



JONGEREN EN ALCOHOL IN HET VERKEER

Jongeren vormen een belangrijke **risicogroep** voor alcoholgebruik in het verkeer:

**82%**

van de jongeren van de 18- en 19-jarigen drinkt alcohol.

84%

Van de 20- t/m 24-jarigen drinkt alcohol.



- ♦ **82% van de jongeren** in de leeftijd van 18 tot 24 jaar drinkt alcohol;
- ♦ **20% van de jonge mannelijke automobilisten** rijdt wel eens met een te hoog alcoholpromillage;
- ♦ Het zijn vooral jongeren die in **weekendnachten** onder invloed naar huis **fietsen**.

Wanneer is rijden onder invloed strafbaar?

Deelname aan het verkeer onder invloed van alcohol is strafbaar vanaf **0,2 promille** voor **beginnende bestuurders** en vanaf **0,5 promille** voor **ervaren bestuurders**.



Dit geldt voor: automobilisten, vrachtwagenchauffeurs, fietsers en brom- en snorfietsers.

**Gemiddeld leidt één standaardglas alcohol tot een promillage van 0,2 bij mannen en 0,3 bij vrouwen.*

Wat zijn de gevolgen van rijden onder invloed?



Bestuurders die onder invloed zijn van alcohol:

- ♦ Kunnen minder goed **twee taken tegelijk** uitvoeren;
- ♦ Kunnen minder snel **gevaren herkennen** en hierop reageren;
- ♦ Kunnen minder goed het voertuig **besturen**;
- ♦ Zijn minder **alert**;
- ♦ Hebben **tunnelvisie**.

Met een alcoholpercentage van 0,5 heb je **40% meer kans** op een ongeval in de auto dan nuchter. Naar schatting is **12% tot 23%** van alle verkeersdoden (mede) het gevolg van alcoholgebruik.

Waarom is rijden onder invloed gevaarlijker voor jongeren dan voor volwassenen?

- ♦ Jongeren zijn **onervaren** in het verkeer;
- ♦ Alcohol heeft een **sterker effect** op het lichaam van jongeren.



Waarom rijden jonge mannen onder invloed?

“Dat is in mijn vriendengroep normaal”

sociale norm

“Er is geen andere fijne/betaalbare manier om thuis te komen”

handelingsalternatief

“Ik kan goed rijden onder invloed”

zelfoverschatting

“Het is onschuldig: niet veel meer dan het limiet en korte afstanden”

attitude

“Het is leuk en spannend”

attitude

De droom van TeamAlert: 0 verkeersslachtoffers onder jongeren

- ♦ Het is **normaal** (in vriendengroepen) om nuchter te rijden of alternatief vervoer te regelen, zoals in Bobtival/Bobzone;
- ♦ Jongeren ervaren een **hoge pakkans** door de politie;
- ♦ **Alcoholcontroles** krijgen meer publiciteit;
- ♦ Jongeren delen hun **ervaringsverhalen** met elkaar, zoals in Escapabel ;
- ♦ Jongeren zijn **weerbaar tegen groepsdruk** en hebben genoeg **zelfcontrole** om alcohol af te slaan wanneer zij deelnemen aan het verkeer.

Benieuwd naar hoe bovenstaande droom wordt bereikt door TeamAlert in de interventies: BOBTival/Bobzone, Muurvast, The Day After en Escapabel? Neem contact op met:

Saar Hadders

Gedragsonderzoeker en -ontwerper, voor informatie over onderzoek.
saar@teamalert.nl



Guerchôm van Iperen

Manager Advies & Accountmanagement, voor informatie over interventies.
guerchom@teamalert.nl

TeamAlert

jongeren met **impact**

JONGEREN EN ALCOHOL

IN HET VERKEER

Jongeren en alcohol in het verkeer

De meerderheid van de jongeren in de leeftijd van 18 tot en met 24 jaar drinkt alcohol (Trimbos-instituut, 2021). Uit onderzoek van TeamAlert onder jonge mannelijke bestuurders (18 tot en met 24 jaar) blijkt dat 20% van de jonge mannen in het afgelopen jaar weleens met een te hoog alcoholpromillage heeft autogereden (TeamAlert, 2019a). Deze factsheet beschrijft de huidige kennis rondom jongeren en alcohol in het verkeer. De factsheet richt zich op jongeren van 18 tot en met 24 jaar, omdat het vanaf 18-jarige leeftijd legaal is om alcohol te kopen in Nederland. Daarnaast mogen jongeren in het bezit van een rijbewijs vanaf 18 jaar zelfstandig autorijden. Hieronder worden elf vragen rondom jongeren en alcohol in het verkeer beantwoord. Er is getracht de vragen te beantwoorden voor verschillende vervoersmiddelen. De factsheet richt zich voornamelijk op jongeren en autorijden onder invloed van alcohol, omdat hier relatief veel onderzoek naar is gedaan. De informatie uit de factsheet is gebaseerd op wetenschappelijke artikelen, rapporten van kennisinstituten en onderzoeken van TeamAlert.

Leeswijzer

Er wordt antwoord gegeven op de volgende vragen:

- 💡 Wat betekent alcoholgebruik voor jongeren?
- 💡 Wat wordt verstaan onder alcoholgebruik in het verkeer?
- 💡 Hoeveel jongeren nemen deel aan het verkeer onder invloed van alcohol?
- 💡 Wat is het effect van alcohol op de rijvaardigheid?
- 💡 Waarom is het rijden onder invloed van alcohol voor jongeren gevaarlijker dan voor volwassenen?
- 💡 Wat is het risico van deelnemen aan het verkeer onder invloed van alcohol?
- 💡 Hoeveel slachtoffers vallen er onder jongeren door deelname aan het verkeer onder invloed van alcohol?
- 💡 Welke straffen gelden er omtrent deelname aan het verkeer onder invloed van alcohol?
- 💡 Wat zijn de redenen van jongeren voor deelname aan het verkeer onder invloed van alcohol?
- 💡 Welke (wettelijke) maatregelen omtrent alcohol zijn er genomen om de veiligheid van jongeren in het verkeer te bevorderen?
- 💡 Hoe kan de veiligheid van jongeren in het verkeer omtrent alcohol verder bevorderd worden?

Wat betekent alcoholgebruik voor jongeren?

De meerderheid van de jongeren in de leeftijd van 18 tot en met 24 jaar drinkt alcohol

De meerderheid van de jongeren in de leeftijd van 18 tot en met 24 jaar drinkt alcohol (Trimbos-instituut, 2021). In 2019 heeft 82% van de 18- en 19-jarigen in het afgelopen jaar alcohol gedronken, voor de 20-24-jarigen geldt een percentage van 84,3%. Onder de 25-29-jarigen is het percentage drinkers het hoogst, namelijk 87,0%. Van alle leeftijdscategorieën komt overmatig drinken het vaakst voor onder 18- tot en met 24-jarigen, namelijk 15,6%. Overmatig drinken houdt in dat iemand meer dan 21 (voor mannen) of 14 (voor vrouwen) glazen per week drinkt. Ook zwaar drinken scoort het hoogst onder 18- tot en met 24-jarigen, namelijk 19,6%. Zwaar drinken houdt in dat iemand ten minste een keer in de week meer dan 5 (mannen) of 3 (vrouwen) glazen op een dag drinkt. De gemiddelde startleeftijd van alcoholgebruik was 15,8 jaar in 2018 onder respondenten van 18-19 jaar (Trimbos-Instituut, 2021).

Jongeren drinken om verschillende redenen

Jongeren hebben verschillende redenen voor de uiteindelijke beslissing om te gaan drinken, ook wel drinkmotieven genoemd. Er zijn vier drinkmotieven te onderscheiden. Ten eerste drinken jongeren omdat zij hiervoor vanuit hun sociale omgeving beloond worden, bijvoorbeeld omdat het feestjes of verjaardagen voor hen leuker maakt. Ten tweede drinken jongeren om positieve gevoelens vanuit zichzelf te verkrijgen, bijvoorbeeld omdat het hen helpt te genieten van een feestje. Ten derde drinken jongeren om sociale afwijzing vanuit de omgeving te voorkomen, bijvoorbeeld wanneer zij drinken omdat vrienden hen overhalen om te drinken. Tot slot drinken jongeren om negatieve gevoelens te verminderen, bijvoorbeeld het drinken om zorgen te vergeten (Harreveld, Voogt, Planije & Lemmers, 2019).

Jongeren zijn extra kwetsbaar voor de gevolgen van alcoholgebruik

Jongeren zijn extra kwetsbaar voor de gevolgen van alcoholgebruik (Gezondheidsraad, 2018). Hiermee worden lichamelijke en psychische gevolgen bedoeld, zoals sneller bewusteloos raken door alcohol en angst- of depressie klachten. Ook kan gedacht worden aan het vormen van een risico voor anderen, jongeren die alcohol drinken zijn vaker gewelddadig en plegen vaker (verkeers)misdrijven dan jongeren die niet drinken (Trimbos-Instituut, 2019). De hogere kwetsbaarheid voor alcohol wordt op drie manieren verklaard (Harreveld et al., 2019). Ten eerste heeft eenzelfde hoeveelheid alcohol een sterker effect in een kleiner en lichter lichaam. Ten tweede is alcohol extra schadelijk voor orgaanweefsel en de hersenen, omdat deze tot en met het 24ste levensjaar nog volop in ontwikkeling zijn (Ewing, Sakhardande, & Blakemore, 2014). Ten derde zijn jongeren nog onervaren in het drinken van alcohol, waardoor zij de effecten en hun eigen grenzen minder goed kennen (Harreveld et al., 2019). Dit heeft ook belangrijke gevolgen met betrekking tot het verkeer.

Wat wordt verstaan onder alcoholgebruik in het verkeer?

Wettelijke alcohollimiet

Onder alcoholgebruik in het verkeer wordt verstaan dat men deelneemt aan het verkeer met een bloedalcoholgehalte (BAG), ofwel een alcoholpromillage, dat hoger is dan de wettelijke limiet. Het alcoholpromillage is het aantal gram alcohol per liter bloed of het aantal milligram alcohol per milliliter bloed. In Nederland gelden wettelijke alcohollimieten voor automobilisten, vrachtwagenchauffeurs, fietsers en brom- en snorfietsers. Voor ervaren automobilisten, vrachtwagenchauffeurs, brom- en snorfietsers en fietsers geldt een wettelijke alcohollimiet van 0,5 promille (Rijksoverheid, z.d.a; SWOV, 2021). Voor beginnende bestuurders is de wettelijke alcohollimiet lager, namelijk 0,2 promille. Ook voor beginnende brom- en snorfietsers geldt een lagere limiet van 0,2 promille. Voor voetgangers geldt geen wettelijke alcohollimiet, de politie kan wel voor openbare dronkenschap van een voetganger een proces-verbaal maken (SWOV, 2021).

Promillages kunnen moeilijk uitgedrukt worden in glazen

Het drinken van hetzelfde aantal glazen alcohol veroorzaakt niet bij iedereen hetzelfde alcoholpromillage. Dit heeft onder andere te maken met het gewicht en de sekse van een persoon. Het aantal glazen alcohol dat leidt tot een te hoog alcoholpromillage is dus verschillend voor ieder persoon. Dit zorgt ervoor dat men voorzichtig moet zijn met het uitdrukken van een promillage. Om toch handvatten te geven betreft alcoholgebruik en het verkeer, wordt er gekeken naar gemiddelden. Gemiddeld leidt één standaardglas alcohol tot een promillage van 0,2 bij mannen en 0,3 bij vrouwen. Voor bestuurders die korter dan vijf jaar hun rijbewijs hebben

(beginnende bestuurders), geldt een limiet van 0,2 promille. Mannen bereiken dit promillage na het drinken van ongeveer één glas binnen een uur, vrouwen al bij minder dan één glas. Voor niet-beginnende bestuurders is deelname aan het verkeer verboden vanaf 0,5 promille, dit zijn ongeveer twee glazen per persoon per uur (Trimbos-Instituut, 2022).

Controle van het promillage

Het gebruik van alcohol in het verkeer wordt gecontroleerd middels een adem- of blaastest (Rijksoverheid, z.d.a). Deze test wordt afgenomen door de politie bij staandehoudingen of na een ongeval. Afhankelijk van de uitslag kan de verkeersdeelnemer meegenomen worden naar het politiebureau voor nader onderzoek door middel van een ademanalyse. Op deze manier kan gemeten worden hoeveel alcohol de verkeersdeelnemer precies heeft gedronken (Rijksoverheid, z.d.a). Bij voetgangers worden geen blaastesten afgenomen, de politie gaat dan af op de uiterlijke kenmerken van dronkenschap en het gedrag van de voetganger (SWOV, 2021).

Hoeveel jongeren nemen deel aan het verkeer onder invloed van alcohol?

Automobilisten

Volgens de laatste meting in 2019 van het alcoholgebruik bij automobilisten in weekendnachten, reed 2,5% van de jonge mannelijke beginnende bestuurders (18 tot en met 24 jaar) op dat moment onder invloed van te veel alcohol. Bij jonge vrouwen (18 tot en met 24 jaar) was dit 0,8% (I&O Research, 2021). Uit onderzoek van TeamAlert onder jonge mannelijke bestuurders (18 tot en met 24 jaar) blijkt dat 20% van de jonge mannen in dat afgelopen jaar weleens met een te hoog alcoholpromillage heeft autogereden. Dit gebeurt vaker bij mannen die woonachtig zijn in weinig tot niet stedelijke gebieden dan bij mannen die woonachtig zijn in matig tot sterk stedelijke gebieden (24% versus 17%). Van de 'overtreders' zegt 5% wekelijks met een te hoog alcoholpromillage achter het stuur te stappen, 16% geeft aan dit maandelijks te doen (TeamAlert, 2019a).

Fietsers

Ook fietsen onder invloed van alcohol komt regelmatig voor bij jongeren. Vragenlijstonderzoek onder Utrechtse studenten (gemiddelde leeftijd = 20.6) wijst uit dat meer dan 65% van de uitgaande studenten na alcoholgebruik in de binnenstad met de fiets naar huis gaat (Verster, van Herwijnen, Volkerts & Olivier, 2009). Uit onderzoek in de steden Den Haag en Groningen blijkt dat tijdens uitgaansavonden (donderdag- en zaterdagavond) in totaal (beide steden en alle leeftijden) 42% van de geteste fietsers een alcoholpromillage had dat hoger was dan 0,5. Na één uur 's nachts is dit 67% en na vijf uur 's ochtends is meer dan 80% van de geteste fietsers in overtreding. Na drie uur 's nachts ligt het gemiddelde alcoholpromillage van de alcoholpositieve fietsers rond de 1,0, oftewel tweemaal de wettelijke limiet (De Waard, Houwing, Lewis-Evans, Twisk & Brookhuis, 2016). In Groningen was driekwart van de ondervraagde fietsers jonger dan 25 jaar, in Den Haag iets minder dan de helft. Het precieze percentage jongeren dat in overtreding was tijdens het onderzoek is onbekend. Opvallend is dat de gemiddelde leeftijd van de fietsers daalt naarmate de avond vordert. Tot negen uur 's avonds is de gemiddelde leeftijd in het onderzoek 31 jaar, na elf uur is dit gemiddelde gedaald tot ongeveer 22 jaar. Uit het onderzoek is op te maken dat het dus vooral jongeren zijn die in de nacht naar huis fietsen en dit vaak onder invloed van alcohol doen (De Waard et al., 2016).

Wat is het effect van alcohol op de rijvaardigheid?

Bestuurders die onder invloed zijn van alcohol kunnen verkeerssituaties niet goed beoordelen, gevaren minder snel herkennen, minder snel reageren, het voertuig minder goed besturen en zijn minder alert. Dit effect op het rijgedrag is sterker bij jongeren/onervaren bestuurders (SWOV, 2021).

Aandachtverdeling

Vanaf een alcoholpromillage van 0,3 gaat de verdeling van de aandacht tussen twee of meerdere taken achteruit. Dit zorgt ervoor dat taken die op zichzelf nog geen probleem vormen al vanaf een kleine hoeveelheid alcohol minder goed gaan als ze tegelijkertijd uitgevoerd moeten worden. Een voorbeeld van een taak is koers houden. Dit wordt normaal gesproken slechter bij een alcoholpromillage vanaf 0,5, maar in combinatie met andere taken wordt deze taak al slechter uitgevoerd bij een alcoholpromillage vanaf 0,3 (Caird, Lees & Edwards, 2005).

Reactiesnelheid

De snelheid waarmee bestuurders objecten waarnemen, informatie verwerken en vervolgens daarop reageren, vermindert vanaf een alcoholpromillage van 0,3 (Caird et al., 2005). Het duurt dan langer om een gevaarlijke situatie te herkennen en om op bijvoorbeeld een rood stoplicht of op andere gevaren te reageren.

Voertuigcontrole

Bestuurders onder invloed van alcohol tonen meer variatie in de snelheid en in de koers die ze proberen te houden. Ze maken bijvoorbeeld vaker stuurfouten waardoor ze van de weg afraken (Caird et al., 2005). Bij jonge bestuurders verslechtert alcohol de koers houden meer dan bij andere bestuurders (Dupont, Martsensen & Silverans, 2010). Onder normale omstandigheden gaat de vaardigheid om het voertuig onder controle te houden achteruit vanaf een alcoholpromillage van 0,5. Bij moeilijkere situaties, bijvoorbeeld bij veel wind, gaat deze vaardigheid achteruit vanaf een alcoholpromillage vanaf 0,2 (Moskowitz & Florentino, 2000).

Alertheid

De alertheid van een bestuurder vermindert bij een alcoholpromillage vanaf 0,3 (Moskowitz & Florentino, 2000). Onder invloed van alcohol neemt het aantal oogbewegingen af en bij het knipperen met de ogen wordt de tijd waarin de bestuurder zijn ogen dicht heeft langer. Hierdoor duurt het langer om bepaalde objecten of gebeurtenissen in het verkeer waar te nemen, vooral als deze gebeurtenissen zich voordoen aan de linker- of rechterkant van de weg (Caird et al., 2005). Doordat de blik van de bestuurder vooral recht voor zich gericht is, wordt dit ook wel tunnelvisie genoemd. Slaapgebrek lijkt de tunnelvisie van iemand onder invloed van alcohol te versterken (Dupont et al., 2010). Jongeren blijken een risicogroep wanneer het gaat om slaapgebrek, meer dan 40% van de jongeren van 12 tot en met 24 jaar slaapt te kort (TeamAlert, 2019c).

Waarom is het rijden onder invloed van alcohol voor jongeren gevaarlijker dan voor volwassenen?

Oververtegenwoordiging in de ongevals cijfers

Jonge beginnende bestuurders gebruiken minder alcohol in het verkeer dan oudere ervaren bestuurders (I&O Research, 2021). Desalniettemin zijn jongeren oververtegenwoordigd in de groep slachtoffers en bestuurders betrokken bij ongevallen waarin alcohol een rol speelde (Trimbos-instituut, 2022; SWOV, 2021). Vooral jonge mannen vormen een risicogroep. In de DRUID-studie, een grootschalig fuikcontrole onderzoek gericht op alcohol, drugs en geneesmiddelen uit 2009, blijkt dat hoewel mannen van 18 tot en met 24 jaar in dat jaar 4% van het totale aantal rijbewijsbezitters vormden, ze 29% van de ernstig gewonde automobilisten die alcohol hadden gebruikt vormden. Bij jonge vrouwen is geen oververtegenwoordiging gevonden onder de ernstig gewonde automobilisten die alcohol hadden gebruikt (Isalberti et al., 2011).

Verklaringen

Het hogere ongevalsrisico is op verschillende manieren te verklaren. Ten eerste hebben jonge bestuurders vanwege hun onervarenheid sowieso al een hoger ongevalsrisico. Ten tweede heeft dezelfde hoeveelheid alcohol bij jonge bestuurders door een gebrek aan rijervaring en een verlaagde tolerantie voor alcohol een groter effect op de rijvaardigheden dan bij oudere bestuurders (SWOV, 2021). De biochemische reactie op alcohol heeft een veelal genetische grondslag en bepaalt de mate waarin en de snelheid waarmee iemand de effecten van alcohol ervaart (Harreveld, et al., 2019). Eenzelfde hoeveelheid alcohol heeft een sterker effect in een kleiner en lichter lichaam met minder vocht. Het drinken van één glas alcohol zorgt voor jongeren dus voor een hoger alcoholpromillage dan voor volwassenen.

Ten derde hebben jonge bestuurders die ervoor kiezen om te rijden onder invloed van alcohol waarschijnlijk al bestaande persoonlijkheidskenmerken die hen meer vatbaar maken voor het vertonen van risicogedrag (I&O Research, 2021; Peck, Gebers, Voas en Romano, 2008). Ook is bij jongeren het hersengebied dat verantwoordelijk is voor impulscontrole en het afwegen van risico's nog volop in ontwikkeling (Vlakveld, 2014). Hierdoor vertonen jongeren dus in het algemeen al vaker risicogedrag dan andere leeftijdsgroepen, dit effect wordt versterkt wanneer zij onder invloed van alcohol zijn. Alcohol onderdrukt het gedeelte in de hersenen dat verantwoordelijk is voor het controleren van impulsief gedrag. Het risicogedrag begint al bij de beslissing om te

gaan rijden na het drinken van alcohol (Dupont et al., 2010). Tot slot is te zien dat jongeren vaak rijden met passagiers. Van alle jonge mannen boven de alcohollimiet heeft 60% één of meer passagiers in de auto (SWOV, 2016).

Wat is het risico van deelnemen aan het verkeer onder invloed van alcohol?

Automobilisten

De kans op een verkeersongeval stijgt naarmate een autobestuurder meer alcohol heeft gedronken. Over het algemeen geldt dat het ongevalsrisico bij een alcoholpromillage van 0,5 ongeveer 1,4 keer hoger is dan bij nuchter rijden. Iemand heeft dan dus 40% meer kans op een ongeval. Bij een alcoholpromillage van 1,0 is het risico iets meer dan vier keer zo hoog en bij een promillage van 1,5 is het risico meer dan twintig keer zo hoog dan dat van een nuchtere automobilist (Blomberg, Peck, Moskowitz, Burns en Fiorentino, 2005). Bij een combinatie van alcohol en drugs is het ongevalsrisico extreem hoog: twintig tot tweehonderd keer hoger dan voor nuchtere bestuurders (Hels et al., 2011).

Fietsers

Uit een onderzoek onder Utrechtse studenten (gemiddelde leeftijd =20.6) blijkt dat alcoholgebruik het risico op fietsongevallen aanzienlijk verhoogt. De kans op een fietsongeval na een avond alcohol neemt toe bij een hoger alcoholpromillage. Bij een alcoholpromillage van 0 tot 0,2 is het risico op een fietsongeval 2,5 keer zo hoog dan dat van nuchtere fietsers, bij een alcoholpromillage van 0,2 tot 0,5 is dit ongeveer zeven keer en bij een alcoholpromillage van 0,5 tot 1,0 is het risico meer dan zestien keer zo hoog (Verster, van Herwijnen, Volkerts en Olivier, 2009).

Hoeveel slachtoffers vallen er onder jongeren door deelname aan het verkeer onder invloed van alcohol?

Het aantal gewonden en overledenen door alcoholongevallen in het verkeer is niet bekend. In de registratie van ongevallen door de politie en ziekenhuizen wordt niet altijd geregistreerd of er alcohol in het spel was, omdat er niet bij ieder ongeval op alcohol wordt getest (SWOV, 2021). SWOV heeft het aandeel verkeersdoden (alle leeftijden) als gevolg van alcohol in 2015 geschat op 12% tot 23% van het totaal aantal verkeersdoden. Dit kwam neer op 75 tot 140 verkeersdoden in 2015. Deze schatting is gedaan op basis van het aantal bestuurders dat boven de limiet getest is en op basis van de risicocijfers voor rijden onder invloed van alcohol (SWOV, 2021). Een schatting van het aantal slachtoffers onder jongeren is niet bekend. Ook is er in de schatting geen uitsplitsing gemaakt naar verschillende vervoersmiddelen (bijvoorbeeld fiets en auto).

Automobilisten

Het DRUID-onderzoek, uitgevoerd in meerdere Europese landen, laat zien dat alcohol de meest aangetroffen stof was bij ernstig gewonde of omgekomen bestuurders (van alle leeftijden). Van de ernstig gewonde verkeersdeelnemers werd 14% tot 30% positief getest op alcohol. Van de omgekomen bestuurders was dit 16% tot 39% (Schulze et al., 2012). In Nederland werd een kwart (25.3%) van de ernstig gewonde automobilisten positief getest op alcohol. Van alle ernstig gewonden die positief werden getest op alcohol was een kwart (26%) 18 tot en met 24 jaar oud. Dit waren allen mannen. Het aantal positief geteste omgekomen bestuurders in Nederland is niet bekend. De data uit het DRUID-onderzoek is verzameld tussen 2007 en 2009, meer recente data is niet bekend.

Fietsers

Uit Nederlandse ziekenhuiscijfers blijkt dat het percentage jonge fietsers (15 tot en met 29 jaar) dat in de weekendnachten opgenomen is in het ziekenhuis onder invloed van alcohol is toegenomen. In 1993 was 17% van de jonge fietsers opgenomen in het ziekenhuis onder invloed van alcohol en in 2014 was dit percentage 47% (Houwing et al., 2015).

Welke straffen gelden er omtrent deelname aan het verkeer onder invloed van alcohol?

Motorvoertuigen

Rijden onder invloed van alcohol is een verkeersmisdrijf (SWOV, 2021). Bestuurders die worden betrapt op het rijden onder invloed van alcohol kunnen op de volgende manieren bestraft worden: een te betalen geldboete, ontzegging van de rijbevoegdheid, een educatieve maatregel (cursus) of een onderzoek naar de rijgeschiktheid. Deze maatregelen zijn erop gericht om de bestuurder enerzijds te straffen voor de overtreding en anderzijds om te voorkomen dat de bestuurder nogmaals dezelfde fout maakt. In de maatregelen wordt een onderscheid gemaakt tussen beginnende bestuurders en ervaren bestuurders. De meeste jongeren (tot en met 24 jaar) zijn beginnende bestuurders. Daarnaast wordt er per strafzaak gekeken naar de hoogte van het BAG en wordt bekeken of iemand al eerder een overtreding van de alcohollimiet heeft begaan. Bij eerdere overtredingen (recidive) worden geldboetes hoger en de tijd van ontzegging van de rijbevoegdheid langer.

Boetes en ontzegging van de rijbevoegdheid

Iemand die betrapt wordt op rijden onder invloed van alcohol krijgt door het Openbaar Ministerie (OM) vaak een geldboete opgelegd. Beginnende bestuurders betalen bij een overschrijding van de alcohollimiet (0,2 promille) een minimale boete van 300 euro. De hoogte van de boete loopt op naarmate het alcoholpromillage oploopt. De boete kan voor beginnende bestuurders oplopen tot meer dan 950 euro (SWOV, 2021). De geldboete wordt vaak aangevuld met een ontzegging van de rijbevoegdheid. Dit betekent dat iemand voor een bepaalde tijd niet meer mag rijden. Ook hier geldt dat naarmate iemand een hoger BAG heeft, de lengte van de ontzegging van de rijbevoegdheid toeneemt.

Educatieve maatregel en onderzoek naar rijgeschiktheid

Wanneer iemand betrapt is op het rijden onder invloed, meldt de politie dit in de meeste gevallen bij het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) (CBR, z.d.). Naast de straf van de rechter of het Openbaar Ministerie kan het CBR een educatieve maatregel verplichten (Licht Educatieve Maatregel - LEMA of Educatieve Maatregel Alcohol - EMA) of een onderzoek starten naar de rijgeschiktheid van de overtreder. De LEMA en de EMA zijn cursussen over de risico's van het rijden onder invloed van alcohol. De LEMA duurt twee middagen of twee ochtenden met een week tussen de twee bijeenkomsten. De bijeenkomsten duren ieder 3,5 uur. De kosten van de LEMA betaalt de deelnemer zelf en bedragen 647 euro. De EMA duurt een gehele dag (van 9:00 tot 16:30 uur) en twee bijeenkomsten van 4 uur. De cursusdagen vinden binnen zeven weken plaats. De cursussen worden gevolgd in groepsverband. De deelnemers kunnen ervaringen met elkaar uitwisselen. Tijdens de cursus en thuis maken de deelnemers opdrachten. De cursus sluit af met een persoonlijk gesprek van een uur met de trainer. Het doel van de cursussen is om iemand te voorzien van praktische handvatten om in de toekomst niet meer met alcohol op te gaan rijden. Ook de kosten van EMA moet de deelnemer zelf betalen, de kosten zijn 1033 euro. Deze kosten moeten dus betaald worden, naast de geldboete die iemand door het OM opgelegd heeft gekregen (CBR, z.d.).

In het onderzoek naar de rijgeschiktheid van iemand die onder invloed van alcohol heeft gereden, beoordeelt het CBR of iemand weer veilig de weg op kan. Het doel van het onderzoek is te voorkomen dat iemand in herhaling treedt en nogmaals gaat rijden onder invloed van alcohol. Het onderzoek bestaat uit drie verschillende onderdelen: een psychiatrisch onderzoek, een lichamelijk onderzoek en een bloedonderzoek. De psychiater en arts kijken of er aanwijzingen zijn voor alcoholmisbruik. Als uit dit onderzoek blijkt dat de bestuurder niet voldoet aan de eisen van rijgeschiktheid, wordt het rijbewijs ongeldig verklaard. Het verschil met een ontzegging van rijbevoegdheid is dat de bestuurder na ongeldigverklaring opnieuw zijn rijgeschiktheid moet aantonen bij het CBR (SWOV, 2021). Ook de kosten van het onderzoek betaalt de overtreder zelf, deze bedragen 1249 euro. Het meewerken aan een cursus of het onderzoek is verplicht, als iemand niet meewerkt wordt het rijbewijs ongeldig verklaard (CBR, z.d.).

Zwaardere straffen

Bij een alcoholpromillage vanaf 1,66, bij een letselongeval of wanneer iemand vaker betrapt is op het rijden onder invloed van alcohol, krijgt de overtreder te maken met de rechter. De overtreder krijgt dan een dossier

(voorheen strafblad) in het Justitieel Documentatie Systeem (SWOV, 2021). Ook kan de overtreder een taak- of gevangenisstraf opgelegd krijgen (Openbaar Ministerie, z.d.b.).

Fietzers

Voor fietsers geldt dat zij een geldboete kunnen krijgen als ze onder invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer. De hoogte van de geldboete is afhankelijk van het alcoholpromillage en het aantal herhaalde overtredingen, oftewel recidive (Staatscourant, 2019). Daarnaast kunnen fietsers die in overtreding zijn enkele uren een rijverbod krijgen voor de auto (Rijksoverheid, z.d.b.).

Wat zijn de redenen van jongeren voor deelname aan het verkeer onder invloed van alcohol?

Automobilisten

Uit kwalitatief onderzoek van TeamAlert (2019b) onder negen jonge mannelijke bestuurders (19 tot en met 22 jaar) die weleens of regelmatig onder invloed van alcohol rijden, blijkt dat deze jonge mannen allemaal een negatief oordeel hebben over het rijden onder invloed van alcohol. Ze hebben deze mening omdat ze het rijden onder invloed gevaarlijk vinden voor zichzelf en voor anderen en het dus niet bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Tegelijkertijd rijden deze jonge mannen zelf weleens of regelmatig onder invloed van alcohol, ondanks dat ze hier negatief over denken. Er zijn verschillende factoren die dit gedrag verklaren:

Sociale norm

Allereerst speelt de sociale omgeving een belangrijke rol, hierbij is voornamelijk de familie, de vrienden en de werkomgeving belangrijk (TeamAlert, 2019b). Dit wordt bevestigd door het kwantitatieve onderzoek van TeamAlert (2019a) waarin 35% van de jonge mannelijke bestuurders aangeeft dat het in hun sociale omgeving normaal is om auto te rijden met meer alcohol op dan toegestaan. Dit is vaker zo voor jonge mannen die wonen in weinig tot niet stedelijke gebieden (43%) dan voor jonge mannen woonachtig in matig tot sterk stedelijke gebieden (28%). Ook een onderzoek in negentien Europese landen onder automobilisten van alle leeftijden laat zien dat de sociale norm een belangrijke rol speelt. In dit onderzoek werd gevonden dat bestuurders die denken dat hun vrienden rijden met alcohol op, zelf vaker onder invloed rijden in vergelijking met bestuurders die denken dat hun vrienden niet rijden met alcohol op (Meesmann, Martensen & Dupont, 2013).

Inschatting van eigen bekwaamheid

Over het algemeen hebben jongeren een sterker gevoel dat hen niets kan overkomen en overschatten ze hun eigen vaardigheden Arnett (2002). Naarmate jongeren richting volwassenheid gaan (vanaf 18 jaar), neemt dit af. De inschatting over hoe bekwaam jongeren zichzelf vinden om met alcohol op te gaan autorijden, wordt bepaald door drie factoren. Ten eerste is het keuzemoment waarop jongeren beslissen om te rijden met alcohol op bepalend (Dupont et al., 2010). Zo maakt iemand met alcohol op een andere inschatting over zijn bekwaamheid om te rijden dan iemand die nuchter is. Ten tweede maken de jongeren een inschatting over hun eigen rijvaardigheden. Dit beoordelen ze op basis van hun concentratievermogen, fysieke conditie, zelfverzekerdheid en hun eigen grenzen aangaande achter het stuur stappen met alcohol op. Zo geven jongeren aan dat wanneer ze zich bewust concentreren, ze zich lichamelijk fit voelen en zeker zijn van zichzelf, ze zich meer bekwaam voelen. Ook bepalen eerdere ervaringen hun inschatting (positieve of negatieve ervaringen met alcohol op achter het stuur). Ook maken de jongeren een inschatting over wat ze allemaal onderweg kunnen tegenkomen om op de plaats van bestemming te komen, zoals bomen langs de kant, gedrag van andere verkeersdeelnemers en de weersomstandigheden (TeamAlert, 2019b). De inschatting van eigen bekwaamheid wordt ook gebaseerd op de hoeveelheid alcohol die er is genuttigd. Een belangrijke reden om onder invloed van alcohol te rijden, is dat iemand niet veel meer heeft gedronken dan volgens de wet mag (TeamAlert, 2019a). Tot slot toont onderzoek ook een verschil tussen mannen en vrouwen aan in inschatting. Mannen zijn meer overtuigd te kunnen autorijden onder invloed van alcohol dan vrouwen (Marcil et al., 2001). Verschillende redenen zorgen ervoor dat jongeren hun eigen bekwaamheid hoger inschatten dan vanuit onderzoek bekend is over rijden onder invloed van alcohol.

Beschikbaarheid van alternatieven

Wat ook meespeelt, is welke alternatieve vervoerswijzen er zijn voor jongeren. Als er bijvoorbeeld geen andere manier is om thuis te komen, kiezen jongeren er toch vaak voor om te rijden onder invloed. De bereidheid tot het gebruik van deze alternatieven hangt af van de volgende punten: de prijs (in geval van een taxi) en afstand tot de slaapplek, van tevoren weten dat er wordt gedronken zodat je alvast een alternatief kunt regelen, het tijdstip waarop jongeren naar huis gaan (ze willen slapende ouders niet wakker maken om hen op te halen) en de inschatting of ze nog kunnen rijden (TeamAlert, 2019b). Uit het kwantitatieve onderzoek van TeamAlert (2019a) blijkt dat een korte rit één van de belangrijkste redenen is om te rijden onder invloed van alcohol.

Ervaringen uit het verleden

Zolang jongeren geen negatieve consequenties ervaren van rijden onder invloed, staan zij niet stil bij de mogelijke gevolgen van hun gedrag. Jongeren passen hun gedrag naar eigen zeggen wel aan in de volgende twee situaties: wanneer zij door eigen toedoen een andere persoon verwonden en wanneer een naaste van hen een ongeluk veroorzaakt waarbij anderen gewond raken. In het laatste geval passen de jongeren hun gedrag aan op de omstandigheden waarin de naaste dit ongeluk heeft veroorzaakt. Wanneer het ongeluk plaatsvond terwijl er passagiers in de auto waren, dan nemen de jongeren bijvoorbeeld geen passagiers meer mee (TeamAlert, 2019b).

Onder invloed rijden wordt leuk gevonden

Uit onderzoek blijkt dat jongeren het als leuk ervaren om te rijden onder invloed. Dit komt voornamelijk doordat ze het nemen van risico's en het uithalen van capriolen intenser beleven door de alcohol. Daarnaast vinden ze het spannend dat de kans bestaat om gepakt te worden door de politie en voelen ze een kick wanneer ze niet aan de kant gezet worden. Ook vinden ze het leuk om deze ervaringen te kunnen delen met de vrienden die bij ze zijn (TeamAlert, 2019b).

Ervaren kwetsbaarheid

Bij de beslissing om te rijden onder invloed van alcohol maken jongeren een inschatting over de kans op een ongeluk en lichamelijk letsel. Jongeren schatten de kans op een ongeluk en lichamelijk letsel bij zichzelf minder groot in dan voor een andere verkeersdeelnemer (TeamAlert, 2019b).

Fietzers

Voor veel jongeren is het normaal om op de fiets te stappen wanneer zij alcohol gedronken hebben. Overmatig alcoholgebruik door jonge fietsers lijkt daarmee sociaal geaccepteerd. Een mogelijke reden hiervoor is dat fietsers het risico van dronken fietsen laag inschatten. Hierbij heerst het idee dat dronken fietsers vooral een gevaar voor zichzelf vormen. Dit in tegenstelling tot dronken automobilisten, die daarnaast een grote potentiële bedreiging vormen voor andere weggebruikers. Een andere reden om te fietsen onder invloed van alcohol kan zijn dat mensen zich niet bewust zijn van de wettelijke voorschriften met betrekking tot fietsen onder invloed van alcohol (De Waard et al., 2016). Ook geven jongeren aan dat zij geen gebruik willen of kunnen maken van alternatieve vervoerswijzen om na een avond stappen thuis te komen. De afstanden zijn voor jongeren te groot om lopend af te leggen, taxi's worden te duur gevonden en openbaar vervoer is in de nacht vaak niet beschikbaar (De Waard et al., 2016; Erasmus Magazine, z.d.).

Welke (wettelijke) maatregelen omtrent alcohol zijn er genomen om de veiligheid van jongeren in het verkeer te bevorderen?

Wettelijke maatregelen

Verlaagde alcohollimiet voor beginnende bestuurders

Sinds 2006 geldt een lager alcohollimiet (0,2 g/l) voor beginnende bestuurders. Cijfers van de periode 2006 tot 2017 over het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten laten zien dat in de periode na de invoering van de verlaagde limiet het alcoholgebruik onder jonge bestuurders gedaald is (voor een BAG van 0,2 – 0,5 en >0,5), maar niet sterker is gedaald onder oudere bestuurders (I&O Research, 2018). Het is daarom aannemelijk dat de verlaging in alcoholgebruik veroorzaakt werd door andere factoren. Het aantal beginnende bestuurders dat in overtreding is, is sinds 2017 verder gedaald. 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 bleven tussen de 0,2 en 0,5 promille (1,0 procent in 2019). Een relatief groot deel, 0,7 procent, bleef 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 juist gestegen, van 1,6 naar 2,4 procent (I&O Research, 2021).

Het aandeel 18 tot 24-jarigen in het aantal overledenen en ziekenhuisgewonde alcoholslachtoffers is in de twee jaar na invoering van de lagere limiet niet gedaald. In 2004/2005 was gemiddeld 24,6% van de alcoholslachtoffers 18 tot en met 24 jaar, in 2006/2007 gemiddeld 24,8% en in 2008 zelfs 28,4% (Weijersmars & Van Schagen, 2009). Een mogelijke oorzaak van het uitblijven van een effect, is de betrekkelijk lage pakkans voor overtredingen van beginnende bestuurders (SWOV, 2021).

Educatieve maatregelen

Er bestaan twee soorten educatieve maatregelen die door het CBR kunnen worden opgelegd in het kader van rijden onder invloed: de Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (EMA) en de Lichte EMA (LEMA). De LEMA is een verplichte cursus over de risico's van alcohol in het verkeer voor bestuurders die aangehouden zijn voor rijden onder invloed van alcohol. De LEMA geldt voor beginnende bestuurders die betrappt worden met een bloedalcoholgehalte tussen de 0,2 en 0,8g/l. Een effectmeting van de LEMA toont niet aan dat de LEMA leidt tot een vermindering van de rijden-onder-invloedrecidive onder de doelgroep (Blom, Blokdijk, & Weijters, 2017). De EMA is een zwaardere variant van de LEMA en wordt opgelegd als beginnende bestuurders een bloedalcoholgehalte hebben tussen 0,8 en 1,3g/l. Een effectmeting van de EMA toont aan dat de EMA een bijdrage levert aan het voorkomen van rijden-onder-invloedrecidive (Blom, Blokdijk & Weijters, 2019).

Alcoholslot

Een alcoholslot is een alcoholtester die gekoppeld is aan het startmechanisme van de auto. De tester werkt als een startonderbreker, het is pas mogelijk de auto te starten nadat de bestuurder een alcoholtest heeft afgelegd. Een alcoholslot is meestal onderdeel van een groter programma waarbij ook een begeleidend educatief of medisch aspect hoort (SWOV, 2021). Uit onderzoek blijkt dat een alcoholslot leidt tot 75% minder recidive, maar dit geldt alleen in de periode dat het alcoholslotprogramma aanwezig is (Elder et al., 2011). De laatste jaren hebben studies in de VS naar het alcoholslot zich gericht op het directe effect op verkeersongevallen. Een vermindering van het aantal fatale ongevallen is te zien in de staten waar het alcoholslot wordt opgelegd aan overtreders (Kaufman, et al., 2016; Teoh, Fell, Scherer, & Wolfe, 2018). Sinds 2015 wordt het alcoholslot in Nederland niet meer opgelegd. Redenen hiervoor zijn het verwachte lage aantal opleidingen, hoge kosten die hiermee gepaard gaan en de fraudegevoeligheid van het alcoholslot (Rijksoverheid, 2018).

Continue monitoring van alcoholgebruik

Wanneer iemand een delict onder invloed van alcohol pleegt, zoals het rijden onder invloed, kan iemand als bijzondere voorwaarde een alcoholverbod opgelegd krijgen. De naleving van dit verbod wordt twee keer per week gecontroleerd door de reclassering via een blaastest, bloed- of urineonderzoek. Dit is dus een momentopname, waardoor het alcoholverbod overtreden kan worden in de tijd tussen de controles. Door middel van een enkelband is het mogelijk om alcoholgebruik continu te monitoren. Dit wordt gemeten door de transpiratie van iemand die alcohol gebruikt te registreren. In mei 2020 is besloten de controle door middel van de enkelband landelijk in te voeren (Rijksoverheid, 2020). In Nederland zijn twee pilotstudies uitgevoerd om het gebruik van de enkelband om naleving van een opgelegd alcoholverbod te evalueren. Uit de pilots komt naar voren dat dragers van de enkelband tijdens de draagperiode minder vaak in de politieregistraties voorkomen (10%) dan de controlegroep die alleen urinecontroles ondergaat (51%). Het gaat hier om allerlei delicten, niet specifiek het rijden onder invloed. Dit verschil blijft drie maanden na het verwijderen van de enkelband en het stoppen van de urinecontroles bestaan (17% tegenover 52%; Rijksoverheid, 2020). Uit Amerikaans onderzoek is gebleken dat overtreders van wie het alcoholgebruik gemeten wordt door middel van een enkelband, vrijwel niet nogmaals rijden onder invloed terwijl zij de enkelband droegen. De overtreders die alsnog een overtreding maakten tijdens het dragen van de enkelband deden dit ook op een later moment dan de overtreders in de controlegroep (Tison, Nichols, Casanova, Chaudhary, & Preusser Research Group, 2015).

Overige maatregelen

Bob-campagne

Sinds 2001 loopt in Nederland de Bob-campagne van de Rijksoverheid. Het doel van de campagne is het voorkomen dat mensen met alcohol op gaan rijden door het neerzetten van een sociale norm (het is niet normaal om met alcohol op te rijden), het goede voorbeeld te geven en commitment te creëren door mensen afspraken te laten maken (Rijksoverheid, z.d.c.). Het concept wordt om de zoveel tijd vernieuwd om de aantrekkingskracht van de boodschap voor de doelgroep te behouden. De campagne heeft in de periode 2001-2016 waarschijnlijk bijgedragen aan de versterking van de sociale norm om afspraken te maken als men wil uitgaan en alcohol drinken (SWOV, 2021).

Hoe kan de veiligheid van jongeren in het verkeer omtrent alcohol verder bevorderd worden?

Het hoge ongevalsrisico van jongeren die deelnemen aan het verkeer onder invloed van alcohol onderstreept het belang van het verminderen van dit risicogedrag van jongeren. Deels worden hiervoor al maatregelen ingezet (de lagere alcohollimiet, educatieve maatregelen, Bob-campagne en alcoholcontroles). In de volgende paragrafen wordt toegelicht hoe deze maatregelen uitgebreid of aangevuld kunnen worden.

De pakkans verhogen

Verkeershandhaving, het bekeuren van overtreders, is een belangrijk onderdeel van de Nederlandse aanpak om de verkeersveiligheid te verhogen. Het succes van verkeershandhaving wordt grotendeels bepaald door de objectieve- en subjectieve pakkans. De objectieve pakkans is de feitelijke kans om betrapt te worden door de politie op een overtreding. De subjectieve pakkans is de door de verkeersdeelnemer ingeschatte kans om betrapt te worden. De objectieve pakkans wordt bepaald door het aantal politiecontroles. De subjectieve pakkans wordt bepaald door wat mensen over handhaving in de media zien of wat zij van vrienden of kennissen horen (SWOV, 2019).

De objectieve pakkans verhogen

Meer alcoholcontroles kunnen effectief zijn in het verminderen van alcohol gerelateerde ongevallen. Uit onderzoek blijkt dat alcohol gerelateerde ongevallen met 17% verminderen wanneer regelmatige alcoholcontroles worden ingezet (Erke, Goldenbeld & Vaa, 2009). Het kan dus effectief zijn om meer alcoholcontroles in te zetten en zo meer jongeren te betrappen op rijden onder invloed van alcohol. Hiermee kan de kick die jongeren voelen wanneer zij niet gepakt worden voor rijden onder invloed, wellicht verminderd worden (TeamAlert, 2019b). Een groot nadeel van de inzet van grootschalige alcoholcontroles is echter dat automobilisten steeds vaker alcoholcontroles weten te ontwijken, omdat zij via apps en sociale media gewaarschuwd worden voor controles. Dit verklaart mogelijk de afname in het aantal grootschalige alcoholcontroles van ruim 6.000 in 2013 tot minder dan 3.100 in 2016. Een effectievere wijze van alcoholcontroles is om deze reden het aanhouden van bestuurders die opvallen, door bijvoorbeeld slingerend rijgedrag (NOS, 2019).

De subjectieve pakkans verhogen

Een mogelijk gevolg van de aanpak waarbij bestuurders aangehouden worden wanneer zij opvallen is een lagere subjectieve pakkans bij jongeren (TeamAlert, 2019a). Omdat zij zelf denken goed te kunnen rijden, zien zij ook geen reden voor de politie om hen aan te houden op de weg. Het verhogen van de subjectieve pakkans lijkt daarmee kansrijker dan het verhogen van het aantal alcoholcontroles. Wanneer verkeersdeelnemers de subjectieve pakkans voldoende hoog inschatten, zullen ze verkeersovertredingen vermijden en is er sprake van preventie (Goldenbeld, 2005). De subjectieve pakkans hangt voor een groot deel af van de daadwerkelijke controles, het is belangrijk dat deze regelmatig plaatsvinden. Echter is het nodig dat deze controles goed zichtbaar, moeilijk te voorspellen en moeilijk te omzeilen zijn. Het delen van controles, cijfers en ervaringsverhalen van aanhoudingen in de media draagt ook bij aan de subjectieve pakkans (SWOV, 2019).

Een norm gericht op nuchter rijden of alternatief vervoer regelen in vriendengroepen

Een sociale norm geeft aan wat sociaal acceptabel is. Het is met name voor jongeren belangrijk dat de meerderheid van hun leeftijdsgenoten hetzelfde gedrag vertoont en waardeert (Andrews, van Leeuwen & van

Baaren, 2013). Aangeven wat sociaal acceptabel is, helpt een proces op gang waarbij mensen zich realiseren welk gedrag van hen verwacht wordt en zorgt ervoor dat mensen zich veilig genoeg voelen om anderen aan te spreken op ongewenst gedrag (Cialdini, 2004). Het kost veel tijd en vraagt om een breed gedragen aanpak om een nieuwe sociale norm te ontwikkelen. Inzetten op de sociale norm en het communiceren van gedrag van anderen in breed gedragen campagnes, is een kansrijke methode om gedrag te veranderen (Renes et al., 2011). Op het gebied van rijden onder invloed wordt al jaren de sociale norm uitgedragen dat het normaal is om nuchter te rijden door middels de Bob-campagne. Dit heeft er mede aan bijgedragen dat de algemene houding tegenover rijden onder invloed van alcohol negatiever is geworden over de afgelopen jaren (Kantar public, 2019).

Echter blijkt dat veel jongeren rijden onder invloed nog steeds als normaal zien en dat jongeren aangeven dat het in hun vriendengroepen vaker gebeurt. Ook wordt rijden onder invloed samen met vrienden als een sociale activiteit gezien en als 'leuk' bestempeld (TeamAlert, 2019b). Hieruit blijkt dat de groepsnorm binnen vriendengroepen van jongeren die rijden onder invloed van alcohol vaak positief is jegens rijden onder invloed van alcohol. Dit heeft tot gevolg dat jongeren elkaar niet aanspreken op elkaars gedrag en dat jongeren eerder geneigd zijn om onder invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer. Het is daarom van belang het gesprek aan te gaan met jongeren en hun vriendengroepen. Jongeren kunnen op deze wijze elkaar overtuigen van het belang van nuchter rijden of alternatief vervoer regelen en hier met elkaar afspraken over maken. Voorbeelden van dit soort interventies zijn Bobzone/Bobtival, Escapabel en Streettalk van TeamAlert.

Een lager alcohollimiet voor (beginnende) bestuurders

Beginnende bestuurders die onder invloed van alcohol rijden, hebben een hoger ongevalsrisico dan meer ervaren bestuurders die onder invloed van alcohol rijden. Mogelijk komt dit doordat beginnende bestuurders in het algemeen nog onervaren zijn als automobilist in het verkeer (ook in nuchtere toestand) of door een lagere tolerantie van jongeren voor alcohol vergeleken met ouderen (SWOV, 2021). Om deze reden is in 2006 de alcohollimiet verlaagd van 0,5 BAG naar 0,2 BAG. Verschillende studies pleiten voor een algeheel *zero-tolerance* beleid op alcohol, voor zowel beginnende als ervaren bestuurders. Daarbij kan gedacht worden aan een nullimiet of een algeheel limiet van 0,2 BAG. De reden voor de verlaagde limiet is dat het negatieve effect van alcohol op de verkeersveiligheid al te zien is vanaf 0,1 BAG (Howard, Harris, & McIntyre, 2020). Het instellen van een nullimiet heeft de mogelijke voordelen dat autorijden en alcohol drinken volledig van elkaar gescheiden wordt, er duidelijke grenzen heersen die voor iedereen gelijk zijn en dat jongeren die rijden onder invloed van alcohol met de reden dat zij niet heel veel meer drinken dan de limiet, uiteindelijk wellicht minder zullen drinken bij een nullimiet vergeleken met een limiet van een of twee glazen. Onder de voorwaarde dat er draagvlak wordt gecreëerd onder de doelgroep, heeft het slagen van de nullimiet bij beginnende bestuurders een kans. Doorgesprekken met jongeren te voeren om bewustwording te creëren van de risico's van rijden onder invloed, kan het draagvlak voor de maatregel vergroot worden.

Preventie nog voordat jongeren hun rijbewijs hebben

Een reden voor jongeren om te rijden onder invloed van alcohol is dat zij nooit eerder negatieve consequenties hebben ervaren terwijl zij onder invloed van alcohol aan het verkeer deelnamen (TeamAlert, 2019b). Het lijkt dat hoe vaker de jongeren hebben gereden onder invloed van alcohol, hoe sneller zij geneigd zijn nogmaals onder invloed van alcohol te rijden. Het is daarom van belang preventieve interventies te richten op jongeren die nog niet eerder onder invloed van alcohol gereden hebben, bijvoorbeeld op middelbare scholen bij jongeren die nog niet hun rijbewijs hebben behaald. Er wordt aanbevolen om deze interventies te richten op het versterken van zelfcontrole en het bijstellen van de sociale norm (Onrust, Otten, Lammers & Smit, 2016). Zelfcontrole wordt gezien als algemene vaardigheid die iemand nodig heeft om veilige en verantwoorde keuzes te maken, die niet uitsluitend nodig zijn in het verkeer (CROW, 2018). Programma's gericht op het trainen van dit soort vaardigheden zijn zeer geschikt voor de jongere doelgroep, in Nederland is het gangbaar om trainen van dit soort vaardigheden in te zetten om gezondheidsgedrag van jongeren te verbeteren (Onrust et al., 2016). Een voorbeeld van een preventieve interventie gericht op het trainen van zelfcontrole is The Day After van TeamAlert.

Samenwerking tussen het gezondheidsdomein en het verkeersdomein

Het Trimbos-Instituut deed een verkenning van de preventiemogelijkheden van rijden onder invloed (Scholten & Lemmers, 2020). Samenwerking tussen de domeinen van gezondheid en verkeersveiligheid biedt kansen om rijden onder invloed te voorkomen. Concrete aanknopingspunten die genoemd worden zijn:

- Binnen behandelprotocollen het thema voorkomen van rijden onder invloed toevoegen, voor zowel de cliënten als voor naasten;
- Aansluiting zoeken bij de programmalijn preventie van Verslavingskunde Nederland en verslavingsreclassering Nederland.

Bronnen

Andrews, M., van Leeuwen, M. L., & van Baaren, R. B. (2013). Hidden persuasion: 33 psychological influence techniques in advertising.

Arnett, J.J. (2002). *Developmental sources of crash risk in young drivers*. In: Simons-Morton, B. G. & Hartos, J. L. (red.), Reducing young driver crash risk, Proceedings of an expert conference on young drivers. In: Injury Prevention, Vol. 8, Supplement II, p. ii17-ii23

Blom, M., Blokdijk, D., Weijters, G. (2017). Recidive na een educatieve maatregel voor verkeersovertreders of tijdens een Alcoholslotprogramma. Geraadpleegd via: https://www.wodc.nl/binaries/Cahier%202017-15_Volledige%20tekst_1769g_nw_tcm28-290345.pdf

Blom, M., Blokdijk, D., Weijters, G. (2019). Recidive na maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid. Geraadpleegd via: https://www.wodc.nl/binaries/Cahier%202019-20_Volledige%20tekst_tcm28-420582.pdf

Blomberg, R.D., Peck, R.C., Moskowitz, H., Burns, M., Fiorentino, D. (2005). *Crash Risk of Alcohol Involved Driving: A Case-Control Study*. Geraadpleegd via: <http://www.dunlapandassociatesinc.com/crashriskofalcoholinvolveddriving.pdf>

Caird, J.K., Lees, M., Edwards, C. (2005). *The Naturalistic Driver Model: A Review of Distraction, Impairment and Emergency Factors*. Geraadpleegd via: <https://escholarship.org/content/qt7mg4f7fj/qt7mg4f7fj.pdf>

CBR (z.d.). Waarom krijg ik te maken met het Openbaar Ministerie én met het CBR?. Geraadpleegd via: <https://www.cbr.nl/nl/onveilig-rijgedrag/nl/mijn-rijbewijs-is-ingevorderd-wat-nu/waarom-krijg-ik-te-maken-met-het-openbaar-ministerie-en-met-het-cbr.htm>

Cialdini, R. B. (2004). The science of persuasion. *Scientific American Mind*, 14(1), 70-77.

CROW (2018). Checklist verkeerseducatie: 10 stappen, substappen, toelichting en voorbeelden. Geraadpleegd via: <https://www.crow.nl/getmedia/6f9d445a-ea9a-47ad-97bb-3be99a761d6b/Handleiding-ChecklistVerkeerseducatie-december-2019.pdf.aspx?ext=.pdf>

Dupont, E., Martensen, H., Silverans, P. (2010). *Verlaagde alcohollimiet voor onervaren bestuurders en voor bestuurders van grote voertuigen: 0,2*. Geraadpleegd via: <https://www.vias.be/nl/onderzoek/onze-publicaties/verlaagde-alcohollimiet-voor-onervaren-bestuurders-en-voor-bestuurders-van-grote-voertuigen/>

Elder, R. W., Voas, R., Beirness, D., Shults, R. A., Sleet, D. A., Nichols, J. L., ... & Task Force on Community Preventive Services. (2011). Effectiveness of ignition interlocks for preventing alcohol-impaired driving and alcohol-related crashes: a Community Guide systematic review. *American journal of preventive medicine*, 40(3), 362-376.

Erasmus Magazine (z.d.). Campus talk: Stap jij dronken op de fiets? Geraadpleegd via: <https://www.erasmusmagazine.nl/2016/04/12/stap-jij-dronken-op-de-fiets/>

Erke, A., Goldenbeld, C., Vaa, T. (2009). The effect of drink-driving checkpoints on crashes – a meta-analysis. *Accident Analysis & Prevention*, 41 (5), pp. 914-923. DOI: 10.1016/j.aap.2009.05.005

Ewing, S. W. F., Sakhardande, A., & Blakemore, S. J. (2014). The effect of alcohol consumption on the adolescent brain: A systematic review of MRI and fMRI studies of alcohol-using youth. *NeuroImage: Clinical*, 5, 420-437.

Gezondheidsraad (2018). Alcohol en hersenontwikkeling bij jongeren. Geraadpleegd via: <https://www.gezondheidsraad.nl/documenten/adviezen/2018/12/17/alcohol-en-hersenontwikkeling-bij-jongeren>

Goldenbeld, C. (2005). Verkeershandhaving in Nederland. R-2004-15. SWOV, Leidschendam. Geraadpleegd via: <https://www.swov.nl/publicatie/verkeershandhaving-nederland>

Harreveld, C., Voogt, T., Planije, M., & Lemmers, L. (2019). Alcoholpreventie bij jongeren en jongvolwassenen. Effectieve interventies en andere mogelijkheden voor preventie van alcoholgebruik bij jongeren en jongvolwassenen (11 – 24 jaar). Geraadpleegd via: <https://www.trimbos.nl/docs/a88c0ff4-af88-4bab-b59d-6bd6871d70fb.pdf>

Hels, T., Bernhoft, I.M., Lyckegaard, A., Houwing, S., Hagenzieker, M., Legrand, S., Isalberti, C., Linden, T. van der., Verstraete, A. (2011). *Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines (DRUID): Risk of injury by driving with alcohol and other drugs*. Geraadpleegd via: <https://biblio.ugent.be/publication/1988746/file/1988771.pdf>

Houwing, S., Twisk, D., & Waard, D. de. (2015). *Alcoholgebruik van jongeren in het verkeer op stapavonden* (R-2015-12). Geraadpleegd via: <https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2015-12.pdf>

Howard, E., Harris, A., & McIntyre, A. (2020). *Effectiveness of drink driving countermeasures: national policy framework* (No. AP-R613-20).

I&O Research (2018). *Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2017: Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten*. Geraadpleegd via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-850622.pdf>

I&O Research (2021). *Rijden onder invloed in Nederland in 2006-2019: ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten*. Geraadpleegd via: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/03/18/bijlage-1-rapport-rijden-onder-invloed-2019>

Isalberti, C., Van der Linden, T., Legrand, S. A., Verstraete, A., Bernhoft, I. M., Hels, T., ... & Mathijssen, R. (2011). Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in injured and killed drivers.

Kantar Public (2019). Eindrapportage campagne-effectonderzoek 'Bob-winter'.

Kaufman, E., Rising, K., Wiebe, D. J., Ebler, D. J., Crandall, M. L., & Delgado, M. K. (2016). Recurrent violent injury: magnitude, risk factors, and opportunities for intervention from a statewide analysis. *The American journal of emergency medicine*, 34(9), 1823-1830.

Marcil, I., Bergeron, J., & Audet, T. (2001). Motivational factors underlying the intention to drink and drive in young male drivers. *Journal of Safety Research*, 32(4), 363–376.

Meesmann, U., Martensen, H., Dupont, E. (2013). *Invloed van sociale norm en pakkans op rijden onder invloed van alcohol: België vergeleken met 18 Europese landen*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Moskowitz, H., Florentino, D. (2000). *A review of the literature on the effects of low doses of alcohol on driving-related skills*. Geraadpleegd via: <https://ntlrepository.blob.core.windows.net/lib/16000/16400/16423/PB2000103869.pdf>

NOS (2019). *Aantal alcoholcontrole afgelopen drie jaar gehalveerd*. Geraadpleegd via: <https://nos.nl/artikel/2156235-aantal-alcoholcontroles-afgelopen-drie-jaar-gehalveerd.html>

Onrust, S. A., Otten, R., Lammers, J., Smit, F. (2016). School-based programmes to reduce and prevent substance use in different age groups: What works for whom? Systematic review and meta-regression analysis. *Clinical Psychology Review*, 44, 45-59. DOI: 10.1016/j.cpr.2015.11.002

Openbaar Ministerie (z.d.). *Straffen en maatregelen*. Geraadpleegd via: <https://www.om.nl/onderwerpen/verkeer/handhaving/alcohol/straffen-en-maatregelen-alcohol>

Peck, R.C., Gebers, M.A., Voas, R., Romano, E. (2008). The relationship between blood alcohol concentration (BAC) and crash risk. *Journal of Safety Research*, 39 (3), pp. 1-43. DOI: 10.1016/j.jsr.2008.02.030

Renes, R. J., Van den Putte, B., Van Breukelen, R., Loef, J., Otte, M., & Wennekers, C. (2011). *Gedragverandering via campagnes. Literatuuronderzoek in opdracht van Dienst Publiek en Communicatie*. Ministerie van Algemene Zaken.

Rijksoverheid (2018). Uitwerking scenario's onderbrengen van het alcoholslot in het strafrecht.

Rijksoverheid (z.d.a). *Met hoeveel alcohol mag ik deelnemen aan het verkeer?* Geraadpleegd via: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersveiligheid/vraag-en-antwoord/mag-ik-met-alcohol-op-deelnemen-aan-het-verkeer>

Rijksoverheid (z.d.b). *Raak ik mijn rijbewijs kwijt als ik dronken op de fiets word aangehouden door de politie?* Geraadpleegd via: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/rijbewijs/vraag-en-antwoord/raak-ik-mijn-rijbewijs-kwijt-als-ik-dronken-op-de-fiets-word-aangehouden-door-de-politie>

Rijksoverheid (z.d.c). *Campagne 'Bob'*. Geraadpleegd via: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/campagnes/campagnes-2018/bob>

Rijksoverheid (2020). *Alcoholenkelband landelijk ingevoerd*. Geraadpleegd via: <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2020/05/18/alcoholenkelband-landelijk-ingevoerd>

Scholten, K. & Lemmers, L. (2020). *Verkenning van de preventiemogelijkheden van rijden onder invloed*. Discussienotitie. Trimbos-instituut, Utrecht. Geraadpleegd via: <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2020/11/30/verkenning-van-de-preventiemogelijkheden-van-rijden-onder-invloed/verkenning+van+de+preventiemogelijkheden+van+rijden+onder+invloed.pdf>

Schulze, H., Schumacher, M., Urmeew, R., Auerbach, K., Alvarez, J., Bernhoft, I.M., Gier, H. de., Hagenzieker, M., Houwing, S., Knoche, A., Pilgerstorfer, M., Zlender, B. (2012). *Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe – findings from the DRUID project*. Geraadpleegd via: http://www.emcdda.europa.eu/system/files/publications/743/TDXA12006ENN_402402.pdf

Staatscourant (2019). *Richtlijn voor strafvordering rijden onder invloed van alcohol en/of drugs en rijden tijdens een rijverbod*. Geraadpleegd via: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2019-66646.pdf>

SWOV (2016). 18- tot en met 24-jarigen: jonge automobilisten. SWOV-factsheet, mei 2016, Den Haag.

SWOV (2019). *Verkeershandhaving*. SWOV-factsheet, september 2019, Den Haag

SWOV (2021). *Rijden onder invloed van alcohol*. SWOV-factsheet, juni 2021, SWOV, Den Haag.

TeamAlert (2019a). *Alcohol in het verkeer: kwantitatieve toetsing*. Geraadpleegd via: <https://teamalert.nl/media/26529/alcohol-kwantitatieve-toetsing-2019.pdf>

TeamAlert (2019b). *Doelgroepanalyse: alcoholgebruik in het verkeer door jonge mannelijke bestuurders*. Geraadpleegd via: <https://teamalert.nl/media/25870/doelgroepanalyse-alcoholgebruik-in-het-verkeer-door-jonge-mannelijke-bestuurders.pdf>

TeamAlert (2019c). *Jongeren en slapen*. Geraadpleegd via: <https://teamalert.nl/media/25814/onderzoek-jongeren-slaapgedrag-teamalert-februari-2019.pdf>

Teoh, E. R., Fell, J. C., Scherer, M., & Wolfe, D. E. (2018). State alcohol ignition interlock laws and fatal crashes. *Insurance Institute for Highway Safety*. <http://www.iihs.org>.

Tison, J., Nichols, J. L., Casanova, T., Chaudhary, N. K., & Preusser Research Group. (2015). *Comparative study and evaluation of SCRAM use, recidivism rates, and characteristics* (No. DTNH22-09-D-00133, Task 1). Preusser Research Group, Inc..

Trimbos-instituut (2019). Gezondheidsrisico's van alcohol bij jongeren en maatschappelijke kosten. Geraadpleegd via: <https://expertisecentrumalcohol.trimbos.nl/items/details/effecten-en-gevolgen-van-alcohol-bij-jongeren>

Trimbos-instituut (2021). Nationale drugmonitor 2020. Geraadpleegd via: <https://www.trimbos.nl/docs/423b9c4b-a389-4bfd-aa33-0c914438f1f9.pdf>

Trimbos-instituut (2022). Alcoholbeleid in het verkeer. Geraadpleegd via: <https://expertisecentrumalcohol.trimbos.nl/items/details/alcoholbeleid-in-het-verkeer>

Vlakoveld, W. P. (2014). *Hersenontwikkeling en ongevalsrisico van jonge bestuurders: een literatuurstudie*. Geraadpleegd via: <https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2014-26.pdf>

Verster, J.C., Herwijnen, J. van., Volkerts, E.R., Olivier, B. (2009). Nonfatal Bicycle Accident Risk After an Evening of Alcohol Consumption. *The Open Addiction Journal*, 2 (1), pp. 1-5. DOI: 10.2174/1874941000902010001

Waard, D. de., Houwing, S., Lewis-Evans, B., Twisk, D., Brookhuis, K. (2016). Bicycling under the influence of alcohol. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 41 (part B), pp. 302-308.

Weijermars, W. A. M., & Van Schagen, I. N. L. G. (2009). Tien jaar Duurzaam Veilig, Verkeersveiligheidsbalans 1998-2007 [Ten years Sustainable Safety, 1998-2007]. *SWOV Institute for Road Safety Research, Leidschendam, the Netherlands*.