



Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2015

Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in
weekendnachten

Datum Juli 2016
Status Definitief

Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2015

Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in
weekendnachten

Datum	Juli 2016
Status	Definitief

Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur & Milieu Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving
Informatie	Dhr. M. de Wit
Telefoon	088 7982446
Uitgevoerd door	I&O Research
Opmaak	RWS Water, Verkeer en Leefomgeving
Datum	Juli 2016
Status	Definitief

Inhoud

Samenvatting 6

1 Inleiding 9

- 1.1 Het onderzoek ROI 9
- 1.2 Onderscheid beginnende en ervaren bestuurders 10
- 1.3 Jaarreksen 10
- 1.4 Leeswijzer 11
- 1.5 Dankwoord 11

2 Ontwikkeling overtreders vanaf 2002 tot en met 2015 12

- 2.1 Inleiding 12
- 2.2 Ontwikkelingen vanaf 2002 12
- 2.3 Ontwikkelingen naar politieregio 13
- 2.4 Ontwikkeling naar geslacht en leeftijd 13
- 2.5 Ontwikkelingen naar dag en tijdstip 14
- 2.6 Ontwikkelingen naar herkomst 15
- 2.7 Ontwikkeling naar gemeentegrootte 15
- 2.8 Ontwikkeling naar tijdstippen voor 22.00 en na 4.00 16

3 Ontwikkeling beginnende en ervaren bestuurders 17

- 3.1 Inleiding 17
- 3.2 Verlaging van de alcohollimiet 17
- 3.3 Resultaten 2015 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 Werkelijk aantal staandehoudingen (S) en aanhoudingen (A) per politieregio en gebied, 2015 28

Bijlage D Overzicht gebieden alcoholcontroles 30

Bijlage E Het registratieformulier (voorbeeld) 33

Bijlage F Overtreders naar politieregio 34

Bijlage G Overtreders naar geslacht en leeftijd, nieuwe weging 38

Bijlage H Verschillen oude en nieuwe weging 41

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 2015 was de vierde 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 Bereikbaarheid van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. 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 2015 zijn ruim 16.000 blaastesten afgenomen. Dit aantal is ruim voldoende om betrouwbare uitspraken op vrijwel alle meetniveaus te doen. Waar deze betrouwbaarheid in het geding is, wordt dit in deze rapportage vermeld. De respons was in 2013 hoger (rond de 25.000). Dit heeft te maken met het hoger aantal metingen dat destijds nog werd ingevoerd (55 in totaal).

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 gelijk is gebleven: in 2015 (en dus ook in 2013) komt dit uit op 1,7 procent.

Regionale ontwikkelingen

Ontwikkelingen op regioniveau worden – vanwege de grote verandering in indeling van politieregio's (van 25 teruggedaan naar 10) alleen volgens de nieuwe weegmethode gerapporteerd. Het percentage bestuurders dat teveel gedronken heeft, is in 2015 het hoogst in de provincies Noord-Holland (3,0 procent) en Zeeland (2,8 procent). In Noord-Holland stijgt het percentage overtreeders hiermee 0,8 procentpunt ten opzichte van 2013. In 2013 werden er in verhouding veel overtreeders geconstateerd in Noord-Brabant (2,3 procent). Dit aandeel daalt in 2015 naar 1,4 procent. In 2015 heeft de provincie Drenthe met 1,0 procent het laagste percentage overtreeders, waar dit in 2013 nog 1,6 procent was.

Ontwikkeling naar politieregio

In de politieregio Amsterdam wordt in 2015 het vaakst teveel gedronken (door 3,2 procent van de automobilisten, in 2013 was dit 2,5 procent). Ook in Noord-Holland (3,0 procent) en Midden-Nederland (2,0 procent) is het aandeel bestuurders dat teveel heeft gedronken hoger dan gemiddeld in 2015 (1,7 procent). Ten opzichte van 2013 is het percentage bestuurders dat teveel heeft gedronken met 1 procentpunt gedaald in de regio Zeeland en West-Brabant (naar 1,8 procent). Ook in Den Haag (van 1,6 naar 0,8) en Oost-Brabant (2,1 naar 1,56 procent) daalt het aandeel overtreeders in 2015.

Ontwikkeling naar geslacht en leeftijd

Door de jaren heen rijden vrouwen minder vaak onder invloed dan mannen. Het aandeel mannen dat teveel heeft gedronken is in 2015 gelijk aan 2013 (2,1 procent). Het percentage onder de vrouwen verandert eveneens nauwelijks en is in 2015 1,0 procent.

Naar leeftijd heeft zowel onder mannen als vrouwen de groep tussen 25 en 34 jaar het vaakst teveel gedronken. Onder de mannen tussen 25-34 jaar is dit 2,6 procent (was 2,5 procent). Het percentage vrouwen tussen 25-34 jaar dat in 2015 teveel dronk, bedraagt 1,4 procent.

Ontwikkeling naar dag en tijdstip

Door de jaren heen werd er op vrijdagen vaker onder invloed gereden dan op zaterdagen. Dit effect werd wel steeds kleiner. In 2015 is voor het eerst sprake van een omgekeerde situatie: het aandeel bestuurders dat op zaterdag teveel heeft gedronken is voor het eerst groter (1,8 procent) dan op vrijdag (1,5 procent). In 2013 werd op vrijdag (1,8 procent) net iets vaker teveel gedronken dan op zaterdag (1,7 procent).

Het aandeel bestuurders dat teveel heeft gedronken is door de jaren heen het hoogst tussen 2.00 en 4.00. Dit is zowel op vrijdag als op zaterdag het geval. Het aandeel overtreeders tussen 2.00 en 4.00 daalt op vrijdagen van 4,6 naar 3,1 procent (in 2015), op zaterdag is juist een stijging te zien, van 3,2 naar 3,6 procent.

In 2015 is ook onderscheid gemaakt naar de periodes voor 22.00 en na 4.00. Gemiddeld over deze periode is het percentage bestuurders dat in overtreding is met 1,3 procent lager dan het totale percentage (1,7 procent). Dit verschil wordt vooral veroorzaakt door bestuurders die voor 22.00 hebben geblazen; onder deze groep is 0,9 procent in overtreding. Na 4.00 is dit 4,0 procent.

Ontwikkeling naar herkomst

Bestuurders die teveel hebben gedronken deden dit in de afgelopen jaren vooral in de horeca: in 2015 gaat het om meer dan de helft (53 procent).

In 2015 valt de daling op van het aandeel bestuurders dat bij vrienden, familie of kennissen heeft gedronken (van 28 naar 22 procent). Ook sportkantines worden in 2015 minder vaak genoemd. Hier staan een lichte toename van het drinken op het werk tegenover.

Ontwikkeling naar gemeentegrootte

De variabele naar gemeentegrootte is in 2015 aangepast: deze was gebaseerd op een indeling uit 1999, waardoor 7 gemeenten niet meer in de groep pasten waar ze in stonden (oorzaken zijn gemeentelijke herindelingen, bevolkingsgroei en in een geval bevolkingskrimp). In 2015 is het vaakst teveel gedronken in gemeenten van 50.000-100.000 inwoners (2,0 procent), gevolgd door de grootste groep (100.000+, 1,8 procent). In gemeenten met minder dan 50.000 inwoners is het aandeel overtreders het laagst (1,1 procent). Dit was in 2013 nog 1,7 procent.

Ontwikkeling beginnende en ervaren bestuurders

Het aandeel beginnende bestuurders dat in overtreding is, bedraagt in 2015 2,7 procent. Dit is een lichte stijging ten opzichte van 2013, toen dit nog 2,5 procent was. Onder ervaren bestuurders is 1,7 procent in overtreding.

Met name beginnende bestuurders van 25 jaar en ouder hebben teveel gedronken. Onder de mannen is dit aandeel in 2015 gestegen, terwijl onder mannelijke bestuurders onder de 25 jaar juist een daling is te zien. Het totaalaandeel mannelijke beginnende bestuurders dat in 2015 teveel heeft gedronken daalt licht ten opzichte van 2013. Bij vrouwelijke beginnende bestuurders daalt het percentage overtreders onder de bestuurders jonger dan 25 jaar.

In 2015 dronken de beginnende bestuurders vooral in horecagelegenheden. Dit aandeel stijgt in 2015 van 37 naar 51 procent. Hier staat tegenover dat het percentage dat bij vrienden, bekenden of familie dronk bijna is gehalveerd: van 30 naar 18 procent. Ook het aandeel beginnende bestuurders dat dronk in een sportkantine is in 2015 gedaald.

In gemeenten van minder dan 50.000 inwoners nam het aandeel overtreders onder beginnende bestuurders in 2015 af. In de gemeenten van 50.000-100.000 inwoners en de grootste groep gemeenten steeg het aandeel overtreders onder de beginnende bestuurders.

Conclusies

Na een jarenlange periode van daling is percentage bestuurders dat teveel heeft gedronken (0,5 ‰ of meer) in 2015 stabiel gebleven (op 1,7 procent van het totaal). In 2015 valt op dat het aandeel beginnende bestuurders dat in overtreding is, licht is gestegen. Dit geldt ook voor het aandeel zware drinkers (1,3 ‰ of meer).

1 Inleiding

1.1 Het onderzoek ROI

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

In 2009 is de onderzoeksopzet geëvalueerd en is besloten voortaan de dataverzameling, analyse en rapportage van het onderzoek uit te besteden. In 2010, 2011, 2013 en 2015 is het onderzoek uitgevoerd door I&O Research. In 2012 en 2014 is het onderzoek niet uitgevoerd. Verminderd budget is hier de voornaamste reden voor. Verder ook de aanname dat er in een jaar tijd weinig veranderd. Deze rapportage beschrijft de resultaten van dit onderzoek. De resultaten hebben betrekking op de periode 2002 tot en met 2015 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 2015 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 2015 in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 wordt gerapporteerd over de periode 2008-2015. Dit heeft te maken met het onderscheid tussen beginnende en ervaren bestuurders dat vanaf 2006 wordt gemaakt.

In 2015 zijn in totaal 40 controles gepland en 39 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, SWOV en I&O Research tot stand gekomen.

De daadwerkelijke staandhoudingen 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 ruim 15.000 staandhoudingen verricht. In 2013 en eerder werden er nog minstens 55 controles per jaar uitgevoerd. De reden van de vermindering vanaf 2015 is dat er minder budget beschikbaar is. Ook is het zo dat er met 40 controles nog voldoende waarnemingen zijn om betrouwbare uitspraken over de diverse variabelen in het onderzoek te kunnen doen.

Het Directoraat-Generaal Bereikbaarheid van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu 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. Omdat 2015 een overgangsjaar is, worden de belangrijkste resultaten zowel volgens de 'oude' (zie bijlage) en de 'nieuwe' weging gepresenteerd.

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 1999-2015 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 is dit met terugwerkende kracht gecorrigeerd.

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

1.2 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

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

1.3 Jaarreksen

In deze rapportage wordt zoveel mogelijk volgens de oude en de nieuwe weegprocedure gerapporteerd. Dit betekent dat de resultaten voor de nieuwe weging zullen verschillen van voorgaande jaren. Indien deze resultaten als leidend worden genomen, dan betekent dit dat met terugwerkende kracht alle gepresenteerde cijfers (licht) zullen wijzigen. Zie bijlage A

(Onderzoeksverantwoording) voor een toelichting op deze wijziging. De resultaten door de jaren heen zijn correct zoals ze in voorliggende rapportage zijn opgenomen.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bespreekt de ontwikkeling van het percentage overtredingen in de periode 2002-2015. 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.

1.5 Dankwoord

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

2 Ontwikkeling overtreders vanaf 2002 tot en met 2015

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 – 2013. 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.

2.2 Ontwikkelingen vanaf 2002

Tabel 2.1 geeft de verdeling van de gecontroleerde automobilisten over vijf promillageklassen weer. De onderste rij laat het percentage overtreders zien. In 2015 heeft 1,7 procent van alle bestuurders een promillage van 0,5 of hoger. Dit is gelijk aan 2013. De dalende trend die in feite sinds 2006 is ingezet, is hiermee gestabiliseerd.

Het aandeel bestuurders dat nauwelijks gedronken heeft (minder dan 0,2‰) stijgt licht, naar 95,1 procent van het totaal. Verder valt de lichte stijging van de groep zware drinkers (1,3 ‰ of meer) in 2015 op. Hier staat tegenover dat de promillageklasse van 0,2 tot 0,49 ‰ licht afneemt: van 3,3 naar 3,2 procent.

Tabel 2.1

Ontwikkeling bestuurders (in procenten) naar promillageklasse tussen 2002 en 2015. Nieuwe weging

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

Tabel 2.2 toont de resultaten naar promillageklasse volgens de oude weegmethode. De verschillen met de nieuwe weging zijn klein. Het totaalpercentage overtreders komt in 2015 eveneens op 1,7 procent uit. Voor 2013 en voorgaande jaren ligt dit percentage wat hoger. Het verschil in vergelijking met de nieuwe weging zit in 2015 vooral in de eerste twee promillageklassen.

Tabel 2.2

Ontwikkeling bestuurders (in procenten) naar promillageklasse tussen 2002 en 2015. Oude weging

	2002	2006	2010	2011	2013	2015
minder dan 0,2‰	91,1	92,6	93,8	94,5	94,9	94,9
0,2 tot 0,49‰	4,8	4,4	3,8	3,5	3,3	3,4
0,5 tot 0,79‰	2,3	1,6	1,2	1,1	1,0	0,9
0,8 tot 1,29‰	1,3	1,1	0,8	0,7	0,6	0,5
1,3‰ of meer	0,5	0,4	0,4	0,3	0,2	0,3
Overtreders	4,1	3,0	2,4	2,1	1,8	1,7

2.3 Ontwikkelingen naar politieregio

In 2015 worden meeste overtredingen geconstateerd in de politieregio's Noord-Holland (3,0 procent) en Amsterdam (3,2 procent). In Noord-Holland was het overtredingspercentage in 2013 nog 2,0 procent. Verder stijgt het aandeel overtreders in de regio's Amsterdam en Rotterdam. De grootste dalingen ten opzichte van 2013 zijn zichtbaar in Zeeland en West-Brabant (-1,0 procentpunt) en Den Haag (-0,8 procentpunt).

Tabel 2.3

Overtreders (in procenten) naar politieregio (2003-2015). Nieuwe regio-indeling en weging.

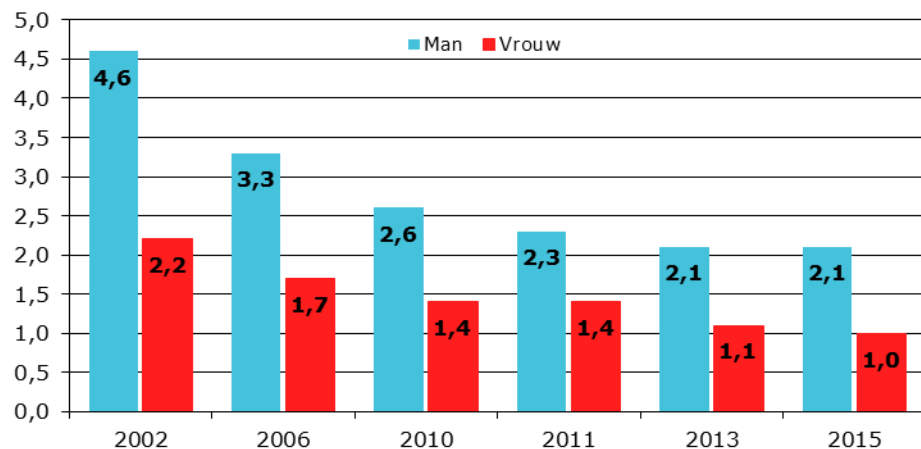
	2003	2006	2010	2011	2013	2015
Amsterdam	4,9	2,8	3,8	3,7	2,5	3,2
Den Haag	4,0	3,4	3,0	2,5	1,6	0,8
Limburg	3,2	1,7	1,8	2,2	1,5	1,4
Midden-Nederland	4,0	2,6	2,1	1,9	2,1	2,0
Noord-Holland	4,8	3,3	3,3	2,0	2,0	3,0
Noord-Nederland	1,9	1,8	1,1	1,3	1,3	1,5
Oost-Brabant	4,6	3,6	2,6	2,9	2,1	1,5
Oost-Nederland	2,4	1,9	1,7	1,7	1,4	1,1
Rotterdam	4,9	4,5	2,4	1,4	0,9	1,6
Zeeland en West-Brabant	2,7	3,4	1,6	2,1	2,8	1,8
Totaal	3,5	2,9	2,2	2,0	1,7	1,6

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. In 2002 was 4,6 procent van de mannen in overtreding, in 2015 is dit meer dan gehalveerd. Onder vrouwelijke bestuurders nam het aandeel overtreders tussen 2002 en 2015 af van 2,2 naar 1,0 procent. In 2015 heeft 2,1 procent van de mannen teveel gedronken en 1,0 procent van de vrouwen.

Figuur 2.1

Overtreders (in procenten) naar geslacht (2002-2013).



Tabel 2.4 toont de resultaten, uitgesplitst naar leeftijd en geslacht. De mannen van 25 tot 34 jaar hebben in 2015 het vaakst teveel gedronken, ondanks een daling van 0,1 procentpunt. In 2013 hadden mannen uit zowel deze groep als mannen uit de groep tussen 35 en 49 jaar het vaakst teveel gedronken. Het aandeel overtreders in deze laatste groep stijgt in 2015 met 0,5 procentpunt. Verder valt op dat onder mannen tot 24 jaar het overtredingspercentage eveneens afneemt: van 1,1 naar 0,9 procent.

Vrouwelijke bestuurders tussen de 25 en 34 jaar dronken in 2015 het vaakst teveel (1,4 procent). Dit aandeel is nagenoeg gelijk aan 2013. Onder de vrouwen tussen 35 en 49 jaar daalde het aandeel overtreders in 2015 licht. Onder de jongste groep vrouwen steeg het overtredingspercentage licht.

Tabel 2.4

Overtreders (in procenten) naar geslacht en leeftijd (2002-2015).

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

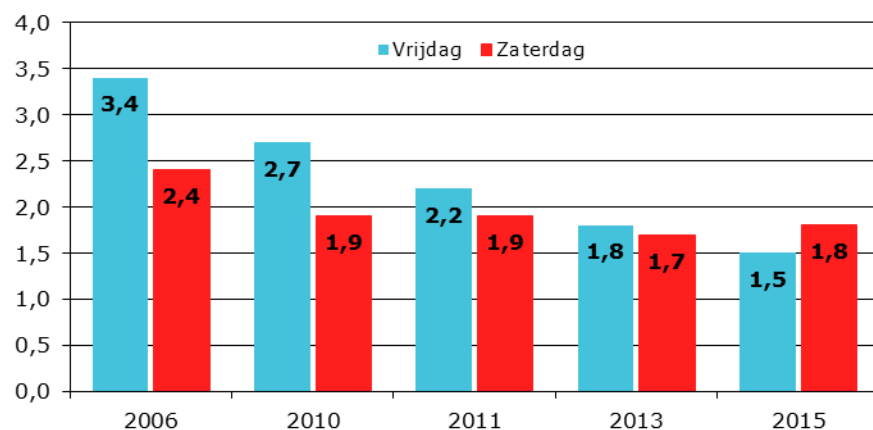
2.5

Ontwikkelingen naar dag en tijdstip

De alcoholcontroles vonden plaats op vrijdag- en zaterdagavond. 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). Het aandeel overtreders op de vrijdagen daalt van 1,8 naar 1,5 procent. Op zaterdag is in 2015 een beperkte toename te zien ten opzichte van 2013.

Figuur 2.2

Overtreders (in procenten) naar dag (2006-2015).



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. Het aandeel overtreders op vrijdag tussen 2.00 en 4.00 uur is in 2015 3,1 procent. Dit betekent een daling van 1,5 procentpunt ten opzichte van 2013. Tussen 0.00 en 2.00 uur stijgt het aantal overtreders licht: van 1,9 naar 2,1 procent.

Op de zaterdag is in 2015 het aandeel overtreders in de vroege uren vrijwel gelijk aan 2013. en vooral tussen 2.00 en 4.00 uur (van 3,2 naar 3,6 procent). Tussen 0.00 en 2.00 uur neemt het overtreedingspercentage juist af: van 1,7 naar 1,3 procent.

Tabel 2.5

Overtreders (in procenten) naar dag en tijdstip (2002-2015).

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

2.6

Ontwikkelingen naar herkomst

Door de jaren heen hebben de meeste overtreders vooral in een horecagelegenheid alcohol gedronken. In 2015 gaat het om meer dan de helft (53 procent). In 2015 valt verder op dat het aandeel overtreders dat bij vrienden, kennissen of familie alcohol heeft gedronken is gedaald: van 28 naar 22 procent. Ditzelfde beeld is te zien bij alcoholconsumptie in sportkantine of clubhuis. Hier staat tegenover dat er in 2015 vaker op het werk wordt gedronken.

Tabel 2.6

Gelegenheid waar overtreders alcohol gedronken, in procenten (gemiddelde 2002-2015). Nieuwe weging

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

2.7

Ontwikkeling naar gemeentegrootte

In deze laatste paragraaf wordt gekeken naar de ontwikkeling van het percentage overtreders 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 7 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 2015 valt vooral de daling van het aantal overtreders in gemeenten van minder dan 50.000 inwoners op. Dit percentage komt uit op 1,1 procent, waar dit in 2013 nog 1,7 procent was. In gemeenten van 50.000 tot 100.000 inwoners is eveneens een daling te zien. In de grootste groep gemeenten nam het aandeel overtreders juist licht toe.

Tabel 2.7

Ontwikkeling overtreders (in procenten) naar gemeentegrootte (2002-2015).

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

2.8 Ontwikkeling naar tijdstippen voor 22.00 en na 4.00

Regelmatig beginnen controles voor 22.00, en/of lopen ze door tot tijdstippen na 4.00. 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 worden afgenomen. In 2015 gaat het om 4.427 blaastesten voor 22.00, en 474 blaastesten na 4.00. Deze paragraaf biedt een overzicht van het percentage overtreders op deze tijdstippen. Het gaat dan alleen om data uit 2015. Tabel 2.8 toont het resultaat. Voor 22.00 worden procentueel gezien de minste overtredingen geconstateerd: 0,9 procent van het totaal. Na 4.00 is het overtredingspercentage met 4,0 procent juist het hoogst. In totaal is 1,3 procent van de bestuurders voor 22.00 en na 4.00 in overtreding. Na 4.00 valt op dat het aandeel nuchtere bestuurders relatief laag is, en dat het aandeel bestuurders dat tussen de 0,2 en 0,49‰ heeft geblazen gelijk is aan het gemiddelde (tussen 22.00 en 4.00). Het aandeel bestuurders dat tussen de 0,5 en 0,79‰ (2,1 procent na 4.00, 0,9 procent gemiddeld) en meer dan 0,8‰ heeft geblazen is wel duidelijk hoger dan gemiddeld.

Tabel 2.8

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

	Voor 22.00	Tussen 22.00 en 4.00	Na 4.00	Totaal voor 22.00 en na 4.00
minder dan 0,2‰	96,7	95,1	92,8	96,3
0,2 tot 0,49‰	2,4	3,2	3,2	2,4
0,5 tot 0,79‰	0,5	0,9	2,1	0,7
0,8 tot 1,29‰	0,4	0,5	1,5	0,5
1,3‰ of meer	0,0	0,3	0,4	0,1
Overtreders	0,9	1,7	4,0	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 vaak 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 2015. Net als in hoofdstuk 2 worden de resultaten gerapporteerd volgens de nieuwe weegprocedure.

3.3 Resultaten 2015

In 2015 is 2,7 procent van de beginnende bestuurders in overtreding. Dit is een stijging van 0,2 procentpunt ten opzichte van 2013. In de meeste gevallen (1,4 procent) hebben de bestuurders tussen de 0,2 en 0,5 geblazen, in 2013 was dit 1,6 procent. In 2015 heeft iets meer dan 1 procent (1,3) van de beginnende bestuurders meer dan 0,5‰ geblazen, in 2013 was dit 0,9 procent. Bij de ervaren bestuurders daalt het percentage dat meer dan 0,2‰ heeft gedronken van 5,5 procent naar 5,2 procent.

Tabel 3.1

Ontwikkeling bestuurders (beginnend/ ervaren, in procenten) naar promillageklasse 2010-2015. Nieuwe weging

Promillageklasse	Beginnende bestuurder				Ervaren bestuurder			
	2010	2011	2013	2015	2010	2011	2013	2015
Minder dan 0,2‰	96,1	96,4	97,5	97,2	93,7	94,2	94,4	94,7
Tussen 0,2 en 0,5‰	2,1	2,1	1,6	1,4	4,0	3,8	3,7	3,5
Tussen 0,5 en 0,8‰	0,8	0,8	0,6	0,8	1,2	1,1	1,1	0,9
Tussen 0,8 en 1,3‰	0,6	0,5	0,2	0,2	0,7	0,7	0,5	0,5
Meer dan 1,3‰	0,5	0,2	0,1	0,3	0,4	0,3	0,2	0,3
Meer dan 0,2‰	4,0	3,6	2,5	2,7	6,3	5,9	5,5	5,2
Meer dan 0,5‰	1,9	1,5	0,9	1,3	2,3	2,1	1,8	1,7

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 3.5 presenteert het percentage overtreders onder beginnende en ervaren bestuurders naar leeftijd en geslacht volgens de nieuwe weegmethode. De ontwikkelingen zijn op hoofdlijnen hetzelfde.

Beginnende bestuurders

Voor de beginnende bestuurders (in overtreding vanaf 0,2‰) geldt dat mannen vaker in overtreding zijn dan vrouwen. In 2015 gaat het om respectievelijk 3,1 en 1,4 procent. Onder de mannelijke beginnende bestuurders is hiermee de dalende trend van een aantal jaren stopgezet. Bij de vrouwelijke beginnende bestuurders komt het aandeel overtreders in 2015 overeen met 2013 (1,4 procent).

De mannelijke beginnende bestuurders vanaf 25 jaar zijn in 2015 het vaakst in overtreding (6,9 procent), dit aandeel nam in vergelijking met 2013 toe met 1,2 procent. Ook onder vrouwelijke bestuurders is het overtredingspercentage het hoogst onder bestuurders van 25 jaar en ouder en is sprake van een toename: dit aandeel nam toe van 2,4 in 2013 naar 3,2 procent in 2015.

Ervaren bestuurders

Ook bij de ervaren bestuurders zijn mannen (1,7 procent) vaker in overtreding dan vrouwen (0,9 procent). In beide gevallen daalt het percentage overtreders ten opzichte van voorgaande jaren. Onder mannen zijn de ervaren bestuurders tussen de 25 en 34 jaar het vaakst in overtreding (2,6 procent), onder de vrouwen zijn dit ervaren bestuurders tussen de 25 en 34 jaar (1,2 procent). Onder de ervaren mannelijke bestuurders van vijftig jaar en ouder stijgt het aandeel overtreders van 1,7 naar 2,3 procent. Ook bij de 18-25 jarige mannelijke bestuurders is sprake van een stijging van 2,1 naar 2,2 procent. Bij de mannen tussen de 35 en 49 jaar is sprake van een daling van het aandeel overtreders van 2,4 naar 1,5 procent. Bij de vrouwelijke ervaren bestuurders is er bij vrijwel alle leeftijdscategorieën sprake van een daling.

Tabel 3.2

Overtreders (in procenten) bij beginnende en ervaren bestuurders naar leeftijd en geslacht (2010 - 2015). Nieuwe weging

	Leeftijd	Man				Vrouw				Totaal			
		2010	2011	2013	2015	2010	2011	2013	2015	2010	2011	2013	2015
Beginnend	18 - 24	4,6	4,0	2,5	2,3	1,7	1,3	1,3	1,2	3,7	3,1	2,1	1,9
	25 e.o.	6,1	6,5	5,7	6,9	3,7	4,8	2,4	3,2	5,3	5,9	4,5	5,6
	<i>totaal</i>	4,8	4,5	3,0	3,1	2,2	1,6	1,4	1,4	3,9	3,5	2,5	2,5
Ervaren	18 - 24	2,3	2,4	2,1	2,2	0,0	1,5	1,1	0,0	1,6	2,2	1,7	1,5
	25 - 34	2,7	2,4	2,5	2,6	1,1	1,4	1,4	1,2	2,2	2,1	2,1	2,2
	35 - 49	3,3	2,7	2,4	1,5	2,3	1,9	1,3	1,0	2,9	2,4	2,0	1,3
	50 e.o.	1,8	1,9	1,7	2,3	1,4	1,1	1,0	0,8	1,7	1,6	1,5	1,7
	<i>totaal</i>	2,6	2,4	2,2	2,1	1,6	1,5	1,2	0,9	2,3	2,1	1,9	1,7

Resultaten naar dag en tijd

Beginnende bestuurders zijn in 2015 vaker in overtreding op vrijdag (3,1 procent) dan op zaterdag (2,5 procent). De dalende trend die zich onder deze groep op zaterdagen voordoet zet zich voort, tussen 2011 en 2015 nam het percentage af van 3,7 procent naar 2,5 procent. Op vrijdagen steeg het percentage in vergelijking met 2013 met 0,8 procent. Onder ervaren bestuurders ligt het aandeel overtreders op zaterdag (1,8 procent) iets hoger dan op vrijdag (1,6 procent). In vergelijking met 2013 is er op vrijdag onder deze groep sprake van een daling, het aandeel overtreders nam op die dag af van 2,0 naar 1,4 procent. Op zaterdag blijft het percentage gelijk.

Onder beide groepen is te zien dat men vooral tussen 2.00 en 4.00 uur in overtreding is. Tussen 2010 en 2013 was er onder de beginnende bestuurders op deze tijd sprake van een daling, deze daling zet niet door. Tussen 2013 en 2015 steeg dit aandeel op vrijdag van 3,9 naar 7,8 procent en op zaterdag van 4,8 naar 5,4 procent. Onder ervaren bestuurders daalt in vergelijking met 2013 het percentage overtreders tussen 02:00 en 04:00 uur alleen op vrijdagen van 4,8 naar 4,0 procent.

Tabel 3.3

Overtreders (in procenten) bij beginnende en ervaren bestuurders naar dag en tijd (2010 - 2015).

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

Resultaten naar herkomst

Zowel beginnende als ervaren bestuurders dronken vooral alcohol in een horecagelegenheid (tabel 3.4). Wat opvalt is dat het aandeel beginnende bestuurders dat alcohol in een horecagelegenheid drinkt aanzienlijk steeg in de afgelopen twee jaar van 37 naar 51 procent. Dit aandeel komt daarmee boven het niveau van 2010 uit. Ook onder ervaren bestuurders steeg dit aandeel van 48 naar 55 procent. Het aandeel dat alcohol in een sportkantine of clubhuis drinkt, daalde bij beide groepen bestuurders. Verder valt op dat beginnende bestuurders aanzienlijk minder vaak alcohol bij vrienden, kennissen of familie dronken dan voorgaande jaren (van 30 naar 18 procent). Dit beeld is ook zichtbaar bij de ervaren bestuurders maar de daling is wel minder sterk (van 26 naar 23 procent).

Tabel 3.4

Overtreders (in procenten) bij beginnende en ervaren bestuurders naar herkomst (2010 - 2015).

	Beginnende				Ervaren			
	2010	2011	2013	2015	2010	2011	2013	2015
In café, bar, restaurant of disco	45	40	37	51	43	50	48	55
In sportkantine of clubhuis	3	2	6	2	5	5	8	3
Bij vrienden, kennissen of familie	25	31	30	18	25	24	26	23
Op het werk	8	12	9	9	8	8	7	10
Thuis	12	9	12	13	13	10	9	7
Elders	7	7	7	7	7	4	3	3

Resultaten naar gemeentegrootte

Tabel 3.5 laat de overtredingspercentages van beginnende en ervaren bestuurders naar gemeentegrootte zien.

Bij beginnende bestuurders is in 2015 het overtredingspercentage in gemeenten met 50.000 tot 100.000 inwoners het hoogst: 4,3 procent. In de kleinste gemeenten (minder dan 50.000 inwoners) is dit aandeel met 2,0 procent het laagst. In vergelijking met 2013 is er met name in deze laatst genoemde gemeenten sprake van een daling (van 2,7 naar 2,0 procent). Ervaren bestuurders zijn het vaakst in overtreding in middelgrote en grote gemeenten (respectievelijk 2,1 en 1,9 procent). Ook hier doet de grootste daling zich in de afgelopen twee jaar voor bij de kleinste gemeenten, het aandeel nam af van 1,8 naar 1,2 procent.

Tabel 3.5

Overtreders (in procenten) bij beginnende en ervaren bestuurders naar gemeentegrootte (2010 - 2015). Nieuwe weging

	Beginnende				Ervaren			
	2010	2011	2013	2015	2010	2011	2013	2015
Minder dan 50.000 inwoners	3,8	2,9	2,7	2,0	2,1	1,7	1,8	1,2
50.000 tot 100.000 inwoners	3,8	3,8	2,8	4,3	2,1	2,1	2,1	2,1
Meer dan 100.000 inwoners	4,0	4,3	2,2	2,6	2,6	2,5	1,8	1,9
Totaal	3,9	3,6	2,5	2,7	2,3	2,1	1,9	1,7

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

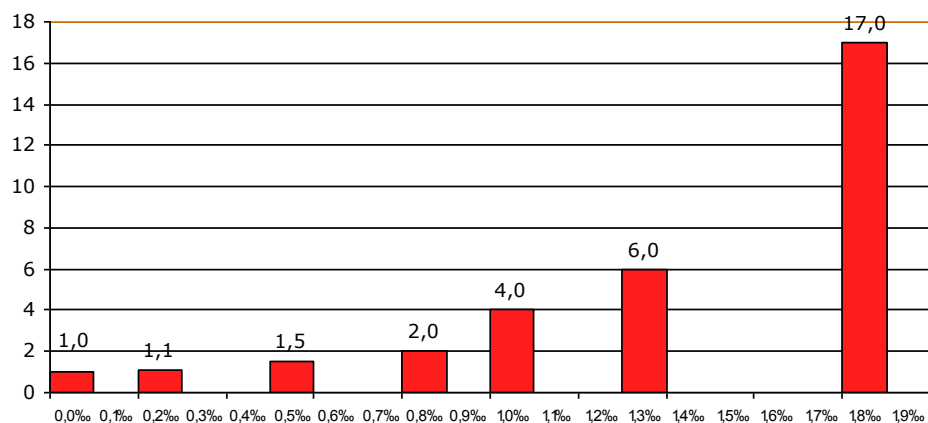
Alcohol heeft een verdovend effect op de hersenen. Remmingen vallen weg, het concentratievermogen en het geheugen verminderen. De zelfoverschatting van het eigen kunnen neemt toe, terwijl risico's onderschat worden.

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)



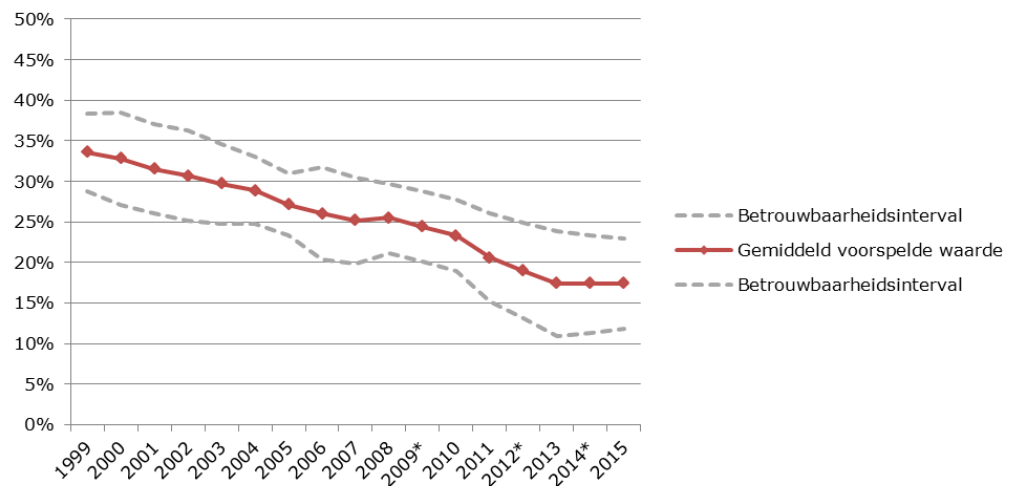
Bron: Borkenstein e.a. (1974) in Rijden onder invloed in Nederland (1999-2008), DVS

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% (met een betrouwbaarheidsinterval van 12% tot 23%) op ongeveer hetzelfde niveau als in 2013 (17% met een betrouwbaarheidsinterval van 11% tot 24%).

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 2015 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 2015 tot en met maart 2016 zijn metingen uitgevoerd tijdens alcoholcontroles in elk van de 10 politieregio's in Nederland. De controles in 2016 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 2015 zijn in totaal 39 metingen verricht (2013: 54). Er waren 40 metingen gepland.

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 2015 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, en/of doorgingen tot na 4.00 zijn buiten beschouwing gelaten in de cijfers, met uitzondering van paragraaf 2.8.

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 2015 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.

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

Tabel A1

Totaal aantal metingen en staandehoudingen (1999 - 2015)

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

Vervallen controles

In 2015 gold de principe-afspraken dat er maximaal 40 metingen worden verricht. Dit aantal is op één na gehaald. Alleen de controle in Eindhoven is vervallen.

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)
- 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. Bij 1 controle uit 2015 is vanwege een technisch mankement alsnog gebruik gemaakt van de papieren formulieren. Op basis van de op de iPads verzamelde gegevens is een SPSS-databestand gemaakt. Vervolgens zijn de gegevens uit 2015 toegevoegd aan de reeks voorgaande jaren en zijn de weegfactoren toegevoegd.

Weging

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

Als eerste is er een weegfactor berekend op het aantal staandhoudingen per regio, gebaseerd op het inwonertal van de betreffende politieregio. Immers, de ene regio is 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 staandehoudingen 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 zijn de belangrijkste resultaten volgens beide weegmethoden weergegeven. Voor 2017 wordt er naar verwachting een keuze gemaakt met welke wegingen er voortaan gewerkt gaat worden. Alle resultaten zijn met terugwerkende kracht terug te berekenen naar zowel de oude als nieuwe regio-indeling, met de oude weging naar dag en tijd, en met de nieuwe weging naar dag en voertuigkilometers.

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.

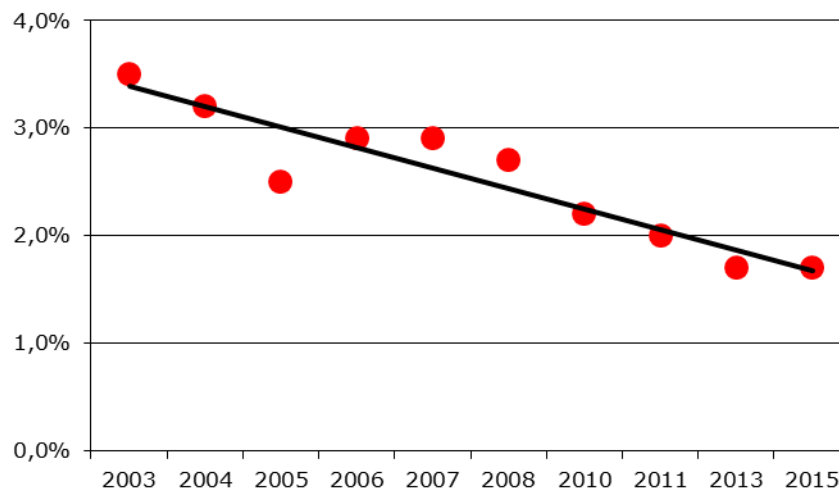
Bij een significant verschil tussen twee jaren kan gezegd worden dat de populatie waaruit de steekproeven afkomstig zijn, van elkaar verschillen. Of een bepaald verschil significant is, hangt ook af van de steekproefgrootte.

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 Werkelijk aantal staandhoudingen (S) en aanhoudingen (A) per politieregio en gebied, 2015

	Staandhouding	Aanhouding
Noord-Nederland		
Groningen	366	6
Veendam	471	7
Leeuwarden	398	8
Drachten	396	7
Emmen	158	1
Oost-Nederland		
Steenwijk	492	4
Enschede	136	6
Arnhem	495	4
Nijmegen	724	9
Nunspeet	310	4
Midden-Nederland		
Almere	505	5
Huizen	553	13
Woerden en Maarssen	549	15
Utrecht	550	7
Noord-Holland		
Alkmaar	222	8
Haarlem	190	9
Purmerend	353	8
Amsterdam		
Amsterdam (3x)	504	17
Den Haag		
Den Haag	149	4
Gouda	75	0
Noordwijk	905	6
Zoetermeer	275	3
Rotterdam		
Rotterdam	333	8
Rotterdam Eilanden	421	3
Oud-Beijerland	340	1
Dordrecht	549	9
Zeeland en West-Brabant		
Breda	518	10
Bergen op Zoom	557	7
Middelburg	264	10
Terneuzen	338	9

	Staandehouding	Aanhouding
Oost-Brabant		
Cuijk/Boxmeer	631	4
Den Bosch	470	12
Helmond	499	11
Limburg		
Venray	1058	11
Roermond	385	6
Maastricht	276	10
Kerkrade	417	9

Bijlage D Overzicht gebieden alcoholcontroles

Provincie	Politieregio	Gebied
Groningen	Noord-Nederland	Uithuizen
		Delfzijl en Appingedam
		Groningen
		Veendam
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	<i>Apeldoorn</i>
		<i>Borculo en Groenlo</i>
		Nunspeet
		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>
		<i>Baarn en Leusden</i>
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 (2x)
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
		<i>Eindhoven</i>
		<i>Best</i>
		Helmond

Provincie	Politieregio	Gebied
Limburg	Limburg	<i>Venlo</i>
		<i>Weert</i>
		Roermond
		Venray
		Kerkrade
		Maastricht
		<i>Heerlen</i>

Toelichting op tabel:

Schuingedrukte gebieden zijn in 2015 **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 = motor B = brom/snorfiets, scooter	Kruis het juiste geslacht aan	Vul hier het aantal inzittenden in (incl. bestuurder)	Vul hier de uitslag van de blaas-test in (%)	Vul hier de leeftijd van de bestuurder in	Is het rijbewijs langer dan 5 jaar in het bezit? Kruis het juiste antwoord aan	Invullen als resultaat > 0,00 1= café, bar, restau- rant, disco 2= sportkantine, clubhuis 3= vrienden, familie, kennissen 4= op het werk (werk in horeca = 1) 5= thuis 6= elders, name- lijk.....	Vul hier het tijdstip van de blaas-test op straat in	Vul hier de geboortedatum van de bestuur- der in
1	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
2	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
3	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
4	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
5	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
6	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
7	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
8	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
9	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
10	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
11	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
12	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
13	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
14	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
15	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
16	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
17	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
18	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
19	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
20	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
21	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
22	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
23	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
24	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -
25	<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> v				<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee			- -

Bijlage 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%	*
	Den Haag	1999	87,0%	7,6%	2,6%	1,9%
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%	*
Rotterdam		1999	90,3%	5,5%	2,1%	1,1%
	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%

Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2015 – juli 2016

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%
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%
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%

Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2015 – juli 2016

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%
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%
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%

Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2015 – juli 2016

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%

Bijlage G Overtreders naar geslacht en leeftijd, nieuwe weging

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

Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2015 – juli 2016

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

Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2015 – juli 2016

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

Bijlage H Verschillen oude en nieuwe weging

Percentage overtreders

Oude weging	2002	2006	2010	2011	2013	2015
minder dan 0,2‰	91,1	92,6	93,8	94,5	94,9	94,9
0,2 tot 0,49‰	4,8	4,4	3,8	3,5	3,3	3,4
0,5 tot 0,79‰	2,3	1,6	1,2	1,1	1,0	0,9
0,8 tot 1,29‰	1,3	1,1	0,8	0,7	0,6	0,5
1,3‰ of meer	0,5	0,4	0,4	0,3	0,2	0,3
Overtreders	4,1	3,0	2,4	2,1	1,8	1,7

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

Ontwikkelingen naar provincie en hoofdregio

Oude weging	2003	2006	2010	2011	2013	2015
<i>Hoofdregio Noord-Nederland</i>						
Groningen	2,1	1,5	0,8	0,7	1,2	1,4
Friesland	2,8	2,4	1,0	1,8	1,0	1,8
Drenthe	1,2	1,4	1,2	0,9	1,6	1,1
Totaal Noord-Nederland	2,1	1,8	1,0	1,2	1,2	1,6
<i>Hoofdregio Oost-Nederland</i>						
Overijssel	2,8	1,7	1,9	2,0	1,4	1,3
Flevoland	4,4	2,4	1,7	1,6	1,9	1,7
Gelderland	2,7	2,0	1,7	1,6	1,4	1,0
Totaal Oost-Nederland	2,9	2,0	1,8	1,7	1,4	1,1
<i>Hoofdregio West-Nederland</i>						
Utrecht	3,2	2,2	2,2	1,8	2,0	2,0
Noord-Holland	4,7	3,1	4,0	2,9	2,2	2,9
Zuid-Holland	4,8	4,5	3,7	2,0	1,4	1,3
Zeeland	2,5	2,6	1,8	2,1	2,8	2,9
Totaal West-Nederland	4,4	3,6	3,4	2,2	1,8	2,2
<i>Hoofdregio Zuid-Nederland</i>						
Noord-Brabant	4,1	4,1	1,7	2,7	2,5	1,3
Limburg	3,3	1,8	1,8	2,1	1,5	1,3
Totaal Zuid-Nederland	3,8	3,4	1,8	2,5	2,2	1,3
Totaal Nederland	3,7	3,0	2,4	2,1	1,8	1,7

Nieuwe weging	2003	2006	2010	2011	2013	2015
<i>Hoofdreio Noord-Nederland</i>						
Groningen	1,9	1,6	0,9	0,7	1,3	1,4
Friesland	3,2	2,3	1,2	1,8	1,0	1,6
Drenthe	1,2	1,5	1,2	0,8	1,6	1,0
Totaal Noord-Nederland	1,9	1,8	1,1	1,3	1,3	1,5
<i>Hoofdreio Oost-Nederland</i>						
Overijssel	2,1	1,7	1,8	1,6	1,5	1,5
Flevoland	4,5	2,1	1,7	1,6	1,9	1,9
Gelderland	2,6	2,0	1,6	1,8	1,3	1,0
Totaal Oost-Nederland	2,7	1,9	1,7	1,7	1,5	1,2
<i>Hoofdreio West-Nederland</i>						
Utrecht	2,8	2,2	2,2	1,9	2,0	1,8
Noord-Holland	4,9	3,4	3,0	2,2	2,2	3,0
Zuid-Holland	4,4	3,8	2,8	2,2	1,4	1,2
Zeeland	2,1	2,7	1,8	1,9	2,8	2,8
Totaal West-Nederland	4,0	3,2	2,6	2,1	2,0	2,2
<i>Hoofdreio Zuid-Nederland</i>						
Noord-Brabant	4,4	3,9	2,3	2,8	2,3	1,4
Limburg	3,2	1,7	1,8	2,2	1,5	1,4
Totaal Zuid-Nederland	3,7	2,8	2,0	2,5	1,8	1,4
Totaal Nederland	3,5	2,9	2,2	2,0	1,7	1,7

Ontwikkelingen naar politieregio

Oude weging en indeling	2003	2006	2010	2011	2013	2015
Groningen	2,1	1,5	0,8	0,7	1,2	*
Friesland	2,8	2,4	1,0	1,8	1,0	*
Drenthe	1,2	1,4	1,2	0,9	1,6	*
IJsselland	1,8	2,1	1,7	1,1	1,6	*
Twente	3,6	1,4	2,2	2,8	1,3	*
Noord- en Oost-Gelderland	2,9	2,0	1,1	1,0	1,0	*
Gelderland-Midden	3,0	1,9	2,1	1,5	1,2	*
Gelderland-Zuid	2,0	2,2	1,9	2,6	2,2	*
Flevoland	4,4	2,4	1,7	1,6	1,9	*
Utrecht	3,2	2,2	2,2	1,8	2,0	*
Noord-Holland-Noord	4,5	2,8	5,2	3,2	2,3	*
Zaanstreek-Waterland	3,1	1,7	2,4	0,5	1,8	*
Kennemerland	6,0	4,3	2,7	2,5	1,7	*
Amsterdam-Amstelland	4,4	3,1	4,0	3,6	2,5	*
Gooi en Vechtstreek	5,9	4,1	2,3	2,5	2,4	*
Haaglanden	5,0	3,7	2,4	3,1	1,9	*
Hollands-Midden	3,3	4,0	5,1	1,8	1,2	*
Rotterdam-Rijnmond	6,3	5,4	4,7	1,4	1,4	*

Zuid-Holland-Zuid	2,9	4,2	1,5	1,4	0,5	*
Zeeland	2,5	2,6	1,8	2,1	2,8	*

Oude wegging en indeling	2003	2006	2010	2011	2013	2015
Midden- en West-Brabant	4,3	5,2	0,7	2,4	3,0	*
Brabant-Noord	3,6	2,7	2,2	2,9	1,6	*
Brabant-Zuid-Oost	4,2	3,7	2,9	2,9	2,5	*
Limburg-Noord	2,2	1,9	1,7	2,2	1,3	*
Limburg-Zuid	4,3	1,8	2,1	2,0	1,6	*
Totaal	3,7	3,0	2,4	2,1	1,8	1,7

Nieuwe wegging en indeling	2003	2006	2010	2011	2013	2015
Amsterdam	4,9	2,8	3,8	3,7	2,5	3,2
Den Haag	4,0	3,4	3,0	2,5	1,6	0,8
Limburg	3,2	1,7	1,8	2,2	1,5	1,4
Midden-Nederland	4,0	2,6	2,1	1,9	2,1	2,0
Noord-Holland	4,8	3,3	3,3	2,0	2,0	3,0
Noord-Nederland	1,9	1,8	1,1	1,3	1,3	1,5
Oost-Brabant	4,6	3,6	2,6	2,9	2,1	1,5
Oost-Nederland	2,4	1,9	1,7	1,7	1,4	1,1
Rotterdam	4,9	4,5	2,4	1,4	0,9	1,6
Zeeland en West-Brabant	2,7	3,4	1,6	2,1	2,8	1,8
Totaal	3,5	2,9	2,2	2,0	1,7	1,7

Ontwikkelingen naar geslacht

Oude wegging	2002	2006	2010	2011	2013	2015
Man	4,8	3,5	2,9	2,4	2,1	2,1
Vrouw	2,3	1,8	1,5	1,4	1,0	1,0
Nieuwe wegging	2002	2006	2010	2011	2013	2015
Man	4,6	3,3	2,6	2,3	2,1	2,1
Vrouw	2,2	1,7	1,4	1,4	1,1	1,0

Ontwikkelingen naar leeftijd en geslacht

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

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

Ontwikkelingen naar dag

	Oude weging		Nieuwe weging	
	Vrijdag	Zaterdag	Vrijdag	Zaterdag
2002	4,3	3,9	4,3	3,8
2006	3,6	2,4	3,4	2,4
2010	3,0	1,9	2,7	1,9
2011	2,2	2,0	2,2	1,9
2013	1,8	1,7	1,8	1,7
2015	1,5	2,0	1,5	1,8

Ontwikkelingen naar dag en tijd

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

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

Ontwikkelingen naar herkomst

Oude weging	2002	2006	2010	2011	2013	2015
In cafe, bar, restaurant of disco	53	55	50	51	45	50
In sportkantine of clubhuis	6	6	5	5	8	4
Bij vrienden, kennissen of familie	23	22	21	24	29	26
Op het werk	6	4	6	8	7	8
Thuis	9	11	11	9	9	8
Elders	3	3	6	4	4	4

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

Ontwikkelingen naar gemeentegrootte

Oude weging en oude variabele gemeentegrootte	Minder dan 50.000 inwoners	Tussen 50.000 en 100.000 inwoners	Meer dan 100.000 inwoners
2002	3,4	3,9	4,9
2006	2,9	2,7	3,4
2010	2,7	2,3	2,3
2011	2,3	2,6	2,1
2013	1,6	2,0	1,8
2015	1,3	2,2	1,8

Nieuwe weging en nieuwe variabele	Minder dan 50.000 inwoners	Tussen 50.000 en 100.000 inwoners	Meer dan 100.000 inwoners
2002	3,1	4,1	4,7
2006	2,7	2,8	3,2
2010	2,1	2,1	2,6
2011	1,6	2,0	2,5

2013	1,7	1,9	1,7
2015	1,1	2,0	1,8

Ontwikkelingen naar beginnende en ervaren bestuurders

Promillageklasse	Beginnend bestuurder				Ervaren bestuurder			
	2010	2011	2013	2015	2010	2011	2013	2015
Oude weging								
Minder dan 0,2‰	95,6%	96,5%	97,5%	97,3%	93,3%	93,9%	94,3%	94,4%
Tussen 0,2 en 0,5‰	2,3%	2,1%	1,5%	1,4%	4,2%	3,9%	3,8%	3,8%
Tussen 0,5 en 0,8‰	0,9%	0,7%	0,6%	0,7%	1,3%	1,2%	1,1%	1,0%
Tussen 0,8 en 1,3‰	0,8%	0,6%	0,3%	0,2%	0,8%	0,7%	0,6%	0,5%
Meer dan 1,3‰	0,5%	0,2%	0,1%	0,3%	0,3%	0,3%	0,2%	0,3%
Meer dan 0,2‰	4,5%	3,6%	2,5%	2,6%	6,6%	6,1%	5,7%	5,6%
Meer dan 0,5‰	2,2%	1,5%	1,0%	1,2%	2,4%	2,2%	1,9%	1,8%

Promillageklasse	Beginnend bestuurder				Ervaren bestuurder			
	2010	2011	2013	2015	2010	2011	2013	2015
Nieuwe weging								
Minder dan 0,2‰	96,1%	96,4%	97,5%	97,2%	93,7%	94,2%	94,4%	94,7%
Tussen 0,2 en 0,5‰	2,1%	2,1%	1,6%	1,4%	4,0%	3,8%	3,7%	3,5%
Tussen 0,5 en 0,8‰	0,8%	0,8%	0,6%	0,8%	1,2%	1,1%	1,1%	0,9%
Tussen 0,8 en 1,3‰	0,6%	0,5%	0,2%	0,2%	0,7%	0,7%	0,5%	0,5%
Meer dan 1,3‰	0,5%	0,2%	0,1%	0,3%	0,4%	0,3%	0,2%	0,3%
Meer dan 0,2‰	4,0%	3,6%	2,5%	2,7%	6,3%	5,9%	5,5%	5,2%
Meer dan 0,5‰	1,9%	1,5%	0,9%	1,3%	2,3%	2,1%	1,8%	1,7%

Oude weging	leeftijd	man				vrouw			
		2010	2011	2013	2015	2010	2011	2013	2015
Beg. bestuurder	18 - 24 jaar	4,9%	3,9%	2,5%	2,3%	2,3%	1,6%	1,2%	1,3%
	25 jaar e.o.	6,2%	6,6%	6,0%	5,5%	5,4%	4,0%	3,3%	3,1%
	totaal	5,1%	4,4%	3,0%	2,9%	2,9%	1,8%	1,4%	1,5%
Erv. bestuurder	18 - 24 jaar	2,0%	2,5%	2,1%	2,8%	0,0%	1,1%	0,7%	0,0%
	25 - 34 jaar	2,8%	2,5%	2,6%	2,6%	1,4%	1,5%	1,3%	1,2%
	35 - 49 jaar	3,6%	2,8%	2,4%	1,6%	2,1%	1,8%	1,2%	1,0%
	50 jaar e.o.	2,3%	2,1%	1,7%	2,6%	1,3%	1,2%	1,0%	0,8%
	totaal	2,9%	2,5%	2,2%	2,3%	1,6%	1,5%	1,2%	1,0%

Nieuwe weging	leeftijd	man				vrouw			
		2010	2011	2013	2015	2010	2011	2013	2015
Beg. bestuurder	18 - 24 jaar	4,6%	4,0%	2,5%	2,3%	1,7%	1,3%	1,3%	0,8%
	25 jaar e.o.	6,1%	6,5%	5,7%	6,9%	3,7%	4,8%	2,4%	2,2%
	totaal	4,8%	4,5%	3,0%	3,1%	2,2%	1,6%	1,4%	1,0%
Erv. bestuurder	18 - 24 jaar	2,3%	2,4%	2,1%	2,2%	0,0%	1,5%	1,1%	0,0%
	25 - 34 jaar	2,7%	2,4%	2,5%	2,6%	1,1%	1,4%	1,4%	1,2%
	35 - 49 jaar	3,3%	2,7%	2,4%	1,5%	2,3%	1,9%	1,3%	1,1%
	50 jaar e.o.	1,8%	1,9%	1,7%	2,3%	1,4%	1,1%	1,0%	0,5%
	totaal	2,6%	2,4%	2,2%	1,7%	1,6%	1,5%	1,2%	0,9%

Dag	Tijd	Beginnend				Ervaren			
		2010	2011	2013	2015	2010	2011	2013	2015
Oude weging									
Vrijdag									
	22.00 - 00.00 uur	4,1%	2,7%	1,8%	1,3%	2,2%	1,3%	1,5%	1,1%
	00.00 - 02.00 uur	6,8%	3,9%	2,4%	3,1%	2,7%	3,0%	2,0%	2,2%
	02.00 - 04.00 uur	9,6%	4,7%	3,5%	9,3%	6,0%	4,9%	4,8%	3,9%
	Totaal	5,7%	3,5%	2,2%	2,9%	2,8%	2,4%	2,0%	1,6%
Zaterdag									
	22.00 - 00.00 uur	1,5%	1,8%	1,4%	1,1%	1,6%	1,5%	1,4%	1,6%
	00.00 - 02.00 uur	3,1%	4,2%	3,2%	0,4%	2,6%	2,2%	1,8%	2,1%
	02.00 - 04.00 uur	5,0%	6,5%	4,4%	4,2%	3,8%	3,6%	3,7%	3,6%
	Totaal	2,7%	3,6%	2,6%	1,7%	2,1%	2,0%	1,8%	2,1%

Dag	Tijd	Beginnend				Ervaren			
		2010	2011	2013	2015	2010	2011	2013	2015
Nieuwe weging									
Vrijdag									
	22.00 - 00.00 uur	3,7%	2,7%	1,8%	1,5%	2,1%	1,3%	1,4%	1,2%
	00.00 - 02.00 uur	6,5%	3,7%	2,3%	4,4%	2,5%	2,8%	2,0%	2,2%
	02.00 - 04.00 uur	7,3%	4,5%	3,9%	7,8%	4,8%	4,9%	4,8%	4,0%
	Totaal	5,1%	3,4%	2,3%	3,1%	2,6%	2,3%	2,0%	1,6%
Zaterdag									
	22.00 - 00.00 uur	1,7%	2,5%	1,5%	1,6%	1,6%	1,4%	1,4%	1,5%
	00.00 - 02.00 uur	2,9%	3,6%	3,0%	1,7%	2,3%	2,1%	1,7%	1,4%
	02.00 - 04.00 uur	6,2%	6,4%	4,8%	5,4%	3,7%	3,5%	3,8%	3,5%
	Totaal	3,1%	3,7%	2,6%	2,5%	2,1%	1,9%	1,8%	1,8%

Oude weging	Beginnend				Ervaren			
	2010	2011	2013	2015	2010	2011	2013	2015
In cafe, bar, restaurant of disco	50	44	38	53	48	52	47	52
In sportkantine of clubhuis	6	4	6	0	7	6	9	5
Bij vrienden, kennissen of familie	21	25	28	20	20	22	26	27
Op het werk	6	10	8	10	7	8	7	8
Thuis	12	8	11	10	11	10	8	5
Elders	5	8	9	8	7	3	3	3

Nieuwe weging	Beginnend				Ervaren			
	2010	2011	2013	2015	2010	2011	2013	2015
In cafe, bar, restaurant of disco	45	40	37	51	43	50	48	55
In sportkantine of clubhuis	3	2	6	2	5	5	8	3
Bij vrienden, kennissen of familie	25	31	30	18	25	24	26	23
Op het werk	8	12	9	9	8	8	7	10
Thuis	12	9	12	13	13	10	9	7
Elders	7	7	7	7	7	4	3	3

Oude weging en variabele	Beginnend				Ervaren			
	2010	2011	2013	2015	2010	2011	2013	2015
Minder dan 50.000 inwoners	4,5%	2,9%	2,4%	2,8%	2,7%	1,7%	1,7%	1,5%
50,000 tot 100,000 inwoners	4,1%	4,0%	2,5%	2,7%	2,2%	2,5%	2,1%	2,4%
Meer dan 100,000 inwoners	4,5%	4,0%	2,5%	2,5%	2,4%	2,6%	1,9%	1,9%
Totaal	4,4%	3,5%	2,4%	2,6%	2,5%	2,2%	1,9%	1,8%

Nieuwe weging en variabele	Beginnend				Ervaren			
	2010	2011	2013	2015	2010	2011	2013	2015
Minder dan 50.000 inwoners	3,8%	2,9%	2,7%	2,0%	2,1%	1,7%	1,8%	1,2%
50,000 tot 100,000 inwoners	3,8%	3,8%	2,8%	4,3%	2,1%	2,1%	2,1%	2,1%
Meer dan 100,000 inwoners	4,0%	4,3%	2,2%	2,6%	2,6%	2,5%	1,8%	1,9%
Totaal	3,9%	3,6%	2,5%	2,7%	2,3%	2,1%	1,9%	1,7%