	9	9	5
Thuis	12	14	9	9	9	13	10
Elders	3	6	5	3	4	5	8

2.7

Ontwikkeling naar gemeentegrootte

Deze paragraaf beschrijft de ontwikkeling van het percentage overtredders naar gemeentegrootte. Er worden drie categorieën onderscheiden:

- minder dan 50.000 inwoners;
- tussen de 50.000 en 100.000 inwoners;
- meer dan 100.000 inwoners.

Tabel 2.6 toont dat het aantal overtredders in 2019 in alle drie categorieën gemeenten is gestegen. In de kleinste gemeenten (2,1 procent in 2019) steeg het aandeel overtredders met 1,0 procentpunt. In de middelgrote gemeenten (2,0 procent) is een stijging van 0,9 procentpunt te zien. In gemeenten met meer dan 100.000 inwoners steeg het aandeel met 0,7 procentpunt naar 2,4 procent.

Tabel 2.6

Ontwikkeling overtreders (in procenten) naar gemeentegrootte (2006-2019).

	2006	2010	2011	2013	2015	2017	2019
< 50.000 inwoners	2,7	2,1	1,6	1,7	1,1	1,1	2,1
50.000 - 100.000 inwoners	2,8	2,1	2,0	1,9	2,0	1,1	2,0
> 100.000 inwoners	3,2	2,6	2,5	1,7	1,8	1,7	2,4

2.8 Ontwikkeling naar reisafstand

In 2017 is voor het eerst een vraag opgenomen over de af te leggen reisafstand van de bestuurders. Het gaat dan om de afstand tussen de locatie waar men vandaan kwam en de eindbestemming, dus niet de controlelocatie. De hypothese is dat bestuurders die een kortere afstand moeten afleggen, vaker in overtreding zijn. Die hypothese wordt bevestigd door de resultaten, die zijn te zien in tabel 2.7. Van de bestuurders die maximaal 5 kilometer moeten rijden is 4,4 procent in overtreding. Dat is 0,8 procentpunt hoger dan in 2017. In de daaropvolgend categorie (5 tot 10 km) is 3,2 procent in overtreding (0,4 procentpunt hoger dan in 2017). Tussen 10 en 20 kilometer is het aandeel overtreders lager dan in 2017 (van 2,8 naar 1,9 procent). Onder de groep die meer dan 50 kilometer moet rijden naar de eindbestemming is het overtredingspercentage met 1,1 procent het laagst. Ook dat is iets lager dan in 2017 (1,3 procent).

Tabel 2.7

Ontwikkeling overtreders (in procenten) naar af te leggen reisafstand (2017-2019)

	0-5 km	5-10 km	10-20 km	20-50 km	>50 km
2017	3,6	2,8	2,8	1,4	1,3
2019	4,4	3,2	1,9	1,5	1,1

2.9 Ontwikkeling naar tijdstippen voor 22.00 en na 4.00 uur

Regelmatig beginnen controles voor 22.00 uur, en/of lopen ze door tot tijdstippen na 4.00 uur. De data die in deze tijdsperiode verzameld zijn, worden altijd buiten beschouwing gelaten. De trend is dat er steeds meer blaastesten in deze periode, en dan met name voor 22.00 uur worden afgenomen. In 2019 gaat het om 3.740 blaastesten voor 22.00 uur, en 200 blaastesten na 4.00 uur. In totaal dus 3.940. Dit is een lichte stijging ten opzichte van 2017, toen het om 3.550 blaastesten ging.

Tabel 2.8 toont overzicht van het percentage overtreders op deze tijdstippen. Voor 22.00 uur worden, net als in 2015 en 2017, procentueel gezien de minste overtredingen geconstateerd: 1,3 procent van het totaal in 2019. In totaal is 2,0 procent van de bestuurders voor 22.00 uur en na 4.00 uur in overtreding. Tussen 2017 en 2019 is er vooral een grote stijging te zien van het aantal overtredingen ná 4.00 uur, van 3,4 procent naar 7,0 procent.

Tabel 2.8

Ontwikkeling overtreders (in procenten) voor 22.00 en na 4.00 (2015-2019).

	Voor 22.00	Tussen 22.00 en 4.00	Na 4.00	Totaal voor 22.00 en na 4.00
2015	0,9	1,7	4,0	1,3
2017	1,0	1,4	3,4	1,3
2019	1,3	2,3	7,0	2,0

3 Ontwikkeling beginnende en ervaren bestuurders

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staat het onderscheid tussen de groep beginnende en de groep ervaren bestuurders centraal. De resultaten uit dit hoofdstuk zijn niet vergelijkbaar met de resultaten uit hoofdstuk 2. In hoofdstuk 2 is een bestuurder als overtreder aangemerkt als zijn of haar BAG op 0,5‰ of hoger lag, ongeacht of het om een beginnende of een ervaren bestuurder ging. In dit hoofdstuk wordt onderscheid gemaakt tussen deze twee 'typen' bestuurders, te beginnen met een toelichting op dit onderscheid in paragraaf 3.2.

3.2 Verlaging van de alcohollimiet

Per 1 januari 2006 is een wetsvoorstel aangenomen waarbij het wettelijk toegestane alcoholpromillage voor beginnende bestuurders is verlaagd van 0,5 naar 0,2‰. Onderzoek heeft aangetoond dat beginnende bestuurders relatief vaker betrokken zijn bij alcoholongevallen dan de meer ervaren bestuurders. Een beginnend bestuurder heeft korter dan vijf jaar de beschikking over een rijbewijs. Een mogelijke verklaring voor de hogere betrokkenheid van beginnende bestuurders bij alcoholongevallen is volgens het SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) het gebrek aan ervaring als bestuurder (ook in nuchtere toestand). Een tweede verklaring is de lagere tolerantie van jongeren (de grootste groep beginnende bestuurders) voor alcohol dan ouderen. De kans op een ongeval neemt voor beginnende bestuurders bij een promillage tussen de 0,2 en 0,5 duidelijk toe.

Sinds de wetwijziging zijn de resultaten uit de onderzoeken vanaf 2008 uitgesplitst naar beginnende en ervaren bestuurders. In dit hoofdstuk wordt deze reeks aangevuld met de cijfers uit 2019.

3.3 Resultaten 2019

In 2019 is 2,3 procent van de beginnende bestuurders in overtreding, in 2017 was dit nog 2,6 procent. De meeste van deze beginnende bestuurders bliezen tussen de 0,2 en 0,5 promille (1,0 procent in 2019). Een relatief groot deel, 0,7 procent, blies tussen de 0,8 en 1,3 promille. Het aandeel zware drinkers (meer dan 1,3 promille) onder de beginnende bestuurders bedraagt 0,3 procent, een stijging ten opzichte van 2017.

Onder de ervaren bestuurders is het aandeel overtreders in 2019 gestegen, van 1,6 naar 2,4 procent. Deze stijging komt voor onder alle niveaus van zware drinkers (tabel 3.1).

Tabel 3.1

Ontwikkeling bestuurders (beginnend/ervaren, in procenten) naar promillageklasse (2013-2019).

Promillageklasse	Beginnende bestuurder				Ervaren bestuurder			
	2013	2015	2017	2019	2013	2015	2017	2019
Minder dan 0,2‰	97,5	97,2	97,4	97,8	94,4	94,7	95,8	94,8
Tussen 0,2 en 0,5‰	1,6	1,4	1,4	1,0	3,7	3,5	2,7	2,7
Tussen 0,5 en 0,8‰	0,6	0,8	0,6	0,3	1,1	0,9	0,9	1,2
Tussen 0,8 en 1,3‰	0,2	0,2	0,6	0,7	0,5	0,5	0,5	0,9
Meer dan 1,3‰	0,1	0,3	0,0	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3
Meer dan 0,2‰	2,5	2,7	2,6	2,3	5,5	5,2	4,3	5,1
Meer dan 0,5‰	0,9	1,3	1,2	1,3	1,8	1,7	1,6	2,4

Resultaten naar politieregio

Een zinvolle vergelijking van het aandeel overtreders per politieregio uitgesplitst naar beginnende en ervaren bestuurders is vanwege te kleine aantallen overtreders niet mogelijk.

Resultaten naar geslacht en leeftijd

Het aantal beginnende bestuurders vanaf 25 jaar is relatief klein. Om die reden zijn de aparte leeftijdscategorieën samengevoegd tot één categorie van beginnende bestuurders van 25 jaar en ouder.

Tabel 3.2 presenteert het percentage overtreders onder beginnende en ervaren bestuurders naar leeftijd en geslacht.

Beginnende bestuurders

Mannelijke beginnende bestuurders zijn in 2019 vaker in overtreding (2,7 procent) dan vrouwen (1,5 procent). In alle meetjaren is dit verschil zichtbaar. Er zijn in 2019 minder mannelijke beginnende bestuurders in overtreding dan in 2017 (daling van 3,2 naar 2,7 procent). Het aandeel vrouwelijke beginnende bestuurders in overtreding is vrijwel gelijk aan voorgaande meetjaren.

Ervaren bestuurders

Ook bij de ervaren bestuurders zijn mannen (2,7 procent) vaker in overtreding dan vrouwen (1,6 procent). Voor beide groepen stijgt het aandeel overtreders ten opzichte van 2017 vrij sterk. Voor mannen 0,9, voor vrouwen 0,7 procentpunt.

Tabel 3.2

Overtreders (in procenten) bij beginnende en ervaren bestuurders naar leeftijd en geslacht (2013-2019).

	Leeftijd	Man				Vrouw			
		2013	2015	2017	2019	2013	2015	2017	2019
Beginnend	18 - 24	2,5	2,3	2,7	2,5	1,3	1,2	0,8	0,8
	25 e.o.	5,7	6,9	5,9	3,3	2,4	3,2	5,5	3,3
	<i>totaal</i>	<i>3,0</i>	<i>3,1</i>	<i>3,2</i>	<i>2,7</i>	<i>1,4</i>	<i>1,4</i>	<i>1,6</i>	<i>1,5</i>
Ervaren	18 - 24	2,1	2,2	1,7	1,3	1,1	0,0	0,7	1,0
	25 - 34	2,5	2,6	1,5	2,4	1,4	1,2	1,0	3,2
	35 - 49	2,4	1,5	2,1	3,7	1,3	1,0	0,9	1,7
	50 e.o.	1,7	2,3	1,7	2,5	1,0	0,8	0,8	0,2
	<i>totaal</i>	<i>2,2</i>	<i>2,1</i>	<i>1,8</i>	<i>2,7</i>	<i>1,2</i>	<i>0,9</i>	<i>0,9</i>	<i>1,6</i>

Resultaten naar dag en tijd

Tabel 3.3 laat zien dat beginnende bestuurders vaker in overtreding zijn op zaterdag (2,6 procent) dan op vrijdag (2,0 procent). Ook onder ervaren bestuurders zijn er meer overtreders op zaterdag te vinden (3,0 procent) dan op vrijdag (2,1 procent). In 2017 was dit beeld voor beide doelgroepen hetzelfde.

Bij de beginnende bestuurders is het aandeel overtreders op vrijdag het grootst aan het begin van de nacht (2,5 procent) en op zaterdag juist in het laatste tijdsblok, met 6,9 procent. Ook onder de ervaren bestuurders vinden op zaterdag de meeste overtredingen laat plaats (6,1 procent). Op vrijdag is tussen 0.00 en 2.00 uur 3,1 procent van de ervaren overtreders staande gehouden.

Tabel 3.3

Overtreders (in procenten) bij beginnende en ervaren bestuurders naar dag en tijd (2013-2019).

Dag	Tijd	Beginnend				Ervaren			
		2013	2015	2017	2019	2013	2015	2017	2019
Vrijdag	22.00 - 00.00 uur	1,8	1,5	0,8	2,5	1,4	1,2	0,8	1,6
	00.00 - 02.00 uur	2,3	4,4	2,0	1,6	2,0	2,2	2,0	3,1
	02.00 - 04.00 uur	3,9	7,8	3,6	0,9	4,8	4,0	2,0	1,5
	<i>totaal</i>	2,3	3,1	1,7	2,0	2,0	1,6	1,2	2,1
Zaterdag	22.00 - 00.00 uur	1,5	1,6	2,0	1,0	1,4	1,5	0,9	1,3
	00.00 - 02.00 uur	3,0	1,7	4,5	1,9	1,7	1,4	2,7	3,2
	02.00 - 04.00 uur	4,8	5,4	4,6	6,9	3,8	3,5	3,3	6,1
	<i>totaal</i>	2,6	2,5	3,2	2,6	1,8	1,8	1,7	3,0

Resultaten naar herkomst

Zowel beginnende als ervaren bestuurders komen voorafgaand aan hun overtreding meestal van een horecagelegenheid (tabel 3.4). Voor beginnende bestuurders nam dit aandeel met 18 procentpunten toe, voor ervaren bestuurders was dat 6 procentpunten. Ook het aandeel dat bij vrienden, kennissen of familie drinkt nam toe. Ervaren overtreders dronken minder vaak thuis (afname van 13 naar 9 procent). Beginnende overtreders dronken veel minder vaak op werk of elders, namelijk geheel niet.

Tabel 3.4

Overtreders (in procenten) bij beginnende en ervaren bestuurders naar herkomst (2013-2019).

	Beginnend				Ervaren			
	2013	2015	2017	2019	2013	2015	2017	2019
In café, bar, restaurant of disco	37	51	41	59	48	55	47	53
In sportkantine of clubhuis	6	2	5	5	8	3	5	3
Bij vrienden, kennissen of familie	30	18	21	23	26	23	24	26
Op het werk	9	9	10	0	7	10	9	4
Thuis	12	13	14	14	9	7	13	9
Elders	7	7	10	0	3	3	2	6

Resultaten naar afstand

Vanaf 2017 is er een vraag over hoe ver men moest rijden naar de uiteindelijke eindbestemming (vanaf het vertrekpunt, niet vanaf het punt waar is geblazen). Uit tabel 3.5 blijkt dat bestuurders die minder ver hoeven te rijden, vaker in overtreding zijn. Onder beginnende bestuurders die minder dan 5 kilometer hoeven te rijden is dit aandeel 4,3 procent. Naarmate de afstanden langer zijn, is het percentage overtreders steeds lager, met uitzondering van 20 tot 50 kilometer (3,8 procent). In 2017 begingen beginnende bestuurders de meeste overtredingen bij een afstand van 5 tot 10 kilometer (7,5 procent).

Ook onder de ervaren bestuurders vallen de meeste overtreders in de categorie die tot 5 kilometer moeten rijden (5,3 procent) en neemt het aandeel af naarmate de afstand toeneemt. Ook in 2017 vonden de meeste overtredingen tot 5 kilometer plaats.

Tabel 3.5

Overtreders (in procenten) bij beginnende en ervaren bestuurders naar afstand (2017-2019).

	Beginnend		Ervaren	
	2017	2019	2017	2019
0 tot 5 km	4,7	4,3	4,0	5,3
5 tot 10 km	7,5	2,9	2,4	3,7
10 tot 20 km	2,8	1,5	3,1	2,3
20 tot 50 km	2,2	3,8	1,8	1,7
50 km of meer	0,9	0,6	1,4	0,7

Resultaten naar gemeentegrootte

Tabel 3.6 laat de overtredingspercentages van beginnende en ervaren bestuurders naar gemeentegrootte zien.

In 2019 zijn onder de beginnende bestuurders de meeste overtredingen geconstateerd in de gemeenten van 50.000 tot 100.000 inwoners (3,4 procent). Bij ervaren bestuurders zijn in deze gemeenten juist de minste overtredingen vastgesteld (2,2 procent). In 2017 nam men zowel onder beginnende als ervaren bestuurders de meeste overtredingen waar in de gemeenten van 100.000 inwoners of meer.

Tabel 3.6

Overtreders (in procenten) bij beginnende en ervaren bestuurders naar gemeentegrootte (2013-2019).

	Beginnend				Ervaren			
	2013	2015	2017	2019	2013	2015	2017	2019
Minder dan 50.000 inwoners	2,7	2,0	1,8	0,7	1,8	1,2	1,2	2,5
50.000 tot 100.000 inwoners	2,8	4,3	1,9	3,4	2,1	2,1	1,1	2,2
Meer dan 100.000 inwoners	2,2	2,6	3,0	2,2	1,8	1,9	1,8	2,6
<i>Totaal</i>	<i>2,5</i>	<i>2,7</i>	<i>2,6</i>	<i>2,3</i>	<i>1,9</i>	<i>1,7</i>	<i>1,5</i>	<i>2,5</i>

4 Alcohol en verkeer

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bespreekt het effect van alcohol op de mens en het effect (daarvan) op de verkeersveiligheid.

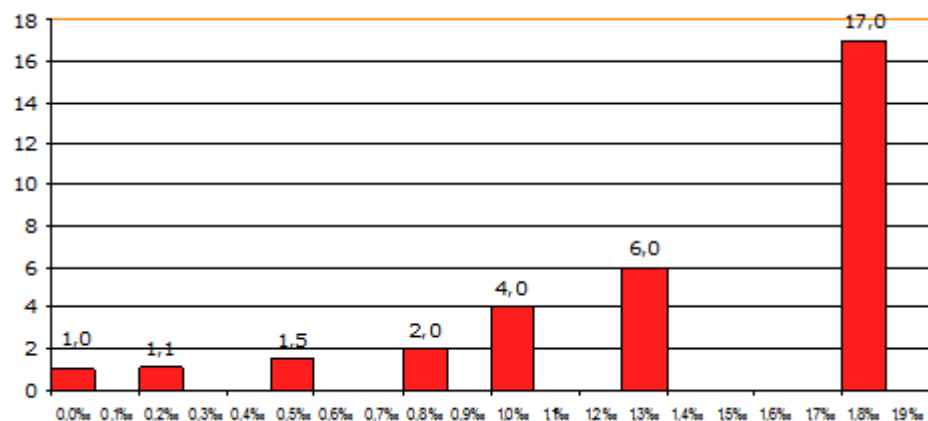
4.2 Effect van alcohol

Alcohol heeft een verdovend effect op de hersenen. Remmingen vallen weg, het concentratievermogen en het geheugen verminderen. De zelfoverschatting van het eigen kunnen neemt toe, terwijl risico's onderschat worden.

Ook het rijgedrag wordt beïnvloed. Een bestuurder onder invloed van alcohol is verminderd in staat om de stuurtaak goed uit te voeren, en gaat meer slingeren. Ook de reactietijd neemt toe. Het gebruik van alcohol in het verkeer zorgt voor een grotere kans op ongevallen, al vanaf 1 á 2 glazen alcohol.

Figuur 4.1 presenteert de ontwikkeling van de relatieve ongevalkans bij een toenemende BAG-waarde. De Nederlandse en Europese wetgeving met betrekking tot het rijden onder invloed is vastgesteld op grond van deze 'Borkenstein-curve' uit 1974. Een bestuurder met een promillage van 0,8 heeft een twee keer grotere kans op een ongeval dan een bestuurder die geen alcohol nuttigt. Voor een 'zware drinker' (vanaf 1,3‰) is de relatieve ongevalkans 6 maal zo groot als voor iemand die niets heeft gedronken. De relatieve ongevalkans neemt ook steeds sneller toe. Behalve op de ongevalkans, kan alcoholgebruik ook effect hebben op de ernst van het letsel. Autobestuurders met meer dan 1,5‰ alcohol in hun bloed hebben bij een verkeersongeval tot ongeveer 200 maal zoveel kans om het leven te komen dan nuchtere bestuurders (Borkenstein e.a., 1974).

Figuur 4.1
Relatieve ongevalkans
afgezet tegen BAG-waarde
(in promillages)



Bron: Borkenstein e.a. (1974) in Rijden onder invloed in Nederland (1999-2008), DVS

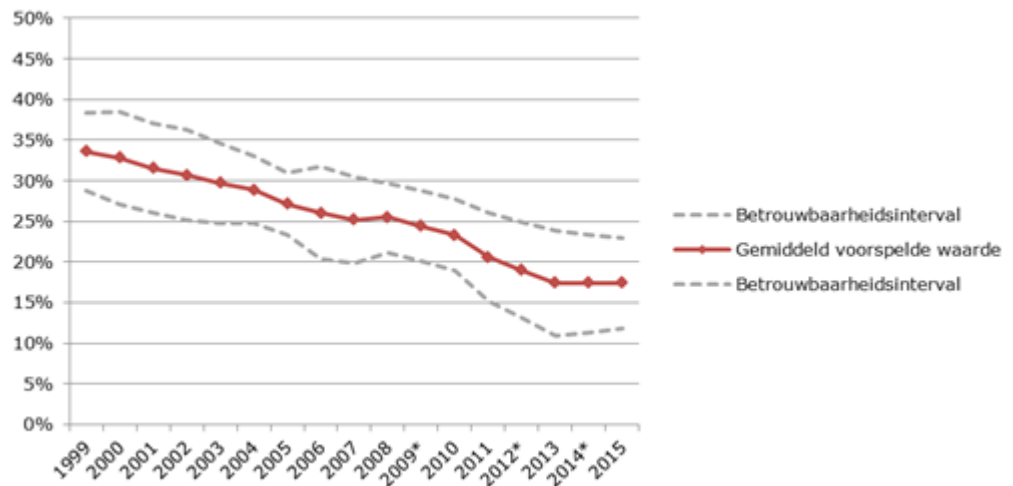
4.3 Alcohol en verkeersveiligheid

Hoeveel doden en gewonden er door alcohol in het verkeer exact vallen is onbekend. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft in 2011 op basis van de resultaten van Europees onderzoeksprogramma (DRUID) een rekenmethode ontwikkeld waarmee (aan de hand van de verdeling van bestuurders naar promillageklassen) kan worden geschat welk deel van ernstig verkeersgewonden gerelateerd kan worden aan autobestuurders die onder invloed waren van alcohol. Dit aandeel moet worden geschat omdat in Nederland niet alle alcohol gerelateerde ongevallen worden geregistreerd. Ook kent Nederland geen post mortem onderzoek, waardoor het niet mogelijk is om een exact aantal verkeersdoden dat gerelateerd is aan alcohol vast te stellen.

Figuur 4.2 geeft een overzicht van de ontwikkeling van het aandeel ernstig gewonde automobilisten gerelateerd aan alcohol.

Figuur 4.2

Aandeel alcohol gerelateerde ernstige verkeersgewonden (1999-2015)



* De jaren 2009, 2012 en 2014 zijn de gemiddelden van het jaar ervoor en het jaar erna.

Het geschatte aandeel ernstig gewonden gerelateerd aan alcoholgebruik in het verkeer ligt in 2015 met 17 procent (met een betrouwbaarheidsinterval van 12 procent tot 23 procent) op ongeveer hetzelfde niveau als in 2013 (17 procent met een betrouwbaarheidsinterval van 11 procent tot 24 procent). Sinds 2015 zijn hierover geen recente data meer beschikbaar gesteld.

5 Drugs en verkeer

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bespreekt de resultaten van de pilot rijden onder invloed van drugs.

5.2 Aanleiding

Sinds 2017 is het mogelijk bestuurders te testen op het gebruik van drugs en verdovende middelen in het verkeer. De politie is bevoegd verkeersdeelnemers te testen op drugsgebruik door middel van voorselectiemiddelen in de vorm van een speekseltest of een psychomotorische test (PMT). Met een PMT worden de psychomotorische functies en oog- en spraakfuncties onderzocht, terwijl de speekseltest aangeeft of er sporen van drugs in het speeksel zitten. De politie-eenheden werken steeds vaker met deze voorselectiemiddelen.

Geruime tijd wordt er reeds onderzoek gedaan naar de prevalentie van het rijden onder invloed van alcohol in Nederland. In 2017 is het idee ontstaan een pilot uit te voeren waarbij de fuikcontroles alcohol worden gecombineerd met drugscontroles door middel van speekseltesten. Dit omdat destijds nog weinig inzicht was in de praktische mogelijkheden en belemmeringen voor het uitvoeren van dergelijke combinatiemetingen. De uitkomsten uit de pilot kunnen inzichten bieden voor het opzetten van een methode voor prevalentieonderzoek naar drugsgebruik in het verkeer door het afnemen van speekseltesten.

5.3 Doel pilot

Het doel van deze pilot was te bezien in hoeverre metingen voor drugs kunnen worden uitgevoerd, gekoppeld aan metingen voor rijden onder invloed van alcohol. Dit met het oog op het ontwerp van een nieuwe meting voor rijden onder invloed vanaf 2023. Hierbij was met name het opdoen van praktische ervaring van groot belang: welke voor- en nadelen heeft het uitvoeren van combinatiecontroles? Tegen welke zaken lopen we aan? Wat kan/moet anders? Tijdens de pilot werd aangesloten bij in totaal tien reguliere alcoholmetingen. Hierbij werd in ieder geval bij elke politie-eenheid tenminste één meting uitgevoerd.

Het langere termijndoel is te komen tot een valide methode voor het vaststellen van prevalentie van drugs in het verkeer. Het meten van prevalentie was tijdens deze pilot uitdrukkelijk niet de bedoeling, laat staan het kunnen doen van representatieve uitspraken over de prevalentie van drugs in het verkeer.

5.4 Uitvoering pilot

Speekseltesten in het verkeer

De speekseltest wordt sinds 1 juli 2017 in Nederland ingezet om het gebruik van drugs vast te stellen bij bestuurders. Een speekselonderzoek bestaat volgens artikel 8 lid 1 van het Besluit Alcohol, drugs en geneesmiddelen in het verkeer uit het door middel van een speekseltester (meestal een wattenstaafje) afnemen van speeksel in de mondholte van de bestuurder en het aflezen van het resultaat van de speekseltester. De speekseltest is slechts een voorlopige indicator. De speekseltest geeft slechts aan of volgens dat apparaat sporen van drugs in het speeksel aanwezig zijn. De speekseltester kan niet bepalen welke concentratie van werkzame stoffen in het lichaam van de bestuurder aanwezig zijn. Dat kan pas worden

vastgesteld aan de hand van het bloedonderzoek. Tijdens de uitvoering van deze pilot (2019) heeft de politie gebruik gemaakt van speekseltesten als voorselectiemiddel.

Uitvoering van combinatiecontroles

Uitgangspunt voor de pilot rijden onder invloed van drugs was het houden van combinatiecontroles: in aanvulling op een 'reguliere' alcoholcontrole in samenwerking met de politie was er een mogelijkheid een speekseltest en een vragenlijst af te nemen om het drugsgebruik onder automobilisten in kaart te brengen. Hiervoor werd aangesloten bij de reguliere controles in het kader van rijden onder invloed van alcohol. Het initiatief voor het selecteren van bestuurders lag bij de politie. Iedere geselecteerde bestuurder kreeg een alcoholtest. Of men ook een speekseltest kreeg, was afhankelijk van een beoordeling van het eerste aanzicht op basis van uiterlijke kenmerken die wijzen op mogelijk gebruik van drugs. Dit werd geobserveerd en beoordeeld door de politie. Bestuurders werden hierbij dus niet willekeurig (aselect) gekozen.

Afname van vragenlijst en gespreksprotocol

Tijdens de combinatiemeting werd, na de afname van de speekseltest, een vragenlijst afgenomen door een interviewer van I&O Research. Deze vragenlijst was in grote lijnen gelijk aan de al bestaande vragenlijst voor bestuurders die een blaastest ondergaan. Daarnaast was een vraag toegevoegd over de uitslag van de speekseltest (positief of negatief) en welk middel gebruikt is indien sprake is van een positieve test. Naast het afnemen van een vragenlijst onder de bestuurders, was er een gespreksprotocol voor de veldwerker om de contactpersoon van de agenten ter plaatse te vragen naar hun ervaringen tijdens de controle en het gebruik van de speekseltester in het algemeen.

5.5

Resultaten pilot

In de periode maart 2019 tot en met februari 2020 is aangesloten bij tien controles verspreid over de verschillende regio's. Deze controles varieerden in omvang wat betreft het aantal agenten en het aantal uitgevoerde drugsmetingen. Er zijn te weinig metingen uitgevoerd om betrouwbare uitspraken te kunnen doen over de prevalentie van drugs in het verkeer. Dat was ook niet het doel van de pilot. De metingen geven wel een indicatie voor de opgedane ervaring met een combinatiemeting. In totaal zijn 21 drugsmetingen uitgevoerd tijdens tien controles (waarbij in totaal 3.456 alcoholcontroles hebben plaatsgevonden). Bij ongeveer de helft van de metingen was sprake van een positieve testuitslag. In de meeste gevallen werden sporen van cannabis (THC) gevonden in het speeksel. Alle personen waren jonger dan 45 jaar.

Vanuit de opgedane ervaringen tijdens de metingen kan worden gesteld dat combinatiemetingen goed uitvoerbaar zijn. Voor de praktische uitvoering van het onderzoek zijn er geen belemmeringen om zowel alcohol als drugs mee te nemen tijdens een meting. Op basis van visuele kenmerken kunnen bestuurders worden geselecteerd om naast op alcohol ook op drugsgebruik te worden gecontroleerd. Anders dan bij alcohol is dit niet asefect, wat wel belangrijk is om gefundeerde uitspraken over prevalentie te kunnen doen.

Tijdens de uitvoering van de pilot en uit de gesprekken met de contactpersoon van de agenten kwam naar voren dat de agenten de speekseltester als een goed detectiemiddel ervaren. Het is gebruiksvriendelijk en praktisch in gebruik. Het biedt

echter niet de mogelijkheid om alle middelen te onderzoeken (bijvoorbeeld lachgas). Een bijkomend punt is dat het afnemen van een alcoholtest slechts enkele seconden kost en het afnemen van de speekseltesten vrij veel tijd in beslag neemt (minimaal tien minuten per test). Na een positieve speekseltest volgt vervolgens een bloedonderzoek op een andere locatie. In de praktijk worden hierdoor minder bestuurders gecontroleerd.

Uit het onderzoek is gebleken dat bij de kleinere controles (minder dan tien agenten) het afnemen van een speekseltest te veel tijd en mankracht kostte en enkel bij gerede twijfel werd afgenomen. De focus lag in die gevallen in eerste instantie op alcohol en minder op drugs. Uit gesprekken met de agenten tijdens de controles kwam daarnaast naar voren dat de test destijds nog niet routinematig werd uitgevoerd en meer kennis en expertise benodigd was om de speekseltester te gebruiken.

5.6 Conclusie

Vanuit de opgedane ervaringen uit de metingen kan worden gesteld dat combinatiemetingen goed uitvoerbaar zijn. Voor de praktische uitvoering van het onderzoek zijn er geen belemmeringen om zowel alcohol als drugs mee te nemen tijdens een meting. Wel neemt het meer tijd in beslag dan een alcoholblaastest en vraagt het meer capaciteit van de politie. Factoren als onvoldoende uitgevoerde metingen en het niet aselekt trekken van de bestuurders maken het niet mogelijk betrouwbare uitspraken te kunnen doen over de prevalentie van drugs in het verkeer. Het vaststellen van de prevalentie en valide prevalentieonderzoek was ook niet het doel van deze pilot.

5.7 Aanbevelingen

De eerste metingen bieden een indicatie over de praktische uitvoering en ervaringen met combinatiemetingen. Om een valide methode voor betrouwbaar prevalentieonderzoek van drugs in het verkeer te kunnen vaststellen is nader onderzoek noodzakelijk.

Een speekseltest is een voorselectiemiddel om de aanwezigheid van drugs in het speeksel aan te tonen, de vraag is of het ook geschikt is als instrument bij breed onderzoek naar de prevalentie van drugs in het verkeer. Denk aan de benodigde tijd voor het afnemen van een test, het voorkomen van aseletheid en het vervolgonderzoek dat nodig is om te komen tot vaststelling van drugsgebruik. De bevindingen uit de pilot worden meegenomen bij het vormgeven van een onderzoek naar de prevalentie van drugs in het verkeer.

Bijlage A Onderzoeksverantwoording

A1 Doel van het onderzoek

Het doel van dit onderzoek is het inzichtelijk maken van de ontwikkelingen in het gebruik van alcohol door bestuurders van motorvoertuigen (excl. rijbewijs AM) in weekendnachten. Hiertoe zijn in 2019 metingen verricht tijdens alcoholcontroles door de politie, verdeeld over heel Nederland.

De resultaten van dit onderzoek worden gebruikt voor de ontwikkeling van beleid en activiteiten en interventies op zowel regionaal als landelijk niveau. Op basis van statistische analyses zijn relaties gelegd tussen alcoholgebruik en persoons- en locatiekenmerken (leeftijd, geslacht, gemeentegrootte etc.), en zijn zodoende de belangrijkste (trendmatige) ontwikkelingen van het alcoholgebruik in kaart gebracht.

A2 Onderzoekopzet

Van september 2018 tot en met maart 2019 zijn metingen uitgevoerd tijdens alcoholcontroles in elk van de 10 politieregio's in Nederland.

Voor een optimale spreiding is het de bedoeling dat in alle 10 politieregio's minimaal twee controles worden gehouden, waarvan één op vrijdag en één op zaterdag. Het aantal controles per regio hangt af van de grootte van het gebied. In 2019 zijn in totaal 37 metingen verricht.

Aan één controle nemen 10 tot 20 agenten van een bepaald district in een bepaalde politieregio deel. Per avond worden 4 tot 6 locaties bezocht, gedurende 45 tot 90 minuten. De locaties van de metingen zijn doorgaans vastgesteld. Ook in 2019 is getracht hier aan vast te houden. Echter, bij gewijzigde verkeerssituaties of veranderingen in het verkeersaanbod is er in sommige gevallen besloten om soortgelijke locaties te bezoeken (ook volgens een vooraf vastgestelde lijst), of locaties in een andere volgorde te bezoeken. De trend is dat de oude lijsten van locaties steeds vaker niet meer bruikbaar zijn. In overleg wordt er dan of vooraf naar alternatieven gezocht, of dit gebeurt tijdens de controles, op initiatief van de politie.

Metingen die begonnen voor 22.00 uur, en/of doorgingen tot na 4.00 uur zijn buiten beschouwing gelaten in de cijfers, met uitzondering van paragraaf 2.9.

Steekproef

De steekproef bestaat uit alle bestuurders die in de nacht van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag aan het verkeer deelnemen. Het grootste gedeelte van de metingen vindt plaats tussen 22.00 en 4.00 uur, maar sommige controles zijn eerder van start gegaan en/of later geëindigd. Alle bestuurders die worden staande gehouden zijn verplicht een ademtest af te laten nemen. Dit rapport beschrijft de resultaten uit deze ademtests.

De ademtest op straat is een voorselectie. Een ervaren bestuurder die 0,75‰ of meer blaast moet - met een tussenpoos van minimaal 20 minuten - een meting aan het ademanalyseapparaat laten uitvoeren. Tijdens de controles in 2019 was in veel

gevallen deze apparatuur aanwezig in een zogeheten 'alcohol-bus'. In de andere gevallen werden de bestuurders meegenomen naar het politiebureau. Bij een uitslag van 0,5‰ of meer bij de tweede test wordt een proces-verbaal opgemaakt of werden andere maatregelen genomen. Voor beginnende bestuurders (bestuurders met het rijbewijs minder dan 5 jaar in het bezit) werd bij de ademtest op straat een toegestane limiet van 0,4‰ gehanteerd. Na de ademanalyse in de alcohol-bus of op het politiebureau wordt een bestuurder aangehouden bij een uitslag van 0,2‰ of hoger.

Door de jaren heen is tot 2013 een minimum aantal van 20.000 gecontroleerde bestuurders nagestreefd, een aantal dat voldoende hoog is om een representatief beeld van het Rijden onder invloed in Nederland te krijgen. Tabel A1 presenteert een overzicht van het aantal metingen (controle-nachten) en gecontroleerde bestuurders per jaar.

Tabel A1

Totaal aantal metingen en gecontroleerde bestuurders (1999 - 2019)

Jaar	Aantal metingen	Aantal gecontroleerde bestuurders
1999	64	27.096
2000	56	27.404
2001	62	27.852
2002	58	29.979
2003	58	27.970
2004	63	31.426
2005	66	29.178
2006	71	29.355
2007	62	28.844
2008	64	26.377
2010	59	23.439
2011	56	24.906
2013	55	26.882
2015	39	16.103
2017	40	13.352
2019	37	10.886

Werkzaamheden voor, tijdens en na de alcoholcontroles

In overleg tussen I&O Research en de politieregio's zijn afspraken gemaakt over het organiseren van alcoholcontroles. Soms werden controles speciaal georganiseerd, in andere gevallen werd door I&O Research aangesloten bij een al geplande controle.

Per controle waren steeds één coördinator en vier interviewers van I&O Research aanwezig. Zo'n twee weken voor de alcoholcontrole werd door de coördinator contact gezocht met de politie om concrete afspraken te maken rondom tijden, verzamelen, locaties et cetera. Per mail zijn deze afspraken bevestigd en zijn ingeplande interviewers verder geïnformeerd.

Op de avond van de alcoholcontrole is gestart met een kennismaking en briefing op het politiebureau, waarna gezamenlijk naar de eerste locatie werd gereden. Op elke locatie zijn door de politie alle bestuurders staande gehouden voor de ademtest.

Vervolgens stelden medewerkers van I&O Research een aantal vragen aan de bestuurder en noteerden vervolgens de volgende gegevens op het registratieformulier (zie bijlage E):

- voertuig (auto, motor, vrachtwagen);
- geslacht;
- aantal inzittenden;
- leeftijd;
- uitslag van de ademtest op straat in ‰;
- beginnersrijbewijs (ja of nee);
- afstand tot eindbestemming (0-5, 5-10, 10-20, 20-50, >50 km);
- plek waar alcohol gedronken is (wanneer het promillage > 0,0).

Alcoholtester

De metingen zijn verricht met ademtesters van het merk Dräger, met het type Alcotest 7510. De apparaten zijn zo ingesteld dat zij numerieke waarden met twee decimalen presenteren, het daadwerkelijk gemeten alcoholpromillage. De werking van het apparaat is hetzelfde als wanneer gewerkt wordt met de gebruikelijke indeling P (passeren), A (alert), P/A (alert voor beginnend bestuurder) en F (fail). Door het Nederlands Forensisch Instituut (NFI) is een verklaring afgegeven dat tijdens deze alcoholcontroles de apparaten met numerieke aflezing gebruikt konden worden. Deze ontheffing is bijgesloten bij elk proces-verbaal dat is opgemaakt.

Dataverwerking

Elke veldwerker kreeg een iPad-mini mee, waarop een speciaal voor dit onderzoek ontwikkelde app is ontwikkeld. Hierdoor zijn de papieren registratieformulieren in principe niet meer nodig. Wel zijn deze altijd meegenomen als back-up. Op basis van de op de iPads verzamelde gegevens is een SPSS-databestand gemaakt. Vervolgens zijn de gegevens uit 2019 toegevoegd aan de reeks voorgaande jaren en zijn de weegfactoren toegevoegd.

Weging

In overleg met de SWOV is sinds 2015 gekozen voor twee nieuwe weegfactoren. De redenen hiervoor zijn de wijziging van het aantal politieregio's vanaf 2013 en de opzet van de weging naar dag en tijd.

Als eerste is er een weegfactor berekend op het aantal gecontroleerde bestuurders per regio, gebaseerd op het inwonertal van de betreffende politieregio. De ene regio is immers dichter bevolkt dan de andere regio, terwijl in elke regio wel ongeveer een gelijk aantal bestuurders is gecontroleerd. De gegevens zijn dus wel representatief voor de afzonderlijke regio's, maar wanneer een landelijk cijfer wordt berekend moeten de dichtbevolkte gebieden zwaarder meetellen dan dunbevolkte gebieden. Zodoende zijn de resultaten herwogen naar het inwonertal per politieregio.

In dit onderzoek zijn resultaten gepresenteerd als zijnde die van een gemiddelde weekendnacht. Dit suggereert een evenredige verdeling naar voertuigkilometers over de vrijdag- en zaterdagnacht. Hiervan is geen sprake, waardoor het risico bestaat dat resultaten van nachten waarin meer bestuurders die gecontroleerd zijn overgewaardeerd worden. Daarom is een weegfactor berekend aan de hand van de verdeling van het aantal voertuigkilometers naar weekendnacht over klassen van twee uur tussen 22:00 en 4:00 uur. Hierbij wordt gebruik gemaakt van cijfers

vanuit het ODiN. Omdat het CBS de opzet van het verplaatsingsonderzoek (OViN) in 2018 aanzienlijk heeft gewijzigd (nu ODiN), is er een methodebreuk ontstaan. Voor het berekenen van de weegfactor is er daarom voor gekozen om een langjarig gemiddelde te gebruiken.

Bijlage B Statistische analyse en tijdreeks

Statistische toetsing

In deze rapportage worden steeds uitkomsten van verschillende jaren met elkaar vergeleken. Verondersteld wordt dat gevonden verschillen niet op toeval berusten. Bij een betrouwbaarheidsmarge van 95 procent is de kans op een toevallig verschil kleiner dan 5 procent als:

het percentage in jaar 1 minus de betrouwbaarheidsmarge groter of gelijk is aan het percentage in jaar 2 plus de betrouwbaarheidsmarge,

en als:

het percentage in jaar 2 minus de betrouwbaarheidsmarge groter of gelijk is aan het percentage in jaar 1 plus de betrouwbaarheidsmarge.

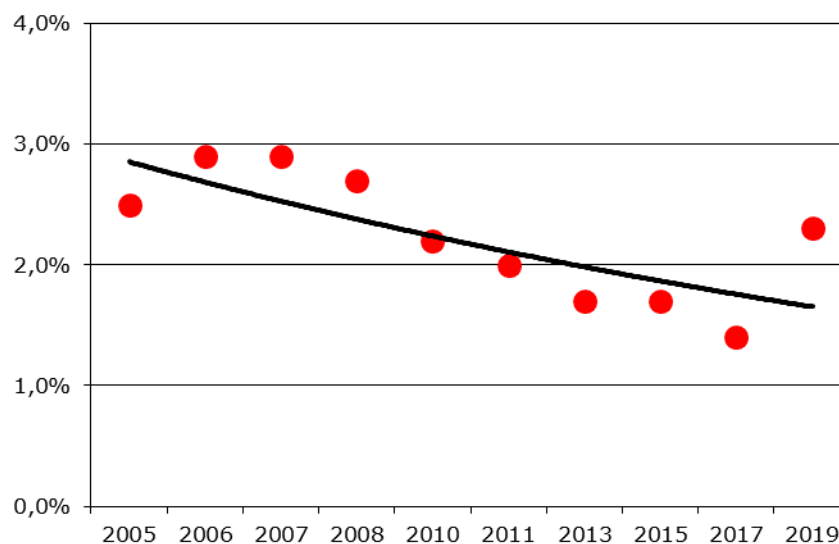
Bij een significant verschil tussen twee jaren kan gezegd worden dat de populatie waaruit de steekproeven afkomstig zijn, van elkaar verschillen. Of een bepaald verschil significant is, hangt ook af van de steekproefgrootte.

Trendanalyse

Een trendanalyse bestudeert de ontwikkeling van het percentage overtreders over meerdere jaren. Figuur B1 bevat het percentage bestuurders tussen 2005 en 2019, en met behulp van exponentiële regressie is er een trendlijn getrokken.

Figuur B1

Trendanalyse (2005-2019)



Bijlage C Overzicht gebieden alcoholcontroles

Provincie	Politieregio	Gebied
Groningen	Noord-Nederland	Groningen
Friesland	Noord-Nederland	Drachten
Drenthe	Noord-Nederland	Emmen
Overijssel	Oost-Nederland	Deventer
Overijssel	Oost-Nederland	Enschede
Gelderland	Oost-Nederland	Arnhem
Gelderland	Oost-Nederland	Nijmegen
Gelderland	Midden-Nederland	Scherpenzeel
Gelderland	Midden-Nederland	Ewijk
Flevoland	Midden-Nederland	Almere
Utrecht	Midden-Nederland	Utrecht
Noord-Holland	Noord-Holland	Alkmaar
Noord-Holland	Noord-Holland	Heerhugowaard
Noord-Holland	Noord-Holland	Purmerend
Noord-Holland	Noord-Holland	Haarlem / IJmond
Noord-Holland	Amsterdam	Amsterdam
Noord-Holland	Amsterdam	Amsterdam-Centrum
Zuid-Holland	Den Haag	Den Haag
Zuid-Holland	Den Haag	Leiden
Zuid-Holland	Rotterdam	Rotterdam
Noord-Brabant	Zeeland en West-Brabant	Breda
Noord-Brabant	Zeeland en West-Brabant	Bergen op Zoom
Noord-Brabant	Zeeland en West-Brabant	Rijen
Noord-Brabant	Zeeland en West-Brabant	Waalwijk
Noord-Brabant	Oost-Brabant	Den Bosch
Noord-Brabant	Oost-Brabant	Oss
Noord-Brabant	Oost-Brabant	Eindhoven
Noord-Brabant	Oost-Brabant	Helmond

Provincie	Politieregio	Gebied
Limburg	Limburg	Venlo
Limburg	Limburg	Roermond
Limburg	Limburg	Kerkrade
Limburg	Limburg	Valkenburg

Bijlage D Registratieformulier

Politie regio:		Uitg:	
District/plaats:		Datum:	
Locatienummer:			
Tijdstip:	<input type="checkbox"/> Vóór 22.00 uur	<input type="checkbox"/> 22.00 – 00.00 uur	<input type="checkbox"/> Ná 04.00 uur
		<input type="checkbox"/> 00.00 – 02.00 uur	
		<input type="checkbox"/> 02.00 – 04.00 uur	

ALTIJD INVULLEN							INVULLEN BIJ AANHOUDING	
Categorie	Geslacht	Inzittenden	Uitslag	Leeftijd	Beginnend/ervaren	Waar gedronken?	Tijdstip	Geboortedatum
Bij auto niets invullen, anders: M = motor V = motor B = brom/snorfiets, scooter	Kruis het juiste geslacht aan	Vul hier het aantal inzittenden in (incl. bestuurder)	Vul hier de uitslag van de blaas-test in (%)	Vul hier de leeftijd van de bestuurder in	Is het rijbewijs langer dan 5 jaar in het bezit? Kruis het juiste antwoord aan	Invullen als resultaat > 0,00 1= café, bar, restau- rant, disco 2= sportkantine, clubhuis 3= vrienden, familie, kennissen 4= op het werk (werk in horeca = 1) 5= thuis 6= elders, name- lijk.....	Vul hier het tijdstip van de blaas-test op straat in	Vul hier de geboortedatum van de bestuur- der in
1	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
2	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
3	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
4	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
5	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
6	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
7	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
8	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
9	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
10	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
11	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
12	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
13	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
14	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
15	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
16	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
17	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
18	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
19	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
20	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
21	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
22	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
23	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
24	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
25	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -

Bijlage E Overtreders naar politieregio

		< 0,2‰	0,2 - 0,5‰	0,5 - 0,8‰	0,8 - 1,3‰	> 1,3‰
Amsterdam	1999	86,9%	6,0%	4,4%	1,3%	1,3%
	2000	85,6%	7,6%	3,9%	2,1%	0,8%
	2001	88,4%	6,8%	2,4%	2,0%	0,3%
	2002	89,4%	5,4%	2,6%	2,4%	0,2%
	2003	89,5%	6,0%	3,0%	0,9%	0,6%
	2004	93,3%	3,4%	1,9%	1,2%	0,1%
	2005	92,4%	4,9%	1,6%	0,8%	0,3%
	2006	91,0%	6,0%	1,6%	1,3%	0,2%
	2007	90,7%	4,2%	2,3%	2,6%	0,1%
	2008	92,1%	4,2%	0,8%	1,5%	1,4%
	2010	92,4%	3,6%	2,2%	0,7%	1,1%
	2011	89,4%	6,9%	1,8%	1,6%	0,2%
	2013	92,0%	5,6%	1,2%	0,8%	0,4%
	2015	91,7%	5,8%	1,9%	0,6%	*
	2015	94,1%	3,7%	0,4%	1,8%	*
2019	96,4%	1,2%	0,4%	2,0%	*	
Den Haag	1999	87,0%	7,6%	2,6%	1,9%	0,8%
	2000	88,6%	6,1%	2,7%	1,8%	0,8%
	2001	88,6%	6,4%	2,4%	1,6%	1,1%
	2002	89,8%	5,8%	2,5%	1,2%	0,7%
	2003	90,6%	5,0%	2,4%	1,4%	0,7%
	2004	90,8%	5,8%	1,9%	1,0%	0,5%
	2005	90,7%	6,1%	1,7%	0,9%	0,6%
	2006	91,0%	5,4%	2,1%	1,1%	0,4%
	2007	91,2%	5,3%	2,0%	1,3%	0,3%
	2008	92,6%	4,6%	1,6%	0,9%	0,3%
	2010	91,5%	5,4%	1,6%	1,1%	0,4%
	2011	93,7%	3,9%	1,3%	0,8%	0,3%
	2013	94,3%	4,0%	0,9%	0,6%	0,1%
	2015	97,0%	2,2%	0,4%	0,4%	*
	2017	96,5%	2,6%	0,4%	0,5%	*
2019	96,5%	2,2%	0,9%	0,4%	*	
Rotterdam	1999	90,3%	5,5%	2,1%	1,1%	1,0%
	2000	90,0%	5,5%	2,7%	1,3%	0,4%
	2001	90,1%	5,1%	2,6%	1,7%	0,5%
	2002	90,2%	4,7%	2,9%	1,8%	0,4%
	2003	90,7%	4,4%	3,0%	1,6%	0,3%
	2004	90,0%	4,6%	3,2%	1,7%	0,5%
	2005	90,5%	5,6%	1,9%	1,4%	0,6%
	2006	91,2%	4,1%	2,6%	1,5%	0,6%
	2007	91,8%	4,5%	2,0%	1,5%	0,3%
	2008	92,9%	3,6%	1,8%	1,3%	0,5%
	2010	93,1%	4,1%	1,6%	0,9%	0,2%
	2011	95,1%	3,5%	0,9%	0,3%	0,1%
	2013	96,2%	2,9%	0,7%	0,2%	*

Rijden onder invloed in Nederland in 2006-2019 – december 2020

	2015	96,5%	2,3%	0,6%	0,5%	0,1%
	2017	95,4%	2,9%	1,1%	0,3%	0,3%
	2019	91,9%	2,6%	2,5%	1,7%	1,3%
Noord-Nederland	1999	94,2%	3,5%	1,4%	0,6%	0,3%
	2000	94,1%	3,5%	1,3%	0,6%	0,5%
	2001	94,6%	3,4%	1,3%	0,6%	0,2%
	2002	94,5%	3,4%	1,3%	0,5%	0,3%
	2003	94,3%	3,7%	1,1%	0,6%	0,3%
	2004	95,2%	2,8%	1,1%	0,5%	0,3%
	2005	96,0%	2,6%	0,8%	0,4%	0,3%
	2006	95,0%	3,1%	0,8%	0,5%	0,5%
	2007	95,7%	2,8%	0,8%	0,3%	0,4%
	2008	95,3%	2,9%	1,0%	0,4%	0,4%
	2010	96,2%	2,6%	0,6%	0,3%	0,3%
	2011	95,9%	2,8%	0,6%	0,4%	0,2%
	2013	96,7%	2,0%	0,7%	0,3%	0,3%
	2015	96,0%	2,6%	0,9%	0,3%	0,2%
	2017	96,8%	1,8%	0,9%	0,5%	*
	2019	96,9%	1,9%	0,9%	0,2%	0,2%
Oost-Nederland	1999	92,6%	4,2%	1,8%	1,1%	0,4%
	2000	92,8%	4,2%	1,8%	0,9%	0,3%
	2001	92,3%	4,6%	2,0%	0,7%	0,3%
	2002	93,2%	4,0%	1,6%	0,8%	0,4%
	2003	93,7%	3,7%	1,3%	0,8%	0,4%
	2004	94,0%	3,9%	1,1%	0,6%	0,4%
	2005	95,1%	3,1%	0,9%	0,5%	0,4%
	2006	94,7%	3,3%	1,0%	0,7%	0,2%
	2007	95,2%	2,7%	1,1%	0,8%	0,2%
	2008	95,4%	3,1%	0,6%	0,6%	0,3%
	2010	94,9%	3,4%	0,8%	0,6%	0,3%
	2011	95,2%	3,1%	0,8%	0,5%	0,4%
	2013	95,7%	2,9%	0,9%	0,4%	0,1%
	2015	95,7%	3,3%	0,4%	0,3%	0,3%
	2017	95,8%	2,9%	0,8%	0,5%	*
	2019	95,3%	2,8%	0,7%	0,7%	0,5%
Midden-Nederland	1999	90,3%	5,2%	2,3%	1,6%	0,6%
	2000	89,6%	5,5%	2,8%	1,6%	0,6%
	2001	89,2%	5,8%	3,1%	1,3%	0,7%
	2002	90,3%	5,1%	2,6%	1,5%	0,6%
	2003	90,9%	4,8%	2,3%	1,2%	0,7%
	2004	92,4%	4,2%	1,7%	0,8%	0,7%
	2005	92,5%	4,6%	1,5%	0,8%	0,7%
	2006	93,5%	3,8%	1,4%	1,0%	0,4%
	2007	93,3%	3,7%	1,4%	1,1%	0,5%
	2008	93,5%	3,8%	1,5%	0,8%	0,3%
	2010	94,3%	3,6%	1,1%	0,7%	0,3%
	2011	95,1%	3,0%	0,9%	0,7%	0,3%

Rijden onder invloed in Nederland in 2006-2019 – december 2020

	2013	94,9%	3,0%	1,2%	0,7%	0,2%
	2015	95,4%	3,0%	1,0%	0,5%	0,1%
	2017	96,6%	2,5%	0,3%	0,5%	0,2%
	2019	94,5%	3,0%	1,3%	0,9%	0,2%
Noord-Holland	1999	87,5%	7,1%	2,9%	1,5%	1,0%
	2000	89,3%	6,1%	2,8%	1,1%	0,7%
	2001	88,7%	6,2%	3,0%	1,5%	0,6%
	2002	90,1%	5,6%	2,2%	1,8%	0,4%
	2003	89,6%	5,8%	2,7%	1,5%	0,5%
	2004	89,9%	5,8%	2,2%	1,3%	0,9%
	2005	91,8%	5,0%	1,7%	1,0%	0,5%
	2006	91,9%	4,9%	1,8%	1,2%	0,2%
	2007	91,8%	5,0%	1,8%	0,9%	0,5%
	2008	92,0%	4,2%	1,8%	1,6%	0,4%
	2010	92,8%	3,7%	1,6%	1,2%	0,7%
	2011	94,0%	4,0%	0,8%	0,9%	0,3%
	2013	93,9%	4,1%	1,0%	0,8%	0,2%
	2015	92,7%	4,3%	1,6%	1,0%	0,4%
	2017	96,3%	2,3%	1,0%	0,2%	0,2%
	2019	93,7%	4,0%	1,3%	0,9%	0,1%
Oost-Brabant	1999	92,0%	4,8%	1,3%	1,3%	0,6%
	2000	92,0%	4,4%	2,2%	0,8%	0,6%
	2001	91,4%	4,2%	2,4%	1,3%	0,7%
	2002	89,4%	4,7%	3,3%	1,6%	0,9%
	2003	91,4%	4,2%	2,6%	1,1%	0,7%
	2004	92,2%	4,2%	2,0%	1,0%	0,5%
	2005	93,1%	4,1%	1,6%	0,8%	0,5%
	2006	90,8%	5,5%	1,7%	1,5%	0,5%
	2007	91,9%	5,2%	1,4%	0,9%	0,6%
	2008	92,5%	4,5%	1,3%	1,1%	0,5%
	2010	93,5%	3,9%	1,2%	0,7%	0,7%
	2011	94,2%	3,0%	1,5%	0,9%	0,5%
	2013	95,3%	2,5%	1,2%	0,6%	0,4%
	2015	95,9%	2,4%	1,0%	0,5%	0,2%
	2017	96,5%	2,1%	0,6%	0,5%	0,3%
	2019	94,8%	2,7%	0,9%	1,1%	0,5%
Limburg	1999	92,3%	4,1%	2,2%	1,0%	0,4%
	2000	92,0%	4,1%	2,4%	1,2%	0,3%
	2001	92,7%	3,6%	2,0%	1,3%	0,4%
	2002	92,4%	4,0%	1,9%	1,3%	0,4%
	2003	93,1%	3,8%	1,6%	1,0%	0,6%
	2004	94,4%	3,0%	1,5%	0,6%	0,5%
	2005	94,7%	3,3%	1,2%	0,6%	0,3%
	2006	95,2%	3,0%	0,6%	0,7%	0,5%
	2007	95,4%	2,5%	1,2%	0,5%	0,4%
	2008	94,0%	3,3%	1,1%	1,0%	0,6%
	2010	95,7%	2,5%	0,7%	0,8%	0,3%

	2011	95,2%	2,6%	1,1%	0,7%	0,4%
	2013	95,8%	2,7%	0,9%	0,5%	0,1%
	2015	97,0%	1,5%	0,7%	0,6%	0,2%
	2017	97,0%	1,0%	1,4%	0,3%	0,2%
Zeeland en West-Brabant	1999	89,2%	5,9%	2,7%	1,6%	0,7%
	2000	89,6%	5,7%	2,6%	1,4%	0,8%
	2001	91,3%	5,2%	1,8%	1,0%	0,8%
	2002	90,5%	5,4%	2,4%	0,9%	0,7%
	2003	92,1%	4,9%	1,6%	1,1%	0,3%
	2004	91,3%	5,2%	1,9%	0,9%	0,7%
	2005	92,4%	4,5%	1,2%	0,8%	1,0%
	2006	91,4%	5,0%	1,9%	1,1%	0,6%
	2007	92,8%	4,5%	1,6%	0,7%	0,4%
	2008	92,1%	4,3%	1,9%	1,0%	0,6%
	2010	94,9%	3,6%	0,8%	0,4%	0,3%
	2011	94,0%	3,8%	1,2%	0,9%	0,1%
	2013	93,0%	4,1%	1,8%	0,8%	0,2%
	2015	95,2%	3,3%	0,8%	0,5%	0,2%
	2017	96,1%	2,2%	1,1%	0,5%	0,1%
	2019	96,6%	1,5%	0,6%	0,9%	0,3%

Bijlage F Overtreders naar geslacht en leeftijd

<i>Mannen</i>		< 0,2‰	0,2 - 0,5‰	0,5 - 0,8‰	0,8 - 1,3‰	> 1,3‰
18 – 24 jaar	1999	92,1%	4,2%	2,0%	1,1%	0,6%
	2000	92,3%	3,8%	2,3%	1,1%	0,5%
	2001	91,5%	5,0%	2,1%	1,0%	0,4%
	2002	92,5%	3,8%	2,2%	1,3%	0,2%
	2003	93,4%	3,8%	1,9%	0,7%	0,2%
	2004	93,8%	3,7%	1,5%	0,6%	0,4%
	2005	94,0%	3,6%	1,4%	0,7%	0,3%
	2006	94,7%	3,0%	1,1%	0,9%	0,3%
	2007	95,1%	2,5%	1,1%	1,1%	0,2%
	2008	95,1%	2,5%	0,9%	1,0%	0,5%
	2010	95,0%	2,8%	1,0%	0,7%	0,5%
	2011	95,6%	2,6%	0,9%	0,6%	0,3%
	2013	97,2%	1,7%	0,8%	0,2%	0,1%
	2015	97,9%	1,4%	0,5%	0,2%	*
	2017	97,7%	0,9%	0,6%	0,7%	0,0%
	2019	96,8%	1,4%	0,5%	1,0%	0,3%
25 – 34 jaar	1999	88,9%	6,1%	2,5%	1,8%	0,7%
	2000	88,7%	6,1%	3,3%	1,4%	0,6%
	2001	89,4%	5,6%	2,7%	1,5%	0,8%
	2002	89,8%	5,4%	2,3%	1,6%	0,8%
	2003	90,4%	4,8%	2,3%	1,6%	0,8%
	2004	90,9%	4,5%	2,6%	1,3%	0,7%
	2005	92,4%	4,1%	1,5%	1,2%	0,9%
	2006	91,1%	5,0%	2,0%	1,3%	0,7%
	2007	92,3%	4,2%	1,9%	1,1%	0,5%
	2008	92,0%	4,5%	1,7%	1,1%	0,8%
	2010	93,0%	4,0%	1,2%	1,1%	0,6%
	2011	93,6%	3,9%	1,4%	0,7%	0,4%
	2013	93,9%	3,5%	1,5%	0,8%	0,2%
	2015	94,3%	3,5%	1,1%	0,5%	0,6%
	2017	95,1%	3,5%	0,8%	0,5%	0,1%
	2019	95,3%	2,6%	0,8%	1,0%	0,3%
35 – 49 jaar	1999	88,3%	6,4%	2,5%	1,5%	1,2%
	2000	88,6%	6,4%	2,5%	1,6%	0,9%
	2001	89,0%	5,5%	3,0%	1,6%	1,0%
	2002	89,0%	5,4%	3,1%	1,9%	0,6%
	2003	89,8%	5,3%	2,8%	1,3%	0,7%
	2004	90,3%	5,0%	2,4%	1,4%	0,9%
	2005	91,2%	5,5%	1,7%	0,9%	0,7%
	2006	91,1%	4,9%	1,9%	1,6%	0,5%
	2007	91,7%	4,2%	2,0%	1,5%	0,7%
	2008	91,9%	4,4%	1,7%	1,3%	0,7%
	2010	92,2%	4,5%	1,5%	1,1%	0,7%
	2011	92,7%	4,4%	1,6%	0,9%	0,4%
	2013	93,0%	4,5%	1,5%	0,8%	0,3%

Rijden onder invloed in Nederland in 2006-2019 – december 2020

	2015	94,4%	3,6%	1,0%	0,9%	0,1%
	2017	95,2%	3,0%	0,9%	0,6%	0,2%
	2019	93,2%	3,1%	2,1%	0,7%	0,9%
50 jaar en ouder	1999	89,1%	6,6%	2,6%	1,3%	0,4%
	2000	89,3%	6,2%	2,8%	1,3%	0,4%
	2001	88,7%	6,7%	2,7%	1,5%	0,5%
	2002	89,8%	6,0%	2,6%	1,2%	0,4%
	2003	89,8%	6,2%	2,4%	1,3%	0,4%
	2004	90,7%	6,0%	1,9%	0,9%	0,5%
	2005	92,0%	5,4%	1,5%	0,6%	0,5%
	2006	92,4%	4,9%	1,7%	0,7%	0,3%
	2007	92,0%	5,4%	1,7%	0,7%	0,2%
	2008	91,9%	5,2%	1,7%	0,9%	0,4%
	2010	93,4%	4,8%	1,0%	0,5%	0,3%
	2011	92,9%	5,2%	0,7%	0,8%	0,3%
	2013	93,4%	4,8%	1,0%	0,6%	0,2%
	2015	94,4%	3,6%	1,2%	0,5%	0,2%
	2017	95,4%	3,1%	1,0%	0,5%	0,1%
	2019	93,6%	3,9%	1,4%	0,9%	0,2%
<i>Vrouwen</i>						
18 – 24 jaar	1999	96,6%	2,4%	0,8%	0,2%	0,1%
	2000	97,9%	1,4%	0,5%	0,1%	0,1%
	2001	96,7%	2,3%	0,6%	0,5%	*
	2002	97,3%	1,9%	0,4%	0,2%	0,1%
	2003	97,8%	1,6%	0,5%	0,1%	*
	2004	97,4%	1,6%	0,7%	0,0%	0,2%
	2005	97,2%	2,0%	0,4%	0,2%	0,1%
	2006	96,7%	2,5%	0,5%	0,2%	0,1%
	2007	97,5%	1,7%	0,5%	0,2%	0,2%
	2008	98,2%	1,1%	0,5%	0,2%	*
	2010	98,1%	1,4%	0,3%	0,2%	*
	2011	98,1%	1,3%	0,3%	0,4%	*
	2013	98,7%	0,7%	0,4%	0,1%	0,1%
	2015	98,9%	0,5%	*	0,3%	0,4%
	2017	98,2%	1,5%	0,2%	0,2%	*
	2019	99,0%	0,4%	0,2%	0,2%	0,2%
25 – 34 jaar	1999	94,2%	3,1%	1,6%	0,7%	0,5%
	2000	95,2%	3,4%	0,7%	0,6%	0,1%
	2001	95,1%	2,8%	1,2%	0,8%	0,2%
	2002	95,4%	2,6%	1,2%	0,6%	0,2%
	2003	95,4%	2,6%	1,2%	0,5%	0,3%
	2004	95,6%	2,7%	0,8%	0,7%	0,2%
	2005	96,3%	2,3%	0,4%	0,8%	0,2%
	2006	95,8%	2,7%	0,8%	0,5%	0,2%
	2007	94,8%	3,7%	1,0%	0,5%	0,1%
	2008	96,5%	2,3%	0,7%	0,3%	0,2%
	2010	97,2%	1,7%	0,7%	0,4%	0,0%

Rijden onder invloed in Nederland in 2006-2019 – december 2020

	2011	96,7%	1,8%	0,8%	0,7%	0,1%
	2013	96,2%	2,5%	0,8%	0,4%	0,2%
	2015	96,7%	1,9%	0,7%	0,5%	0,2%
	2017	97,1%	1,4%	0,7%	0,5%	0,2%
	2019	94,5%	2,5%	1,2%	1,6%	0,2%
35 - 49 jaar	1999	92,6%	4,5%	1,8%	0,8%	0,3%
	2000	92,0%	4,7%	2,1%	0,8%	0,4%
	2001	93,4%	3,7%	1,7%	0,9%	0,3%
	2002	92,3%	4,4%	2,2%	0,7%	0,5%
	2003	93,5%	3,5%	1,9%	0,9%	0,2%
	2004	94,6%	3,4%	1,2%	0,5%	0,2%
	2005	94,9%	3,2%	1,2%	0,4%	0,3%
	2006	93,9%	3,6%	1,4%	0,9%	0,2%
	2007	95,5%	2,4%	1,2%	0,8%	0,1%
	2008	94,9%	3,2%	0,7%	1,0%	0,2%
	2010	94,2%	3,6%	1,5%	0,4%	0,2%
	2011	95,8%	2,4%	1,1%	0,6%	0,2%
	2013	96,0%	2,7%	0,7%	0,4%	0,2%
	2015	96,0%	3,0%	0,5%	0,4%	0,1%
	2017	96,9%	2,0%	0,9%	0,2%	*
	2019	96,0%	2,3%	1,2%	0,4%	0,2%
50 jaar en ouder	1999	93,7%	3,0%	1,7%	1,1%	0,5%
	2000	93,2%	4,5%	0,8%	1,0%	0,5%
	2001	93,6%	5,0%	0,7%	0,7%	
	2002	92,6%	4,8%	1,4%	1,0%	0,2%
	2003	95,2%	3,3%	0,6%	0,6%	0,3%
	2004	95,0%	3,7%	0,7%	0,6%	0,0%
	2005	94,4%	4,3%	0,7%	0,4%	0,2%
	2006	93,5%	4,9%	1,2%	0,3%	0,1%
	2007	92,8%	5,3%	1,0%	0,9%	0,1%
	2008	93,4%	4,6%	1,2%	0,6%	0,1%
	2010	95,4%	3,2%	1,0%	0,3%	0,2%
	2011	96,4%	2,5%	0,7%	0,4%	0,1%
	2013	96,4%	2,6%	0,5%	0,6%	0,0%
	2015	95,5%	3,6%	0,8%	0,1%	*
	2017	96,1%	2,9%	0,7%	0,2%	0,1%
	2019	97,6%	2,2%	*	0,2%	*