



## **Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2017**

Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in  
weekendnachten

Datum      Juli 2018  
Status     Definitief



## **Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2017**

Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in  
weekendnachten

Datum	Juli 2018
Status	Definitief

## Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur & Milieu Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving
Informatie	
Telefoon	
Uitgevoerd door	I&O Research
Opmaak	RWS Water, Verkeer en Leefomgeving
Datum	Juli 2018
Status	Definitief

## Inhoud

Samenvatting 6

### **1 Inleiding 9**

- 1.1 Het onderzoek ROI 9
- 1.2 Onderscheid beginnende en ervaren bestuurders 10
- 1.3 Leeswijzer 10
- 1.4 Dankwoord 10

### **2 Ontwikkeling overtreders vanaf 2002 tot en met 2017 11**

- 2.1 Inleiding 11
- 2.2 Ontwikkeling vanaf 2002 11
- 2.3 Ontwikkeling naar politieregio 11
- 2.4 Ontwikkeling naar geslacht en leeftijd 12
- 2.5 Ontwikkeling naar dag en tijdstip 13
- 2.6 Ontwikkeling naar herkomst 14
- 2.7 Ontwikkeling naar gemeentegrootte 14
- 2.8 Ontwikkeling naar reisafstand 15
- 2.9 Ontwikkeling naar tijdstippen voor 22.00 en na 4.00 15

### **3 Ontwikkeling beginnende en ervaren bestuurders 17**

- 3.1 Inleiding 17
- 3.2 Verlaging van de alcohollimiet 17
- 3.3 Resultaten 2017 17

### **4 Alcohol en verkeer 21**

- 4.1 Inleiding 21
- 4.2 Effect van alcohol 21
- 4.3 Alcohol en verkeersveiligheid 22

### **Bijlage A Onderzoeksverantwoording 23**

### **Bijlage B Statistische analyse en tijdreeks 27**

### **Bijlage C Aanhoudingen en staandhoudingen 28**

### **Bijlage D Overzicht gebieden alcoholcontroles 30**

### **Bijlage E Het registratieformulier (voorbeeld) 32**

### **Bijlage F Overtreders naar politieregio 33**

### **Bijlage G Overtreders naar geslacht en leeftijd 37**

## 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 2017 is de vijfde 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 2015 is besloten om de weegprocedures aan te passen. Een uitgebreide beschrijving van de nieuwe wegingen is te vinden in de onderzoeksverantwoording. Alle uitkomsten zijn met terugwerkende kracht zowel volgens de oude als de nieuwe weegmethode gewogen en geanalyseerd. In de rapportage wordt de nieuwe weging aangehouden in hoofdstukken 2 en 3. In de bijlage zijn alle gerapporteerde resultaten volgens zowel de oude als de nieuwe weegprocedure weergegeven. Van een trendbreuk is feitelijk geen sprake, omdat alle resultaten met terugwerkende kracht worden herwogen. Wel is er sprake van 'nieuwe' cijfers, met name op het niveau van de politieregio's en de dagen van de week.

In samenwerking met de politie worden tweejaarlijks alcoholcontroles uitgevoerd, verdeeld over de 10 Nederlandse politieregio's. In 2017 zijn ruim 13.000 blaastesten afgenomen. Dit aantal is ruim voldoende om betrouwbare uitspraken op vrijwel alle meetniveaus te doen. De respons was in 2015 hoger (rond de 16.000). Verklaring hiervoor is het afnemende aanbod van automobilisten bij de alcoholcontroles. Het duurt langer voordat er iemand blaast.

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 na twee constante jaren weer is gedaald, naar 1,4 procent. In 2013 en 2015 was dit percentage nog 1,7 procent.

### **Ontwikkeling naar politieregio**

In de regio's Limburg en Noord-Nederland is het percentage overtredders met 2,0 het hoogst. In beide gevallen is dit aandeel ook gestegen. De grootste dalingen van het aandeel overtredders zijn in 2017 in de regio's Noord-Holland (van 3,0 naar 1,9 procent) en Amsterdam (van 3,2 naar 1,8 procent).

### **Ontwikkeling naar geslacht en leeftijd**

Door de jaren heen zijn mannen vaker in overtredding dan vrouwen. Dat verschil blijft bestaan, maar wordt wel kleiner. In 2017 is 1,8 procent van de mannelijke bestuurders in overtredding, dit was in 2015 nog 2,1 procent. Het aandeel vrouwen is stabiel: 1,0 procent is in overtredding in 2015 en 0,9 in 2017.

Mannen tussen de 35 tot 49 jaar zijn in 2017 het vaakst in overtredding (2,1 procent). In 2015 waren dit nog mannen tussen de 25 en 34 jaar (met 2,6 procent). In 2017 daalt het aantal overtredders onder deze leeftijdsgroep naar 1,6 procent.

Vrouwelijke bestuurders van 25 tot 34 jaar zijn het vaakst in overtredding (1,4 procent). Onder vrouwen van 18 tot 24 jaar is dit 0,2 procent. De andere leeftijdsgroepen zitten exact op het gemiddelde overtreddingspercentage onder vrouwen (0,9 procent).

### **Ontwikkeling naar dag en tijdstip**

Sinds 2015 zijn bestuurders op zaterdag vaker in overtredding dan op vrijdag. In 2017 zet deze trend door. Op zaterdag is 1,6 procent in overtredding (was 1,8 procent) en op vrijdag 1,2 procent (in 2015 was dit nog 1,5 procent).

Naarmate het tijdstip vordert, zijn er meer bestuurders in overtredding. In 2017 zijn tussen 2.00 en 4.00 de meeste bestuurders in overtredding (2,5 procent). Het verschil met het tijdsblok tussen 0.00 en 2.00 wordt wel kleiner (2,3 procent in 2017). In 2015 gaat het om respectievelijk 3,5 (tussen 2.00 en 4.00) en 1,8 procent (0.00-2.00).

### **Ontwikkeling naar herkomst**

De meeste overtredders hebben in een horecagelegenheid gedronken (45 procent in 2017, dit was in 2015 nog 53 procent), gevolgd door bij vrienden of kennissen thuis. In 2017 valt vooral op dat bestuurders vaker aangeven dat ze thuis hebben gedronken: een toename van 9 naar 13 procent.

### **Ontwikkeling naar gemeentegrootte**

In 2017 worden de meeste overtreddingen in gemeenten van meer dan 100.000 inwoners geconstateerd (1,7 procent). In gemeenten van minder dan 50.000 inwoners en gemeenten tussen de 50.000 en 100.000 is dit 1,1 procent. In 2015 was het aandeel overtredders in de categorie middelgrote gemeenten nog 2,0 procent. Voor de kleinste gemeenten blijft het aandeel gelijk.

### **Ontwikkeling naar afstand**

Een nieuwe vraag in het onderzoek in 2017 was de afstand die men moet afleggen naar de eindbestemming. Naarmate deze dichtbij ligt, wordt er meer gedronken. Onder bestuurders die maximaal 5 kilometer moeten rijden is het aandeel overtredders 3,6 procent, gevolgd door 2,8 procent onder bestuurders die tussen de

5 en 10 kilometer en tussen de 10 en 20 kilometer afleggen. Onder bestuurders die meer dan 50 kilometer rijden is het aandeel overtreders 1,3 procent.

### **Ontwikkeling beginnende en ervaren bestuurders**

Ervaren bestuurders zijn vaker in overtreding dan beginnende bestuurders. In 2017 heeft 2,6 procent van de beginnende bestuurders meer dan 0,2 promille geblazen. In 2015 was dit nog 2,7 procent. Onder de ervaren bestuurders is dit 4,2 procent. Deze zijn echter niet in overtreding met dergelijke promillages. In 2017 blies 1,2 procent van de beginnende bestuurders meer dan 0,5 promille. Dat was in 2015 1,3 procent.

Vooraf 'oudere' beginnende bestuurders zijn vaak in overtreding. In 2017 gaat het om 5,7 procent onder beginnende bestuurders van 25 jaar en ouder. Onder beginnende bestuurders van 18 tot 24 jaar is 2,1 procent in overtreding.

### **Conclusies**

Het aandeel overtreders daalt in 2017 – na twee jaar van stabiliteit – weer om uit te komen op 1,4 procent. De jaren daarvoor was dit 1,7 procent. Dit is een significante daling. Door de jaren heen verschuift het aandeel overtreders van de landelijke gebieden naar meer stedelijke gebieden. In de regio's Limburg en Noord-Nederland worden in 2017 de meeste overtredingen geconstateerd. Mannen zijn vaker in overtreding dan vrouwen, maar de verschillen worden kleiner. Mannen in de leeftijdscategorieën 25-34 en 35-49 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 Rijkswaterstaat, de dienst Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL), 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 en 2017 is het onderzoek uitgevoerd door I&O Research. In 2012 en 2014 is het onderzoek niet uitgevoerd. Deze rapportage beschrijft de resultaten van dit onderzoek. De resultaten hebben betrekking op de periode 2002 tot en met 2017 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 2017 opgenomen. In het hoofdrapport zijn deze omwille van ruimtebesparing weggelaten. Er is gekozen voor weergave van de jaren 2002, 2006 en 2010 tot en met 2017 in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 wordt gerapporteerd over de periode 2008-2017. Dit heeft te maken met het onderscheid tussen beginnende en ervaren bestuurders dat vanaf 2006 wordt gemaakt.

De daadwerkelijke staandehoudingen en controles zijn verricht door medewerkers van de politie. Interviewers van I&O Research hebben de resultaten van de ademtests genoteerd en aanvullende vragen gesteld. In totaal zijn er tijdens de controles in 2017 ruim 13.000 staandehoudingen verricht. In 2013 en eerder werden er nog minstens 55 controles per jaar uitgevoerd. De reden is dat er met 40 controles nog voldoende waarnemingen zijn om betrouwbare uitspraken over de diverse variabelen op landelijk niveau 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.

Van 1999 tot en met 2013 werden de onderzoeksresultaten op twee manieren gewogen: naar inwonertal van de (oude, 25) politieregio's en naar dag(en) van de week. Omdat sinds 2013 de indeling van de politieregio's is gewijzigd is vanaf 2015 gekozen voor het herwegen van de resultaten naar de 10 nieuwe politieregio's en – in nauw overleg met de SWOV – een weging naar voertuigkilometers op vrijdag en zaterdag. Deze laatste cijfers zijn alleen beschikbaar op provincieniveau. In deze rapportage wordt – net als in 2015 – deze weging toegepast.

Een tweede – minder ingrijpende – wijziging is de aanpassing van de variabele gemeentegrootte. Uit de analyses kwam naar voren dat zeven gemeenten die onderdeel zijn van het onderzoek, niet langer in de categorie thuishoorden waar ze waren ingedeeld. De oorzaken hiervoor zijn in zes gevallen de groei van de bevolking, en in één geval een daling. Daarnaast hebben in de periode 1999-2017 meerdere gemeentelijke herindelingen plaatsgevonden, die van invloed zijn op

zowel de oppervlakte als het inwonertal van de betreffende gemeenten. Deze aantallen waren in de wegingen tot en met 2013 niet aangepast. Voor 2015 en 2017 is dit met terugwerkende kracht gecorrigeerd.

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

## 1.2 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) wordt het onderscheid alsnog gemaakt 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

	<b>0,2 tot 0,49‰</b>	<b>0,5‰ of meer</b>
Beginnende bestuurder	in overtreding	in overtreding
Ervaren bestuurder	niet in overtreding	in overtreding

## 1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bespreekt de ontwikkeling van het percentage overtredingen in de periode 2002-2017. Hierna behandelt hoofdstuk 3 het onderscheid tussen beginnende en ervaren bestuurders. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de relatie tussen alcohol en verkeer als het gaat om alcohol gerelateerde verkeersslachtoffers.

## 1.4 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. Speciale dank gaat uit naar de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) voor de aanvullende checks op het databestand en de berekening van de alcohol doden in hoofdstuk 4 van deze rapportage.

## 2 Ontwikkeling overtreeders vanaf 2002 tot en met 2017

### 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 2002-2017. Zoals aangegeven in de inleiding van deze rapportage wordt er nog geen onderscheid gemaakt tussen beginnende en ervaren bestuurders. Zodoende wordt in dit hoofdstuk gesproken 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, om de vergelijkbaarheid met voorgaande jaren te kunnen maken.

### 2.2 Ontwikkeling vanaf 2002

Tabel 2.1 geeft de verdeling van de gecontroleerde automobilisten over vijf promillageklassen weer. De onderste rij laat het percentage overtreeders zien. In 2017 heeft 1,4 procent van alle bestuurders een promillage van 0,5 of hoger. Dit is een afname van 0,3 procentpunt ten opzichte van 2015. Procentueel is dit een daling van 18 procent. De dalende trend die sinds 2006 (in 2006 was nog sprake van een stijging ten opzichte van 2005) is ingezet, zet hiermee verder door. Het aandeel bestuurders dat nauwelijks gedronken heeft (minder dan 0,2‰) stijgt licht, naar 96,1 procent van het totaal. Verder valt de daling van de groep zware drinkers (1,3‰ of meer) op, van 0,3 procent in 2015 naar 0,1 procent in 2017.

**Tabel 2.1**

Ontwikkeling bestuurders (in procenten) naar promillageklasse (2002-2017).

	2002	2006	2010	2011	2013	2015	2017
minder dan 0,2‰	91,4	93,0	94,2	94,6	95,0	95,1	96,1
0,2 tot 0,49‰	4,7	4,2	3,6	3,4	3,3	3,2	2,4
0,5 tot 0,79‰	2,2	1,5	1,1	1,0	1,0	0,9	0,8
0,8 tot 1,29‰	1,3	1,0	0,7	0,7	0,5	0,5	0,5
1,3‰ of meer	0,5	0,4	0,4	0,3	0,2	0,3	0,1
Overtreeders	4,0	2,9	2,2	2,0	1,7	1,7	1,4

### 2.3 Ontwikkeling naar politieregio

In 2017 is het hoogste overtredingspercentage van 2,0 procent te zien in de regio's Limburg en Noord-Nederland. In beide regio's is ook sprake van een stijging ten opzichte van 2015. In 2015 was Amsterdam nog de regio met het hoogste aandeel overtreeders (3,2 procent), in 2017 is dit nog 1,8 procent. Ook in Oost-Nederland stijgt het aandeel overtreeders. Met name in Midden-Nederland (-1,0 procent) en Noord-Holland (-1,1 procent) daalt het aandeel overtreeders in 2017.

**Tabel 2.2**

Overtreders (in procenten) naar politieregio (2003-2017).

	2002	2006	2010	2011	2013	2015	2017
Amsterdam	5,5	2,8	3,8	3,7	2,5	3,2	1,8
Den Haag	4,2	3,4	3,0	2,5	1,6	0,8	0,9
Limburg	3,9	1,7	1,8	2,2	1,5	1,4	2,0
Midden-Nederland	4,5	2,6	2,1	1,9	2,1	2,0	1,0
Noord-Holland	4,2	3,3	3,3	2,0	2,0	3,0	1,9
Noord-Nederland	2,1	1,8	1,1	1,3	1,3	1,5	2,0
Oost-Brabant	5,9	3,6	2,6	2,9	2,1	1,5	1,1
Oost-Nederland	2,8	1,9	1,7	1,7	1,4	1,1	1,6
Rotterdam	4,7	4,5	2,4	1,4	0,9	1,6	1,6
Zeeland en West-Brabant	3,7	3,4	1,6	2,1	2,8	1,8	1,7
<b>Totaal</b>	<b>4,0</b>	<b>2,9</b>	<b>2,2</b>	<b>2,0</b>	<b>1,7</b>	<b>1,7</b>	<b>1,4</b>

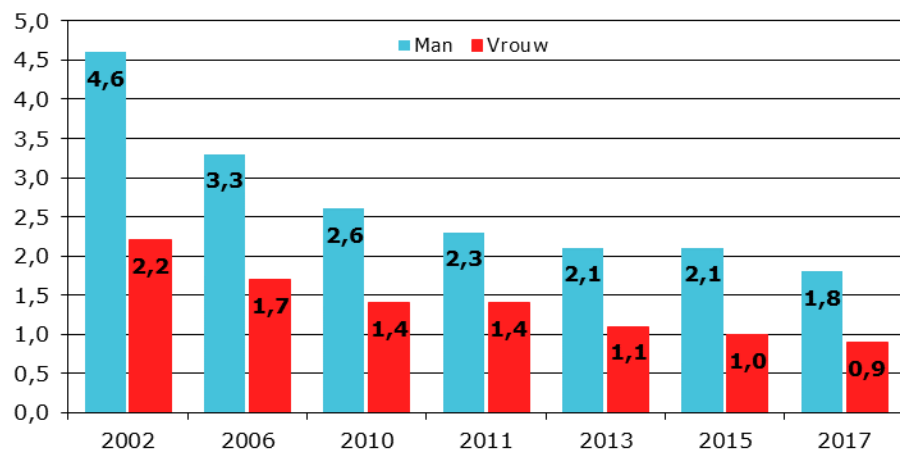
## 2.4

### 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 procentpunt bedroeg, is dit verschil in 2017 afgenomen tot 0,9 procentpunt. In 2017 was 1,8 procent van de mannen in overtreding en 0,9 procent van de vrouwen. Dit betekent dat de dalende trend doorzet onder mannelijke bestuurders. Ook onder vrouwelijke bestuurders is de afgelopen drie meetjaren sprake van een daling van het aandeel overtredders.

**Figuur 2.1**

Overtreders (in procenten) naar geslacht (2002-2017).



Tabel 2.3 toont de resultaten, uitgesplitst naar leeftijd en geslacht. In 2017 hadden mannen uit de groep tussen 35 en 49 jaar het vaakst teveel gedronken (2,1 procent). In 2015 was dit nog 1,8 procent. Onder de mannen van 25 tot 34 jaar daalde het aandeel overtredders in 2017 van 2,6 naar 1,6 procent. Ook onder de oudste categorie mannelijke bestuurders is een daling zichtbaar. Hier staat tegenover dat onder de jongste categorie mannen het aandeel overtredders in 2017 is gestegen (van 0,9 naar 1,7 procent).

Vrouwelijke bestuurders tussen de 25 en 34 jaar dronken – net als in 2015 – het vaakst teveel (1,4 procent). Onder de vrouwen tussen 18 en 24 jaar daalde het aandeel overtreders in 2017. Onder de oudste groep vrouwen verdubbelde het overtredingspercentage bijna van 0,5 procent naar 0,9 procent.

**Tabel 2.3**

Overtreders (in procenten) naar geslacht en leeftijd (2002-2017).

	2002	2006	2010	2011	2013	2015	2017
<i>Mannen</i>							
18 tot 24 jaar	3,7	2,3	2,2	1,8	1,1	0,9	1,7
25 tot 34 jaar	4,8	3,9	3,0	2,4	2,5	2,6	1,6
35 tot 49 jaar	5,6	4,0	3,3	2,9	2,5	1,8	2,1
50 jaar en ouder	4,2	2,7	1,8	1,8	1,8	2,3	1,7
Totaal	4,6	3,3	2,6	2,3	2,1	2,0	1,8
<i>Vrouwen</i>							
18 tot 24 jaar	0,7	0,8	0,5	0,6	0,6	0,7	0,2
25 tot 34 jaar	2,0	1,5	1,1	1,6	1,3	1,4	1,4
35 tot 49 jaar	3,3	2,4	2,2	1,8	1,3	1,1	0,9
50 jaar en ouder	2,5	1,7	1,4	1,1	1,1	0,5	0,9
Totaal	2,2	1,7	1,4	1,4	1,1	1,0	0,9

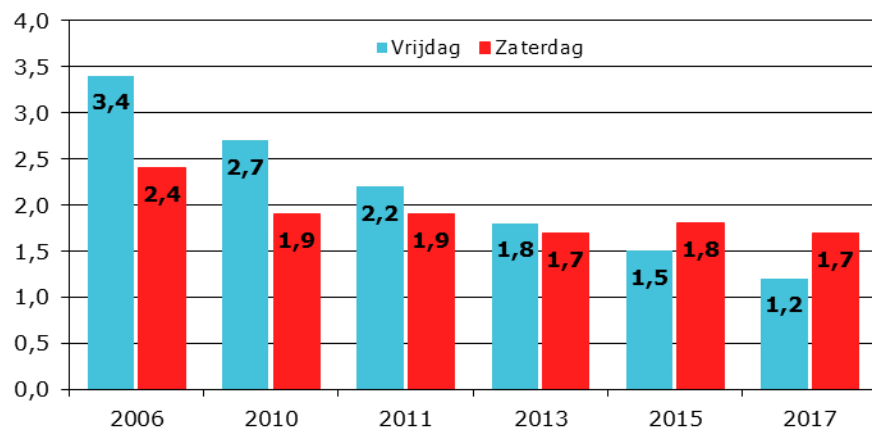
## 2.5

### 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 2017 het geval. Het aandeel overtreders op de vrijdagen daalt van 1,5 naar 1,2 procent, hiermee wordt de dalende trend verder doorgezet. Op de zaterdagen is ook een afname te zien ten opzichte van 2015.

**Figuur 2.2**

Overtreders (in procenten) naar dag (2006-2017).



Tabel 2.4 toont de verschillen naar dag en tijdstip vanaf 2002. Tussen 2.00 en 4.00 uur worden procentueel de meeste overtredingen geconstateerd (2,5 procent), tussen 22.00 en 0.00 de minste (0,8 procent).

Het aandeel overtreders op vrijdag tussen 2.00 en 4.00 uur is in 2017 1,9 procent. Dit betekent een daling van 1,2 procentpunt ten opzichte van 2015. Het aandeel

overtreders tussen 22.00-0.00 en 0.00-2.00 uur daalde eveneens, zij het in mindere mate.

Op de zaterdag is in 2017 het aandeel overtredders in tussen 2.00 en 4.00 op het laagste punt van alle onderzoekjaren (3,0 procent). Ook in de avonduren neemt het overtredingspercentage af (van 1,4 naar 0,9 procent). Tussen 0.00 en 2.00 uur verdubbelt het overtredingspercentage juist: van 1,3 naar 2,6 procent.

**Tabel 2.4**

Overtreders (in procenten) naar dag en tijdstip (2002-2017).

	2002	2006	2010	2011	2013	2015	2017
<i>Vrijdag</i>							
22.00 - 00.00 uur	2,4	2,0	2,0	1,2	1,2	1,1	0,8
00.00 - 02.00 uur	4,8	3,7	3,0	2,6	1,9	2,1	1,9
02.00 - 04.00 uur	8,7	7,8	4,8	4,6	4,6	3,1	1,9
<i>Zaterdag</i>							
22.00 - 00.00 uur	2,7	1,6	1,3	1,2	1,3	1,4	0,9
00.00 - 02.00 uur	3,5	2,8	2,2	2,6	1,7	1,3	2,6
02.00 - 04.00 uur	6,1	4,1	3,4	4,6	3,2	3,6	3,0
<i>Totaal</i>							
22.00 - 00.00 uur	2,5	1,8	1,7	1,2	1,3	1,2	0,8
00.00 - 02.00 uur	4,2	3,3	2,6	2,4	1,8	1,8	2,3
02.00 - 04.00 uur	7,4	6,0	4,0	4,1	3,7	3,5	2,5

## 2.6

### Ontwikkeling naar herkomst

Door de jaren heen hebben de meeste overtredders vooral in een horecagelegenheid alcohol gedronken (tabel 2.5). In 2017 gaat het om 45 procent. In 2017 valt verder op dat het aandeel overtredders dat thuis drinkt is toegenomen van 9 naar 13 procent. Het aandeel dat elders drinkt, ligt door de jaren heen rond de 5 procent.

**Tabel 2.5**

Gelegenheid waar overtredders alcohol gedronken, in procenten (gemiddelde 2002-2017). Nieuwe weging

	2002	2006	2010	2011	2013	2015	2017
In café, bar, restaurant of disco	54	52	43	48	45	53	45
In sportkantine of clubhuis	6	5	4	4	8	3	6
Bij vrienden, kennissen of familie	24	23	26	26	28	22	22
Op het werk	5	5	7	9	7	9	9
Thuis	8	12	14	9	9	9	13
Elders	3	3	6	5	3	4	5

## 2.7

### Ontwikkeling naar gemeentegrootte

In deze paragraaf wordt gekeken naar 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

In 2015 is geconstateerd dat zeven gemeenten waar in de afgelopen jaren controles zijn uitgevoerd niet langer passen in de categorie waarin ze zijn toebedeeld. De oorzaak hiervan zijn gemeentelijke herindelingen en veranderingen in bevolkingsaantallen. Tabel 2.7 toont de resultaten van de analyse met deze nieuwe indeling.

In 2017 valt vooral de daling van het aantal overtredders in middelgrote gemeenten op. Dit percentage komt uit op 1,1 procent, waar dit in 2015 nog 2,0 procent was. In gemeenten met meer dan 100.000 inwoners is eveneens een lichte daling te zien. In de kleinste gemeenten bleef het aandeel overtredders gelijk.

**Tabel 2.7**

Ontwikkeling overtredders (in procenten) naar gemeentegrootte (2002-2017).

	2002	2006	2010	2011	2013	2015	2017
< 50.000 inwoners	3,1	2,7	2,1	1,6	1,7	1,1	1,1
50.000 - 100.000 inwoners	4,1	2,8	2,1	2,0	1,9	2,0	1,1
> 100.000 inwoners	4,7	3,2	2,6	2,5	1,7	1,8	1,7

## 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 was – mede gebaseerd op de uitkomsten van het doelgroepenonderzoek 2016 – dat bestuurders die een kortere afstand moeten afleggen, vaker in overtreding zijn. Die hypothese wordt bevestigd door de resultaten. Van de bestuurders die maximaal 5 kilometer moeten rijden is 3,6 procent in overtreding. In de daaropvolgende categorieën (5 tot 10 en 10 tot 20 km) is 2,8 van de bestuurders in overtreding. Vanaf 20 kilometer en meer is een duidelijke daling zichtbaar naar 1,4 procent overtredders onder bestuurders die 20 tot 50 kilometer af moeten leggen. Onder de groep die meer dan 50 kilometer moet rijden naar de eindbestemming is het overtredingspercentage met 1,3 procent het laagst.

**Tabel 2.8**

Ontwikkeling overtredders (in procenten) naar af te leggen reisafstand (2017).

	0-5 km	5-10 km	10-20 km	20-50 km	>50 km
minder dan 0,2‰	91,5	91,9	94,1	94,7	97,3
0,2 tot 0,49‰	4,9	5,3	3,1	3,8	1,4
0,5 tot 0,79‰	2,1	1,6	1,3	1,3	0,8
0,8 tot 1,29‰	1,2	1,1	1,1	0,1	0,5
1,3‰ of meer	0,3	0,1	0,4	0,0	0,0
Overtredders	3,6	2,8	2,8	1,4	1,3

## 2.9 Ontwikkeling naar tijdstippen voor 22.00 en na 4.00

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 2017 gaat het om 3.280 blaastesten voor 22.00 uur, en 270 blaastesten na 4.00 uur. In totaal dus 3.550. Dit is wel een daling ten opzichte van 2015, toen het om 4.901 blaastesten ging.

Deze paragraaf biedt een overzicht van het percentage overtredders op deze tijdstippen. Het gaat om data uit 2015 en 2017. Tabel 2.9 toont het resultaat. Voor 22.00 uur worden procentueel gezien de minste overtredingen geconstateerd: 1,0 procent van het totaal in 2017. Na 4.00 uur is het overtredingspercentage met 3,4 procent juist het hoogst. In totaal is 1,3 procent van de bestuurders voor 22.00 uur en na 4.00 uur in overtreding. De verschillen tussen 2015 en 2017 zijn klein.

**Tabel 2.9**

Ontwikkeling overtreeders (in procenten) voor 22.00 en na 4.00 (2015-2017).

	<b>Voor 22.00</b>	<b>Tussen 22.00 en 4.00</b>	<b>Na 4.00</b>	<b>Totaal voor 22.00 en na 4.00</b>
2015	0,9	1,7	4,0	1,3
2017	1,0	1,4	3,4	1,3



## 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 verlaagde 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 2017.

### 3.3 Resultaten 2017

In 2017 is 2,6 procent van de beginnende bestuurders in overtreding, iets minder dan in 2015. De meeste beginnende bestuurders bliezen tussen de 0,2 en 0,5 promille (1,2 procent in 2017). 3,2 procent blies tussen de 0,5 en 0,8 promille. Het aandeel zware drinkers (meer dan 1,3 promille) onder de beginnende bestuurders is in 2017 0 procent.

Ook onder de ervaren bestuurders daalt het aandeel overtredders in 2017 licht, van 1,7 naar 1,6 procent. Verder valt onder deze groep bestuurders op dat het aandeel dat tussen de 0,2 en 0,5 promille blies daalt van 3,5 naar 2,7 procent. Met een dergelijk promillage zijn deze bestuurders niet in overtreding.

**Tabel 3.1**

Ontwikkeling bestuurders (beginnend/ervaren, in procenten) naar promillageklasse (2010-2017).

Promillageklasse	Beginnende bestuurder				Ervaren bestuurder			
	2010	2013	2015	2017	2010	2013	2015	2017
Minder dan 0,2‰	96,1	97,5	97,2	97,4	93,7	94,4	94,7	95,8
Tussen 0,2 en 0,5‰	2,1	1,6	1,4	1,4	4,0	3,7	3,5	2,7
Tussen 0,5 en 0,8‰	0,8	0,6	0,8	0,6	1,2	1,1	0,9	0,9
Tussen 0,8 en 1,3‰	0,6	0,2	0,2	0,6	0,7	0,5	0,5	0,5
Meer dan 1,3‰	0,5	0,1	0,3	0,0	0,4	0,2	0,3	0,2
Meer dan 0,2‰	4,0	2,5	2,7	2,6	6,3	5,5	5,2	4,3
Meer dan 0,5‰	1,9	0,9	1,3	1,2	2,3	1,8	1,7	1,6

### 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 2017 vaker in overtreding (3,2 procent) dan vrouwen (1,6 procent). In alle meetjaren is dit verschil zichtbaar. In 2017 valt wel op dat het aandeel vrouwelijke beginnende bestuurders in overtreding toeneemt van 1,4 naar 1,6 procent. Hiermee is dit percentage terug op het niveau van 2011. Het aandeel mannelijke beginnende bestuurders in overtreding neemt in 2017 licht toe, van 3,1 naar 3,2 procent.

#### *Ervaren bestuurders*

Ook bij de ervaren bestuurders zijn mannen (1,8 procent) vaker in overtreding dan vrouwen (0,9 procent). Voor mannen betekent dit percentage een daling ten opzichte van 2015 (van 0,3 procentpunt), voor vrouwen blijft het percentage overtreders gelijk aan 2015.

**Tabel 3.2**

Overtreders (in procenten) bij beginnende en ervaren bestuurders naar leeftijd en geslacht (2010-2017).

	Leeftijd	Man				Vrouw			
		2010	2013	2015	2017	2010	2013	2015	2017
<b>Beginnend</b>	18 - 24	4,6	2,5	2,3	2,7	1,7	1,3	1,2	0,8
	25 e.o.	6,1	5,7	6,9	5,9	3,7	2,4	3,2	5,5
	<i>totaal</i>	4,8	3,0	3,1	3,2	2,2	1,4	1,4	1,6
<b>Ervaren</b>	18 - 24	2,3	2,1	2,2	1,7	0,0	1,1	0,0	0,7
	25 - 34	2,7	2,5	2,6	1,5	1,1	1,4	1,2	1,0
	35 - 49	3,3	2,4	1,5	2,1	2,3	1,3	1,0	0,9
	50 e.o.	1,8	1,7	2,3	1,7	1,4	1,0	0,8	0,8
	<i>totaal</i>	2,6	2,2	2,1	1,8	1,6	1,2	0,9	0,9

**Resultaten naar dag en tijd**

In 2017 zijn beginnende bestuurders weer vaker in overtreding op zaterdag (3,2 procent) dan op vrijdag (1,7 procent). In 2015 was dit nog andersom. Onder ervaren bestuurders zijn de overtreders vooral op zaterdag te vinden (1,7 procent), op vrijdag is 1,2 procent van hen in overtreding.

Onder beide groepen valt op dat het aandeel overtreders vooral hoog is tussen 2.00 en 4.00. Bij de beginnende bestuurders is op vrijdag het aandeel overtreders in dit tijdsblok 3,6 procent, op zaterdag 4,6 procent. Onder de ervaren bestuurders is op vrijdag het aandeel 2,0 procent, overigens gelijk aan het tijdsblok 0.00 tot 2.00. Op zaterdag is tussen 2.00 en 4.00 3,3 procent van de ervaren overtreders staande gehouden.

**Tabel 3.3**

Overtreders (in procenten) bij beginnende en ervaren bestuurders naar dag en tijd (2010-2017).

Dag	Tijd	Beginnend				Ervaren			
		2010	2013	2015	2017	2010	2013	2015	2017
<b>Vrijdag</b>	22.00 - 00.00 uur	3,7	1,8	1,5	0,8	2,1	1,4	1,2	0,8
	00.00 - 02.00 uur	6,5	2,3	4,4	2,0	2,5	2,0	2,2	2,0
	02.00 - 04.00 uur	7,3	3,9	7,8	3,6	4,8	4,8	4,0	2,0
	<i>totaal</i>	<i>5,1</i>	<i>2,3</i>	<i>3,1</i>	<i>1,7</i>	<i>2,6</i>	<i>2,0</i>	<i>1,6</i>	<i>1,2</i>
<b>Zaterdag</b>	22.00 - 00.00 uur	1,7	1,5	1,6	2,0	1,6	1,4	1,5	0,9
	00.00 - 02.00 uur	2,9	3,0	1,7	4,5	2,3	1,7	1,4	2,7
	02.00 - 04.00 uur	6,2	4,8	5,4	4,6	3,7	3,8	3,5	3,3
	<i>totaal</i>	<i>3,1</i>	<i>2,6</i>	<i>2,5</i>	<i>3,2</i>	<i>2,1</i>	<i>1,8</i>	<i>1,8</i>	<i>1,7</i>

**Resultaten naar herkomst**

Zowel beginnende als ervaren bestuurders dronken vooral alcohol in een horecagelegenheid (tabel 3.4). In 2017 valt op dat dit aandeel wel afneemt, en dat het aandeel dat bij vrienden, kennissen of familie of thuis drinkt weer toeneemt. Met name ervaren overtreders dronken vaker thuis (stijging van 7 naar 13 procent). Beginnende overtreders dronken in bijna een op de vijf gevallen (21 procent) bij vrienden, kennissen of familie.

**Tabel 3.4**

Overtreders (in procenten) bij beginnende en ervaren bestuurders naar herkomst (2010-2017).

	Beginnend				Ervaren			
	2010	2013	2015	2017	2010	2013	2015	2017
In café, bar, restaurant of disco	45	37	51	41	43	48	55	47
In sportkantine of clubhuis	3	6	2	5	5	8	3	5
Bij vrienden, kennissen of familie	25	30	18	21	25	26	23	24
Op het werk	8	9	9	10	8	7	10	9
Thuis	12	12	13	14	13	9	7	13
Elders	7	7	7	10	7	3	3	2

### Resultaten naar afstand

Een nieuwe vraag in 2017 was hoe ver men moest rijden naar de uiteindelijke eindbestemming (vanaf het vertrekpunt, niet vanaf het punt waar is geblazen). De resultaten voor beginnende bestuurders zijn indicatief, omdat er minder dan 400 waarnemingen per categorie zijn. 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 4,7 procent, onder de groep die tussen de 5 en 10 kilometer afleggen is zelfs 7,5 procent in overtreding. Onder bestuurders die meer dan 50 kilometer moeten rijden is het aandeel overtreders met 0,9 procent een stuk lager.

Onder de ervaren bestuurders zijn de meeste overtreders te zien in de categorie die tot 5 kilometer moet rijden (4,0 procent), gevolgd door bestuurders die tussen de 10 en de 20 kilometer moeten rijden.

**Tabel 3.5**

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

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

### Resultaten naar gemeentegrootte

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

In 2017 zijn zowel onder de beginnende als de ervaren bestuurders de meeste overtredingen geconstateerd in de gemeenten van 100.000 inwoners of meer. In 2017 neemt onder de beginnende bestuurders dit aandeel toe van 2,6 naar 3,0 procent. Onder de ervaren bestuurders is sprake van een lichte afname.

In gemeenten van 50.000 tot 100.000 inwoners is onder beide groepen bestuurders de grootste daling van het aantal overtreders te zien. Onder beginnende bestuurders daalt dit van 4,3 naar 1,9 procent. Onder ervaren bestuurders van 2,1 naar 1,1 procent.

**Tabel 3.6**

Overtreders (in procenten) bij beginnende en ervaren bestuurders naar gemeentegrootte (2010-2017). Nieuwe weging

	Beginnend				Ervaren			
	2010	2013	2015	2017	2010	2013	2015	2017
Minder dan 50.000 inwoners	3,8	2,7	2,0	1,8	2,1	1,8	1,2	1,2
50.000 tot 100.000 inwoners	3,8	2,8	4,3	1,9	2,1	2,1	2,1	1,1
Meer dan 100.000 inwoners	4,0	2,2	2,6	3,0	2,6	1,8	1,9	1,8
Totaal	3,9	2,5	2,7	2,6	2,3	1,9	1,7	1,5

## 4 Alcohol en verkeer

### 4.1 Inleiding

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

### 4.2 Effect van alcohol

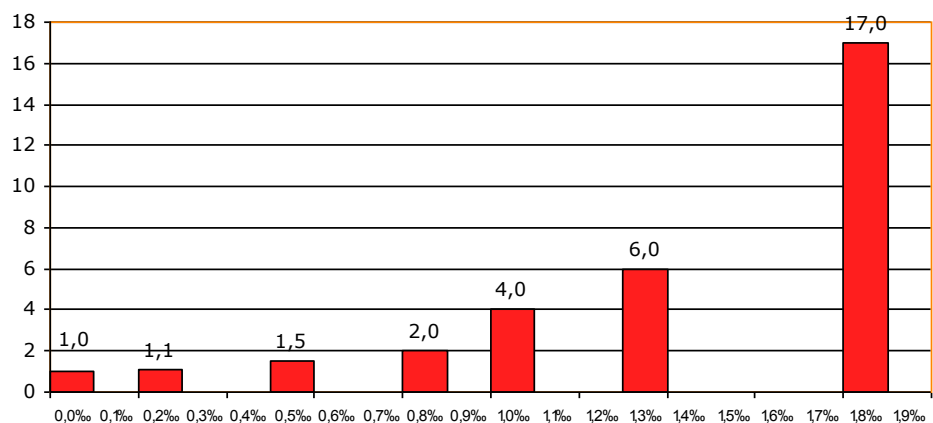
Alcohol heeft een verdovend effect op de hersenen. Remmingen vallen weg, het concentratievermogen en het geheugen verminderen. De zelfoverschatting van het eigen kunnen neemt toe, terwijl risico's onderschat worden.

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 (figuur 2.1), 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)



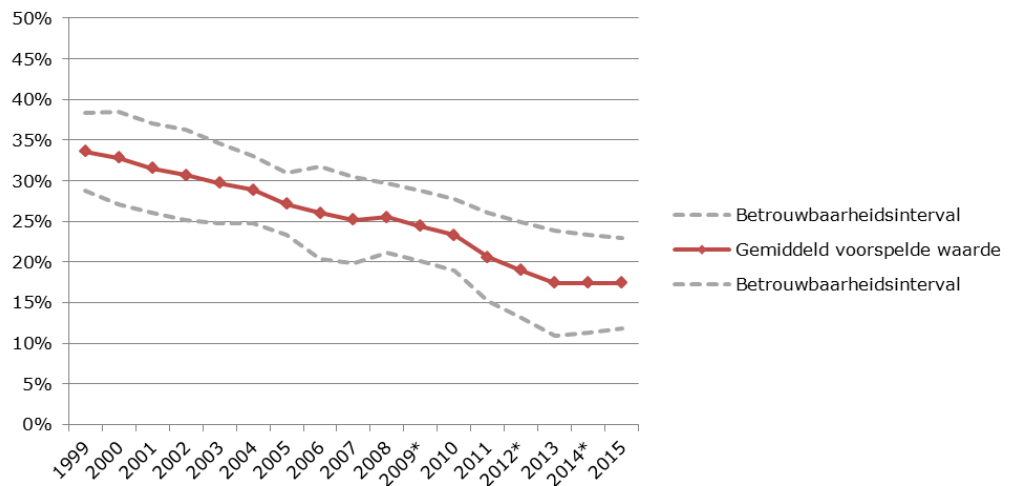
Bron: Borkenstein e.a. (1974) in Rijden onder invloed in Nederland (1999-2008), DVS

### 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). De data voor 2017 komen in het najaar van 2018 beschikbaar.

## 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 (auto, motor, vrachtwagen) in weekendnachten. Hiertoe zijn in 2017 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 2016 tot en met maart 2017 zijn metingen uitgevoerd tijdens alcoholcontroles in elk van de 10 politieregio's in Nederland. De controles in 2018 betroffen controles die eerder geen doorgang konden vinden en alsnog zijn ingehaald.

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 2017 zijn in totaal 40 metingen verricht. In 2015 waren dit er 39.

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 2017 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, 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.

In 2017 zijn in totaal 40 controles uitgevoerd, verspreid over de 10 politieregio's. Er is gekozen voor minstens een controle in elke 'oude' politieregio. Per nieuwe politieregio is een selectie gemaakt tussen een grotere stad (bijvoorbeeld Leeuwarden) en een controle in meer landelijk gebied (bijvoorbeeld Drachten). Tenslotte 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 is in nauw overleg tussen Rijkswaterstaat en I&O Research tot stand gekomen.

### 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.

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 2017 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 werd 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 werd een bestuurder aangehouden bij een uitslag van 0,2‰ of hoger.

Tabel A1 presenteert een overzicht van het aantal metingen (controllenachten) en staandehoudingen per jaar.

**Tabel A1**

Totaal aantal metingen en staande houdingen (1999 - 2017)

Jaar	Aantal metingen	Aantal staandehoudingen
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

### 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 geplande 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)

Van bestuurders die zijn meegenomen naar de alcohol-bus of het politiebureau voor een ademanalysetest, zijn de geboortedatum en het tijdstip van de ademtest op straat genoteerd.

### **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**

In 2015 is voor het eerst gekozen voor dataverwerking via iPads. 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 2017 toegevoegd aan de reeks voorgaande jaren en zijn de weefactoren toegevoegd.

### **Weging**

In overleg met de SWOV is voor 2015 gekozen voor twee nieuwe weefactoren. 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 weefactor berekend op het aantal staandhoudingen 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 staandhoudingen is verricht. 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. Tot en met 2013 is

gewerkt met de 'oude' indeling naar 25 politieregio's. Vanaf 2013 zijn deze regio's echter opgegaan in 10 'nieuwe' politieregio's. In de nieuwe weegfactor is rekening gehouden met deze indeling.

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 staandhoudingen zijn verricht overgewaardeerd worden. Daarom is een weegfactor berekend aan de hand van de verdeling van het aantal voertuigkilometers op provincieniveau naar weekendnacht.

De nieuwe wegingen hebben een licht dempend effect op het eindresultaat (dat daardoor in de regel lager uitvalt dan volgens de oude weegmethode). In 2015 is gekozen om met de nieuwe weegmethoden te gaan werken, wat dus ook voor de resultaten van 2017 het geval is.

## 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 berust zijn. 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.

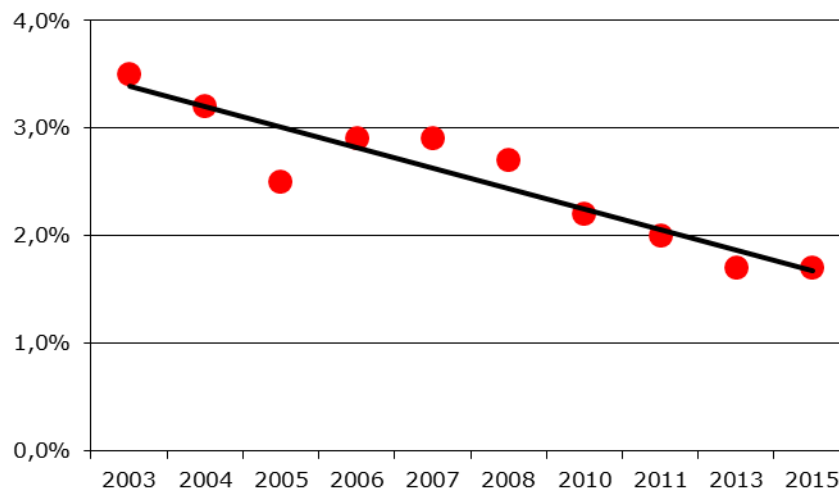
Bij een significant verschil tussen twee jaren kan gezegd worden dat de populatie waaruit de steekproeven afkomstig zijn, van elkaar verschillen. Of een bepaald verschil significant is, hangt ook af van de steekproefgrootte.

### Trendanalyse

Een trendanalyse bestudeert de ontwikkeling van het percentage overtreeders over meerdere jaren. Figuur B1 bevat het percentage bestuurders tussen 2003 en 2015, en met behulp van lineaire regressie is er een trendlijn getrokken.

**Figuur B1**

Trendanalyse (2003-2015)



## Bijlage C Aanhoudingen en staandehoudingen

	<b>Staandehouding</b>	<b>Aanhouding</b>
<b>Noord-Nederland</b>		
Groningen (2x)	317	10
Leeuwarden	457	7
Drachten	653	3
<b>Oost-Nederland</b>		
Steenwijk	nb	nb
Enschede	378	6
Arnhem	328	8
Nijmegen	332	3
Apeldoorn	354	6
<b>Midden-Nederland</b>		
Almere	347	9
Woerden en Maarssen	521	6
Baarn	546	3
Utrecht	517	3
<b>Noord-Holland</b>		
Alkmaar	433	6
Haarlem	377	7
Purmerend	371	6
<b>Amsterdam</b>		
Amsterdam (3x)	473	15
<b>Den Haag</b>		
Den Haag	277	3
Gouda	574	4
Noordwijk	207	4
Zoetermeer	478	5
<b>Rotterdam</b>		
Rotterdam	353	8
Rotterdam Eilanden	284	5
Oud-Beijerland	210	4
Dordrecht	457	11
<b>Zeeland en West-Brabant</b>		
Breda	176	6
Bergen op Zoom (2x)	437	4
Roosendaal	232	2
Terneuzen	122	5

	<b>Standehouding</b>	<b>Aanhouding</b>
<b>Oost-Brabant</b>		
Cuijk/Boxmeer	433	0
Den Bosch	196	5
Eindhoven	351	8
Helmond	629	12
<b>Limburg</b>		
Venray	408	6
Heerlen	344	9
Roermond	153	7
Kerkrade	414	7

## Bijlage D Overzicht gebieden alcoholcontroles

<b>Provincie</b>	<b>Politieregio</b>	<b>Gebied</b>
Groningen	Noord-Nederland	<i>Uithuizen</i>
		<i>Delfzijl en Appingedam</i>
		Groningen
		<i>Veendam</i>
Friesland	Noord-Nederland	<i>Harlingen en Franeker</i>
		Leeuwarden
		Drachten
		<i>Dokkum</i>
Drenthe	Noord-Nederland	<i>Assen</i>
		<i>Coevorden</i>
		<i>Meppel</i>
		<i>Noorderveld en Roden</i>
		Emmen
Overijssel	Oost-Nederland	<i>Zwolle</i>
		Steenwijk
		<i>Deventer</i>
		<i>Ommen</i>
		<i>Hengelo</i>
		Enschede
Gelderland	Oost-Nederland	Apeldoorn
		<i>Borculo en Groenlo</i>
		<i>Nunspeet</i>
		Arnhem
		<i>Elst</i>
		<i>Ede</i>
		Nijmegen
Flevoland	Midden-Nederland	<i>Zaltbommel</i>
		<i>Lelystad</i>
		Almere
Utrecht	Midden-Nederland	<i>Emmeloord</i>
		Woerden en Maarssen
		<i>Zeist en Veenendaal</i>
		Baarn en Leusden
Noord-Holland	Midden-Nederland	Utrecht
		Huizen
Noord-Holland	Noord-Holland	<i>Hilversum</i>
		Alkmaar
		<i>Hoorn en Stede Broeck</i>
		Purmerend
		<i>Zaandijk</i>

Provincie	Politieregio	Gebied
Noord-Holland	Noord-Holland	Haarlem
		<i>Heemstede</i>
Noord-Holland	Amsterdam	Amsterdam
		Amsterdam-Centrum
Zuid-Holland	Den Haag	Den Haag
		Zoetermeer
		<i>Leidschendam</i>
		<i>Delft</i>
		Gouda
		Noordwijk
Zuid-Holland	Rotterdam	Rotterdam Eilanden
		Rotterdam
		Oud-Beijerland
		Dordrecht
Zeeland	Zeeland en West-Brabant	Middelburg
		<i>Goes</i>
		Terneuzen
		<i>Oostburg</i>
Noord-Brabant	Zeeland en West-Brabant	Breda
		Bergen op Zoom
Noord-Brabant	Oost-Brabant	Den Bosch
		Cuijk/Boxmeer
		Eindhoven
		<i>Best</i>
		Helmond
Limburg	Limburg	<i>Venlo</i>
		<i>Weert</i>
		Roermond
		Venray
		Kerkrade
		Maastricht
		<i>Heerlen</i>

**Toelichting op tabel:**

*Schuingedrukte* gebieden zijn in 2017 **niet** bezocht.

## Bijlage E Het registratieformulier (voorbeeld)

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"/> Na 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	Leertijd	Beginnend/ervaren	Waar gedronken?	Tijdstip	Geboortedatum
Bij auto niets invullen, anders: M = motor V = <del>motor</del> 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 F 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%	*
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%	*
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%	*
	2015	96,5%	2,3%	0,6%	0,5%	0,1%
	2017	95,4%	2,9%	1,1%	0,3%	0,3%

Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2017 – juli 2018

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%	*	
	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%	*	
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%	
	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%	

Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2017 – juli 2018

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%
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%
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%

Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2017 – juli 2018

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%

## Bijlage G 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	92,3%	4,1%	2,0%	1,1%	0,5%
	2000	92,6%	3,8%	2,1%	1,1%	0,4%
	2001	91,3%	5,1%	2,3%	1,0%	0,4%
	2002	92,6%	4,0%	2,0%	1,1%	0,3%
	2003	93,2%	3,8%	1,8%	0,9%	0,3%
	2004	94,0%	3,6%	1,4%	0,6%	0,4%
	2005	94,0%	3,5%	1,4%	0,8%	0,3%
	2006	94,9%	2,9%	0,9%	0,9%	0,3%
	2007	95,4%	2,5%	1,0%	0,9%	0,2%
	2008	95,3%	2,5%	0,9%	0,9%	0,4%
	2010	95,7%	2,4%	0,9%	0,7%	0,3%
	2011	95,8%	2,6%	0,7%	0,7%	0,3%
	2013	97,3%	1,6%	0,7%	0,3%	0,1%
	2015	97,2%	1,8%	0,6%	0,3%	*
2017	97,7%	0,9%	0,6%	0,7%	*	
25 - 34 jaar	1999	89,3%	5,8%	2,5%	1,8%	0,6%
	2000	89,0%	5,8%	3,2%	1,4%	0,6%
	2001	89,5%	5,4%	2,9%	1,5%	0,8%
	2002	89,9%	5,1%	2,4%	1,6%	0,9%
	2003	90,5%	4,8%	2,3%	1,6%	0,9%
	2004	91,5%	4,2%	2,4%	1,2%	0,7%
	2005	92,6%	4,1%	1,4%	1,1%	0,9%
	2006	91,5%	4,8%	1,8%	1,3%	0,7%
	2007	92,4%	4,2%	1,9%	0,9%	0,5%
	2008	92,0%	4,4%	1,7%	1,2%	0,7%
	2010	93,0%	4,2%	1,1%	1,1%	0,5%
	2011	93,4%	4,0%	1,4%	0,6%	0,4%
	2013	93,9%	3,6%	1,4%	0,8%	0,2%
	2015	93,5%	4,0%	1,3%	0,7%	0,6%
2017	95,2%	3,3%	0,9%	0,5%	0,1%	
35 - 49 jaar	1999	88,5%	6,3%	2,5%	1,5%	1,2%
	2000	88,6%	6,1%	2,6%	1,7%	0,9%
	2001	89,0%	5,6%	3,0%	1,5%	0,9%
	2002	89,2%	5,5%	2,9%	1,7%	0,7%
	2003	89,7%	5,4%	2,7%	1,3%	0,8%
	2004	90,5%	5,2%	2,2%	1,2%	0,9%
	2005	91,7%	5,2%	1,6%	0,8%	0,7%
	2006	91,1%	5,0%	1,7%	1,5%	0,6%
	2007	91,8%	4,3%	1,8%	1,4%	0,8%
	2008	92,2%	4,4%	1,6%	1,2%	0,6%
	2010	92,8%	4,2%	1,4%	1,0%	0,7%
	2011	93,2%	4,0%	1,5%	1,0%	0,4%
	2013	93,6%	3,9%	1,4%	0,8%	0,4%
	2015	94,6%	3,7%	0,9%	0,6%	0,2%
2017	95,1%	3,0%	1,1%	0,5%	0,3%	

Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2017 – juli 2018

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

Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2017 – juli 2018

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