

# Jongeren en alcohol in het verkeer

Bevindingen uit internationale literatuur en uit een bevraging van gedrag en mening van Vlaamse hogeschoolstudenten

RA-2005-57

*Karin Van Vlierden*

Onderzoekslijn Gedrag



DIEPENBEEK, 2012.  
STEUNPUNT VERKEERSVEILIGHEID.

## Documentbeschrijving

Rapportnummer:	RA-2005-57
Titel:	Jongeren en alcohol in het verkeer
Ondertitel:	Bevindingen uit internationale literatuur en uit een bevraging van gedrag en mening van Vlaamse hogeschoolstudenten
Auteur(s):	Karin Van Vlierden
Promotor:	Rob Cuyvers
Revisor:	Prof. Dr. Jan Vinck
Onderzoekslijn:	Gedrag
Partner:	Provinciale Hogeschool Limburg
Aantal pagina's:	88
Trefwoorden:	jongeren, effect van alcohol, prevalentie, wettelijke alcohollimiet, strafmaatregelen, preventieve maatregelen, sociale druk
Projectnummer Steunpunt:	4.1.1
Projectinhoud:	Literatuurstudie en vragenlijstonderzoek over alcohol in het verkeer bij jongeren, die één van de doelgroepen vormen van de Europese Commissie in voorstellen tot verlaging van de wettelijke alcohollimiet

Uitgave: Steunpunt Verkeersveiligheid, maart 2005.

Steunpunt Verkeersveiligheid  
Universitaire Campus  
Gebouw D  
B 3590 Diepenbeek

T 011 26 87 05  
F 011 26 87 00  
E [info@steunpuntverkeersveiligheid.be](mailto:info@steunpuntverkeersveiligheid.be)  
I [www.steunpuntverkeersveiligheid.be](http://www.steunpuntverkeersveiligheid.be)

## Samenvatting

In de vorm van een internationale literatuurstudie en een vragenlijstonderzoek bij studenten van de Provinciale Hogeschool Limburg bestuderen we de doelgroep van jonge en/of onervaren bestuurders in relatie tot een verlaagde wettelijke alcohollimiet. Er wordt gepeild naar ervaring met het effect van alcohol op de rijvaardigheid, prevalentie van rijden onder invloed, draagvlak voor verlaging van de wettelijke alcohollimiet, gevoeligheid voor strafmaatregelen bij overtreding en invloed van andere dan strafmaatregelen. Uiteindelijk doel is de eventuele invoering van een verlaging van de wettelijke alcohollimiet voor jonge en/of onervaren bestuurders te begeleiden en te omkaderen.

De ondervraagde hogeschoolstudenten lijken zich niet of in mindere mate bewust van het feit dat hun leeftijdsgroep een verhoogd ongevalrisico heeft bij het rijden onder invloed van alcohol. Ze erkennen de effecten van alcohol op de rijvaardigheid en geven er blijk van dat deze effecten soms al na 2 glazen optreden. Een gevoel van onveiligheid treedt echter pas bij een grotere hoeveelheid alcohol op de voorgrond. Bovendien overschat een deel van de studenten waarschijnlijk zijn rijvaardigheid.

Het merendeel van de ondervraagde studenten bestuurt occasioneel een voertuig na het drinken van teveel alcohol en rijdt occasioneel mee met een bestuurder die teveel gedronken heeft. Dat slechts 3% van de studenten dit gedrag minstens wekelijks stelde en slechts 6% minstens maandelijks is enigszins geruststellend. Dat neemt echter niet weg dat nog altijd ongeveer één derde van hen het afgelopen jaar zichzelf en anderen in gevaar bracht door te rijden onder invloed en nog meer van hen het risico namen om mee te rijden met een bestuurder onder invloed.

De hogeschoolstudenten verzetten zich tegen een verlaagde alcohollimiet die alleen voor jongeren geldt. Toch lijkt het erop dat deze maatregel een gunstig effect op hun gedrag zou hebben. Een groot deel van hen kondigt op dit moment in elk geval aan zich aan zulk een verlaagde limiet te zullen houden.

Gevangenisstraf en het onmogelijk maken van het rijden door intrekking van het rijbewijs of inbeslagname van het voertuig zijn voor de studenten de meest afschrikwekkende straffen. Een geldboete komt op de tweede plaats. Het opgelegd gebruik van een alcoholslot wordt als minder afschrikwekkend beoordeeld dan intrekking van het rijbewijs en inbeslagname van het voertuig. De straffen die vaak als alternatieve straffen worden aangeboden aan jongeren, namelijk lessen over alcohol en gemeenschapsdienst, zijn volgens henzelf het minst effectief om rijden onder invloed van alcohol af te schrikken.

Het gebruik van een BOB is goed ingeburgerd bij de ondervraagde hogeschoolstudenten. Ook het zorg dragen voor vrienden en hen als gevolg daarvan tegenhouden om na het drinken een motorvoertuig te besturen is in sterke mate aanwezig. Groeipotentieel om hogeschoolstudenten af te doen zien van rijden onder invloed vinden we in de volgende preventieve maatregelen: publieke getuigenissen van slachtoffers, alternatieve vervoermiddelen die worden ingericht of gefinancierd door de overheid, één of andere vorm van educatie over effecten van alcohol en over drinken en rijden, en tenslotte verantwoordelijke bedieningspraktijken in de horeca.

## Summary

Students from the Provinciale Hogeschool Limburg, as young and/or unexperienced drivers, completed a survey about the possible introduction of a lower legal BAC-limit for this target group. Questions were asked about their experience with the effects of alcohol on driving ability; prevalence of driving under the influence of alcohol; support for a lower legal BAC-limit; sensitivity to sanctions when breaking the rules; and influence of preventive or other measures on their behaviour. We describe the results of the survey together with findings in the international literature. The object of the study is to guide and to place in context the implementation of the lower legal BAC-limit for young and/or unexperienced drivers.

The students who completed the survey are not fully aware of the higher accident risk for their age group when driving under the influence of alcohol. They recognize the effects of alcohol on driving ability and admit these effects at low levels of consumption. However, a feeling of danger comes only to the fore at higher levels of consumption. In addition, it is likely that some students overestimate their own driving ability.

Most of the students occasionally drive after drinking too much or ride with a driver who drunk too much. Although these are weekly behaviours for only 3% of them and monthly for 6%, the fact remains that about one third of the students put themselves and others in danger by driving under the influence of alcohol and even more of them took the risk to ride with a driver under the influence during the last 12 months.

The students resist a lower legal BAC-limit confined to young drivers. Nevertheless, this lower limit could have a positive effect on their behaviour. Most of them indicate compliance with a possible lower limit in the future.

Jail sentence, license suspension and vehicle impoundment are the most deterrent sanctions for the students. A little less deterrent are fines. Use of an alcoholock is also less deterrent than license suspension and vehicle impoundment. Sanctions commonly used as alternative punishments, lessons and community service, are the least effective to deter driving under the influence of alcohol for the students.

Using a designated driver is a good habit among the students. Taking care for friends and stopping them from driving after drinking is also prominent. We found growth potential in preventive measures like victim impact panels, alternative means of transportation, education and responsible beverage services.

## Inhoudsopgave

1.	INLEIDING .....	7
2.	ERVARING VAN HET EFFECT VAN ALCOHOL OP DE RIJVAARDIGHEID .....	9
2.1	Effecten van alcohol op de rijvaardigheid	9
2.2	Verhoogde vatbaarheid van jonge bestuurders	10
2.3	Resultaten van de bevraging	12
	2.3.1 <i>Ervaring van het effect van alcohol op de rijvaardigheid bij hogeschoolstudenten</i> .....	12
	2.3.2 <i>Conclusies</i> .....	15
3.	PREVALENTIE VAN RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL BIJ JONGEREN .....	16
3.1	Metten van prevalentie	16
3.2	Data uit de literatuur	18
3.3	Resultaten van de bevraging	20
	3.3.1 <i>Besturen van een motorvoertuig onder invloed van alcohol</i> .....	20
	3.3.2 <i>Meerijden met een bestuurder die onder invloed van alcohol is</i> .....	21
	3.3.3 <i>Ongevallen na het drinken van alcohol</i> .....	22
	3.3.4 <i>Anticiperen op het drinken van alcohol of op het besturen van een motorvoertuig</i> .....	22
	3.3.5 <i>Conclusies</i> .....	22
4.	DRAAGVLAK VOOR VERLAGING VAN DE WETTELIJKE ALCOHOLLIMIET VOOR JONGE BESTUURDERS .....	25
4.1	Publiek draagvlak	25
	4.1.1 <i>Het begrip publiek draagvlak</i> .....	25
	4.1.2 <i>Opbouw van publiek draagvlak</i> .....	26
4.2	Resultaten van de bevraging	29
	4.2.1 <i>Ideeën over de wettelijke alcohollimiet</i> .....	29
	4.2.2 <i>Ideeën over controles en straffen</i> .....	29
	4.2.3 <i>Perceptie van pakkans en kans om gestraft te worden</i> .....	30
	4.2.4 <i>Gehoorzamen aan een verlaagde wettelijke limiet</i> .....	30
	4.2.5 <i>Conclusie</i> .....	31
5.	STRAFMAATREGELLEN BIJ OVERTREDING VAN DE WETTELIJKE ALCOHOLLIMIET ..	32
5.1	Verschillende strafmaatregelen	32
5.2	Data uit de literatuur	33
	5.2.1 <i>Intrekken van het rijbewijs</i> .....	33
	5.2.2 <i>Gevangenisstraf</i> .....	34
	5.2.3 <i>Inbeslagname van het voertuig</i> .....	35
	5.2.4 <i>Lessen over alcohol en rijden</i> .....	36
	5.2.5 <i>Geldboete</i> .....	37

5.2.6	<i>Installatie van een alcoholslot</i> .....	37
5.2.7	<i>Gemeenschapsdienst</i> .....	39
5.2.8	<i>Vergelijking van de verschillende straffen</i> .....	39
5.3	Resultaten van de bevraging	40
6.	PREVENTIEVE MAATREGELEN EN ALTERNATIEVEN VOOR RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL .....	41
6.1	Classificatie van maatregelen	41
6.2	Data uit de literatuur	42
6.2.1	<i>Beperking van reclame voor alcohol</i> .....	42
6.2.2	<i>Verhoging van de kosten van alcohol</i> .....	44
6.2.3	<i>Verantwoordelijke bedieningspraktijken</i> .....	47
6.2.4	<i>Alternatieve vervoermiddelen</i> .....	51
6.2.5	<i>Druk vanwege ouders en leeftijdsgenoten om alcoholvrij te rijden</i> .....	54
6.2.6	<i>Alcoholvrije evenementen</i> .....	58
6.2.7	<i>Educatie over effecten van alcohol en specifiek over drinken en rijden</i> .	58
6.2.8	<i>Getuigenissen van verkeersslachtoffers</i> .....	64
6.3	Resultaten van de bevraging	66
6.3.1	<i>Gebruik van eigen alternatieven voor rijden na het drinken van alcohol</i>	66
6.3.2	<i>Door overheid of anderen georganiseerde maatregelen tegen drinken en rijden</i>	66
6.3.3	<i>Sociale druk om te rijden na het drinken van alcohol</i> .....	68
6.3.4	<i>Conclusies</i> .....	69
7.	AANBEVELINGEN .....	70
8.	LITERATUURLIJST .....	72
8.1	Geraadpleegde literatuur voor het samenstellen van de vragenlijst	72
8.2	Overige literatuur	75
	BIJLAGE: VRAGENLIJST .....	81

# 1. INLEIDING

---

In het kader van de onderzoekslijn Gedrag van het Steunpunt Verkeersveiligheid werd in 2004 een vooronderzoek gepubliceerd naar alcoholgebruik in relatie tot verkeersveiligheid<sup>1</sup>. Uit dit onderzoek bleek dat specifieke doelgroepen waarvoor de Europese Commissie een lagere wettelijke alcohollimiet aanbeveelt interessante onderzoeksgroepen zijn voor Vlaanderen. Deze groepen zijn immers nog niet expliciet bestudeerd en ook niet onderworpen aan een lagere wettelijke limiet.

Eén van de doelgroepen die door de Europese Commissie naar voor werd geschoven is de groep van jonge en/of onervaren bestuurders. In het huidige rapport bestuderen we deze doelgroep eerst in de internationale literatuur en vervolgens voor Vlaanderen door middel van een vragenlijstonderzoek bij studenten van de Provinciale Hogeschool Limburg. De vragenlijst werd samengesteld aan de hand van gelijkaardige bevestigingen van jongeren of andere bestuurders die werden teruggevonden in de internationale literatuur. Specifieke vragen die werden gebruikt in andere onderzoeken werden gegroepeerd en gemodelleerd om bij Vlaamse jongeren te peilen naar ervaring met het effect van alcohol op de rijvaardigheid, prevalentie van rijden onder invloed, draagvlak voor verlaging van de wettelijke alcohollimiet, gevoeligheid voor strafmaatregelen bij overtreding en invloed van andere dan strafmaatregelen. De volledige vragenlijst is te raadplegen in bijlage. Uiteindelijk doel van de bevestiging van Vlaamse jongeren is de eventuele invoering van een verlaging van de wettelijke alcohollimiet voor jonge en/of onervaren bestuurders te begeleiden en te omkaderen.

We zijn er ons van bewust dat de groep van hogeschoolstudenten, hier nog beperkt tot de studenten van één specifieke hogeschool, niet representatief is voor alle jonge en/of onervaren bestuurders in Vlaanderen. De verkregen data zijn dan ook alleen een aanduiding van de mening en het gedrag van de bevestigde jongeren. Om een totaalbeeld te krijgen moet over heel Vlaanderen een steekproef getrokken worden waarin andere provincies en andere subgroepen, bijvoorbeeld laaggeschoolde en werkende jongeren, vertegenwoordigd zijn. Het zou immers best kunnen dat deze laatste groep jongeren een grotere kans heeft dan schoolgaande leeftijdsgenoten om mee te doen aan risicovolle gedragingen, waaronder rijden onder invloed van alcohol of meerijden met een bestuurder die onder invloed is<sup>2</sup>. Ook de mening van leden van andere subgroepen is mogelijk niet gelijk aan die van hogeschoolstudenten<sup>3</sup>.

De vragenlijst werd voorgelegd aan alle studenten van de Provinciale Hogeschool. Ieder van hen die in het bezit was van een rijbewijs en gedurende de laatste 12 maanden een motorvoertuig bestuurd had, werd uitgenodigd om de vragenlijst in te vullen. Het voorleggen van de vragenlijst gebeurde via het medium Blackboard. Dit is een forum dat bijvoorbeeld door docenten gebruikt wordt voor het aanbieden van cursussen en examens via de computer. Alle studenten van de hogeschool worden verondersteld dit forum regelmatig te raadplegen. In hoeverre dit ook effectief het geval is, kon door ons echter niet gecontroleerd worden. Het beheer van Blackboard gebeurt immers door centrale diensten waartoe wij geen toegang hadden. Bij het aanbieden van onze vragenlijst aan de studenten zijn we ervan uitgegaan dat alle studenten deze vragenlijst ook effectief zouden krijgen, lezen en kunnen beantwoorden. Persoonlijk contact met de studenten bleef beperkt tot het sturen van e-mails. Toen we het onderzoek startten, wogen ons inziens de voordelen van Blackboard, namelijk gebruiksgemak en tijdwinst, op tegen de nadelen. Achteraf gezien hadden we toch liever meer persoonlijk contact gehad met de studenten, omdat we vermoeden dat we op die manier een hogere respons hadden kunnen behalen. De respons is nu immers beperkt gebleven tot 270 van de 5.189 studenten die de vragenlijst elektronisch kregen toegestuurd. Bij die 5.189 waren

---

<sup>1</sup> Van Vlierden, Vesentini & Cuyvers, 2004

<sup>2</sup> Everett et al., 2001

<sup>3</sup> Marcil, Bergeron & Audet, 2001

er wellicht een aantal zonder rijbewijs en/of zonder ervaring met een motorvoertuig in de afgelopen 12 maanden. Maar dan nog is de mate van respons waarschijnlijk laag. Alle studenten klassikaal de vragenlijst laten invullen zou echter weer te belastend zijn geweest voor het lessenrooster van de docenten. Door de keuze van de tool "survey" in Blackboard limiteerden we ook in sterke mate de manier waarop we de verkregen antwoorden na afloop konden verwerken en interpreteren. De gegevens die door Blackboard in de "survey"-tool gegenereerd worden, zijn eenvoudige tellingen per gestelde vraag. Dieper ingaan op achterliggende verbanden tussen antwoorden op verschillende vragen en op kenmerken van jongeren die bepaalde antwoorden gaven, kunnen we niet. Bij latere uitgebreidere afname van de vragenlijst zijn deze bijkomende gegevens wel waardevol en moet dus zeker voor een andere manier van afname gekozen worden. We kunnen stellen dat de gegevens die we op dit moment hebben over de hogeschoolstudenten een soort verkenning zijn en een eerste toetsing van wat in de internationale literatuur gevonden werd. Hiervoor zijn de telgegevens die werden verkregen wel voldoende.

Het merendeel van de studenten die de vragenlijst beantwoordden, namelijk 81%, bevond zich in de leeftijdscategorie van 18-21 jaar, de normale leeftijd voor hogeschoolstudenten. De andere ondervraagden waren ouder. De verhouding mannen/vrouwen was 50/50, wat waarschijnlijk geen exacte weerspiegeling van de situatie voor de Vlaamse jongeren is. 64% van de ondervraagden was nog geen 2 jaar in het bezit van zijn rijbewijs, een logisch gevolg van de leeftijdscategorie. In de ogen van de Europese Commissie zijn het deze jongeren die als onervaren bestuurders beschouwd worden en waarvoor een verlaagde wettelijke alcohollimiet van nut is. 73% van de ondervraagde studenten maakte als bestuurder in vergelijking met andere vervoermiddelen het meest gebruik van de auto. 49% reed op het moment van de bevraging elke dag met een motorvoertuig, 37% verschillende dagen per week.

In de volgende hoofdstukken van dit rapport bespreken we de verkregen antwoorden op de initieel gestelde vragen. In hoofdstuk 2 bekijken we de ervaring van jongeren van het effect van alcohol op hun rijvaardigheid. Hoofdstuk 3 probeert een beeld te schetsen van de prevalentie van rijden onder invloed van alcohol in de doelgroep van jongeren. Het draagvlak voor het verlagen van de wettelijke alcohollimiet bij jongeren is het onderwerp van hoofdstuk 4. Invloed van strafmaatregelen en van andere preventieve maatregelen worden tenslotte besproken in hoofdstukken 5 en 6. Alle resultaten van de bevraging worden voorafgegaan door ruimere gegevens uit de internationale literatuur. Samenvattende conclusies of aanbevelingen sluiten het rapport af in hoofdstuk 7.



## 2. ERVARING VAN HET EFFECT VAN ALCOHOL OP DE RIJVAARDIGHEID

---

### 2.1 Effecten van alcohol op de rijvaardigheid

In het rapport over het vooronderzoek naar alcoholgebruik in relatie tot verkeersveiligheid<sup>4</sup> worden de effecten van alcohol op de rijvaardigheid beschreven. Alcohol heeft een effect op de sensomotorische vermogens en op het inschattingsvermogen van bestuurders. Verschillende onderzoekers<sup>5</sup> verduidelijken de effecten van alcohol voor specifieke bloedalcoholgehalten (BAG). Op een niveau van 0,2 promille of lager kan de vaardigheid van een bestuurder om zijn aandacht te verdelen tussen twee of meer visuele stimuli aangetast zijn. Op een niveau van 0,5 promille en hoger vertonen bestuurders verminderde prestaties in oogbewegingen, weerstand voor fel licht, visuele perceptie, reactietijd, sommige types van stuurtaken, informatieverwerking en andere rijcomponenten. Anderen<sup>6</sup> stellen terecht dat de noodzakelijke psychomotorische vaardigheden om veilig te rijden verslechteren op veel lagere BAG-niveaus dan deze die als onwettig worden beschouwd in de Verenigde Staten. Daar gelden in sommige staten wettelijke limieten van 0,8 promille, in andere staten van 1 promille. In ons land is de wettelijke alcohollimiet 0,5 promille, wat meer in overeenstemming is met de wetenschappelijke evidentie over beïnvloeding van bestuurdersvaardigheden.

Onderzoek bij Braziliaanse jongeren die op het punt stonden hun rijbewijs te behalen<sup>7</sup> vond dat de meesten van hen hoeveelheden alcohol die de bestuurder boven de wettelijke limiet (0,6 promille in Brazilië) zouden doen belanden ook als onveilig beschouwden. Toch was nog 27% van de steekproef van mening dat geen enkele of slechts een paar bestuurders met BAG's boven de wettelijke limiet gevaarlijk zijn. Onderzoek in de Verenigde Staten<sup>8</sup> bracht aan het licht dat slechts 28% van de bestuurders die werden ondervraagd geloofde dat alle bestuurders met een BAG van 0,8 promille onveilig zouden rijden, terwijl in praktijk zo goed als alle bestuurders serieus beïnvloed worden op dit BAG-niveau.

In Nederland<sup>9</sup> werden jongeren met een laag opleidingsniveau, die tussen 16 en 25 jaar waren, ondervraagd over hoeveel glazen alcohol ze zouden kunnen drinken voordat rijden gevaarlijk wordt. De antwoorden luiden als volgt: 0 glazen (28%), 1-2 glazen (18%), 3-4 glazen (6%), 5-6 glazen (10%), 7-10 glazen (18%) en 10 of meer glazen (19%). De antwoorden doen vermoeden dat er in essentie van een tweedeling sprake is: degenen die drinken en zelf rijden onverenigbaar vinden, tegenover degenen die vinden dat drinken de rijvaardigheid niet beïnvloedt. Uit groepsgesprekken bleek dat de jongeren de wettelijke limiet snel bereikt achtten. Dit gevoel bleek niet te verhinderen, dat ze toch bleven drinken en daarna reden. Uitleg van de auteurs voor dit laatste is dat degene die de limiet laag stelt en toch drinkt al snel denkt dat de limiet is overschreden en misschien het gevoel krijgt dat het er dan toch niets meer toe doet.

Uit voornoemde onderzoeken blijkt dus dat een deel van de jonge bestuurders niet overtuigd is van de onveiligheid die rijden onder invloed van alcohol veroorzaakt.

---

<sup>4</sup> Van Vlierden et al., 2004

<sup>5</sup> Starmer, 1989 en Howat, Sleet & Smith, 1991 – geciteerd in Hingson, Heeren & Winter, 1999

<sup>6</sup> Caetano & Clark, 2000

<sup>7</sup> Pinsky, Labouvie, Pandina & Laranjeira, 2001

<sup>8</sup> NHTSA, 1996 – geciteerd in Hingson et al., 1999

<sup>9</sup> van Vlerken & Alles, 1984

## 2.2 Verhoogde vatbaarheid van jonge bestuurders

Alhoewel de Verenigde Staten wat betreft de algemene alcohollimiet in onze ogen slechter scoren dan veel Europese landen, waaronder België, is er daar sinds 1998 een specifieke regeling voor jongeren van kracht. Deze wordt "zero tolerance" genoemd en houdt in dat jongeren onder de 21 jaar zich moeten houden aan een veel lagere alcohollimiet dan volwassenen. Zij zijn strafbaar bij het rijden na het drinken van om het even welke hoeveelheid alcohol, vertaald in een limiet van 0,2 promille<sup>10</sup>.

Meerdere internationale onderzoeken onderschrijven de gegrondheid van zulk een beleid, door aan te tonen dat jonge bestuurders onder invloed van alcohol grotere risico's lopen op ongevallen dan oudere bestuurders. Zo vond men in Nieuw-Zeeland<sup>11</sup> dat voor 16 tot 19-jarige bestuurders met een BAG tussen 0,15 en 0,49 promille het relatieve risico op betrokkenheid in een fataal ongeval ongeveer 2,5 keer dat van bestuurders zonder alcohol is. Bij een BAG van 0,5 tot 0,79 promille is het relatieve risico op een fataal ongeval voor 16 tot 19-jarigen ongeveer 9 keer dat voor bestuurders zonder alcohol, terwijl voor bestuurders van 20 jaar en ouder het risico ongeveer 2 keer groter is dan dat van bestuurders zonder alcohol. Volgens Amerikaanse onderzoekers<sup>12</sup> vergroot met een verhoogd BAG het relatieve risico op betrokkenheid in fatale ongevallen en verhogen de risico's sneller voor bestuurders jonger dan 21 jaar dan voor oudere bestuurders. Zador<sup>13</sup> vond op alle BAG-niveaus het risico op fatale ongevallen voor vrouwelijke bestuurders van 16 tot 20 jaar op zijn minst het dubbel van het risico voor vrouwelijke bestuurders van 25 jaar of meer, en het risico voor mannelijke bestuurders van 16 tot 20 jaar drie keer het risico voor mannelijke bestuurders van 25 jaar en meer. Onderzoek in Nederland van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)<sup>14</sup> concludeert eveneens dat de ongevallenkans bij rijden onder invloed sterker toeneemt naarmate de bestuurder jonger is. De groep van 18 tot en met 24 jaar heeft een grotere ongevallenkans, namelijk ongeveer 6 keer zo groot als bij het rijden in nuchtere toestand. Dit is ongeveer het dubbel van de ongevallenkans voor de leeftijdsgroep van 25 jaar en ouder die met een BAG hoger dan 0,5 promille gaat rijden. Tot slot de resultaten van Deens onderzoek<sup>15</sup>: mannelijke bestuurders tussen 18 en 24 jaar met BAG-waarden beneden 0,5 promille hebben een viervoudig ongevallenrisico in vergelijking met een controlegroep van mannelijke bestuurders tussen 35 en 44 jaar. Voor BAG's tussen 0,5 en 0,8 promille overschrijdt het relatieve risico van jonge bestuurders dat van de controlegroep met een factor van meer dan 10.

Redenen voor deze verhoogde ongevallenkans die los staan van het alcoholgebruik op zich zijn het feit dat jonge bestuurders onervaren zijn in het besturen van een motorvoertuig, waardoor ze minder in staat zijn het hoofd te bieden aan gevaarlijke situaties<sup>16</sup>, en het feit dat jonge bestuurders als groep vaker risico's nemen in het verkeer, zoals te snel rijden, nalaten een veiligheidsgordel te dragen<sup>17</sup> of het negeren van verkeerstekens<sup>18</sup>. Wanneer deze jongeren na het drinken van alcohol een voertuig besturen komen daar nog bij het feit dat ze minder ervaring hebben met drinken<sup>19</sup>, dus

---

<sup>10</sup> Hedlund, Ulmer & Preusser, 2001

<sup>11</sup> Mayhew & Simpson, 1983 – geciteerd in Gulliver & Begg, 2004

<sup>12</sup> Zador, Krawchuck & Voas, 2000 – geciteerd in Hingson, Heeren, Levenson, Jamanka & Voas, 2002

<sup>13</sup> Zador, 1991 – geciteerd in Hingson et al., 1999

<sup>14</sup> Mathijssen, 1998 – geciteerd in Looise & Lemmers, 2000

<sup>15</sup> Behrendorff, Bernhoft & Christensen, 1989 – geciteerd in Bernhoft & Behrendorff, 2003

<sup>16</sup> NHTSA & NIAAA, 2000

<sup>17</sup> Zador, 1991 – geciteerd in Hingson, 1996

<sup>18</sup> Hingson & Howland, 1993 – geciteerd in Hingson et al., 1999

<sup>19</sup> Mayhew, Donelson, Beirness & Simpson, 1996 – geciteerd in McKinnon, O'Rourke, Thompson & Berumen, 2004

sneller gevolgen van alcohol vertonen en vaak minder goed maat kunnen houden, en het feit dat bovenvermeld risicogedrag onder invloed van alcohol vaak nog toeneemt<sup>20</sup>.

Het feit dat jongeren een groter risico lopen op ongevallen weerhoudt hen niet altijd van het rijden nadat ze gedronken hebben. Sommige van deze bestuurders zien beloningen in het drinken en rijden doordat ze het als uiterst plezierig ervaren<sup>21</sup>. Alhoewel deze bestuurders kennis hebben van hun kwetsbaarheid zien ze hun risico als gemiddeld en niet hoger. Volgens de National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA)<sup>22</sup> zijn mensen die rijden nadat ze gedronken hebben geneigd te geloven dat ze meer drankjes kunnen consumeren en nog steeds veilig rijden dan mensen die niet rijden nadat ze gedronken hebben. Onderzoekers<sup>23</sup> gebruiken de term Perceived Behavioural Control (PBC). Deze staat voor de gepercipieerde controle over het rijgedrag na het drinken van alcohol. Het is een inschatting die wordt gebaseerd op vorige ervaringen en op het voorzien van hindernissen die het goed uitvoeren van de rijtaak kunnen verhinderen. Als de PBC positief is wil dit zeggen dat een bestuurder zich onder invloed van alcohol toch nog meester voelt over zijn rijgedrag. Zulk een perceptie kan de intentie om te drinken en te rijden verhogen. Gezien de combinatie van de neiging van jonge bestuurders om hun rijvaardigheid te overschatten<sup>24</sup> en de bevinding dat onder invloed van alcohol adequate perceptie van vaardigheden door bestuurders afneemt<sup>25</sup>, zou de PBC bij jonge bestuurders wel eens hoger kunnen uitvallen dan die van oudere bestuurders. Volgens vornoemde auteurs is dit een belangrijke factor die het rijden onder invloed bepaalt, naast attitude tegenover drinken en rijden en subjectieve sociale druk om te drinken en te rijden.

Of jongeren méér drinken en bovendien vaker rijden onder invloed van alcohol dan oudere bestuurders is niet eenduidig. In Nederland<sup>26</sup> is het blijkbaar niet zo dat onervaren of jonge bestuurders méér drinken dan meer ervaren bestuurders. In de Verenigde Staten vonden onderzoekers<sup>27</sup> daarentegen dat bestuurders jonger dan 21 jaar meer frequent aan zwaar drinken deden dan oudere bestuurders. De bestuurders jonger dan 21 jaar rapporteerden vaker gedurende de voorgaande maand bij één gelegenheid 6 of meer drankjes geconsumeerd te hebben dan oudere bestuurders. Jonah<sup>28</sup> schrijft dat jongeren rapporteren vaker te rijden onder invloed van alcohol dan oudere bestuurders doen. Recenter onderzoek<sup>29</sup> spreekt dit tegen. Onderzoekers vonden dat de proportie van bestuurders jonger dan 21 jaar met een te hoog BAG minder dan de helft was van die van oudere bestuurders: 6,8% voor bestuurders jonger dan 21 vergeleken met 18,7% voor de leeftijd van 21 tot 34 jaar en 14,7% voor bestuurders van 35 jaar en ouder. Ook in ons land<sup>30</sup> vindt men een hogere kans om te rijden onder invloed van alcohol bij bestuurders van 26 tot 54 jaar dan bij bestuurders van 16 tot 25 jaar. Maar ook al drinken jongeren niet méér dan ervaren bestuurders en al rijden ze minder vaak terwijl ze onder invloed van alcohol zijn dan oudere bestuurders, hun verhoogd risico op ongevallen wanneer ze wél rijden onder invloed blijft een feit.

---

<sup>20</sup> Carr, 1999

<sup>21</sup> Greening & Stoppelbein, 2000

<sup>22</sup> NHTSA, 1996 – geciteerd in Hingson et al., 2002

<sup>23</sup> Marcil et al., 2001

<sup>24</sup> Basch et al., 1989; DeJoy, 1989 en Guppy, 1993 – geciteerd in Marcil et al., 2001

<sup>25</sup> Steele & Josephs, 1990 – geciteerd in Marcil et al., 2001

<sup>26</sup> Wegman, 2004

<sup>27</sup> Roeper & Voas, 1999 – geciteerd in Hedlund et al., 2001

<sup>28</sup> Jonah, 1990 – geciteerd in Marcil et al., 2001

<sup>29</sup> Roeper & Voas, 1999 – geciteerd in Hedlund et al., 2001

<sup>30</sup> Vanlaar, 2001

In verband met het verhoogde ongevalrisico voor jongeren deed de NHTSA een interessant onderzoek<sup>31</sup>. Op basis van vragenlijsten werden drink- en rijpatronen achterhaald en vergeleken van volwassenen ouder dan 21 jaar enerzijds en van jongeren anderzijds. Hieruit kwam naar voren dat jongeren in vergelijking met volwassenen sneller alcohol consumeren waardoor het effect ervan sneller voelbaar is, meer rondrijden onder invloed in plaats van recht naar huis te rijden, meer rijden onder invloed op uren waarop meer verkeer op de baan is, sneller rijden en vaker passagiers meenemen terwijl ze onder invloed zijn. Het patroon dat wordt verkregen van jongeren is dat van het combineren van sociaal drinken met rijden volgens hun eigen stijl, waardoor ze betrokken raken in alcoholgerelateerde ongevallen. Dit kan geformuleerd worden als de combinatie van jeugdige overmoed, sociale gewoonten, snelheid, lage alcoholtolerantie en druk van leeftijdsgenoten<sup>32</sup>.

In 1995 was in de Verenigde Staten 39% van de mensen die werden gedood in een ongeval met een bestuurder die had gedronken iemand anders dan de dronken bestuurder zelf<sup>33</sup>. Het ging hier niet om jongere bestuurders alleen en er wordt geen uitspraak gedaan over de opsplitsing van de slachtoffers naar passagiers en niet-passagiers. Omwille van het feit dat jongeren vaker dan oudere bestuurders passagiers meenemen terwijl ze rijden onder invloed van alcohol ligt het percentage "onschuldige" slachtoffers voor de groep jongeren en hun passagiers wellicht nog hoger.

Bovenvermelde onderzoeken samenvattend kunnen we stellen dat jonge bestuurders wel degelijk een hoger ongevalrisico hebben wanneer ze rijden onder invloed van alcohol. Dit verhoogde risico wordt veroorzaakt door een combinatie van factoren, waaronder sociaal drinken, rijden volgens een eigen stijl en lage alcoholtolerantie. Jongeren blijken zich echter niet altijd bewust van het verhoogde risico of leggen het naast zich neer.

## **2.3 Resultaten van de bevraging**

### *2.3.1 Ervaring van het effect van alcohol op de rijvaardigheid bij hogeschoolstudenten*

De hogeschoolstudenten die werden ondervraagd in ons onderzoek bleken zich zeer goed bewust van de gevolgen van alcohol voor de rijvaardigheid. Ze stemden massaal in met stellingen over vermindering van de rijvaardigheid, de verhoogde kans om in een ongeval betrokken te raken, verminderde veiligheid voor zichzelf en voor anderen. Ook het meerijden met iemand die teveel alcohol gedronken heeft, werd door de grote meerderheid als fout beoordeeld. Tenslotte bekende bijna niemand het gevoel een kick te krijgen van rijden nadat hij alcohol gedronken heeft.

Anders is het echter gesteld met de bewustheid van de ondervraagden van het verhoogde risico voor hun leeftijdsgroep. Minder dan één vierde van de ondervraagden stemde in met de stelling over meer uitgesproken effecten van alcohol bij jonge en onervaren bestuurders in vergelijking met ervaren bestuurders.

---

<sup>31</sup> Trompeter, 1999

<sup>32</sup> Warfield, 1999

<sup>33</sup> Hingson, 1996

**Tabel 1: Instemming met stellingen over het effect van alcohol**

Het gebruiken van alcohol vermindert de rijvaardigheid	96%
De kans om in een ongeval betrokken te raken is groter na het gebruiken van alcohol	92%
Als ik rijd nadat ik teveel gedronken heb, breng ik mijn persoonlijke veiligheid in het gedrang	91%
Als ik rijd nadat ik teveel gedronken heb, breng ik andere weggebruikers in gevaar	94%
De effecten van alcohol zijn meer uitgesproken bij jonge en onervaren bestuurders dan bij ervaren bestuurders	24%
De risico's van rijden onder invloed van alcohol worden overdreven	22%
Het is niet erg om mee te rijden met iemand die teveel alcohol gedronken heeft	5%
Ik krijg een kick van rijden nadat ik alcohol gedronken heb	3%

Aan de hogeschoolstudenten werd gevraagd hun eigen rijvaardigheid te beoordelen. Opvallend is dat niemand van hen zijn rijvaardigheid als minder dan gemiddeld evalueert. Alleen de 7% die geen uitspraak doet, twijfelt misschien aan zijn rijvaardigheid. Van de rest, vooral de 57% die zijn rijvaardigheid boven het gemiddelde vindt uitstekend, kunnen we veronderstellen dat er toch een deel zijn rijvaardigheid overschat. Uit internationale literatuur komt dit naar voor als karakteristiek voor jongeren.

**Tabel 2: Beoordeling van eigen rijvaardigheid**

Slechte rijvaardigheid	0%
Rijvaardigheid beneden het gemiddelde	0%
Gemiddelde rijvaardigheid	34%
Rijvaardigheid boven het gemiddelde	50%
Uitstekende rijvaardigheid	7%
Weet het niet	7%

Vervolgens werd de studenten gevraagd bij een opgegeven aantal glazen alcoholische drank - gedefinieerd als een glas bier van 25 cl, een glas wijn van 10 cl, een aperitief van 7 cl of een glaasje sterke drank van 3 cl en geconsumeerd binnen een tijdspanne van 2 uur – aan te duiden in welke mate ze vinden dat hun rijvaardigheid vermindert. In de tabel wordt het percentage ondervraagden weergegeven dat vindt bij het opgegeven aantal glazen nog op een veilige manier thuis te kunnen geraken als bestuurder, hetzij met onveranderde rijvaardigheid (eerste percentagekolom), hetzij met verminderde rijvaardigheid (tweede percentagekolom). Het aantal ondervraagden dat vindt dat de rijvaardigheid hetzelfde blijft, daalt snel met een stijgende opgegeven hoeveelheid alcohol. Zelfs bij 2 glazen alcoholische drank vindt al meer dan de helft van de ondervraagden dat zijn rijvaardigheid vermindert. Dat deze vermindering niet altijd in verband wordt gebracht met onveiligheid blijkt uit het feit dat de opgegeven hoeveelheid alcohol moet stijgen tot 4 glazen om een meerderheid van ondervraagden te doen zeggen niet meer op een veilige manier thuis te geraken als bestuurder.

**Tabel 3: Beoordeling van eigen rijvaardigheid onder invloed van alcohol**

	Onveranderde rijvaardigheid	Verminderde rijvaardigheid, voldoende om veilig thuis te geraken
1 glas in een tijdspanne van 2 uur	69%	16%
2 glazen in een tijdspanne van 2 uur	44%	28%
3 glazen in een tijdspanne van 2 uur	21%	31%
4 glazen in een tijdspanne van 2 uur	7%	27%
5 of meer glazen in een tijdspanne van 2 uur	2%	15%

Een aantal gevolgen van alcohol die betrekking hebben op de rijvaardigheid worden herkend door de ondervraagde studenten. Het percentage in de tabel geeft het aantal ondervraagden weer dat het betreffende gevolg opmerkt. Langzamer gaan rijden blijkt de bovenhand te halen op sneller gaan rijden, wat in tegenspraak is met bevindingen uit de literatuur. Daar de percentages betrekking hebben op alle ondervraagden, ook degenen die geen ervaring hebben met rijden onder invloed van alcohol, zeggen ze misschien ook iets over het al of niet hebben van deze ervaring. De percentages, waarvan het hoogste nu 52% is, zouden hoger zijn als alleen degenen die ervaring hebben met rijden onder invloed van alcohol deze vraag hadden beantwoord. De relatieve positie van de gevolgen ten opzichte van elkaar zou hierdoor echter niet beïnvloed worden. Verderop in de bevraging zal de vraag naar ervaring met rijden onder invloed van alcohol expliciet gesteld worden voor de voorbije 12 maanden en voor rijden na het drinken van teveel alcohol. In de huidige vraag werd verwezen naar een onbepaalde hoeveelheid alcohol, wat vergelijking enigszins bemoeilijkt. Tenslotte is het niet duidelijk of degenen die de effecten van alcohol aangeven dit doen vanuit hun eigen ervaring of dat ze zich baseren op passieve kennis van effecten.

**Tabel 4: Ervaring met effecten van alcohol**

Mijn reacties op plotse gebeurtenissen worden trager	52%
Ik ga langzamer rijden	41%
Ik heb minder overzicht over de weg	39%
Ik word slaperig	37%
Ik kan minder goed afstanden inschatten	34%
Ik kan minder goed nadenken	27%
Ik word onzekerder	18%
Ik ga sneller rijden	14%
Ik word alerter	10%
Ik ga slingeren op de weg	10%
Ik zie dingen dubbel	5%

### 2.3.2 Conclusies

De hogeschoolstudenten lijken zich niet of in mindere mate bewust van het feit dat hun leeftijdsgroep een verhoogd ongevalrisico heeft bij het rijden onder invloed van alcohol. Ze erkennen de effecten van alcohol op de rijvaardigheid en geven er blijk van dat deze effecten soms al na 2 glazen optreden. Een gevoel van onveiligheid treedt echter pas bij een grotere hoeveelheid alcohol op de voorgrond. Studenten moeten er meer bewust van gemaakt worden dat zelfs kleine hoeveelheden alcohol gevaarlijk zijn.

Dit geldt vooral voor diegenen die risicovoller rijden dan de gemiddelde bestuurder. Uit de vragenlijst kan niet opgemaakt worden of dit voor de ondervraagden al dan niet het geval is. Onder invloed van alcohol gaan ze eerder trager dan sneller rijden, wat in hun voordeel pleit. Ook het aantal studenten dat een kick ondervindt van het rijden onder invloed is bijzonder laag. Om over risicogedrag meer uitsluitel te krijgen, hadden er echter meer vragen over het rijgedrag in de vragenlijst moeten zitten. In elk geval overschat een deel van de studenten waarschijnlijk zijn rijvaardigheid. Deze hoge uitgangspositie draagt ertoe bij dat het in hun ogen langer duurt eer de grens van onveilig rijden bereikt wordt. Deze perceptie rechtrokken kan eveneens helpen om de verbinding tussen alcohol en onveiligheid in het hoofd van de jongeren reeds bij een lagere hoeveelheid alcohol te realiseren.

### 3. PREVALENTIE VAN RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL BIJ JONGEREN

---

#### 3.1 Meten van prevalentie

Het verkrijgen van objectieve gegevens over het voorkomen van rijden onder invloed van alcohol is moeilijk. Op basis van politiecontroles een schatting maken van het aantal bestuurders dat zich eraan bezondigt, is quasi onmogelijk. Slechts een fractie van de bestuurders die rijden onder invloed van alcohol wordt immers tegengehouden en betrapt bij zulk een controle. In een steekproef van Amerikaanse universiteitsstudenten<sup>34</sup> werd slechts 1,6% aangehouden of kreeg een dagvaarding voor dronken rijden in de laatste 5 jaar, terwijl meer dan één derde van hen rapporteerde het afgelopen jaar te hebben gereden na het drinken van minstens 4 alcoholische drankjes. In een groep 18 tot 29-jarigen<sup>35</sup> antwoordde bijna twee derde van de ondervraagden positief op de vraag of ze ooit gereden hadden nadat ze zoveel gedronken hadden dat ze in de problemen zouden komen als ze zouden worden tegengehouden door de politie. Slechts 9% van de ondervraagden was ooit effectief aangehouden voor dronken rijden.

Het op wetenschappelijke wijze verzamelen van objectieve gegevens over de omvang van rijden onder invloed van alcohol is een arbeidsintensieve bezigheid, waarvoor bovendien samenwerking met politiediensten nodig is. In België heeft het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) zich geëngageerd om elke twee jaar een onderzoek te doen om deze gegevens te verkrijgen<sup>36</sup>. Hierbij worden gedurende 3 maanden aselecte steekproeven getrokken uit de bestuurders die zich in de nacht van zaterdag op zondag op de openbare weg bevinden. Doordat het aselecte steekproeven betreft, wordt een beeld verkregen van de volledige bestuurdersgroep vanaf 16 jaar.

Als alternatief voor objectieve meetgegevens worden door onderzoekers vaak vragenlijstgegevens gebruikt. Voordelen van vragenlijsten zijn dat ze minder arbeidsintensief zijn (er hoeft immers niet gecontroleerd te worden op BAG) en dat ze kunnen toegespitst worden op een specifieke onderzoeksgroep (in ons geval jonge bestuurders).

De meest voor de hand liggende vragen die gesteld kunnen worden in dit geval zijn die naar het rijden onder invloed van alcohol en die naar het aantal alcoholgerelateerde ongevallen. Onderzoekers zijn het er echter over eens dat deze methode ook valkuilen bevat. Ten eerste is het zo dat zelfrapportering over sociaal ongewenst gedrag, waarvan rijden onder invloed<sup>37</sup> en alcoholgerelateerde ongevallen<sup>38</sup> voorbeelden zijn, waarschijnlijk leidt tot onderrapportering. Andere fouten in rapportering worden veroorzaakt door het zich slecht herinneren van de bevraagde feiten<sup>39</sup>. Indien aan personen in een steekproef gevraagd wordt hoe vaak ze hebben gereden terwijl ze teveel gedronken hadden, brengt dit bovendien beoordelings- of interpretatieverschillen met zich mee. De definitie van rijden nadat je teveel gedronken hebt, is een subjectieve definitie en varieert ongetwijfeld over de respondenten<sup>40</sup>. Bijvoorbeeld jonge bestuurders kunnen de hoeveelheid alcohol nodig voor verslechtering van de rijprestaties anders inschatten dan oudere bestuurders, vrouwen kunnen "teveel" anders inschatten dan

---

<sup>34</sup> Greening & Stoppelbein, 2000

<sup>35</sup> NHTSA, 1996

<sup>36</sup> Vanlaar, 2001

<sup>37</sup> Dellinger, Bolen & Sacks, 1999

<sup>38</sup> McGuire, 1976 – geciteerd in Schechtman, Shinar & Compton, 1999

<sup>39</sup> Jelalian, Alday, Spirito, Rasile & Nobile, 2000

<sup>40</sup> Dellinger et al., 1999



mannen. Een andere belangrijke vraag is de mate waarin gewenningseffecten voor alcohol de perceptie van het rijden terwijl men teveel gedronken heeft beïnvloedt. Op vergelijkbare niveaus van alcoholconsumptie zijn drinkers die gewend zijn aan alcohol maar half zo vaak geneigd om het rijden nadat ze teveel gedronken hebben te rapporteren dan degenen zonder gewenning<sup>41</sup>. Het tolerantieniveau van drinkers die gewend zijn aan alcohol maakt hen minder geneigd om rijden na het consumeren van teveel alcohol te rapporteren.

Eén manier om de invloed van sociale onwenselijkheid te omzeilen in het rapporteren is indirect te zijn en te vragen hoe vaak respondenten rijden met een bestuurder onder invloed van alcohol. In een Amerikaans onderzoek<sup>42</sup> worden zowel de directe als de indirecte vraag gesteld, om de antwoorden daarna met elkaar te vergelijken. De schattingen van passagiers suggereren dat drinken en rijden ondergerapporteerd wordt door de bestuurders. Bovendien is het waarschijnlijk dat niet alle passagiers in staat zijn het drinken van de bestuurder te beoordelen, zodat de mate van rijden onder invloed in werkelijkheid nog groter is. Desalniettemin besluiten de onderzoekers dat zelfrapporteringsdata een belangrijke bron van informatie kunnen zijn over de demografische kenmerken en drinkpatronen en rijgedrag in de algemene bevolking, zelfs als het een onderschatting is. Andere remedies om de eerlijkheid van respondenten te verhogen zijn het gebruik van anonieme vragenlijsten, waarbij de ondervraagden er bovendien over geïnformeerd worden dat niemand behalve de onderzoekers de antwoorden ziet<sup>43</sup>, en het ondervragen van uitsluitend vrijwilligers<sup>44</sup> die er bovendien van overtuigd zijn dat het onderzoek belangrijk is<sup>45</sup>. Dat het ondervragen van vrijwilligers echter weer een nieuwe valkuil met zich kan meebrengen bespreken we zo dadelijk verder.

Herinneringsfouten kunnen omzeild worden door het bevragen van relatief recente gebeurtenissen<sup>46</sup>. Een herinneringsperiode van 1 jaar minimaliseert de herinneringsfouten die kunnen voorkomen over langere periodes, en laat tegelijkertijd voldoende tijd voor een gedrag of gebeurtenis om te hebben plaatsgevonden.

Vragen die ook indirect een beeld kunnen geven van de mate waarin wordt gereden onder invloed van alcohol zijn die waarin gepolst wordt naar anticipatie op drinkgedrag of anticipatie op het feit dat men nog een motorvoertuig moet besturen. Bestuurders die in het vooruitzicht van het drinken van alcohol een ander vervoermiddel dan de eigen wagen kiezen, zullen niet rijden onder invloed van alcohol. Deze anticipatie kan bevraagd worden. Evenzo kunnen bestuurders ervoor zorgen dat ze niet of met mate drinken, zodat ze niet rijden met een BAG boven de wettelijke alcohollimiet. Door het vragen naar het maximum aantal drankjes dat een bestuurder zal consumeren wordt deze laatste anticipatie in beeld gebracht. Bij dit soort vragen duikt echter weer een specifieke valkuil op. Indien gevraagd wordt naar toekomstig of voorgenomen gedrag blijkt er immers vaak een verschil te zijn tussen wat mensen zeggen te zullen doen of van plan zijn te doen en het gedrag dat ze in een echte specifieke context stellen<sup>47</sup>. Onderzoekers<sup>48</sup> veronderstellen aanwezigheid van deze divergentie bij bestuurders tussen 18 en 24 jaar. Zelfs indien de jongeren zeggen dat hun drinkgewoontes voor het rijden aangepast zijn, hoeft dat bij specifieke gelegenheden niet altijd het geval te zijn.

---

<sup>41</sup> Dawson, 1999

<sup>42</sup> Dellinger et al., 1999

<sup>43</sup> McKinnon et al., 2004

<sup>44</sup> Newbury-Birch, White & Kamali, 2000

<sup>45</sup> Olds & Thombs, 2001

<sup>46</sup> Nurko, 1985 – geciteerd in Reeder, Alsop, Begg, Nada-Raja & McLaren, 1998

<sup>47</sup> Strunin, 1999

<sup>48</sup> Bernhoft & Behrendorff, 2003

Op basis van onderzoek<sup>49</sup> besluiten sommige auteurs toch dat zelfrapporteringsdata valide en betrouwbaar zijn voor risicogedrag bij adolescenten. Wat betreft zelfrapportering van ongevallen werd eveneens een evaluatie uitgevoerd<sup>50</sup>. De hoge mate van overeenkomst tussen zelfrapportering van ongevallendetails en deze uit officiële ongevallenrapporten bracht de auteurs tot de conclusie dat zelfrapportering een betrouwbare methode is voor het verkrijgen van data zoals deze.

Het feit dat voor een bevraging vaak beroep wordt gedaan op vrijwilligers of dat zelfs in een goed uitgekende steekproef niet alle bevroegden ook effectief antwoorden, roept bij wetenschappers vragen op over de invloed van factoren die de groep van mensen die niet antwoorden karakteriseren. Oorzaken van het niet-antwoorden of het zich niet kandidaat stellen om mee te werken aan een vragenlijst kunnen samenhangen met wat in de vragenlijst onderzocht wordt, waardoor de resultaten van de vragenlijst op zijn minst onvolledig zijn<sup>51</sup>. Methodologisch onderzoek hiernaar is eerder zeldzaam. In een 5-jarig onderzoek<sup>52</sup> van een Amerikaanse steekproef van koppels werd een vragenlijst over drinken en partnergeweld geanalyseerd. Hierin kregen de onderzoekers bovendien de kans om de karakteristieken van mensen die niet antwoordden te bestuderen. De resultaten van deze studie toonden relatief weinig verschillen tussen mensen die antwoordden en mensen die niet antwoordden. De auteurs trokken daarom volgende conclusies: ten eerste kan niet aangenomen worden dat mensen die niet antwoordden verschillend waren van mensen die wel antwoordden in drinken en geweldsgerelateerd gedrag. Ten tweede, zelfs indien verschillen tussen deze twee groepen aanwezig waren, leidden deze niet noodzakelijk tot vertekeningen in belangrijke afhankelijke variabelen. Tenslotte waren de factoren die werden geanalyseerd als mogelijke voorspellers van het wel of niet antwoorden niet verantwoordelijk voor veel variatie in het bestudeerde doelgedrag. Factoren die volgens de onderzoekers veel directer gerelateerd zijn aan het antwoorden zijn algemene interesse in wetenschappelijke studies, interesse in het onderzoeksonderwerp, beschikbare tijd en vroegere ervaringen als onderzoekssubject. Waarschijnlijk zijn dit factoren die deelname aan een vragenlijst bepalen. Ook in ons onderzoek zijn er waarschijnlijk karakteristieken die bij de deelnemende studenten anders zijn dan bij degenen die de vragenlijst niet beantwoordden. We hebben hier echter geen verder onderzoek naar gevoerd.

Wij merken op dat alle bedenkingen over zelfrapporteringsdata die in deze paragraaf aangehaald worden weliswaar in sterkere mate maar niet uitsluitend van toepassing zijn op vragen die peilen naar de prevalentie van rijden onder invloed van alcohol. Ook de rapportering van andere gedragingen en meningen die in dit rapport beschreven wordt, is aan dezelfde beperkingen onderhevig. Wat in deze paragraaf besproken werd, moet dus gelezen worden bij elke paragraaf waarin zelfrapporteringsdata gebruikt worden.

### **3.2 Data uit de literatuur**

Het percentage van drinken en rijden was redelijk hoog in een steekproef<sup>53</sup> van kandidaatsstudenten aan 2 Amerikaanse universiteiten: meer dan 28% van de studenten die ondervraagd werden, rapporteerden zulk gedrag gedurende het voorbije jaar.

Ongeveer 1 op 6 Amerikaanse leerlingen van het derde tot en met het zesde jaar secundair onderwijs (15 tot 19 jaar) rapporteerde in 1997 drinken en rijden in de 30 dagen die de vragenlijst vooraf gingen<sup>54</sup>. Van 1991 tot 1997 bleef dit percentage

---

<sup>49</sup> Stacy, Widaman, Hays & DiMatteo, 1985 – geciteerd in Greening & Stoppelbein, 2000

<sup>50</sup> Begg, Langley & Williams, 1999 – geciteerd in Gulliver & Begg, 2004

<sup>51</sup> Caetano, 2001

<sup>52</sup> Caetano, Ramisetty-Mikler & McGrath, 2003

<sup>53</sup> Clapp, Shillington, Lange & Voas, 2003

<sup>54</sup> Everett, Shults, Barrios, Sacks, Lowry & Oeltmann, 2001

ongeveer constant. Dit blijkt uit de antwoorden op de Youth Risk Behavior Surveys van 1991 (16,7%), 1993 (13,5%), 1995 (15,4%) en 1997 (16,9%). Dezelfde vragenlijst, afgenomen in 2001<sup>55</sup>, vond dat nog 13,3% van de leerlingen een voertuig had bestuurd na het consumeren van alcohol en dit minstens 1 keer in de afgelopen maand. In 1997 rapporteerde meer dan 1 op 3 van dezelfde leerlingen in de afgelopen 30 dagen te hebben meegereden met iemand die alcohol gedronken had. Ook dit was een score die van 1991 tot 1997 redelijk stabiel bleef. De respectievelijke percentages waren 40% voor 1991, 35,3% voor 1993, 38,8% voor 1995 en 36,6% voor 1997. In de bevraging van 2001 gaf 30,7% van de leerlingen aan passagier te zijn geweest bij een bestuurder die had gedronken.

In onderzoek in Alabama<sup>56</sup> rapporteerde bijna de helft van de universiteitsstudenten tussen 17 en 20 jaar (47%) te verwachten minstens 3 tot 6 keer per jaar te drinken en te rijden. Meer dan de helft van de steekproef (61%) reed minstens 1 keer het afgelopen jaar na het drinken van 2 alcoholische drankjes. Een gelijkaardig percentage (58%) rapporteerde minstens 1 keer het afgelopen jaar licht onder invloed te hebben gereden. Meer dan een derde (37%) rapporteerde het afgelopen jaar te hebben gereden na het drinken van minstens 4 alcoholische drankjes.

Uit een vragenlijst<sup>57</sup>, afgenomen bij 46.000 17-jarigen in de Verenigde Staten, blijkt een rapportering van drinken en rijden in de voorafgaande maand door 33% van de vrouwelijke en 50% van de mannelijke ondervraagden.

In de doelgroep 18 tot 29-jarigen, geselecteerd uit 3 Amerikaanse regio's<sup>58</sup>, antwoordde bijna twee derde van de ondervraagden positief op de vraag of ze ooit gereden hadden nadat ze zoveel gedronken hadden dat ze in problemen zouden komen als ze zouden worden tegengehouden door de politie.

Bij alle studenten in een steekproef, getrokken uit universiteiten in 39 Amerikaanse staten<sup>59</sup>, reed 29% na het drinken van een hoeveelheid alcohol, en 10,8% reed na het drinken van meer dan 5 drankjes.

In een longitudinale studie in Nieuw-Zeeland<sup>60</sup> werd gevonden dat op de leeftijd van 26 jaar 57% van de mannen ooit gereden had na het drinken van alcohol en 10% had gereden terwijl het volgens henzelf misschien onveilig was om te rijden.

Verschillende onderzoekers<sup>61</sup> geven aan dat 30 tot 40% van alle universiteitsstudenten die hoge risicodrinkers zijn een motorvoertuig bestuurd heeft na een episode van zwaar drinken. Als hoge risicodrinkers worden die studenten beschouwd die 5 of meer drankjes drinken bij één gelegenheid (4 of meer voor vrouwen).

In een steekproef van Braziliaanse jongeren die op het punt stonden hun rijbewijs te behalen<sup>62</sup> had 55,7% minstens 1 keer het afgelopen jaar gereden met een bestuurder die teveel gedronken had. Bijna één vierde van deze groep had dit 6 keer of meer gedaan. In dezelfde tijdsperiode had bijna 55% van de jongeren echter ook minstens 1 keer besloten geen passagier te zijn bij een dronken bestuurder. Onderzoek bij Amerikaanse

---

<sup>55</sup> McKinnon et al., 2004

<sup>56</sup> Greening & Stoppelbein, 2000

<sup>57</sup> Insurance Institute for Highway Safety, 1993 – geciteerd in Jelalian et al., 2000

<sup>58</sup> NHTSA, 1996

<sup>59</sup> Wechsler, Lee, Nelson & Lee, 2003

<sup>60</sup> Begg & Langley, 1999, 2001 – geciteerd in Begg, Langley & Stephenson, 2003

<sup>61</sup> Syre, Martino-McAllister & Vanda, 1997 en Wechsler, Molnar, Davenport & Baer, 1999 – geciteerd in Fearnow-Kenny, Wyrick, Hansen, Dyreg & Beau, 2001

<sup>62</sup> Pinsky et al., 2001

jongeren tussen 19 en 29 jaar<sup>63</sup> toonde een veel lagere mate van rijden met een dronken bestuurder, namelijk minder dan 20%.

In een Amerikaans onderzoek bij twee steekproeven van leerlingen van secundaire scholen, van het derde tot en met het zesde jaar<sup>64</sup>, werd door 2% van de ondervraagden gerapporteerd een alcoholgerelateerd ongeval gehad te hebben gedurende de laatste 6 maanden.

In een Nederlands onderzoek<sup>65</sup> werd vastgesteld dat veel jongeren (er worden geen exacte percentages gegeven) na een avond waarop ze alcohol hebben gebruikt deelnemen aan het verkeer als bromfietser of automobilist. De onderzoekers stelden aan deze jongeren een tweetal expliciete vragen: Waarom pakken ze de auto of de bromfiets als ze vertrekken van huis, terwijl ze weten dat ze zullen drinken? en Waarom kiezen ze geen alternatief boven het terugkeren per eigen vervoermiddel na het drinken van een aantal glazen? Op de eerste vraag werd tijdens de groepsgesprekken vaak geantwoord in de trant van "de auto (die bromfiets) staat er, je bent het gewend": het lijkt in elk geval deels een zaak van gewoontevorming. Bij het antwoord op de tweede vraag lijken toch ook andere overwegingen een belangrijke rol te spelen: het is vaak te ver om te lopen, zelfs om te fietsen; openbaar vervoer is omslachtig en/of onmogelijk (zeker na een bepaald uur); blijven slapen is soms ongebruikelijk, soms onmogelijk (wij kennen geen disco met slaapgelegenheden); ouders opbellen met het verzoek opgehaald te worden heeft ook bepaald nadelige aspecten; een taxi is duur en het feit dat je niet met de auto bent, brengt met zich mee dat je vriendin zich door iemand anders laat thuisbrengen.

### 3.3 Resultaten van de bevraging

#### 3.3.1 Besturen van een motorvoertuig onder invloed van alcohol

Aan de hogeschoolstudenten werd gevraagd aan te geven hoe vaak ze de afgelopen 12 maanden hebben gereden met een motorvoertuig terwijl ze vermoedden of wisten boven de wettelijke alcohollimiet te zitten. 33% geeft aan dit minstens 1 keer te hebben gedaan. Dit percentage is van dezelfde orde als die die in de literatuur werden gevonden voor universiteitsstudenten.

**Tabel 5: Frequentie van het rijden onder invloed van alcohol**

Nooit	67%
1-2 keer gedurende de laatste 12 maanden	20%
3-10 keer gedurende de laatste 12 maanden	7%
11-20 keer gedurende de laatste 12 maanden	3%
1 keer per week	2%
vaker dan 1 keer per week	1%
elke dag	0%

<sup>63</sup> Jones & Boyle, 1996 – geciteerd in Pinsky et al., 2001

<sup>64</sup> Jelalian et al., 2000

<sup>65</sup> van Vlerken & Alles, 1984

### 3.3.2 Meerijden met een bestuurder die onder invloed van alcohol is

De hogeschoolstudenten meldden hoe vaak ze gedurende de laatste 12 maanden meereiden met een bestuurder die waarschijnlijk of zeker boven de wettelijke alcohollimiet zat. 42% heeft het afgelopen jaar minstens 1 keer dit gedrag gesteld. Dit percentage is hoger dan dat van het besturen van een motorvoertuig onder invloed van alcohol. Als we ervan uitgaan dat het melden van meerijden met een bestuurder die onder invloed van alcohol is makkelijker is voor de studenten dan het toegeven zelf gereden te hebben onder invloed, betekent dit dat de werkelijke prevalentie van rijden onder invloed waarschijnlijk meer ligt in de buurt van de 42% dan van de 33% die we in de vorige vraag vonden. Omdat we van het bovenstaande uitgangspunt niet zeker zijn, moeten we misschien gewoon concluderen dat het meerijden met een bestuurder onder invloed van alcohol vaker gebeurt dan het zelf besturen van een voertuig na het drinken van alcohol. Misschien wordt het meerijden als minder gevaarlijk gezien of is de stap naar meerijden kleiner dan die naar zelf rijden onder invloed. Er is waarschijnlijk ook een aantal (eerstejaars)studenten dat zijn rijbewijs minder dan een jaar geleden behaald heeft, waardoor hun kans om gedurende de laatste 12 maanden te hebben meegereden met een bestuurder onder invloed groter is dan zelf te hebben gereden na het drinken van alcohol.

Het verschil tussen de antwoorden op de twee vragen situeert zich in de groep studenten die het betreffende gedrag in de afgelopen 12 maanden nooit hebben gesteld en in de groepen die het 1-2 keer en 3-10 keer hebben gesteld. Het aantal studenten dat het gedrag meer dan 10 keer stelde is voor beide vragen hetzelfde en relatief laag. Het lijkt erop dat zowel zelf rijden na het drinken van alcohol als het meerijden met een bestuurder die teveel gedronken heeft toch occasionele gebeurtenissen zijn, die niet bij elke uitgaansgelegenheid voorkomen. Het is blijkbaar geen gewoonte van de hogeschoolstudenten om te rijden na teveel drinken en ook niet om zich in plaats van zelf te rijden te laten vervoeren door iemand anders die teveel gedronken heeft. Indien dit laatste wel zo was, zou de frequentie van meerijden met een bestuurder onder invloed beduidend hoger moeten zijn.

**Tabel 6: Frequentie van het meerijden met een bestuurder onder invloed van alcohol**

Nooit	55%
1-2 keer gedurende de laatste 12 maanden	26%
3-10 keer gedurende de laatste 12 maanden	10%
11-20 keer gedurende de laatste 12 maanden	3%
1 keer per week	2%
vaker dan 1 keer per week	1%
elke dag	0%

47% van de hogeschoolstudenten zegt in een volgende vraag te zullen weigeren mee te rijden met iemand die teveel gedronken heeft, 30% zegt dit waarschijnlijk te zullen doen. Van deze 77% is er alvast een deel dat in het verleden (het afgelopen jaar) niet dezelfde mening was toegedaan, of waarbij het feitelijke gedrag niet overeenstemt met de intentie of het voornemen om niet met een bestuurder onder invloed mee te rijden.

### 3.3.3 Ongevallen na het drinken van alcohol

Bij de hogeschoolstudenten die door ons werden ondervraagd blijkt 2% ooit als bestuurder betrokken te zijn geweest in een alcoholgerelateerd ongeval. Opvallend is dat het aantal studenten dat een leeftijdsgenoot kent die een alcoholgerelateerd ongeval veroorzaakte veel hoger is, namelijk 40%. Deze discrepantie kan het gevolg zijn van het niet willen rapporteren van eigen ongevallen onder invloed van alcohol. Het zou echter ook kunnen dat er in de studentengemeenschap waaruit gerecruteerd werd enkele ongevallen zijn gebeurd, die bij een deel van de studenten in het geheugen zijn blijven hangen. Indien een ongeval een ernstige afloop kent, is het nog waarschijnlijker dat meerdere ondervraagden zich dit ongeval herinneren bij een latere bevraging. Als maat voor het rijden onder invloed van alcohol lijken deze percentages ons dan ook minder zinvol. Een ongeval is nog altijd een afgeleide van dat rijden onder invloed. En hoewel de kans op een ongeval voor een dronken jongere groot is, is het hebben van een ongeval voor betrokkene gelukkig geen zekerheid.

**Tabel 7: Ervaring met alcoholgerelateerde ongevallen**

Als bestuurder 1 of meerdere ongevallen gehad na het drinken van alcohol	2%
Leeftijdsgeno(o)t(en) kennend die een ongeval veroorzaakte(n) na het drinken van alcohol	40%

### 3.3.4 Anticiperen op het drinken van alcohol of op het besturen van een motorvoertuig

71% van de hogeschoolstudenten zegt zeer waarschijnlijk zijn motorvoertuig thuis te laten indien hij voorziet veel te gaan drinken. Gevraagd naar de maximale hoeveelheid alcohol die ze consumeren indien ze nog moeten rijden, geeft 79% van de studenten aan niet meer dan 2 glazen te drinken, daarmee waarschijnlijk onder de wettelijke alcohollimiet blijvend. Ook hier kunnen we weer vaststellen dat de uitgedrukte intenties niet volledig overeenstemmen met het gedrag dat in de vraag naar rijden onder invloed van alcohol gerapporteerd werd. Een aantal van de studenten die hier melden hun motorvoertuig thuis te laten of niet meer dan 2 glazen te drinken, heeft toch in de afgelopen 12 maanden gereden na het drinken van teveel alcohol.

**Tabel 8: Anticipatie op het drinken van alcohol of het besturen van een motorvoertuig**

Motorvoertuig thuislaten indien je weet dat je veel gaat drinken	71%
Geen alcohol drinken als je weet dat je moet rijden	32%
1-2 glazen drinken als je weet dat je moet rijden	47%
3 of meer glazen drinken als je weet dat je moet rijden	18%

### 3.3.5 Conclusies

Eerst en vooral kunnen we concluderen dat het merendeel van de ondervraagde studenten occasioneel een voertuig bestuurt na het drinken van teveel alcohol en occasioneel meerijdt met een bestuurder die teveel gedronken heeft. Dat slechts 3% van de studenten dit gedrag minstens wekelijks stelde en slechts 6% minstens maandelijks is enigszins geruststellend. Dat neemt echter niet weg dat nog altijd ongeveer één derde van hen het afgelopen jaar zichzelf en anderen in gevaar bracht door te rijden onder invloed en nog meer van hen het risico namen om mee te rijden met een bestuurder onder invloed.

Op het vlak van zelf rijden onder invloed van alcohol sluiten we ons aan bij de analyse die de NHTSA<sup>66</sup> ooit maakte en stellen we dat de respondenten al redelijk goed ontwikkelde negatieve attitudes tegenover rijden onder invloed hebben. Dit blijkt uit de bevraging van hun mening over rijden onder invloed van alcohol in het volgende hoofdstuk. Het lijkt erop dat maatregelen die ontworpen zijn om dit doelpubliek ervan te overtuigen dat rijden onder invloed verkeerd is, niet meer nodig zijn. Maatregelen zouden daarentegen de bestaande attitudes tegen rijden onder invloed moeten versterken. Bovendien zijn er maatregelen nodig om jongeren te helpen betere vaardigheden te ontwikkelen om rijden onder invloed te vermijden en grotere motivatie op te bouwen om niet te rijden onder invloed. Het consequent stellen van dit vermijdingsgedrag blijkt immers een probleem, waardoor jongeren toch nog, weliswaar occasioneel, risicovol gedrag vertonen. Een belangrijk thema om te overwegen wanneer geprobeerd wordt deze inconsistentie tussen attitudes en gedrag te verstaan zijn randfactoren in situaties van drinken en rijden, waarvan sociale normen (onder andere druk van leeftijdsgenoten om te drinken en eventueel om te drinken en te rijden) of het ontbreken van alternatieve vormen van vervoer voorbeelden zijn. Op deze sociale normen en alternatieve vormen van vervoer wordt in hoofdstuk 6 nog teruggekomen. Deze randfactoren kunnen krachtiger en betekenisvoller zijn in hoge risicosituaties dan een attitude tegen rijden onder invloed of dan het risico op ongevallen of aanhouding dat ver van de jongere zijn bed lijkt. Dus zouden maatregelen moeten onderzocht worden die een tegenwicht vormen voor deze randfactoren in hoge risicosituaties. Dit wil zeggen dat waarden en motivaties die rijden onder invloed voorkomen betekenisvoller zouden gemaakt moeten worden in drinksituaties. Ze zouden moeten focussen op het tegengaan van bijvoorbeeld normen die oproepen tot drinken en tot het combineren van drinken en rijden. Bovendien moeten er maatregelen genomen worden die inspelen op de bedenkingen van jongeren over het ongemak om rijden onder invloed te vermijden of over andere onmiddellijke negatieve gevolgen, zoals die bijvoorbeeld in het Nederlandse onderzoek in paragraaf 3.2 werden weergegeven. Ook hierop wordt nog verder ingegaan in hoofdstuk 6.

Door sommige onderzoekers<sup>67</sup> wordt bovendien de nadruk gelegd op de relatie die er bestaat tussen rijden na drinken en drinken als een sociale gewoonte. Als uitgaan bijna synoniem is van drinken en als het besturen van een motorvoertuig een middel is voor jongeren om aan het uitgaansleven deel te nemen, wordt het moeilijk om de twee te scheiden. Hieruit volgt dat, wanneer de drinkstijl (frequentie en hoeveelheid) gerelateerd is met drinken en rijden, verkeersveiligheids campagnes zich zouden moeten richten op enkele basisattitudes tegenover drinken in plaats van exclusief te focussen op rijgedragingen. In deze optiek kaderen maatregelen zoals alcoholvrije fuiven voor jongeren of het proberen beïnvloeden van drinkgedrag door hogere prijzen voor alcoholische dranken of verbod op reclame ervoor. Ook deze maatregelen worden verder besproken in hoofdstuk 6. De relatie tussen drinkstijl enerzijds en drinken en rijden anderzijds blijkt te bestaan, in die zin dat hoe frequenter mensen drinken en hoe meer drankjes ze bij één gelegenheid consumeren, hoe waarschijnlijker het is dat ze drinken en rijden<sup>68</sup>. Deze relatie blijkt het sterkst wat betreft drinkfrequentie en meer specifiek voor de meer middelmatige drinkfrequenties (tot 2 keer per week). Dit wil zeggen dat bij mensen die tot 2 keer per week drinken het drinken en rijden stijgt naarmate ze frequenter drinken. Voor hogere frequenties van drinken is er geen verdere toename in het drinken en rijden. Indien dit verband in feite causaal is dan zouden informatiecampaagnes moeten focussen op het reduceren van drinkfrequenties tot lage niveau's van maximaal 2 keer per week. Deze bevinding is volgens de onderzoekers interessant in het licht van de intensieve informatiecampaagnes die worden gevoerd tegen drinken en rijden enerzijds en de afwezigheid van campagnes tegen, en impliciete

---

<sup>66</sup> NHTSA, 1996

<sup>67</sup> Ross, 1992 – geciteerd in Schechtman et al., 1999

<sup>68</sup> Schechtman et al., 1999

tolerantie voor, drinken in het algemeen anderzijds. Om drinken en rijden uit te roeien moeten we blijkbaar de drink- en socialiseringsgewoonten in het algemeen veranderen.

Wat het meerijden met een bestuurder onder invloed betreft, moet er waarschijnlijk nog meer nadruk gelegd worden op het feit dat passagiers van bestuurders onder invloed van alcohol evenveel risico lopen op een ongeval als de bestuurders zelf<sup>69</sup>. Bovendien moeten misschien ook op dit vlak vaardigheden aangeleerd worden. Het weigeren om mee te rijden met een bestuurder die gedronken heeft, kan immers niet alleen beschouwd worden als een uitdrukking van zelfbescherming maar tevens als afkeuring en afwijzing van de bestuurder en zijn gedrag, waardoor jongeren om dit te doen sterk in hun schoenen moeten staan. Ook dit vergt weer opboksen tegen sociale druk, waarop in hoofdstuk 6 ingegaan wordt.

---

<sup>69</sup> Dellinger et al., 1999



## **4. DRAAGVLAK VOOR VERLAGING VAN DE WETTELIJKE ALCOHOLLIMIET VOOR JONGE BESTUURDERS**

---

### **4.1 Publiek draagvlak**

#### *4.1.1 Het begrip publiek draagvlak*

Publiek draagvlak voor een beleidsmaatregel is heel belangrijk. De moeilijkheid om effectief beleid te voeren terwijl er publieke oppositie tegen is, kan aanzienlijk zijn<sup>70</sup>, zeker als die oppositie komt vanuit de doelgroep die met een specifieke maatregel beoogd wordt. Hoe groter het draagvlak voor een beleidsmaatregel daarentegen is, hoe groter de potentiële impact van die maatregel op het daaropvolgende gedrag van de doelgroep<sup>71</sup>. De impact van een maatregel zoals het verlagen van de wettelijke alcohollimiet op het uiteindelijk aantal alcoholgerelateerde ongevallen verloopt in verschillende stappen<sup>72</sup>, waarvan het verwerven van draagvlak er één is.

Om het even welke poging om wettelijke beperkingen op te leggen aan een specifieke groep in de samenleving krijgt waarschijnlijk af te rekenen met enige oppositie vanuit die groep<sup>73</sup>. Gevolgen van beperkingen kunnen ten eerste vervelend of onpraktisch zijn voor de doelgroep. Dit kwam in sterke mate naar voor in Australisch onderzoek<sup>74</sup> naar aanleiding van de invoering van een rijbewijs in stappen (Graduated Driving Licensing, GDL) waarin jongeren in de eerste fase van hun rijbewijs beperkingen opgelegd krijgen met betrekking tot rijden 's nachts, het vervoeren van passagiers en het rijden na het drinken van alcohol. Sommige van deze beperkingen bleken tot wrevel en negatieve gevoelens te leiden bij de jonge bestuurders zelf en soms ook bij hun ouders, omdat ze de jongeren niet toelieten zelf te rijden op alle tijdstippen of onder alle omstandigheden waarop ze dat wensten en de ouders er bijgevolg soms toe noopten om in te staan voor het vervoer van de jongeren. De jongeren waren wel van mening dat de lagere alcohollimiet de meest acceptabele restrictie was. Deze was waarschijnlijk het minst van aard om de zelfstandigheid van de jongeren in te perken. Aangezien zelfstandigheid een gevoelig thema is bij jongeren kan het opleggen van beperkingen er bij sommigen van hen zelfs toe leiden dat de motivatie om hun vrijheid terug te winnen verhoogt<sup>75</sup>, waardoor ze als reactie het verboden gedrag juist wel stellen. Ook beperkingen die niet als onpraktisch of als een aanslag op de vrijheid gezien worden, kunnen oppositie uitlokken. Dit is het geval als het gedrag dat aan banden wordt gelegd als een veel voorkomend sociaal gebruik ervaren wordt dat niet noodzakelijk gevaarlijk is. Na de verlaging van de wettelijke alcohollimiet in Zweden van 0,5 naar 0,2 promille in 1990 werden de attitudes van bestuurders aldaar significant minder negatief ten opzichte van drinken en rijden<sup>76</sup>. Overtreding van de wettelijke alcohollimiet werd als minder ernstig en minder sociaal onaanvaardbaar beschouwd. Dit wil niet zeggen dat bestuurders drinken en rijden gingen accepteren, maar wel dat hun attitudes minder negatief werden. Deze bevindingen suggereren volgens de onderzoekers dat bestuurders reageerden tegen een wet die sanctioneerde wat altijd, en nog steeds, een gedrag was dat geassocieerd werd met minimaal risico, namelijk het rijden na het drinken van een kleine hoeveelheid alcohol. Ze zagen met andere woorden het nut niet in van de verlaging van de alcohollimiet. Wanneer een lagere alcohollimiet enkel aan jongeren wordt opgelegd,

---

<sup>70</sup> Grube & Nygaard, 2001

<sup>71</sup> de Lindt & Schmidt, 1971 – geciteerd in Giesbrecht & Greenfield, 1999

<sup>72</sup> Beirness & Simpson, 2002

<sup>73</sup> Whines, 1988

<sup>74</sup> Whines, 1988

<sup>75</sup> Glendon & Cernecca, 2003

<sup>76</sup> Beirness & Simpson, 2002

en niet aan alle bestuurders, komt de vraag naar het nut van deze selectiviteit er nog bovenop. Een laatste aspect dat voor oppositie tegen wettelijke beperkingen kan zorgen is het feit dat zulke beperkingen niet altijd consequent gehandhaafd worden. Hierdoor kan bij de doelgroep het idee groeien dat de beperkingen, tenminste door sommigen, straffeloos kunnen omzeild worden.

In het licht van dit alles kunnen we draagvlak voor een verlaagde wettelijke alcohollimiet voor jongeren definiëren als het feit dat de betreffende jongeren deze maatregel als acceptabel<sup>77</sup>, eerlijk en geloofwaardig<sup>78</sup> zien. Acceptabel slaat vooral op het feit dat de jongeren aanvaarden dat hun vrijheid om te rijden na het drinken van alcohol aan banden wordt gelegd en dat ze eventuele onpraktische gevolgen erbij nemen. Eerlijk en geloofwaardig kan zowel slaan op het inzien van het nut van zulk een specifieke maatregel voor jongeren als op het gevoel dat deze beperking ook wettelijk gehandhaafd wordt, waardoor ze niet straffeloos kan overtreden worden.

#### 4.1.2 Opbouw van publiek draagvlak

Op basis van de voorgaande paragraaf kunnen we ervan uitgaan dat een invoering die gecombineerd wordt met handhaving en bewustmaking essentieel is voor het succes van de verlaging van de wettelijke alcohollimiet in het tegengaan van drinken en rijden bij jongeren<sup>79</sup>.

Bewustmaking slaat in de eerste plaats op kennis van het bestaan en de exacte waarde van de lagere alcohollimiet. In de Verenigde Staten vond men evidentie voor het feit dat de invoering van lagere limieten voor tienerbestuurders niet optimaal verlopen was. Op basis van een vragenlijst<sup>80</sup> bleek dat 36% van het publiek dat oud genoeg was om een rijbewijs te hebben rapporteerde niet te weten of hun staat een specifieke alcohollimiet had voor bestuurders jonger dan 21 jaar en slechts 18% van degenen die dachten dat de wettelijke limiet anders was voor minderjarigen wist het correcte BAG-niveau. Een vragenlijst bij tienerbestuurders in Maine<sup>81</sup> leerde dat slechts 50% van deze bestuurders zich bewust was van het feit dat hun staat een lagere alcohollimiet had voor jongeren. Een experimentele studie over een publieke informatiecampagne specifiek ontworpen om de effecten van jongerenlimieten in Maryland te verhogen<sup>82</sup> toonde tenslotte aan dat de toevoeging van een publieke informatiecampagne het effect van de wetten in Maryland meer dan verdubbelde.

Wat echter nog belangrijker is dan het kennen van de verlaagde limiet op zich is kennis van de achterliggende redenen voor deze limiet. Jongeren moeten inzicht krijgen in de redenen voor de verlaging en in de redenen voor de specifieke doelgroep van deze verlaging. Ze moeten met andere woorden weten dat zij als onervaren bestuurders grotere risico's lopen wanneer ze rijden onder invloed van alcohol dan meer ervaren bestuurders en dat deze risico's al optreden bij een zeer laag BAG. Voor acceptatie van de verlaging helpt het om de maatregel voor te stellen samen met de positieve uitkomst die hij moet bewerkstelligen<sup>83</sup>, namelijk het doen afnemen van het aantal jonge doden en gewonden door alcoholgerelateerde ongevallen. Op deze manier kan een wettelijke verlaging van de alcohollimiet helpen de attitudes van jongeren over drinken en rijden te beïnvloeden. Jongeren kunnen bewust of onbewust sommige van de achterliggende

---

<sup>77</sup> Whines, 1988

<sup>78</sup> Pinsky et al., 2001

<sup>79</sup> Grube & Nygaard, 2001

<sup>80</sup> Balmforth, 1999 – geciteerd in Wagenaar, O'Malley & LaFond, 2001

<sup>81</sup> Hingson, Heeren & Morelock, 1989 – geciteerd in Wagenaar, O'Malley & LaFond, 2001

<sup>82</sup> Blomberg, 1999 – geciteerd in Wagenaar, O'Malley & LaFond, 2001

<sup>83</sup> Wallin & Andréasson, 2004

ideeën overnemen<sup>84</sup>, waardoor ze gaan vinden dat drinken en rijden overduidelijk onverantwoord gedrag is<sup>85</sup>. Ook de perceptie van sommigen over hoeveel ze kunnen drinken en tegelijkertijd veilig rijden zou hierdoor kunnen veranderen<sup>86</sup>.

Naast het feit dat rijden na het drinken van alcohol onverantwoord is, welke boodschap door het informeren over achterliggende redenen van een verlaagde alcohollimiet wordt doorgegeven, is het rijden na het drinken van een bepaalde hoeveelheid alcohol bovendien onwettig. Deze boodschap wordt vooral doorgegeven via het handhaven van de, in dit geval verlaagde, wettelijke alcohollimiet. Dit wil zeggen dat de politie bij invoering van zulk een lagere limiet voor jongeren in grote mate zijn inspanningen moet verhogen om jonge bestuurders tegen te houden en te testen op alcohol. Ook deze maatregel is essentieel om enige redelijke verwachting van een gunstige impact van een lagere limiet op de verkeersveiligheid te kunnen hebben<sup>87</sup>. Door sommigen<sup>88</sup> wordt de pakkans beschouwd als één van de belangrijkste factoren die verkeersgedrag beïnvloeden, meer bepaald de subjectieve pakkans eerder dan de objectieve. Bij evaluatie van de Australische GDL<sup>89</sup> vond men bijvoorbeeld dat een substantieel aantal jonge bestuurders weigerde eraan te gehoorzamen, ondermeer omdat een meerderheid van hen geloofde dat ze makkelijk alcoholcontroles konden vermijden. Ook in onderzoek in de Verenigde Staten<sup>90</sup> werd de nadruk gelegd op het verhogen van de pakkans van overtreders én van de kans om ook daadwerkelijk gestraft te worden. De meerderheid van ondervraagden in het betreffende onderzoek zag de wet als maar zwak gehandhaafd. De meesten kenden niemand die onderworpen was aan financiële straffen, intrekken van het rijbewijs of gevangenisstraf ten gevolge van rijden onder invloed. Een meerderheid van de ondervraagden dacht dat de kans dat een dronken bestuurder aangehouden of bekeurd werd laag was. Meer nog, indien gevat en bekeurd achtten de ondervraagden het waarschijnlijk dat bijna geen enkele bestuurder echt de geëigende wettelijke straf zou krijgen. De onderzoekers concludeerden dat de mogelijkheid om zijn rijbewijs te verliezen of naar de gevangenis te moeten gaan geen geloofwaardige bedreigingen waren voor bestuurders die in de eerste plaats al geloofden dat de kans dat de wet gehandhaafd werd klein was. Volgens Nederlandse onderzoekers<sup>91</sup> leidt een lage pakkans ertoe dat wie wil drinken op een avondje uit en voor vervoersproblemen staat het snel op een akkoordje gooit met zichzelf. Daarbij gokt de betrokkene er dus op geen ongeval te krijgen of te veroorzaken en geen politie tegen te komen. Uit Amerikaans onderzoek specifiek bij jongeren<sup>92</sup> bleek dat jongeren daar zich bewust waren van het feit dat ze riskeerden aangehouden te worden en bestraft als ze drinken en rijden combineerden. Mannelijke bestuurders tussen 16 en 20 jaar geloofden dat ongeveer een derde van de bestuurders onder invloed zou worden aangehouden door de politie, vrouwelijke bestuurders geloofden dat ongeveer de helft zou tegengehouden worden. Bij onderzoek in middelbare scholen<sup>93</sup> rapporteerde 40% van de leerlingen een redelijk hoge waarschijnlijkheid om gevat te worden door de politie als ze reden na het drinken. Bij zware drinkers die geloofden dat de waarschijnlijkheid om gevat te worden bij drinken en rijden hoog was, was de waarschijnlijkheid om te drinken en te rijden kleiner. Bij

---

<sup>84</sup> Hedlund et al., 2001

<sup>85</sup> Beirness & Simpson, 2002

<sup>86</sup> Gulliver & Begg, 2004

<sup>87</sup> Beirness & Simpson, 2002

<sup>88</sup> Assum, 2001

<sup>89</sup> Haworth, 1999 – geciteerd in Grube & Nygaard, 2001

<sup>90</sup> Pinsky et al., 2001

<sup>91</sup> van Vlerken & Alles, 1984

<sup>92</sup> Balmforth, 1999 – geciteerd in Hedlund et al., 2001

<sup>93</sup> Grosvenor, Toomey & Wagenaar, 1999

onderzoek van jonge bestuurders in twee Australische staten<sup>94</sup> tenslotte bestudeerden de onderzoekers of aselecte alcoholcontroles het gedrag van deze bestuurders zouden veranderen. Eén staat had aselecte alcoholcontroles gedurende 6 jaar en de andere had er geen. Jonge bestuurders onder de leeftijd van 25 jaar in de staat met alcoholcontroles waren minder geneigd te drinken en te rijden. Ze geloofden ook meer dat hun leeftijdsgenoten drinken en rijden zouden afkeuren. Conclusie is dat aselecte alcoholcontroles zowel het gedrag als mogelijk ook de overtuiging van jonge bestuurders veranderden.

Voorwaarde voor het effectief zijn van handhaving is dat jongeren door het feit dat ze aangehouden worden en door de uitgedeelde straffen beïnvloed worden. De aanhouding en bijbehorende straffen moeten met andere woorden zwaar zijn in de ogen van de jongeren. In Australisch onderzoek<sup>95</sup> gaf alvast 68,5% van de ondervraagde jongeren aan redelijk of zeer onder de indruk te zullen zijn indien ze gepakt zouden worden voor het overtreden van de rijbewijsrestricties van de GDL. In het Nederlandse Drenthe<sup>96</sup> bleek uit gesprekken met jongeren dat deze verwachtten te zullen schrikken bij aanhouding door de politie na het gebruik van alcohol. De ondervraagden dachten overigens dat dit schrikkeffect wel zou leiden tot minder rijden na het drinken van alcohol maar tevens dat het slechts tijdelijk zou zijn. Indien het idee van geanticipeerde emoties<sup>97</sup> wordt toegepast op deze situatie zouden we kunnen veronderstellen dat het besef dat een actie negatieve affectieve gevolgen kan hebben, meer bepaald spijt wanneer men wordt aangehouden, een belangrijke factor kan zijn in het produceren van gedragsverandering. Hiervoor moet echter de kans op die negatieve gevolgen, dus wederom de pakkans, als redelijk hoog worden gezien. Op de invloed die verschillende soorten straffen uitoefenen op jonge bestuurders wordt ingegaan in hoofdstuk 5.

Een verlaging van de wettelijke alcohollimiet die alleen voor jonge bestuurders zou ingevoerd worden, en idealiter ook meer aandacht voor jongeren in de handhaving met zich meebrengt, kan de jongeren het gevoel geven dat ze gevisieerd worden en benadeeld in vergelijking met andere bestuurders. Dat ze benadeeld zouden worden kan weerlegd worden. Zoals hierboven gezegd moet de invoering van een verlaagde limiet gepaard gaan met bewustmaking over de achterliggende redenen ervan. Die achterliggende redenen verantwoorden de zogezegde benadeling van jonge bestuurders in vergelijking met meer ervaren bestuurders, in termen van het verhoogde risico voor de eerste groep bij het rijden onder invloed van alcohol. De verlaagde alcohollimiet voor deze risicogroep is dus een logisch gevolg van de bezorgdheid van de overheid om de jongeren te beschermen tegen alcoholgerelateerde ongevallen. Door de Nederlandse SWOV wordt beargumenteerd waarom een verlaagde limiet uitsluitend voor jongeren zinvol is en een verlaagde limiet voor iedereen een negatief effect op de verkeersveiligheid kan hebben<sup>98</sup>. Het gevoel van jongeren dat ze gevisieerd worden in handhaving zal terecht zijn. Dit hoeft echter niet negatief te zijn. Het gevoel versterkt de boodschap naar de jongeren toe en kan het gehoorzamen aan een verlaagde limiet misschien bevorderen<sup>99</sup>.

---

<sup>94</sup> Loxley, Lo, Homel & Berger, 1992 – geciteerd in Engström, Gregersen, Hernetkoski, Keskinen & Nyberg, 2003

<sup>95</sup> Whines, 1988

<sup>96</sup> van Vlerken & Alles, 1984

<sup>97</sup> Engström et al., 2003

<sup>98</sup> SWOV, 2004

<sup>99</sup> Whines, 1988

## 4.2 Resultaten van de bevraging

### 4.2.1 Ideeën over de wettelijke alcohollimiet

Tegen het idee van een lagere alcohollimiet specifiek voor jonge bestuurders zal er waarschijnlijk bij de hogeschoolstudenten redelijk wat oppositie zijn. Slechts 35% van de ondervraagden ziet immers het nut van zulk een maatregel in. Indien diezelfde maatregel wordt voorgesteld voor alle bestuurders, vindt 62% dit wel zinvol. Alleen oppositie tegen het specifieke van de doelgroep kan dit verschil verklaren.

Een verbod om na het drinken van om het even welke hoeveelheid alcohol te rijden krijgt bijval van 40% van de studenten. Bij deze vraag werd geen melding gemaakt van een specifieke doelgroep. Bovendien kunnen de studenten deze vraag op verschillende wijzen interpreteren. Sommige van hen zullen er van uitgaan dat de limiet van 0,2 promille uit de vorige vragen hetzelfde is als een rijverbod na om het even welke hoeveelheid alcohol. Dat is bijvoorbeeld in de Verenigde Staten ook de redenering achter de limiet van 0,2 promille. Er wordt mee beoogd om jongeren na het drinken van om het even welke hoeveelheid alcohol achter het stuur weg te houden. De limiet is niet op 0,0 promille gezet omdat er soms ook door andere factoren dan drinken een kleine hoeveelheid alcohol in het bloed aanwezig kan zijn of omdat kleinere BAG's moeilijk (correct) meetbaar zijn<sup>100</sup>. Voor andere studenten betekent 0,2 promille waarschijnlijk dat ze toch nog een beetje mogen drinken. Interpretatie van het antwoord op de laatste vraag en vergelijking met de vorige vragen is daarom moeilijk.

Een klein deel van de studenten vindt dat de algemene wettelijke alcohollimiet best terug wat hoger zou mogen zijn.

**Tabel 9: Instemming met stellingen over de alcohollimiet**

Lagere wettelijke limiet voor jonge bestuurders	35%
Lagere wettelijke limiet voor alle bestuurders	62%
Verbod te rijden na om het even welke hoeveelheid alcohol	40%
Hogere wettelijke limiet voor alle bestuurders	11%

### 4.2.2 Ideeën over controles en straffen

Het overgrote deel van de hogeschoolstudenten (77%) is voorstander van meer frequente alcoholcontroles. De straffen die op dit moment worden opgelegd aan overtreders zouden volgens 60% van de ondervraagden strenger moeten zijn. Beide antwoorden worden waarschijnlijk beïnvloed door het feit dat veel van de studenten niet vaak drinken en rijden. Meer controles en zwaardere straffen hebben op zichzelf dan ook geen negatieve invloed. Toch kunnen de antwoorden ook een aanwijzing zijn van het feit dat de studenten indien ze zouden willen rijden na het drinken van alcohol te weinig afschrikt worden door het huidige aantal alcoholcontroles en de huidige straffen.

Betrapt worden op overtreding van de wettelijke alcohollimiet zou op 78% van de studenten indruk maken. Ze staan daar dus blijkbaar niet onverschillig tegenover. Betrapt worden op zich is al een beetje een straf. Hoe langdurig dit effect is, weten we echter niet.

Meer dan de helft van de ondervraagde studenten vindt op dit moment al dat de politie bij alcoholcontroles jongeren viseert. Gezien het feit dat ze toch pleiten voor frequentere alcoholcontroles lijkt het erop dat ze met dat viseren niet zoveel problemen hebben.

<sup>100</sup> NHTSA & NIAAA, 2000

**Tabel 10: Instemming met stellingen over controles en straffen**

Straffen voor overtreding van de wettelijke alcohollimiet zouden strenger moeten zijn	60%
Straffen voor overtreding van de wettelijke alcohollimiet zijn te streng	17%
Alcoholcontroles zouden vaker moeten plaatsvinden	77%
Overtreding van de wettelijke alcohollimiet zou alleen bestraft moeten worden in het geval van een ongeval	10%
Ik heb de indruk dat politie-agenten bij alcoholcontroles jongeren viseren	57%
Ik zou enigszins of erg onder de indruk zijn van het feit betrapt te worden	78%

#### 4.2.3 Perceptie van pakkans en kans om gestraft te worden

Volledig in lijn met het antwoord over de frequentie van alcoholcontroles in de vorige paragraaf blijkt dat de subjectieve pakkans volgens de studenten behoorlijk laag is. 24% van hen schat dat je een redelijke kans loopt om tegengehouden te worden door de politie bij het rijden onder invloed. De percentages van studenten die denken dat ze zich er zonder alcoholcontrole of zonder straf vanaf kunnen maken nadat ze tegengehouden respectievelijk positief bevonden zijn, zijn aanzienlijk kleiner. Studenten gaan er blijkbaar vanuit dat de alcoholcontroles bij tegengehouden bestuurders redelijk trefzeker gebeuren en dat bestuurders eens ze positief bevonden zijn weinig kans hebben hun straf te ontlopen. In het geval de hogeschoolstudenten een geldboete moeten betalen komt dit voor 85% van hen uit eigen zak. Ouders springen hiervoor blijkbaar niet vaak bij.

**Tabel 11: Beoordeling van pakkans en kans om gestraft te worden**

Redelijke kans om tegengehouden te worden als je rijdt nadat je teveel gedronken hebt	24%
Redelijke kans op alcoholcontrole als je wordt tegengehouden terwijl je rijdt onder invloed	60%
Redelijke kans op straf als je wordt betrapt op een te hoog BAG	71%
Zelf opdraaien voor de geldboete die als straf wordt opgelegd	85%

#### 4.2.4 Gehoorzamen aan een verlaagde wettelijke limiet

Ondanks het feit dat er niet zoveel voorstanders zijn van een verlaagde alcohollimiet die enkel voor jonge bestuurders zou gelden, zegt 70% van de studenten zich wel aan zulk een limiet te zullen houden. Slechts 10% kondigt op voorhand aan zich er niet aan te zullen houden. De gevonden percentages komen wonderwel overeen met de antwoorden die werden gegeven op de vraag over rijden na het overschrijden van de wettelijke limiet gedurende de afgelopen 12 maanden, die werd beschreven in hoofdstuk 3. Als we ervan uitgaan dat voorafgaand gedrag vaak een goede voorspeller is voor toekomstig gedrag<sup>101</sup> kunnen we verwachten dat de 67% studenten die het afgelopen jaar niet met een te hoog BAG gereden heeft het grootste deel uitmaakt van de 70% die zich ook aan de lagere wettelijke limiet zal houden. De 20% die 1 of 2 keer heeft gereden met een te hoog BAG zou de 19% kunnen zijn die op dit moment zegt zich soms aan de nieuwe limiet te zullen houden of het nog niet te weten. Deze redenering zal niet helemaal sluitend zijn, omdat zoals eerder gezegd voornemens niet altijd overeenkomen met feitelijk gedrag en omdat gedrag onder verschillende omstandigheden (andere limiet)

<sup>101</sup> Clapp et al., 2003

niet te vergelijken is. Het gehoorzamen aan de wettelijke limiet kan veranderen op het moment dat de verlaging effectief van kracht wordt. In onderzoek naar de GDL in Nieuw-Zeeland<sup>102</sup> was er een tendens voor de respondenten in de groep die zijn rijbewijs haalde na de invoering ervan om meer terughoudend te reageren op de restricties in vergelijking met de groep die zijn rijbewijs behaalde voor de restricties van kracht werden. Aangezien jongeren uit de eerste groep direct beïnvloed werden door de restricties hadden zij waarschijnlijk een meer realistische kijk op de gevolgen van de GDL. Desalniettemin kunnen we op basis van onze vragenlijst min of meer uitsluiten dat een lagere wettelijke alcohollimiet massaal meer overtreders teweeg zal brengen.

**Tabel 12: Gehoorzaamheid aan een verlaagde alcohollimiet**

Ja	70%
Nee	10%
Soms wel, soms niet	15%
Weet het niet	4%

#### 4.2.5 Conclusie

Het lijkt erop dat ondanks de oppositie van de hogeschoolstudenten tegen een verlaagde alcohollimiet die alleen voor jongeren geldt, deze maatregel toch een gunstig effect op hun gedrag zou hebben. Een groot deel van hen kondigt op dit moment in elk geval aan zich aan zulk een verlaagde limiet te zullen houden. Of dit ook het geval zal zijn eens de maatregel van kracht is, weten we natuurlijk niet.

Voor de groep die zich tegen de maatregel keert door er niet aan te gehoorzamen gelden de aanbevelingen voor verwerven van meer draagvlak die in paragraaf 4.1.2 werden gegeven. Deze slaan op bewustmaking van de limiet (wat sowieso geldt bij elke verandering in wetgeving), uitleg over de achterliggende redenen ervan en verhoogde handhaving specifiek gericht op de doelgroep van de maatregel.

Voor een groot deel van de jongeren is het feit betrapt te worden met een te hoog BAG op zich al een vorm van straf. Welke effectiviteit wordt toegekend aan specifieke andere strafmaatregelen wordt in het volgende hoofdstuk beschreven.

---

<sup>102</sup> Whines, 1988

## 5. STRAFMAATREGELLEN BIJ OVERTREDING VAN DE WETTELIJKE ALCOHOLLIMIET

---

### 5.1 Verschillende strafmaatregelen

Op basis van de literatuur en van de straffen die op dit moment in ons land worden opgelegd bij overschrijding van de wettelijke alcohollimiet hebben we zeven mogelijke strafmaatregelen op een rij gezet. In willekeurige volgorde zijn dit: intrekken van het rijbewijs, gevangenisstraf, inbeslagname van het voertuig, lessen over alcohol en rijden, geldboete, opgelegd gebruik van een alcoholslot en gemeenschapsdienst.

In de literatuur worden strafmaatregelen onderverdeeld in vier categorieën, gebaseerd op verschillende concepten van waarom mensen drinken en rijden en hoe recidivisme na een eerste overtreding kan voorkomen worden<sup>103</sup>. Ten eerste zijn er straffen om afschrikking teweeg te brengen. Het gebruik ervan is gebaseerd op de aanname dat drinken en rijden zich voordoet omdat de bestuurder niet gemotiveerd is om zijn gedrag te veranderen en om eventueel ongemak, zoals terugvallen op een BOB of taxi om dronken rijden te vermijden, te accepteren. In deze gevallen kan straf of de dreiging met straf toekomstige beslissingen over drinken en rijden gunstig beïnvloeden. Een tweede categorie zijn educatieve strafmaatregelen. Hierbij wordt aangenomen dat een bestuurder een overtreding beging omdat hij te weinig kennis had over bestaande wetten omtrent drinken en rijden, de effecten van alcohol op rijden en manieren om drinken en rijden te voorkomen. Als derde categorie worden behandelingsprogramma's naar voor geschoven. Het gebruik hiervan als sanctie is gebaseerd op de premisse dat veel overtreeders alcohol misbruiken of er afhankelijk van zijn en moeten herstellen van hun ongecontroleerd patroon van alcoholconsumptie om rijden onder invloed te vermijden. De laatste categorie bevat maatregelen die het rijden onmogelijk maken. Deze maatregelen hebben als doelstelling de gemeenschap, op zijn minst voor de duur van de sanctie, te beschermen door het voor de overtreder onmogelijk te maken om te drinken en te rijden, om het even welke de reden van zijn overtreding was. Veel straffen voor rijden onder invloed vervullen meer dan één van deze objectieven omdat de specifieke afschrikkende, opvoedende en onmogelijk makende effecten ervan vaak niet gescheiden kunnen worden. Bijvoorbeeld zowel gevangenisstraf als de installatie van een alcoholslot kunnen een onmiddellijk effect hebben voor het beschermen van de gemeenschap door het beperken of wegnemen van het rijden. Tegelijkertijd wordt van deze maatregelen verwacht dat ze aversief zijn en recidivisme afschrikken. Gelijkaardig, alhoewel behandelings- en educatieve programma's vooreerst dienen als middelen om overtreeders op te voeden, kunnen ze ook worden ervaren als onplezierig en kostelijk en dus bijkomend een specifiek afschrikkend effect hebben. Van om het even welke strafmaatregel zou ons inziens trouwens een afschrikkend effect moeten uitgaan. Strafmataregelen zijn er immers niet alleen om mensen die al een overtreding begaan hebben van recidivisme te weerhouden, wat specifieke afschrikking genoemd wordt. Vaak hebben de straffen in de eerste plaats de bedoeling om het algemene publiek ervan te weerhouden om ooit te rijden na het drinken van een te grote hoeveelheid alcohol, algemene afschrikking genoemd<sup>104</sup>.

Een alternatieve werkwijze voor het onderbrengen van strafmaatregelen in categorieën is deze waarbij men zich richt op de achterliggende bedoeling van de straffen<sup>105</sup>. Overtreeders straffen kan ten eerste de gemeenschap beschermen, ten tweede de overtreder verantwoordelijk stellen ten opzichte van het slachtoffer en/of de gemeenschap in de vorm van kennis bij de overtreder over de impact van zijn gedrag op

---

<sup>103</sup> Voas & Fisher, 2001

<sup>104</sup> Hingson, 1996

<sup>105</sup> NHTSA & NIAAA, 2000



het slachtoffer en/of de gemeenschap en het actief werken aan het goedmaken daarvan, en ten derde educatie of behandeling van de overtreder voorzien. Alle maatregelen bevatten het element van bestraffing omdat ze verplicht worden. Van de zeven door ons uitgekozen strafmaatregelen passen gevangenisstraf, intrekken van het rijbewijs, gebruik van een alcoholslot en inbeslagname van het voertuig in de categorie maatregelen die vooral de gemeenschap beschermen tegen mensen die rijden onder invloed. Ze maken allemaal het rijden onder invloed onmogelijk. Gemeenschapdienst en boetes spelen vooral in op het aspect van het verantwoordelijk stellen van de overtreder en het goedmaken van de impact van zijn gedrag. Verplichte lessen over alcohol en rijden tenslotte behoren tot de educatie van de overtreder. Ook hier geldt echter weer dat de verschillende categorieën niet mutueel exclusief zijn.

Aan de hogeschoolstudenten hebben we gevraagd om de zeven voornoemde straffen te rangschikken naar de mate waarin ze effectief zijn om hen ervan te weerhouden te rijden na het drinken van alcohol. Omdat het aantal studenten dat reeds een straf opliep wegens overtreding van de wettelijke alcohollimiet waarschijnlijk laag is, wordt met deze vraag vooral naar de algemene afschrikking gepeild. Voordat we naar de resultaten ervan kijken, geven we nog een overzicht van wat in de literatuur werd teruggevonden over elk van de zeven straffen.

## 5.2 Data uit de literatuur

### 5.2.1 Intrekken van het rijbewijs

Intrekken van het rijbewijs kan de vorm aannemen van het tijdelijk ongeldig maken van het rijbewijs van een bestuurder of van het herroepen ervan, waarbij de rijbewijshouder een nieuw rijbewijs moet halen na een vooraf bepaalde periode. Om opnieuw een rijbewijs te hebben volgend op beide soorten acties kan het nodig zijn voor een overtreder om zijn verzekeringsmaatschappij op de hoogte te brengen, wat resulteert in een verhoging van de prijs van de verzekering<sup>106</sup>.

Studies van rijbewijsmaatregelen in het algemeen, dus niet specifiek voor jongeren, demonstreren de effectiviteit van deze benaderingen om recidivisme en het risico op betrokkenheid in ongevallen voor drinkende bestuurders te reduceren. Volgens onderzoek van het Insurance Institute for Highway Safety<sup>107</sup> is de mogelijkheid om het rijbewijs van overtreders onmiddellijk in te trekken succesvol in het reduceren van alcoholgerelateerde ongevallen. Een studie in alle Amerikaanse staten in 1988 toonde aan dat de Administrative License Revocation (ALR) wetten die werden ingevoerd tussen 1978 en 1985 een vermindering van 5% in het aantal fatale verkeersongevallen met zich meebrachten. In een ander onderzoek<sup>108</sup> werd een vermindering van het aantal alcoholgerelateerde fatale ongevallen van 9% vastgesteld. Periodes van intrekking tussen 12 en 18 maanden lijken optimaal te zijn om recidivisme te reduceren, terwijl intrekking voor minder dan 3 maanden niet effectief lijkt te zijn<sup>109</sup>.

Voor jonge bestuurders zijn er geen specifieke percentages van reductie van ongevallen teruggevonden. Uit Amerikaans onderzoek<sup>110</sup> blijkt in elk geval wel dat het intrekken van het rijbewijs beschouwd wordt als een sterk afschrikmiddel door meer dan 90% van ondervraagde 15 tot 18-jarigen. Ook bij Nederlandse jongeren bleek intrekking van het

---

<sup>106</sup> NHTSA & NIAAA, 2000

<sup>107</sup> IHHS, 1995 – geciteerd in DeJong & Hingson, 1998

<sup>108</sup> Klein, 1989 – geciteerd in DeJong & Hingson, 1998

<sup>109</sup> Homel, 1981 – geciteerd in NHTSA & NIAAA, 2000

<sup>110</sup> Yu & Rizzo, 2001 – geciteerd in Ferguson & Williams, 2002

rijbewijs als een relatief zware straf beschouwd te worden<sup>111</sup>. Tot slot meldden Amerikaanse politiediensten aan onderzoekers<sup>112</sup> over het algemeen te voelen dat drinken en rijden door jongeren verminderd was in hun gemeenten gedurende de laatste 10 jaar tengevolge van de mogelijkheid van het intrekken van het rijbewijs. Achterliggende reden van het effect is waarschijnlijk dat een rijbewijs een waardevol bezit is voor jonge mensen, zodat intrekking of herroeping ervan krachtige afschrikkers zijn voor het rijden onder invloed<sup>113</sup>.

In de Amerikaanse literatuur wordt één grote valkuil van deze strafmaatregel vermeld. Alhoewel het intrekken van het rijbewijs aantoonbaar recidivisme reduceert, blijven daar namelijk veel mensen waarvan het rijbewijs ingetrokken werd gewoon doorrijden. Volgens sommige onderzoekers<sup>114</sup> gebeurt dit zelfs in 75% van de gevallen. Deze bestuurders rijden dan wel minder en mogelijk voorzichtiger, zodat het intrekken van het rijbewijs toch nog enigszins effectief is voor het reduceren van recidivisme voor relatief lange periodes. Langs de andere kant blijven ze blijkbaar toch een veiligheidsprobleem veroorzaken. Er werd gevonden<sup>115</sup> dat 7,4% van alle bestuurders in fatale ongevallen reed terwijl zijn rijbewijs was ingetrokken op het moment van het ongeval. Bestuurders met een veroordeling voor rijden onder invloed in de laatste 3 jaar hadden 11,07 keer meer kans om te rijden terwijl hun rijbewijs was ingetrokken op het moment van het ongeval, ze hadden 2,84 keer meer kans onder invloed te zijn op het moment van het ongeval en hadden 4,63 keer meer kans op het plegen van vluchtmisdrijf dan bestuurders met een geldig rijbewijs. Als antwoord op het grote aantal bestuurders op de weg terwijl hun rijbewijs is ingetrokken, het risico dat ze vertegenwoordigen voor de gemeenschap en de bezorgdheid dat ze niet voldoende zouden verzekerd zijn, pogen Amerikaanse staten onwettig rijden te controleren door het in beslag nemen of immobiliseren van voertuigen of het aanslaan van de nummerplaten van voertuigen waarmee bestuurders onder invloed reden<sup>116</sup>. Inbeslagname van het voertuig wordt in paragraaf 5.2.3 nog verder behandeld als mogelijke strafmaatregel.

### 5.2.2 *Gevangenisstraf*

Gevangenisstraf dient zowel voor het straffen van de overtreder als voor het beschermen van de gemeenschap door het onmogelijk maken van het rijden onder invloed<sup>117</sup>.

De evidentie van studies over gevangenisstraf als een specifieke en algemene afschrikker voor rijden onder invloed is gemengd. Sommige studies<sup>118</sup> hebben gevonden dat het gebruik van een 2-daagse gevangenisstraf voor eerste overtreders een algemeen afschrikkend effect heeft. Bij bestudering<sup>119</sup> van tachtig onderzoeken over afschrikking werden acht studies gevonden die geen reductie rapporteerden in recidivisme ten gevolge van gevangenisstraffen en slechts één studie gaf redelijk overtuigende evidentie voor een reductie gedurende 3 jaar bij eerste overtreders die een gevangenisstraf van 2 dagen kregen. Verschillende studies<sup>120</sup> suggereren in elk geval dat gevangenisstraf niet

---

<sup>111</sup> van Vlerken & Alles, 1984

<sup>112</sup> Wolfson, Wagenaar & Hornseth, 1995 – geciteerd in Hedlund et al., 2001

<sup>113</sup> NHTSA & NIAAA, 2000

<sup>114</sup> Nichols & Ross, 1989 – geciteerd in Voas, 2001

<sup>115</sup> Griffin & DeLaZerda, 2000 – geciteerd in Voas, 2001

<sup>116</sup> Voas, 2001

<sup>117</sup> Voas, 2001

<sup>118</sup> Falkowski, 1984 en Zador, Lund, Fields & Weinberg, 1988 – geciteerd in NHTSA & NIAAA, 2000

<sup>119</sup> NHTSA, 1996 – geciteerd in Hingson, 1996

<sup>120</sup> Hagen, 1978; Homel, 1981; Salzberg & Paulsruide, 1984; Mann, Vingilis, Gavin, Adlaf & Anglin, 1991; Ross, 1991 en Martin, Annan & Forst, 1993 – geciteerd in NHTSA & NIAAA, 2000

méer effectief is voor het reduceren van rijden onder invloed bij eerste overtredingen en herhaalde overtredingen dan andere sancties. Soms waren lange gevangenisperiodes zelfs geassocieerd met hoger recidivisme<sup>121</sup>.

Gevangenisstraffen kunnen bovendien een negatieve impact hebben op de werking van het gerecht door het vermeerderen van het aantal rechtszaken en de bevolking van de gevangenis<sup>122</sup>. In de Verenigde Staten wordt daarom steeds meer elektronisch huisarrest gebruikt voor overtreeders die rijden onder invloed<sup>123</sup>. Deze methode reduceert het risico dat wordt veroorzaakt door bestuurders onder invloed door hen van de weg te houden. Ze doet dit voor een veel lagere kost dan gevangenisstraf omdat de overtreder betaalt voor de elektronische monitoring.

Gevangenisstraf wordt in de literatuur duidelijk als een zware straf beschouwd. Het is immers de zwaarste vorm van vrijheidsberoving die er bestaat, omdat ze niet alleen het rijden onder invloed tegengaat maar de overtreder helemaal uit de gemeenschap wegneemt. Een zwaardere gevangenisstraf dan enkele dagen is dan ook buiten proportie voor eerste of tweede overtreeders<sup>124</sup>. De meningen over het reduceren van alcoholgerelateerde ongevallen bij zulk een korte periode zijn zoals gezegd verdeeld. Gevangenisstraf kan wel steeds gebruikt worden als dreigend alternatief om overtreeders te motiveren opvoedingsmaatregelen<sup>125</sup> of een alcoholslot in hun voertuig te accepteren en ervoor te betalen<sup>126</sup>.

### 5.2.3 Inbeslagname van het voertuig

Zoals vermeld in paragraaf 5.2.1 worden in de Verenigde Staten steeds vaker voertuigen of nummerplaten van voertuigen in beslag genomen bij rijden onder invloed van alcohol.

Het in beslag nemen van de nummerplaat blijkt effectief te zijn<sup>127</sup>. Het reduceert recidivisme significant. De wet die deze praktijk invoerde, bleek het meest effectief om recidivisme te reduceren wanneer de inbeslagname gebeurde op het moment van aanhouding in plaats van later. Een programma in Ohio<sup>128</sup> waarbij voor 3 tot 6 maanden het voertuig van herhaaldelijke overtreeders in beslag werd genomen of geïmmobiliseerd reduceerde het recidivisme met 50% terwijl het voertuig werd bijgehouden. Een kleinere reductie van 20% zette zich voort tot 1 jaar nadat het voertuig werd teruggegeven. Ook in andere staten werden gelijkaardige positieve effecten gevonden<sup>129</sup>.

In het geval een bestuurder onder invloed niet met zijn eigen voertuig rijdt, kan zulk een sanctie tot problemen leiden. Dit is bijvoorbeeld het geval bij jongeren die de auto van hun ouders besturen<sup>130</sup> of bij bestuurders in een voertuig van hun werkgever<sup>131</sup>. In deze gevallen worden de voertuigen meestal teruggegeven als de eigenaar de takel- en stallingskosten betaalt en een overeenkomst ondertekent om de overtreder niet te laten rijden met zijn wagen.

---

<sup>121</sup> Mann et al., 1991 – geciteerd in Hingson, 1996

<sup>122</sup> NHTSA, 1986b en Voas & Lacey, 1990 – geciteerd in NHTSA & NIAAA, 2000

<sup>123</sup> Jones, Lacey, Berning & Fell, 1996 – geciteerd in Voas, 2001

<sup>124</sup> Voas, 2001

<sup>125</sup> Voas & Fisher, 2001

<sup>126</sup> Voas, 2001

<sup>127</sup> Rodgers, 1994 – geciteerd in Voas & Fisher, 2001

<sup>128</sup> Voas, Tippets & Taylor, 1997, 1998 – geciteerd in Hingson et al., 1999

<sup>129</sup> Beirness, Simpson, Mayhew & Jonah, 1997 en DeYoung, 1997 – geciteerd in Voas, 2001

<sup>130</sup> NHTSA & NIAAA, 2000

<sup>131</sup> Voas & Fisher, 2001

Volgens sommige onderzoekers is het niet helemaal duidelijk of het positieve effect dat met de maatregel van inbeslagname bekomen wordt na teruggave van het voertuig een afschrikkend effect is, waarbij de kost en het ongemak van de straf zo pijnlijk zijn dat de overtreder gemotiveerd is om te vermijden terug gepakt te worden, of dat het nog steeds een onmogelijk maken van het rijden betreft<sup>132</sup>. Dit laatste zou kunnen resulteren uit verlies van het voertuig omdat sommige overtreders na lange periodes van inbeslagname hun auto misschien niet terugvragen, bijvoorbeeld omdat het voertuig minder waard is dan de sleep- en stallingskosten. Het is ook mogelijk dat de bestuurders die het voertuig van iemand anders bestuurden voorgoed de toegang tot dat voertuig werd ontzegd, ook nadat het werd vrijgegeven.

Al bij al lijkt het voorkomen van het gebruik van het voertuig door de overtreder voor 1 tot 6 maanden een beloftevolle sanctie voor alcoholovertredingen<sup>133</sup>.

#### 5.2.4 *Lessen over alcohol en rijden*

Educatieve programma's<sup>134</sup> geven informatie over belangrijke alcoholgerelateerde thema's zoals het effect van alcohol op de rijprestatie, de relatie tussen mate van consumptie en BAG en de aard van wetten tegen drinken en rijden. Bijkomend houden deze programma's vaak vaardigheidstraining in om overtreders te helpen plannen te kiezen en toe te passen om drinken en rijden te vermijden. Bij het onderwerpen van jonge bestuurders aan zulke programma's moet er rekening gehouden worden met specifieke kenmerken van deze doelgroep<sup>135</sup>. Jongeren zijn bijvoorbeeld meer gericht op visuele afbeeldingen van gevolgen van rijden onder invloed dan op statistieken<sup>136</sup>. Ze worden beïnvloed door de negatieve gevolgen zoals dood, verwondingen, ongemak en het in verlegenheid gebracht worden die het gevolg kunnen zijn van rijden onder invloed. Jongeren zijn ook meer geneigd te luisteren naar ernstige presentatoren die vrijwillig tijd ter beschikking stellen dan naar beroemdheden die betaald worden.

Evaluaties van educatieve programma's hebben gemengde resultaten opgeleverd<sup>137</sup>. Eindconclusie lijkt dat ze effectief zijn<sup>138</sup>, zowel voor eerste overtreders als voor overtreders die worden gekarakteriseerd als niet-problematische drinkers. Voor herhaalde overtreders of probleemdrinkers lijken ze weinig of geen waarde te hebben.

Enkele voorbeelden van programma's die in de literatuur werden teruggevonden kunnen als diepergaande vormen van educatie gezien worden. Ze gaan verder dan alleen maar lessen over alcohol en rijden. Zogenaamde rehabilitatiecursussen voor verkeersovertreders<sup>139</sup> hebben als bedoeling een positieve verandering van de persoonlijke attitudes van deelnemers te ondersteunen als basis voor veiliger verkeersgedrag. De benadering in deze programma's is meer van therapeutische aard dan die in traditionele educatie. Studies van deze programma's geven aan dat recidivisme van cursusdeelnemers ongeveer 50% lager is dan dat van individuen van controlegroepen zonder behandeling. Rehabilitatiecursussen voor bestuurders lijken effectief als er ongeveer tien deelnemers per trainer zijn en alcoholovertreders niet gemengd worden met andere overtreders. De cursussen zouden gespreid moeten zijn over enkele weken zodat de tijd tussen de sessies ook een invloed kan hebben.

---

<sup>132</sup> Voas et al., 1998

<sup>133</sup> Voas et al., 1998

<sup>134</sup> Voas & Fisher, 2001

<sup>135</sup> Acoca, 1995 – geciteerd in NHTSA & NIAAA, 2000

<sup>136</sup> NHTSA & TSI, 1997 – geciteerd in NHTSA & NIAAA, 2000

<sup>137</sup> Voas & Fisher, 2001

<sup>138</sup> Nichols, 1990 – geciteerd in NHTSA & NIAAA, 2000

<sup>139</sup> Bartl, Assailly, Chatenet, Hatakka, Keskinen & Willmes-Lenz, 2002 – geciteerd in Engström et al., 2003

Cursusleiders zouden psychologisch opgeleid moeten zijn en gebruik moeten kunnen maken van groepsdynamische processen en weerbarstige cliënten moeten kunnen motiveren voor zelfreflectie in plaats van alleen maar les te geven en zouden een professionele cliënt-trainer relatie moeten kunnen opzetten. De inhoud is cliëntgericht en niet een vast programmaschema volgend. Weekend interventieprogramma's<sup>140</sup> beschermen de publieke veiligheid door van overtreders van de alcoholwet te eisen om een residentieel weekendprogramma bij te wonen. Deze programma's voorzien ook screening en beoordeling van alcohol- en ander druggebruik. Bij evaluatie van zulk een programma<sup>141</sup> werd gevonden dat herhaalde overtreders een lagere mate van recidivisme vertoonden na het volgen van zo'n weekendprogramma dan overtreders die gevangenisstraf kregen of voorwaardelijke veroordelingen en boetes. Bijkomend hadden eerste overtreders die een weekendprogramma kregen opgelegd in combinatie met behandelingsaanbevelingen een lagere mate van recidivisme dan andere eerste overtreders.

Lessen over alcohol en rijden zijn alternatieve straffen die gegeven worden om overtreders op te voeden en verantwoordelijk te stellen voor hun acties, terwijl ze uit het gerechtelijk systeem gehouden worden<sup>142</sup>. Sommige experts zijn ervan overtuigd dat alternatieve straffen niet geschikt zijn voor jongeren die rijden onder invloed omdat het een zware overtreding is die de publieke veiligheid in het gedrang brengt<sup>143</sup>. Alternatieve straffen zijn mogelijk een probleem indien het effect op de overtreder zo mild is dat hij of zij niet effectief afgeschrikt wordt. Sommige overtreders die deelnemen aan een programma van alternatieve straf zouden er andere sancties, zoals het intrekken van het rijbewijs, bovenop moeten krijgen. Bijkomend mag de alternatieve straf niet de ernst van de overtreding verdoezelen. In elk geval mag het gebruik van alternatieve straffen er niet toe leiden dat ze worden gezien als vrijbrief om onder invloed te rijden. De programma's moeten veeleisend en bestraffend genoeg zijn om op zichzelf afschrikkend te zijn<sup>144</sup>.

### 5.2.5 Geldboete

De beoordeling van een geldboete als strafmaatregel voor alcoholovertreders is wederom heel divers. Volgens sommige studies<sup>145</sup> zijn boetes effectief voor het reduceren van recidivisme. Anderen<sup>146</sup> vinden boetes dan weer niet erg effectief, vooral niet bij herhaalde overtreders. Er is evidentie uit landen zoals Australië en Zweden<sup>147</sup>, die aangeeft dat boetes effectieve afschrikkers kunnen zijn, in het bijzonder de relatief hoge boetes, gebaseerd op het inkomen van de overtreder en de ernst van de overtreding, die worden ingesteld door Scandinavische landen.

Er werd geen enkele evaluatie van boetes gevonden die specifiek op jonge bestuurders was toegespitst.

### 5.2.6 Installatie van een alcoholslot

Een alcoholslot vereist van de bestuurder om elke keer als hij zijn voertuig wil starten een ademstaal te geven. Indien hierin een hoeveelheid alcohol gemeten wordt boven een

---

<sup>140</sup> NHTSA & NIAAA, 2000

<sup>141</sup> Siegal, 1985 – geciteerd in NHTSA & NIAAA, 2000

<sup>142</sup> McPhail & Wiest, 1995 – geciteerd in NHTSA & NIAAA, 2000

<sup>143</sup> NHTSA & NIAAA, 2000

<sup>144</sup> Warfield, 1999

<sup>145</sup> Homel, 1979, 1981 en Nichols & Ross, 1989 – geciteerd in NHTSA & NIAAA, 2000

<sup>146</sup> Simpson, Mayhew & Beirness, 1996 – geciteerd in Voas, 2001

<sup>147</sup> Nichols & Ross, 1990 – geciteerd in Voas & Fisher, 2001

specifieke limietwaarde wordt het slot in werking gesteld, waardoor voorkomen wordt dat het voertuig start<sup>148</sup>. Het toestel bevat ook een random testfunctie die de bestuurder onderweg nieuwe ademstalen vraagt, om er zeker van te zijn dat hij geen alcohol consumeert nadat het voertuig startte<sup>149</sup>. Verplichte installatie van een alcoholslot kan beschouwd worden als een variant op het intrekken van het rijbewijs of het in beslag nemen van het voertuig, omdat het de beschikbaarheid van het voertuig limiteert.

Amerikaans onderzoek toont aan dat alcoholsloten zeer effectief zijn in het voorkomen van drinken en rijden, het recidivisme reducerend met 50 tot 90% terwijl ze in het voertuig blijven. Eens de toestellen weggenomen zijn, keert het risico op recidivisme echter terug naar hetzelfde niveau als dat van overtreeders die niet hebben deelgenomen aan alcoholslotprogramma's<sup>150</sup>. Bovendien kiezen veel bestuurders die de keuze hebben tussen een alcoholslot of intrekking van het rijbewijs voor deze laatste optie<sup>151</sup>. Dit lijkt vreemd omdat intrekking van het rijbewijs in onze ogen een ingrijpender straf is dan de installatie van een alcoholslot. Met een alcoholslot kan het voertuig immers nog gebruikt worden in alcoholvrije omstandigheden, terwijl bij intrekking van het rijbewijs het voertuig in principe niet meer ter beschikking is. Een mogelijke verklaring is het feit dat de meerderheid van overtreeders in het Amerikaanse onderzoek misschien voorziet te rijden terwijl hun rijbewijs is ingetrokken en dit verkiest boven het installeren van een alcoholslot. Verwacht wordt dat wanneer bestuurders de keuze krijgen tussen een alcoholslot en zwaardere straffen, bijvoorbeeld gevangenisstraf, ze wel meer voor een alcoholslot zullen kiezen<sup>152</sup>.

Verscheidene staten in Amerika, Canada, Australië en Zweden zijn bezig met alcoholslotprogramma's. Ook EU-landen zoals België, Frankrijk, Duitsland, Noorwegen en Spanje zijn proeven aan het uitvoeren met het systeem<sup>153</sup>. In de meeste gevallen lopen deze programma's, ondermeer omwille van de hoge kostprijs, bij chronische of herhaaldelijke overtreeders, een belangrijke groep met hoog risico. Deze groep bestaat immers vaak uit alcoholverslaafden die niet beïnvloed worden door massa-campagnes, educatie en bewustwordingsprogramma's en ook niet afgeschrikt worden door dreiging met intrekken van het rijbewijs, boetes en gevangenisstraf. Bevindingen suggereren dat het alcoholslot beloftevol is om te helpen rijden onder invloed van alcohol in deze groep te reduceren<sup>154</sup>. Bij deze groep is het belangrijk dat de duur van de sanctie lang genoeg is om een redelijke kans te voorzien voor de overtreder om voldoende te herstellen van zijn alcoholprobleem voordat hij zijn volledige bestuurdersstatus terugkrijgt. Alhoewel de herstelperiode varieert tussen overtreeders en sommigen nooit zullen herstellen lijkt een minimum van een jaar een redelijke tijd om sancties op te leggen om de gemeenschap te beschermen terwijl de behandeling en nazorgprogramma's uitgevoerd worden<sup>155</sup>. Toekomstig onderzoek zou moeten uitmaken of bepaalde subgroepen het meest gebaat zijn met alcoholslotprogramma's en welk de mogelijke bruikbaarheid van deze toestellen is bij eenmalige overtreeders en andere bestuurders die risico lopen op rijden onder invloed<sup>156</sup>.

---

<sup>148</sup> Coben & Larkin, 1999

<sup>149</sup> Department for Transport, 2004

<sup>150</sup> Coben & Larkin, 1999 en Voas, Marques, Tippetts & Beirness, 1999 – geciteerd in Voas & Fisher, 2001

<sup>151</sup> Voas et al., 1999 – geciteerd in Voas & Fisher, 2001

<sup>152</sup> Voas & Fisher, 2001

<sup>153</sup> Department for Transport, 2004

<sup>154</sup> Coben & Larkin, 1999

<sup>155</sup> Wells-Parker, Bangert-Drowns, McMillen & Williams, 1995 – geciteerd in Voas, 2001

<sup>156</sup> Coben & Larkin, 1999

### 5.2.7 Gemeenschapsdienst

Overtreders kunnen verantwoordelijk gesteld worden voor de schade die ze hebben veroorzaakt door diensten te bewijzen die de gemeenschap ten goede komen. Net zoals gemeenschappen geschaad worden door overtredingen kunnen ze, tenminste gedeeltelijk, vergoed worden door betekenisvolle diensten die bijdragen tot hun verbetering.

Sommige studies<sup>157</sup>, echter geen van allen toegespitst op jonge bestuurders, vonden geen significante effecten van gemeenschapsdienst op recidivisme of ongevallen bij alcoholovertreders. Toch zijn programma's van gemeenschapsdienst waardevol<sup>158</sup>. Ze produceren immers aanzienlijke besparingen in gevangenisuitgaven, en leveren geldwaarde op in diensten aan de gemeenschap. Als het objectief van een gemeenschapsdienst vooral is dat de overtreder verantwoordelijk wordt gesteld door het compenseren van de gemeenschap zijn zulke programma's nuttig zelfs indien er geen blijvende reductie in recidivisme wordt aangetoond. Een goed opgezet programma kan constructief werk en mogelijk waardevolle educationele ervaringen aanbieden aan jonge overtreder. Zulk een maatregel kan bovendien aanzienlijke lof oogsten van burgers indien ze echt zichtbare voordelen produceert voor de gemeenschap.

Indien gemeenschapsdienst toch wordt gezien als in de eerste plaats bedoeld om af te schrikken, gelden voor deze maatregel dezelfde bedenkingen als die geformuleerd in paragraaf 5.2.4 voor lessen over alcohol en rijden. De ernst van de overtreding moet benadrukt worden en de gemeenschapsdienst moet veeleisend en bestraffend genoeg zijn. Voorbeeld van een mogelijk indrukwekkende gemeenschapsdienst is het hulp verlenen op een spoedgevallendienst. Deze sanctie vereist van overtreder dat ze gedurende een aantal uren de medische behandeling van patiënten volgen. Dit bezoek kan gepland worden in een weekendnacht, wanneer er een hoge kans is dat patiënten slachtoffer zijn van alcoholgerelateerde ongevallen<sup>159</sup>.

### 5.2.8 Vergelijking van de verschillende straffen

Gebaseerd op het tot nu toe gevoerde en hier besproken onderzoek lijken de twee meest effectieve middelen om recidivisme bij overtreder te reduceren opvoedingsprogramma's en het onmogelijk maken van rijden, terwijl de bruikbaarheid van gevangenisstraf of boetes beperkt lijkt. Het beperken van de mogelijkheid tot rijden vormt een groeiend probleem als het alleen via intrekking van het rijbewijs gebeurt. Daarom spelen andere strategieën een steeds grotere rol, zoals elektronisch huisarrest en alcoholsloten. Omdat deze methodes van monitoring van het gedrag ingrijpend zijn, zijn ze zwaar voor overtreder<sup>160</sup>.

Er kan een soort rangorde<sup>161</sup> opgesteld worden van sancties voor jongeren naargelang de ernst en herhaling van de overtreding. Onmiddellijke sancties zoals boetes, gemeenschapsdienst, educatie en het onmogelijk maken van rijden voor korte periodes kunnen geschikt zijn voor eerste overtreder. Tussenvolgende sancties zoals langere periodes van niet-rijden of behandeling kunnen geschikt zijn voor overtreder die niet goed hebben gereageerd op onmiddellijke sancties. Gevangenisstraf kan noodzakelijk zijn voor jongeren wiens aanwezigheid in de gemeenschap een bedreiging voor de publieke veiligheid zou betekenen of voor jongeren die niet hebben gereageerd op

---

<sup>157</sup> Stenzel, Manak & Murphy, 1987 en Popkin & Wells-Parker, 1994 – geciteerd in NHTSA & NIAAA, 2000

<sup>158</sup> NHTSA & NIAAA, 2000

<sup>159</sup> NHTSA & NIAAA, 2000

<sup>160</sup> Voas & Fisher, 2001

<sup>161</sup> NHTSA & NIAAA, 2000

herhaalde lichtere straffen. Deze rangorde bestaat in het huidige bestraffingsysteem in ons land.

Een combinatie van sancties is nodig om alle mogelijke doelen van strafmaatregelen tegelijkertijd te voldoen. Onderzoek bij overtreders van de alcoholwet<sup>162</sup> suggereert dat een combinatie van bestraffende en rehabiliterende sancties, met follow-up om nakoming ervan in het oog te houden, meer effectief is dan om het even welke benadering apart.

### 5.3 Resultaten van de bevraging

De hogeschoolstudenten rangschikten zoals gezegd de zeven voorgestelde strafmaatregelen volgens de mate waarin ze volgens hen afschrikken om te rijden onder invloed van alcohol.

Gevangenisstraf en het onmogelijk maken van het rijden door intrekking van het rijbewijs of inbeslagname van het voertuig verschillen onderling niet significant van elkaar en zijn voor de studenten de meest afschrikwekkende straffen. Dit resultaat ligt in de lijn van de verwachtingen als we afgaan op de hierboven besproken literatuur.

Dat een geldboete op de tweede plaats komt voor de studenten wijst erop dat dit toch een effectieve straf kan zijn voor de specifieke doelgroep van jongeren. Bestuurders in het algemeen worden er misschien niet altijd door afschrikt, jongeren die deze boetes grotendeels zelf moeten betalen zien ze als een redelijk zware straf.

Dat het opgelegd gebruik van een alcoholslot als minder afschrikwekkend dan intrekking van het rijbewijs en inbeslagname van het voertuig wordt gezien kan te maken hebben met de relatieve onbekendheid van het alcoholslot. De studenten kunnen zich de gevolgen ervan misschien niet zo goed voorstellen. Langs de andere kant kan de bekomen rangschikking er ook op wijzen dat de studenten de redenering die we zelf in paragraaf 5.2.6 maakten volgen, in de zin dat beperking van het rijden uitsluitend na het drinken van alcohol minder erg is dan het verbieden of onmogelijk maken van het rijden in het algemeen. Door de studenten wordt blijkbaar ook minder dan in het Amerikaans onderzoek de mogelijkheid om te rijden zonder rijbewijs ingecalculleerd.

De straffen die vaak als alternatieve straffen worden aangeboden aan jongeren, namelijk lessen over alcohol en gemeenschapsdienst, zijn volgens hen zelf het minst effectief om rijden onder invloed van alcohol af te schrikken. Gemeenschapsdienst doet het in hun ogen wel beter dan de lessen over alcohol en rijden.

**Tabel 13: Beoordeling van effectiviteit van straffen**

Straf	Min.	Max.	Gem.
<ul style="list-style-type: none"><li>• Intrekken van het rijbewijs</li></ul>	0	7	<ul style="list-style-type: none"><li>• 4,78</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Gevangenisstraf</li></ul>			<ul style="list-style-type: none"><li>• 4,75</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Inbeslagname van het voertuig</li></ul>			<ul style="list-style-type: none"><li>• 4,64</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Geldboete</li></ul>	0	7	<ul style="list-style-type: none"><li>• 4,04</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Gemeenschapsdienst</li></ul>	0	7	<ul style="list-style-type: none"><li>• 3,51</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Opgelegd gebruik van een alcoholslot</li></ul>			<ul style="list-style-type: none"><li>• 3,28</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Lessen over alcohol en rijden</li></ul>	0	7	<ul style="list-style-type: none"><li>• 2,79</li></ul>

<sup>162</sup> Wells-Parker et al., NHTSA & NIAAA, 2000



## **6. PREVENTIEVE MAATREGELEN EN ALTERNATIEVEN VOOR RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL**

---

### **6.1 Classificatie van maatregelen**

Naast het middel van handhaving van een wettelijke alcohollimiet heeft de overheid natuurlijk nog andere mogelijkheden om rijden onder invloed van alcohol bij jongeren te reduceren. Dit kan namelijk ook gebeuren door preventieve maatregelen of door het aanbieden of promoten van alternatieven voor drinken en rijden.

In de literatuur vinden we classificaties terug waarin zulke maatregelen kunnen ondergebracht worden. Het zijn overigens niet alleen maatregelen tegen drinken en rijden maar ook maatregelen tegen andere alcoholgerelateerde problemen die in deze classificaties ondergebracht kunnen worden.

Een eerste classificatie<sup>163</sup> onderscheidt twee wijzen waarop de overheid alcoholproblemen kan aanpakken, die respectievelijk het publieke gezondheidsmodel en het model van schadebeperking genoemd worden. Het publieke gezondheidsmodel richt zich op de algemene consumptie van alcohol om problemen te reduceren. De veronderstelling die ten grondslag ligt aan dit model is dat een algemene reductie in consumptie op het niveau van de populatie veranderingen teweegbrengt niet alleen bij lichte en middelmatige drinkers maar ook bij zwaardere drinkers, dus leidt tot reductie in alcoholgerelateerde problemen. In tegenstelling daarmee focust het model van schadebeperking op het vermijden van specifieke gedragingen, bijvoorbeeld zware of risicovolle drinkstijlen, en op drinken in specifieke risicovolle situaties, bijvoorbeeld drinken en rijden. In het geval van jongeren zou vooral dit laatste model, waarin men focust op risicovol drinken en op risicovolle drinksituaties, van belang zijn.

In een andere classificatie<sup>164</sup>, die wel overeenkomst vertoont met de vorige, wordt ervan uitgegaan dat beleidsinterventies zich kunnen richten op de populatie, het individu of op situaties. Beleid gericht op het populatieniveau is bedoeld om de totale consumptie in een algemene populatie te reduceren zonder te kijken naar specifieke risicogroepen, drinkstijlen of drinksituaties. Het verhogen van de prijs door taksen op alcoholische dranken is een voorbeeld van een beleid gericht op drinken op het populatieniveau. Alhoewel zulk beleid zich niet specifiek richt op jongeren kan het een substantiële impact hebben op het drinken bij jongeren. Beleid gericht op het individuele niveau focust op specifieke risicovolle drinkstijlen of groepen. Instellen van een minimumleeftijd waarop gedronken mag worden is bijvoorbeeld specifiek bedoeld om drinken bij jongeren te verminderen of te vermijden, zonder rekening te houden met de situatie waarin het drinken plaatsvindt. Tenslotte probeert beleid gericht op situaties om drinken in verbinding met risicovolle activiteiten of situaties te vermijden zonder noodzakelijk het algemene drinken in de populatie of bij specifieke groepen te reduceren. Een algemene wettelijke alcohollimiet in het verkeer bijvoorbeeld is bedoeld om drinken en rijden te reduceren, maar is niet gericht op specifieke groepen of niet bedoeld om de algemene alcoholconsumptie in de populatie te reduceren. Elke classificatie is in zekere zin arbitrair. Een beleid dat bedoeld is voor het reduceren van consumptie in risicovolle situaties bijvoorbeeld zal ook een effect hebben op het drinkniveau van de algemene populatie of op het drinken door specifieke risicogroepen<sup>165</sup>. De typologie helpt in elk geval om het primaire doel van beleid helder te stellen. Maar zelfs dan is beleid soms onmogelijk te classificeren als behorend tot één niveau. Bijvoorbeeld alhoewel taksen

---

<sup>163</sup> Grube & Nygaard, 2001

<sup>164</sup> Simpura, 1999 – geciteerd in Grube & Nygaard, 2001

<sup>165</sup> Skog, 1980, 1985 – geciteerd in Grube & Nygaard, 2001

heffen de populatie als primair doel heeft, is het vaak onderzocht<sup>166</sup> als een maatregel om consumptie bij jonge mensen te reduceren omdat dit een groep zou zijn die buitengewoon prijsgevoelig is.

Welke benadering uit bovenstaande classificaties het meest waardevol is voor het beperken van rijden onder invloed van alcohol is geen uitgemaakte zaak. Volgens sommigen is er in elk geval te weinig aandacht voor maatregelen die zich richten op alcoholconsumptie in de algemene populatie. Alcoholgerelateerde ongevallen zouden veel gevoeliger zijn aan veranderingen in alcoholverkoop dan aan veranderingen in handhaving of publiciteitscampagnes<sup>167</sup>. Alcoholconsumptie in specifieke doelgroepen, in het bijzonder de groep van jongeren, krijgt in de Verenigde Staten meer aandacht dan dat bij ons het geval is. Door het instellen van een verbod op alcohol voor jongeren onder de 21 jaar probeert men alcoholgerelateerde problemen voor deze leeftijdsgroep te verminderen<sup>168</sup>. Rijden onder invloed is daar een belangrijk voorbeeld van.

Het is tot slot niet alleen de overheid die preventieve maatregelen of alternatieven voor rijden onder invloed van alcohol kan aanbieden. Ook de sociale omgeving van jongeren, meer bepaald ouders en leeftijdsgenoten, organisatoren van evenementen, (rij)scholen en horeca-uitbaters kunnen zonder dat dit een wettelijke verplichting is inspanningen in dezelfde richting doen.

In de bevraging van de hogeschoolstudenten hebben we een aantal mogelijke preventieve maatregelen of alternatieven voor rijden onder invloed van alcohol op een rij gezet. De bestudeerde maatregelen die door de overheid kunnen opgelegd of voorzien worden zijn beperking van reclame voor alcohol, verhoging van de kosten van alcohol, verantwoordelijke bedieningspraktijken bij horeca-uitbaters en alternatieve vervoermiddelen zoals bussen of taxi's. Maatregelen uit de directe omgeving van jongeren zijn in de eerste plaats druk vanwege ouders en leeftijdsgenoten om niet te rijden onder invloed van alcohol. Ook het inrichten van alcoholvrije evenementen, door jongeren zelf of door verenigingen, rekenen we hiertoe. Tenslotte zijn er de preventieve educatieve maatregelen. In het vorige hoofdstuk werden lessen over alcohol en rijden beschreven als alternatieve straf voor overtreders van de wettelijke alcohollimiet. Zulke lessen worden echter veel frequenter gebruikt als opvoeding van jongeren in het algemeen, om te voorkomen dat ze ooit overtreder van de alcohollimiet worden. In de bevraging onderscheidde we lessen over effecten van alcohol die in het kader van school of rij school gegeven worden, voorlichting over effecten van alcohol via massamedia (tijdschriften, radio en televisie), campagnes specifiek gericht op rijden onder invloed van alcohol en projecten waarin verkeersslachtoffers voor jongeren getuigen over hun eigen ervaringen.

Voordat we de resultaten van de bevraging weergeven, kijken we eerst weer naar wat in de literatuur over deze maatregelen werd teruggevonden.

## **6.2 Data uit de literatuur**

### *6.2.1 Beperking van reclame voor alcohol*

Er is wijdverbreide bekommernis bij beleidsmakers en bij het grote publiek over de potentiële effecten van alcoholreclame op alcoholconsumptie en daaraan gerelateerde problemen, in het bijzonder bij kinderen en jongeren<sup>169</sup>. Volgens een vragenlijst

---

<sup>166</sup> Grossman, Chaloupka, Saffer & Laixuthai, 1995 en Laixuthai & Chaloupka, 1993 – geciteerd in Grube & Nygaard, 2001

<sup>167</sup> Tay, 2004

<sup>168</sup> NHTSA & NIAAA, 2000

<sup>169</sup> Agostinelli & Grube, 2002

afgenomen in opdracht van de alcoholindustrie<sup>170</sup> gelooft 73% van het Amerikaanse publiek dat alcoholadvertenties een grote bijdrage leveren aan het drinken van minderjarigen. Gelijkaardig wordt vaak gesuggereerd dat alcoholgebruik op televisie een ongeschikte boodschap over drinken verschaft en in feite jonge mensen aanmoedigt om te drinken<sup>171</sup>. De alomtegenwoordigheid van alcoholadvertenties en de manier waarop alcoholgebruik voorgesteld wordt in de media maken dat het een wenselijk en acceptabel middel lijkt zodat misbruik kan aangemoedigd worden<sup>172</sup>. Drinken wordt in advertenties en in televisieprogramma's vaak getoond als glamoureuus en zonder enige ernstige gevolgen. Soms wordt alcohol zelfs expliciet getoond in aanwezigheid van potentieel risicovol gedrag zoals rijden of het beoefenen van wateractiviteiten zoals zwemmen, varen of zonnen op het strand<sup>173</sup>. Bijkomend gebruiken alcoholadvertenties vaak tactieken zoals humor, jongerenthema's, jonge acteurs of modellen, wat hun aantrekkingskracht voor jongeren verhoogt<sup>174</sup>.

In verschillende internationale onderzoeken werden verbanden vastgesteld tussen blootstelling aan of bewustheid van alcoholadvertenties en daaropvolgend drinkgedrag of intentie daartoe. In Amerikaans onderzoek<sup>175</sup> werd gevonden dat kinderen die zich meer bewust waren van alcoholadvertenties een verhoogde kennis hadden van biermerken en slogans en positievere ideeën hadden over drinken dan kinderen die zich minder bewust waren van de advertenties. Deze positievere ideeën hadden ook een verhoging in de intentie van deze kinderen om als volwassenen te drinken tot gevolg. Deze effecten bleven behouden zelfs indien verschillen in achtergrondvariabelen, attitudes en drinkgedrag van ouders en leeftijdsgenoten en de effecten van ideeën en kennis op de bewustheid van alcoholadvertenties statistisch gecontroleerd werden. Beperking van de studie is dat er geen relatie kon onderzocht worden tussen bewustheid van bieradvertenties en het eigenlijke drinkgedrag. Hiervoor is gelijkaardig onderzoek met oudere adolescenten nodig<sup>176</sup>.

Zulk onderzoek werd uitgevoerd bij jongeren van 18 tot 22 jaar in de Verenigde Staten<sup>177</sup> en bij 18 tot 29-jarigen in Nieuw-Zeeland<sup>178</sup>. In het eerste onderzoek was blootstelling aan alcoholadvertenties gerelateerd aan zwaar drinken, probleemdrinken en drinken in gevaarlijke situaties, bijvoorbeeld al rijdend, bij de onderzochte jongeren. Deze verbanden bleven bestaan wanneer demografische variabelen en ideeën over drinken door leeftijdsgenoten en ouders statistisch gecontroleerd werden. In het Nieuw-Zeelands onderzoek bleek dat positieve reacties op bieradvertenties op televisie bijdroegen aan de hoeveelheden alcohol die werden geconsumeerd door de jongeren, wat op zijn beurt bijdroeg aan het niveau van problemen die werden gerapporteerd ten gevolge van het drinken. Het houden van bieradvertenties had zowel een directe invloed op de hoeveelheid die werd geconsumeerd als een indirecte invloed, via positieve ideeën. De voordelen die werden gecommuniceerd door de televisieadvertenties, zoals het feit dat drinken plezier en opwindung brengt, aanvaarding en kameraadschap en een mogelijkheid tot vluchten inhoudt, werden vertaald in positievere ideeën over drinken. Deze positievere ideeën brachten op hun beurt meer consumptie met zich mee.

---

<sup>170</sup> Lipman, 1991 – geciteerd in Grube, 1993

<sup>171</sup> Grube, 1993

<sup>172</sup> Ritson, 1994

<sup>173</sup> Grube, 1993

<sup>174</sup> Aitken, 1989; Jones & Donovan, 2001; Martin et al., 2002 en Waiters, Treno & Grube, 2001 – geciteerd in Thomsen & Rekve, 2004

<sup>175</sup> Grube, Wallack & Madden, 1991 – geciteerd in Grube, 1993

<sup>176</sup> Grube & Wallack, 1994

<sup>177</sup> Atkin, Neuendorf & McDermott, 1983 – geciteerd in Grube & Wallack, 1994

<sup>178</sup> Wyllie, Zhang & Casswell, 1998

Enkele studies<sup>179</sup> hebben de effecten onderzocht van verbod of restrictie van alcoholadvertenties. Men onderzocht de effecten van restrictie van uitgezonden advertenties op alcoholconsumptie en alcoholproblemen, waaronder fatale ongevallen met motorvoertuigen, in 17 Europese en Noord-Amerikaanse landen, gebruik makend van data van 1970 tot 1983. De landen in de studie werden gegroepeerd volgens het opleggen van restricties aan uitgezonden alcoholadvertenties, gedeeltelijke restricties (dit wil zeggen geen televisiereclame voor sterke drank) of een compleet verbod op alcoholadvertenties op televisie. Restrictie van alcoholadvertenties was gerelateerd aan lagere niveau's van consumptie en een verminderd aantal fatale ongevallen. Landen met gedeeltelijke restricties hadden een niveau van alcoholconsumptie dat ongeveer 16% lager lag dan dat in landen zonder restricties, en landen met een compleet verbod hadden consumptieniveau's die 11% lager lagen dan landen met gedeeltelijke restricties. De overeenkomstige cijfers voor fatale ongevallen waren 10% en 23% respectievelijk. Deze studie bleek echter niet waterdicht te zijn. Een heranalyse van de data<sup>180</sup> suggereerde echter dat er evidentie was voor een omgekeerd causaal verband. De landen die een lage mate van alcoholproblemen kenden, waren meer geneigd om een verbod of restrictie van alcoholadvertenties aan te nemen dan landen met een hoge graad van alcoholproblemen. Dit betekent dat zowel een lage mate van problemen als restrictie van advertenties het resultaat zijn van vooraf bestaande conservatieve drinkstijlen en attitudes.

In de geraadpleegde literatuur werd tenslotte één studie<sup>181</sup> gevonden waarin er geen evidentie gevonden werd voor de impact van alcoholreclame op het rijden onder invloed van alcohol.

Verskillende maatregelen<sup>182</sup>, zoals het beperken van alcoholadvertenties in prime time op televisie, het beperken van sponsoring door alcoholmerken van concerten of gelijkaardige evenementen die worden bijgewoond door jongeren, het minder gericht maken van advertenties op jongerenthema's, het bieden van tegenadvertenties of educatieve inspanningen die helpen kritische vaardigheden te ontwikkelen tegenover alcoholadvertenties kunnen in elk geval mogelijkwjs bijdragen leveren in het reduceren van alcoholgebruik bij jongeren en bij uitbreiding van het drinken in risicovolle situaties zoals bij het rijden met een motorvoertuig. Rudy Demotte, federaal minister van Volksgezondheid, zou enkele van deze maatregelen in ons land willen doorvoeren<sup>183</sup>. Hij wil reclame voor alcohol gericht op jongeren onder de 16 jaar verbieden. Dit zal gerealiseerd worden door een verbod op spotjes of advertenties voor alcohol tijdens jongerenprogramma's, tijdens jeugdfilms in de cinema en in jongerentijdschriften. Inhoudelijk mag alcoholreclame in de toekomst niet meer de indruk wekken dat drinken succesvol of verleidelijk maakt. En mensen die niet drinken mogen niet als saai worden afgeschilderd.

### 6.2.2 *Verhoging van de kosten van alcohol*

De prijs van alcoholische dranken is, net zoals de reclame die ervoor gemaakt wordt, een gegeven dat voor het algemene publiek geldt maar waaraan volgens sommigen kinderen en jongeren extra gevoelig zijn. In het geval van reclame werd dit ondermeer toegeschreven aan de specifieke inhoud ervan, die vaak expliciet op jongeren gericht is.

---

<sup>179</sup> Saffer, 1991, 1993 – geciteerd in Grube & Nygaard, 2001

<sup>180</sup> Young, 1993 – geciteerd in Grube & Nygaard, 2001

<sup>181</sup> Stewart, 1997 – geciteerd in DeJong & Hingson, 1998

<sup>182</sup> Grube & Wallack, 1994

<sup>183</sup> Bierkrant, 2004

Voor de prijs geldt simpelweg de regel dat wie minder geld te besteden heeft, wat voor jongeren vaker het geval is, gevoeliger is voor prijsstijgingen<sup>184</sup>.

Onderzoek bij Amerikaanse universiteitsstudenten<sup>185</sup> toonde inderdaad aan dat de kosten van alcohol een rol spelen in het drinkgedrag van jongeren. Het onderzoek liet een relatie zien tussen goedkope of afgeprijsde alcohol en het opnemen van zwaar drinkgedrag. Studenten die rapporteerden 1 dollar of minder te betalen voor een drankje hadden aanzienlijk meer kans om zwaar beginnen te drinken dan studenten die rapporteerden meer dan een dollar per drankje te betalen. De hoeveelheid geld die jongeren konden uitgeven had een positieve relatie met de frequentie van drinken<sup>186</sup>. Dit principe speelde zelfs een rol bij redelijk kleine te spenderen bedragsverschillen in de orde van degenen met 5 dollar of minder in vergelijking met degenen met meer dan 5 dollar<sup>187</sup>.

Het prijseffect was in geen geval beperkt tot jongeren die niet zo vaak (minder dan 1 keer per week) alcohol consumeerden. Integendeel, de fracties van jongeren die redelijk vaak (1-3 keer per week) en vaak (4-7 keer per week) alcohol consumeerden daalden meer in absolute of procentager termen dan de fractie van minder frequente drinkers wanneer de prijs steeg. Gelijkaardig verkleinden de fracties van redelijk zware (3-5 glazen op een typische drinkdag) en zware (6 of meer glazen op een typische drinkdag) jeugdige drinkers meer in absolute of procentager termen dan de fractie van lichte (1-2 glazen op een typische drinkdag) drinkers als antwoord op een prijsverhoging<sup>188</sup>. Dus verhoogde prijzen voor alcoholische dranken zouden juist de aantallen van frequente en zware jonge drinkers in grotere mate reduceren dan het aantal minder frequente of lichte drinkers<sup>189</sup>.

Verskillende onderzoekers voorspellen dan ook dat een verhoging van de prijs van alcoholische dranken, bijvoorbeeld door verhoogde taksen, bij uitstek bij jongeren een reductie in het aantal alcoholgerelateerde ongevallen kan teweeg brengen<sup>190</sup>. Grossman<sup>191</sup> schat dat een beleid dat de federale biertaksen had aangepast aan de inflatie sinds 1951 het aantal verloren jongerenlevens in fatale ongevallen tussen 1975 en 1981 gereduceerd zou hebben met 15%, terwijl een beleid dat de alcohol in bier aan dezelfde taks had onderworpen als de alcohol in sterke drank het aantal verloren levens zou verminderd hebben met 21%. Een combinatie van de twee taksmaatregelen zou een vermindering van 54% in het aantal jongeren dat omkwam met zich meegebracht hebben. De levens van 1.022 jongeren tussen 18 en 20 jaar zouden bijvoorbeeld gespaard geweest zijn per jaar indien de federale taks op bier geïndexeerd was geweest op basis van de inflatie sinds 1951. Andere onderzoekers<sup>192</sup> bestudeerden twee parameters die nauw gelinkt zijn aan drinken en rijden, namelijk het aantal bestuurders dat de dood vond in verkeersongevallen tussen 12u en 3u59 's nachts en het aantal bestuurders dat de dood vond in verkeersongevallen terwijl ze verhoogde BAG's hadden. Tussen 1982 en 1988 zou een politiek die de federale biertaks aanpaste aan de inflatie sinds 1951 het totaal aantal van zulke dodelijke ongevallen hebben gereduceerd met 11,5% en dodelijke ongevallen bij 18 tot 20-jarigen met 32,1%. Een studie gebaseerd op zelfrapportering over drinken en rijden<sup>193</sup> tenslotte schatte dat een stijging van de prijs

---

<sup>184</sup> Grossman, Coate & Arluck, 1987 en Coate & Grossman, 1988 – geciteerd in Dawson, 1999

<sup>185</sup> Weitzman, Nelson & Wechsler, 2003

<sup>186</sup> Ahlstrom, 1982 en Mills & Noyes, 1984 – geciteerd in Connolly, Casswell, Stewart & Silva, 1992

<sup>187</sup> Connolly et al., 1992

<sup>188</sup> Grossman, 1989

<sup>189</sup> Laixuthai & Chaloupka, 1993 – geciteerd in Chaloupka, Grossman & Saffer, 2002

<sup>190</sup> NHTSA & NIAAA, 2000

<sup>191</sup> Grossman, 1989

<sup>192</sup> Chaloupka, Saffer & Grossman, 1993 – geciteerd in Chaloupka et al., 2002

<sup>193</sup> Kenkel, 1993 – geciteerd in Chaloupka et al., 2002

van alcoholische dranken met 10% de waarschijnlijkheid van drinken en rijden zou reduceren met ongeveer 7,4% voor mannen en 8,1% voor vrouwen. Nog grotere reducties van 12,6% bij mannen en 21,1% bij vrouwen zou optreden bij mensen van 21 jaar en jonger.

Echter niet alle onderzoekers ondersteunen de bewering dat het verhogen van alcoholprijzen door taksen het aantal fatale ongevallen zou reduceren. Een Amerikaans onderzoek<sup>194</sup>, opgezet om de relatie tussen motorvoertuigongevallen en taksen, prijzen en een aantal wetten die alcohol betreffen opnieuw te onderzoeken, gaf weinig ondersteuning aan voornoemde bewering. De onderzoekers vonden kleine, negatieve en statistisch niet significante relaties tussen taksen en totaal aantal ongevallen. Omdat dit verband niets opleverde onderzochten ze of er een statistisch betekenisvolle relatie gevonden kon worden tussen globale alcoholprijzen en auto-ongevallen. Omdat de veronderstelde relatie is dat hogere taksen resulteren in hogere prijzen die, op hun beurt, misbruiken van alcohol reduceren en leiden tot minder doden ten gevolge van dronken rijden, leek het plausibel dat een model gebaseerd op de globale prijs een sterker resultaat zou opleveren. De resultaten slaagden er echter andermaal niet in een sterke relatie aan te tonen tussen bierprijzen en ongevallen. Ze waren geneigd negatieve tekens te vertonen, maar waren niet statistisch significant. Ook een voorgaande studie<sup>195</sup> zou gelijkaardige resultaten hebben opgeleverd. Sommige onderzoekers<sup>196</sup> vonden zelfs een positieve relatie tussen biertaksen en fatale ongevallen, wat betekent dat hogere prijzen meer fatale ongevallen met zich meebrengen. Anderen<sup>197</sup> vonden een positieve relatie tussen alcoholprijzen en verkeersongevallen voor bestuurders van 21 tot 24 jaar en een negatieve relatie voor bestuurders tussen 25 en 64 jaar, maar geen van beide was significant.

Mogelijke verklaringen voor het niet vinden van significante taks- of prijseffecten zou kunnen zijn dat indien ander beleid ingevoerd wordt om dronken rijden af te schrikken het marginale effect van taksen en prijzen verdwijnt<sup>198</sup> of dat in het recentere onderzoek nieuwe gegevensbronnen gebruikt werden of gecontroleerd werd voor andere factoren (bijvoorbeeld opvatting over alcohol, andere determinanten van de alcoholprijs of beschikbaarheid van alcohol) waardoor aanzienlijke vraagtekens geplaatst worden bij de sterkte van vroegere resultaten<sup>199</sup>.

Los van de onderzoeksresultaten die hierboven werden vermeld kunnen overheden afwijzend staan tegenover het verhogen van taksen om alcoholgebruik te ontmoedigen omdat de verhoogde taksen de prijzen verhogen niet alleen voor alcoholmisbruikers maar ook voor lichte en middelmatige drinkers die geen alcohol misbruiken en daarom niet hoeven ontmoedigd te worden om te drinken<sup>200</sup>. Veel mensen consumeren regelmatig kleine hoeveelheden alcohol zonder verslaafd te worden. De meeste mensen die alcohol drinken berokkenen zichzelf of anderen bovendien geen schade. Recent medisch onderzoek heeft steeds meer evidentie opgeleverd dat middelmatige alcoholconsumptie geassocieerd is met een verminderd voorkomen van hart- en vaatziekten en verhoogde levensverwachting<sup>201</sup>. De negatieve effecten van alcohol resulteren voornamelijk uit overmatige consumptie<sup>202</sup>. Omdat het onmogelijk is om taksen alleen toe te passen op

---

<sup>194</sup> Young & Likens, 2000

<sup>195</sup> Dee, 1999 – geciteerd in Young & Likens, 2000

<sup>196</sup> Mast, Benson & Rasmussen, 1999 – geciteerd in Young & Likens, 2000

<sup>197</sup> Sloan, Reilly & Schenzler, 1994a – geciteerd in Young & Likens, 2000

<sup>198</sup> Young & Likens, 2000

<sup>199</sup> Benson, Rasmussen & Mast, 1999

<sup>200</sup> Chaloupka et al., 2002

<sup>201</sup> Heien, 1995

<sup>202</sup> Chaloupka et al., 2002

misbruikers zullen verhoogde taksen verlies aan welvaart veroorzaken voor middelmatige drinkers<sup>203</sup>.

### 6.2.3 *Verantwoordelijke bedieningspraktijken*

In de Verenigde Staten blijkt tussen één derde en één tweede van alle bestuurders onder invloed van alcohol zijn laatste drankje geconsumeerd te hebben in een publieke drankgelegenheid<sup>204</sup>. Ademanalyses tonen er aan dat één derde van de klanten die een bar of restaurant verlaten een BAG heeft boven de wettelijke limiet om te mogen rijden<sup>205</sup>. Het feit dat alcoholconsumptie in bars en restaurants vaak gevolgd wordt door het besturen van een auto maakt drinken en rijden de hoofdoorzaak van ernstige verwondingen bij klanten die zulke drankgelegenheden verlaten<sup>206</sup>. Ook onderzoek in België levert zeer hoge percentages op voor het aantal bestuurders onder invloed dat afkomstig is uit een publieke drankgelegenheid<sup>207</sup>. Van alle bestuurders die in de gedragsmeting van het jaar 2000 een BAG van minstens 0,5 promille hadden, was 44,9% afkomstig van een restaurant, café, pub of bar en 14,5% van een discotheek, dancing of fuif.

Om rijden onder invloed van alcohol te vermijden wordt daarom interventie vanwege uitbaters en bedienend personeel in drankgelegenheden voorgesteld<sup>208</sup>. Het idee hierachter is het verlagen van de waarschijnlijkheid dat klanten dronken geraken en het verhinderen dat degenen die onder invloed zijn met een motorvoertuig rijden<sup>209</sup>. Op deze manier wordt bedienend personeel als het ware verantwoordelijk gemaakt voor de beslissing of iemand zou rijden of niet in plaats van de bestuurder zelf<sup>210</sup>. Een mogelijke verantwoording voor het verantwoordelijk maken van uitbaters en bedienend personeel voor het drinkgedrag van klanten is dat dit personeel een relatief efficiënte monitor van zwaar drinkgedrag is<sup>211</sup>. Bij het proberen te vermijden van drinken en rijden hebben degenen die alcohol serveren over het algemeen het voordeel dat hun denkprocessen niet aangetast zijn door alcohol. Dit voordeel zou personeel dat alcohol serveert in staat moeten stellen om beter de aard en grootte van aantasting van vaardigheden bij een klant te herkennen en bijgevolg betere beslissingen te nemen over het verder drinken en over het rijden door de klant<sup>212</sup>.

Zulke interventies, verantwoordelijke bedieningspraktijken genoemd, kunnen divers zijn. Voorbeelden ervan zijn alternatieve dranken beschikbaar stellen, uren van verkoop en bediening beperken, bedenken van manieren om om te gaan met dronken klanten en het voorzien van alternatieve transportmiddelen<sup>213</sup>.

Onder andere in de Verenigde Staten werden trainingsprogramma's opgezet om horecapersoneel deze verantwoordelijke bedieningspraktijken eigen te maken. Hierover is, net zoals over educatieve preventieprogramma's die in paragraaf 6.2.7. aan bod

---

<sup>203</sup> Heien, 1995

<sup>204</sup> Palmer, 1988; Foss, Voas, Beirness & Wolfe, 1990; McKnight & Streff, 1993 en Santana & Martinez, 1992 – geciteerd in McKnight, 1993

<sup>205</sup> Werch, Bakema, Ball & Lee, 1988 en Stockwell et al., 1992 – geciteerd in McKnight, 1993

<sup>206</sup> McKnight, 1993

<sup>207</sup> Vanlaar, 2001

<sup>208</sup> Engström et al., 2003

<sup>209</sup> DeJong & Hingson, 1998

<sup>210</sup> Engström et al., 2003

<sup>211</sup> Waring & Sperr, 1982 – geciteerd in Liang, Sloan & Stout, 2004

<sup>212</sup> McKnight, 1993

<sup>213</sup> McKnight, 1993

komen maar in tegenstelling met sommige andere maatregelen tegen rijden onder invloed van alcohol, uitgebreide literatuur beschikbaar. Daarom gaan we iets dieper op verantwoordelijke bedieningspraktijken en op de educatieve programma's in dan dat we op sommige andere maatregelen kunnen doen. Standaard bestaat een trainingsprogramma voor verantwoordelijke bedieningspraktijken uit de volgende onderdelen: achtergrond van bedieningspraktijken (veiligheid, gezondheid, sociale, economische, wetgevende en gerechtelijke overwegingen), preventieprocedures (alternatieve dranken, bedieningspraktijken), interventieprocedures (tekenen van dronkenschap, weigering tot bediening, alternatief transport) en beleid van drankbediening (gastvrijheid die niet van drinken alleen uitgaat, promoties vermijden die overmatig drinken bevorderen en meer verkopen van alternatieve dranken). De cursussen zijn gericht op beleidsmakers, bedienend personeel en uitbaters van drankgelegenheden, die allen de vernoemde domeinen in meerdere of mindere mate gedoceerd krijgen<sup>214</sup>. De uiteindelijke doelstellingen kunnen in vijf punten samengevat worden<sup>215</sup>: uitbaters en bedienend personeel zullen verantwoordelijke bedieningspraktijken aannemen om (1) de consumptie van alcoholische dranken door klanten te monitoren en zwaardere drinkers te doen inhouden indien nodig om te voorkomen dat ze onder invloed geraken; (2) te voorkomen dat klanten onder invloed rijden of zich in andere risicovolle gedragingen begeven terwijl ze onder invloed zijn; (3) drankjes te serveren in standaard afmetingen; (4) voedsel en niet-alcoholische dranken te promoten; en (5) prijspromoties voor alcoholische dranken te vermijden, zoals 2 voor de prijs van 1 of lagere prijzen gedurende "happy hour".

Evaluaties van trainingsprogramma's leveren gemengde resultaten op. Een trainingsprogramma in Oregon<sup>216</sup> vond een directe relatie tussen de proportie van het bedienend personeel die de training had gehad en het aantal enkelvoudige, nachtelijke fatale ongevallen, gebruikt als maat voor alcoholgerelateerde ongevallen. Op het tijdstip waarop 60% van het bedienend personeel getraind was, was er een afname van 23% in zulke ongevallen. Een onderzoek op de universiteitscampus van Lund in Zweden<sup>217</sup> gaf als resultaat dat het educatieve programma voor bedienend personeel in studentenpubs geschikt was om BAG-niveau's significant te verlagen, maar gaf geen duidelijk effect bij hoge BAG's van meer dan 1 promille. Andere auteurs zijn meer sceptisch tegenover het effect van trainingsprogramma's en geven aan dat het trainen in bedieningspraktijken weliswaar veranderingen kan teweeg brengen in het tempo en de hoeveelheid van wat klanten drinken<sup>218</sup>, de kennis en ideeën van personeel en uitbaters over bediening kan veranderen, de mate waarin personeel tussenkomt bij klanten onder invloed en de bereidheid om alternatieve dranken en vormen van transport voor te stellen kan verhogen. Er moet echter volgens de sceptici nog aangetoond worden dat deze training op zichzelf het voorkomen van dronkenschap of het bedienen van reeds dronken klanten kan reduceren. Een studie die specifiek focuste op het stoppen van bedienen met alcoholische dranken<sup>219</sup> toonde aan dat de mate waarin alcoholische dranken geweigerd werden aan klanten die reeds dronken waren niet significant steeg na het volgen van een cursus. Terwijl de mogelijkheid van training om het gedrag van bedienend personeel te veranderen toch bemoedigend is, is het uiteindelijk de manier waarop klanten reageren op het personeel die bepaalt welke het effect van training is als preventiemaatregel voor ongevallen en verwondingen. Indien ze op andere manieren toch aan alcohol geraken of

---

<sup>214</sup> McKnight, 1993

<sup>215</sup> Saltz & Stanghetta, 1997

<sup>216</sup> Holder & Wagenaar, 1994 – geciteerd in DeJong & Hingson, 1998

<sup>217</sup> Johnsson & Berglund, 2003

<sup>218</sup> Saltz, 1987; Russ & Geller, 1987; Gliksman & Single, 1988; Mosher, Delewski, Saltz & Hennessy, 1989; McKnight, 1991; Howard-Pitney, Johnson, Altman, Hopkins & Hammond, 1991 en Molof & Kimball, 1992 – geciteerd in McKnight, 1993

<sup>219</sup> McKnight, 1991 – geciteerd in McKnight, 1993



toch dronken raken, haalt de cursus van het bedienend personeel niet veel uit<sup>220</sup>. Dit is een eerste pijnpunt in de methode van verantwoordelijke bedieningspraktijken.

Zweeds onderzoek in Stockholm<sup>221</sup> vond dat er een statistisch significante verhoging was van het weigeren van alcoholbediening aan klanten onder invloed na het invoeren van training en ander beleid naar alcoholpreventie toe. In 1996 werd in 5% van de onderzochte drankgelegenheden alcoholbediening geweigerd aan pseudoklanten onder invloed. 3 jaar later weigerde 47% van de drankgelegenheden. Deze veranderingen hadden echter plaats gevonden zowel in het interventie- als in het controlegebied. De gelegenheden die aan de training hadden deelgenomen hadden wel het hoogst aantal weigeringen, maar verschillen tussen de gelegenheden waren niet significant. Drukte in de drankgelegenheden beïnvloedde de waarschijnlijkheid om bediend te worden met alcohol. Financiële redenen kunnen verklaren waarom het gemakkelijker is om bediend te worden in gelegenheden met weinig gasten.

Met deze laatste bedenking komen we bij een tweede pijnpunt van de hele redenering rond verantwoordelijkheid voor horecapersoneel. Drankgelegenheden zitten in de business van het verkopen van alcohol<sup>222</sup>. Bijgevolg zijn niet alleen de interventies van personeel in de vorm van maatregelen die er specifiek op gericht zijn zwaar drinken en zijn effecten te reduceren, bijvoorbeeld iemand die al dronken is geen alcohol meer serveren of het drinkgedrag van een klant van bij het begin doseren, in principe niet in overeenstemming met het winstbejag van de uitbater, maar zulke acties kunnen ook de individuele foien die personeel ontvangt negatief beïnvloeden<sup>223</sup>. In het bijzonder tussen nabijgelegen drankgelegenheden is de competitie minder gebaseerd op de kwaliteit van het product dan op het gevoel van intimiteit en loyaliteit tussen klanten enerzijds en uitbaters en personeel anderzijds. Uitbaters ontwikkelen loyaliteit door het geven van gratis drankjes, zoals het aanbieden van "one for the road" of "een rondje van het huis" of het aanbieden van een laatste glas voor de bar sluit. Tussenkomen kan de reguliere klanten afschrikken en hun gebruik van alcohol reduceren, wat uiteindelijk de winst van de drankgelegenheid aantast. Langs de andere kant is het ook wel zo dat sommige klanten de zorgzaamheid van de uitbater of het personeel, dat er bijvoorbeeld voor zorgt dat een dronken klant veilig thuis gebracht wordt, juist wel waarderen. Andere klanten kunnen echter gaan redetwisten en zelfs gewelddadig worden als hen alcoholhoudende dranken geweigerd worden, wat in het bijzonder laat in de nacht bij vermoeid personeel voor grote problemen kan zorgen<sup>224</sup>. Het lijkt daarom onwaarschijnlijk dat veel drankgelegenheden verantwoordelijke bedieningspraktijken zullen aannemen of agressief promoten tenzij ze ertoe gedwongen worden door economisch zelfbelang, door strenge handhaving van wetten tegen het bedienen van dronken klanten of door het succesvol opvolgen van schadeclaims tegen uitbaters van drankgelegenheden<sup>225</sup>.

Deze laatste mogelijkheid bestaat in bijna alle Amerikaanse staten als gevolg van het aannemen van zogenaamde "dram-shop laws". Deze laten personen die gewond werden door mensen onder invloed toe om legale actie te ondernemen tegen de persoon of gelegenheid die de alcohol geserveerd heeft en verhogen zo de waarschijnlijkheid dat een persoon die alcohol serveert aan een dronken bestuurder gestraft zal worden. Vanaf 1 januari 1992 hebben 42 Amerikaanse staten deze wetten ingevoerd<sup>226</sup>. Volgens het ene onderzoek<sup>227</sup> leveren deze wetten consistent en significant een lager aantal fatale

---

<sup>220</sup> McKnight, 1993

<sup>221</sup> Wallin, Gripenberg & Andréasson, 2002

<sup>222</sup> Liang et al., 2004

<sup>223</sup> Berger & Snortum, 1985 – geciteerd in Liang et al., 2004

<sup>224</sup> McKnight, 1993

<sup>225</sup> NHTSA, 1996

<sup>226</sup> Benson et al., 1999

<sup>227</sup> Young & Likens, 2000

ongevallen op, andere onderzoekers<sup>228</sup> vinden geen effect van de wetten op praktijken van alcoholbediening. Dit zou onder andere te wijten zijn aan ondermijning van het afschrikkend effect door gerechtelijke uitspraken in het voordeel van uitbaters en door verzekering tegen financieel verlies door de wetten, aan het feit dat voor- en nastudies moeilijk zijn omdat de wetten al zolang bestaan en aan methodologische problemen bij onderzoek van het effect.

Opdat training voor verantwoordelijke bedieningspraktijken en "dram-shop laws" effectief zouden zijn moeten aanmoedigingen tot verantwoordelijke bedieningspraktijken en ontmoedigingen van het tegendeel beter in balans gebracht worden<sup>229</sup>. Twee hulpmiddelen hiervoor zijn publieke bekendheid met het probleem van onverantwoorde bedieningspraktijken en inspanningen op gemeenschapsschaal om via leiderschap vanuit gemeentebesturen, politiebureau's, verenigingen van restaurant- en baruitbaters, belangengroepen rond rijden onder invloed, scholen en ouderverenigingen tot verantwoordelijke praktijken te komen.

Recent onderzoek toont aan dat de publieke opinie in elk geval enige verantwoordelijkheid voor bedienend personeel erkent<sup>230</sup>. In het onderzoek moesten ondervraagden een beoordeling maken over verantwoordelijkheid van bedienend personeel of privé-gastheren voor dronkenschap van klanten of gasten die daarna een motorvoertuig bestuurden en een ongeval kregen, op basis van om het even welke regels die ze zelf eerlijk en verantwoord vonden. Er werd vooraf gesteld dat de bestuurder zeker verantwoordelijk was voor schade in het ongeval, dan werd gevraagd welke schade, op een eenvoudige schaal, de gastheer zou moeten betalen in relatie tot de bestuurder, met als antwoordmogelijkheden dat de gastheer helemaal niet verantwoordelijk was, enige verantwoordelijkheid had maar minder dan de bestuurder, evenveel verantwoordelijkheid had dan de bestuurder of grotere verantwoordelijkheid had dan de bestuurder. Ondervraagden waren een steekproef van de volwassen populatie boven de 18 jaar in de Verenigde Staten. De gemiddelde beoordeling van verantwoordelijkheid die werd toegekend aan de gastheer lag tussen minder en gelijke verantwoordelijkheid in vergelijking met de bestuurder. De variabelen in de schetsen waarop de respondenten het meest reageerden waren de leeftijd van de bestuurder, de setting (publieke drankgelegenheden of feestje thuis) en de vroegere sociale verantwoordelijkheid betoond door de gastheer.

De inspanningen op gemeenschapsschaal moeten vooral rekening houden met het in een vroeg stadium betrekken van de horeca zelf in het opzetten van programma's voor verantwoordelijke bediening<sup>231</sup>. Betrokkenheid moet vroeg in het proces plaatsvinden en moet zeker informatie inhouden over wat verantwoordelijke bedieningspraktijken zijn, waarom het goed is voor de industrie en gemeenschap en welk soort verbintenis nodig is van uitbaters van drankgelegenheden om succes op lange termijn te verzekeren. Gemeenschappen van hun kant moeten klaar zijn om te luisteren naar de bedenkingen die door de horeca kunnen uitgedrukt worden (schrik om inkomsten te verliezen, problemen met wisselend personeel en de logistiek die nodig is om personeel training te laten volgen...) en hierop realistische antwoorden voorzien. Falen in het leren werken met de horecasector resulteert op zijn minst in een onverschillige attitude tegenover verantwoordelijke bedieningspraktijken en in het slechtste geval in sabotage van inspanningen vanuit de gemeenschap. Langs de andere kant is het ook weer zo dat betrokkenheid van de horeca niet betekent dat ze een effectief veto krijgen over welke initiatieven genomen kunnen worden. Vrijwillige training is geen wenselijke strategie voor het invoeren van verantwoordelijke bedieningspraktijken in een gemeenschap. Voorzieningen voor verplichte training zijn meer beloftevol als middel om wijdverspreide

---

<sup>228</sup> McKnight, 1993

<sup>229</sup> McKnight, 1993

<sup>230</sup> Wagenaar, Denk, Hannan, Chen & Harwood, 2001

<sup>231</sup> Saltz & Stanghetta, 1997

invoering van training te verzekeren. Tevens moet men vermijden om alle inspanningen te investeren in de trainingen, terwijl andere elementen van het programma over het hoofd worden gezien. Handhaving van verplichte verantwoordelijke bedieningspraktijken en publieke perceptie van die handhaving is direct gelinkt aan de waarschijnlijkheid dat vaardigheden geleerd in training toegepast zullen worden op de werkvloer. Personeelsleden moeten geloven dat de wet gehandhaafd wordt en dat ze het risico lopen aangehouden te worden wanneer ze klanten onder invloed bedienen. Uitbaters moeten bijkomend de verwachtingen die in hun beleid gesteld worden bekrachtigen door het monitoren van de bedieningspraktijken van het personeel en gevolgen verbinden aan overtredingen van de regels. Zonder beide types van zichtbare handhaving kunnen verantwoordelijke bedieningspraktijken het niet volhouden in een gemeenschap en verliezen ze geloofwaardigheid als middel voor het reduceren van alcoholgerelateerde ongevallen.

En tot slot nog de volgende bemerking: focus van het publiek op verantwoordelijke bedieningspraktijken wil niet zeggen dat de aandacht afgeleid moet worden van het gevaar van onverantwoorde consumptie. Verantwoordelijkheid voor verwondingen veroorzaakt door rijden onder invloed van alcohol ligt primair bij de bestuurders onder invloed zelf. Pogingen om verantwoordelijke bedieningspraktijken tot stand te brengen mogen niet gepaard gaan met verslapping van de educatieve en handhavingsinspanningen die het gedrag van bestuurders kunnen veranderen<sup>232</sup>.

#### 6.2.4 Alternatieve vervoermiddelen

Bij het voorstellen van alternatieve vervoermiddelen die door jongeren kunnen gebruikt worden indien ze alcohol gedronken hebben of voorzien dat ze dat zullen doen, denken we in de eerste plaats aan het zich te voet of per fiets verplaatsen enerzijds en het gebruik maken van openbaar vervoer of taxi anderzijds.

Het te voet of per fiets gaan is een zeer beperkt alternatief, in die zin dat op deze manier slechts korte afstanden kunnen overbrugd worden en dat de gebruikers van het alternatief onderworpen zijn aan eventuele slechte omstandigheden. Bovendien is het zich te voet of per fiets op de openbare weg begeven terwijl men onder invloed is ook niet vrij van gevaar en wat gebruik van de fiets betreft zelfs strafbaar. Wellicht om die redenen wordt er in de literatuur bijzonder weinig aandacht aan deze alternatieven geschonken.

Het gebruik van taxi en openbaar vervoer is ook niet uitgebreid bestudeerd in wetenschappelijk onderzoek. Slechts in één artikel<sup>233</sup> vonden we het als bestudeerde variabele terug. In dit onderzoek bleek dat het gebruik maken van een taxi of fuibus vooral gebeurt door jongere drinkers uit de bestuurderspopulatie. Verdere details hierover ontbreken ons echter.

Wanneer aan 21 tot 29-jarige Amerikanen gevraagd wordt naar manieren om te vermijden onder invloed te rijden worden het nemen van een taxi of van het openbaar vervoer het meest genoemd<sup>234</sup>. Ze gebruiken deze vormen van transport echter zelden omwille van de kosten en het ongemak. Bovendien staan de meeste respondenten weigerachtig tegenover het achterlaten van hun wagen, zowel omwille van het ongemak terug te moeten komen om hem te halen als omwille van schrik voor schade die berokkend kan worden aan de wagen. Er zou dus alternatief vervoer beschikbaar moeten zijn zowel naar als weg van drankgelegenheden, dat bovendien goedkoop en gemakkelijk is. Dit kan door de overheid of door organisaties gefinancierd en aangeboden worden. Nadeel voor de inrichtende overheid of organisatie is dat het exploiteren van deze

---

<sup>232</sup> McKnight, 1993

<sup>233</sup> Caudill, Harding & Moore, 2001

<sup>234</sup> NHTSA, 1996

alternatieve vervoersmogelijkheden veel geld kost en dat het alternatief waarschijnlijk vrij kwetsbaar is, niet alleen qua organisatie maar ook in verband met het imago van het systeem<sup>235</sup>. Dat dat imagoprobleem voor openbaar vervoer bij ons tegenwoordig een probleem is, kan betwijfeld worden op basis van de groeiende populariteit van De Lijn, die toch ook bij jongeren en in het weekend merkbaar is<sup>236</sup>.

Het begeleidingscomité van de Staten Generaal voor Verkeersveiligheid<sup>237</sup> gaf in elk geval als aanbeveling om in het kader van het uitgaansleven, dus in de weekendnachten, goed openbaar vervoer (ondermeer goedkoop, hoge frequentie, uitgebreid net) te voorzien, met als mogelijke piste een uitbreiding in tijd en ruimte van de activiteiten van de Responsible Young Drivers. Deze laatste organisatie kan inderdaad eveneens als een vorm van alternatief vervoer beschouwd worden, die tot op heden echter alleen op oudejaar en nieuwjaar ter beschikking is.

Een andere bijzondere vorm van alternatief vervoer, die heel wat meer bekendheid heeft en ook op grote schaal gebruikt wordt, is het aanduiden van een BOB die wel rijdt maar niet drinkt. Over deze vorm van alternatief vervoer bestaat ook aanzienlijk meer literatuur. Voor België blijkt uit de resultaten van de laatste posttest<sup>238</sup> dat BOB bekend is bij 97% van de Belgische bevolking. Deze bekendheid is er vooral bij personen jonger dan 55 jaar. Bijna één op twee (49%) van de ondervraagde personen werd reeds door BOB thuisgebracht, een toename met 13% ten opzichte van 1996, het jaar waarin het concept werd geïntroduceerd in ons land. Bij personen jonger dan 35 jaar is het percentage dat reeds door BOB werd thuisgebracht zelfs meer dan 60%.

Ook in internationaal onderzoek vinden we data die zijn toegespitst op jongeren. Verschillende studies hebben redelijke tot hoge niveau's van het gebruik van een BOB door jongeren gerapporteerd. In een studie bij Amerikaanse universiteitsstudenten<sup>239</sup> werd gevonden dat 86% van de respondenten al had gereden met een BOB, 84% was BOB geweest, 37% gebruikte altijd een BOB na het drinken en 28% deed dit meestal. In de National Survey of Drinking and Driving Attitudes and Behaviors<sup>240</sup> rapporteerde 37% van de respondenten het laatste jaar een BOB gebruikt te hebben. Voor ondervraagden tussen 21 en 29 jaar was dit 57%. Gelijkaardig onderzoek in 1996<sup>241</sup> had aangetoond dat in de doelgroep van 18 tot 29-jarigen BOB het voorkeurmiddel was om het rijden onder invloed te vermijden. Meer dan 80% van de respondenten rapporteerde een BOB te gebruiken op regelmatige basis. In een nationaal onderzoek bij universiteitsstudenten<sup>242</sup> had 36% van de studenten die het voorgaande jaar alcohol hadden gedronken al dienst gedaan als BOB en 37% had gebruik gemaakt van een BOB. Resultaten van een telefonische enquête<sup>243</sup> in Maryland in de Verenigde Staten toonden tenslotte aan dat de respondenten geloofden dat een BOB een zeer effectieve manier is om rijden onder invloed van alcohol te reduceren. Het gemiddelde antwoord was 8,3 op een schaal die ging van 0 (helemaal niet effectief) tot 10 (zeer effectief).

Voordelen van het BOB-concept<sup>244</sup> zijn dat het de sociale norm van het zich onthouden van alcoholconsumptie promoot, dat het de rol van de niet-drinkende in een sociale

---

<sup>235</sup> van Vlerken & Alles, 1984

<sup>236</sup> Belang van Limburg, 2005

<sup>237</sup> SGVV, 2002

<sup>238</sup> BIVV, 2004

<sup>239</sup> Barr & MacKinnon, 1998 – geciteerd in Hedlund et al., 2001

<sup>240</sup> NHTSA, 1999 – geciteerd in Caudill et al., 2001

<sup>241</sup> NHTSA, 1996

<sup>242</sup> DeJong & Winsten, 1999 – geciteerd in Engström et al., 2003

<sup>243</sup> Caudill et al., 2001

<sup>244</sup> Winsten, 1994 – geciteerd in Timmerman, Geller, Glindemann & Fournier, 2003

groep legitimeert, dat het een specifieke en praktische manier biedt om rijden onder invloed te vermijden en dat het pro-actief gedrag met betrekking tot het zelf onder controle houden van alcoholinname aanmoedigt. De BOB-aanpak is een eenvoudig en oprecht concept dat gemakkelijk kan geïntegreerd worden in massacommunicatieboodschappen als een manier om rijden onder invloed te reduceren en uiteindelijk sociale normen te veranderen<sup>245</sup>. Andere voordelen van de BOB-aanpak zijn de lage kost van het implementeren van deze strategie op een ruime schaal en de focus op groepsbetrokkenheid in het kiezen van een BOB<sup>246</sup>. Zulk sociaal nemen van beslissingen helpt om een norm te steunen tegen rijden onder invloed.

Toch zijn er ook mogelijke negatieve aspecten aan de BOB-aanpak. BOB-programma's geven gebruikers van een BOB een excuus om meer alcohol te consumeren en kunnen zo meer schade berokkenen dan dat ze goed doen<sup>247</sup>. Ze vermijden immers om de negatieve implicaties van het drinken, met uitzondering van rijden onder invloed, te presenteren<sup>248</sup>. Bovendien blijkt uit onderzoek dat niet alle BOB's volledig afzien van drinken. Deelnemers aan een telefonische vragenlijst<sup>249</sup> in Californië antwoordden niet altijd dat een BOB iemand is die afziet van het drinken van alcohol. 11% van de ondervraagde mensen zei dat een BOB iemand kan zijn die 2 of meer drankjes consumeert voordat hij gaat rijden. Van de studenten in een nationale studie<sup>250</sup> die rapporteerden dat ze in het laatste jaar alcohol hadden geconsumeerd en dat ze hadden dienst gedaan als BOB in de laatste 30 dagen gaf 53% aan geen alcohol te hebben gedronken de laatste keer dat ze BOB was, 26% zegde 1 drankje geconsumeerd te hebben en 19% rapporteerde meer dan 1 drankje geconsumeerd te hebben. Slechts 2% dronk echter 5 of meer drankjes. Dus hoewel BOB niet altijd nalaat te drinken is het duidelijk dat hij niet zo vaak overmatig drinkt<sup>251</sup>.

In een diepte-onderzoek door middel van focusgroepdiscussies<sup>252</sup> tenslotte werd door jongeren ingegaan op het BOB-concept. Hieruit kwamen positieve maar ook minder bemoedigende bedenkingen naar voor. Bijna alle focusgroepeelnemers gebruikten een BOB in hun sociale groepen en de meesten waren zelf bij gelegenheid al BOB geweest. Volgens de jongeren wordt de rol van BOB echter vaak informeel toegekend. Vaak is de BOB eenvoudigweg de persoon die het minst dronken is op het einde van de avond. Deelnemers gaven aan dat zelfs wanneer de BOB op voorhand gekozen wordt hij gewoonlijk toch nog een paar drankjes gebruikt. De BOB staat soms onder druk van zijn vrienden om te drinken. Eén reden voor deze druk lijkt de wens te zijn dat iedereen in de sociale groep tenminste een beetje beïnvloed is door alcohol. De jongeren vertelden dat er soms bezorgdheid is over het feit dat BOB het gedrag van hen die drinken beoordeelt. Tegelijkertijd is er afkeuring en geïrriteerdheid wanneer BOB teveel drinkt. De gebruikelijke strategie om deze situatie aan te pakken is zelf stoppen met drinken wanneer opgemerkt wordt dat BOB teveel drinkt. Deelnemers rapporteerden dat BOB zijn vaak bij beurtrol tussen groepsleden bepaald wordt en dat de enige reden waarom iemand BOB zou willen zijn is dat het zijn beurt daartoe is. Veel deelnemers zegden dat niemand BOB wil zijn omdat het niet leuk is. Sommige deelnemers drukten de positieve aspecten van het BOB-zijn uit, inclusief dat het een excuus aanreikt om niet te drinken als ze niet willen die avond en het hen meer macht geeft om te beslissen wanneer ze

---

<sup>245</sup> Glascoff, Knight & Jenkins, 1994 – geciteerd in Timmerman et al., 2003

<sup>246</sup> Eigen, 1991 – geciteerd in Timmerman et al., 2003

<sup>247</sup> Aspler, Harding & Goldfein, 1987; Dejong & Wallack, 1992 en Stewart, 1992 – geciteerd in Timmerman et al., 2003

<sup>248</sup> Glascoff et al., 1994 – geciteerd in Timmerman et al., 2003

<sup>249</sup> Lange, Voas & O'Rourke, 1998 – geciteerd in Timmerman et al., 2003

<sup>250</sup> Dejong & Winsten, 1999 – geciteerd in Timmerman et al., 2003

<sup>251</sup> Hedlund et al., 2001

<sup>252</sup> NHTSA, 1996

naar huis gaan. Verantwoordelijkheden van de BOB gaan soms verder dan het simpelweg vrienden naar huis brengen. De BOB wordt ook gezien als iemand die over het algemeen verantwoordelijk is voor de veiligheid en het welzijn van dronken vrienden. De term "babysitter" werd gebruikt om te refereren naar de BOB en redenen voor het niet BOB willen zijn bevatten het onplezierige van verantwoordelijk te zijn voor een "bende dronkaards" en het niet hebben van de kans om voluit te participeren aan de avondactiviteiten.

Met dit laatste onderzoek en de ideeën van jongeren die erin naar voor kwamen, maken we als het ware de overgang naar onze volgende paragraaf. Deze gaat over de sociale druk die door de directe omgeving van jongeren uitgeoefend kan worden om rijden onder invloed van alcohol te vermijden. Het BOB-concept als alternatief vervoermiddel is immers een maatregel die veel meer in de directe sociale sfeer ligt dan dat het een middel is waar door de overheid invloed op uitgeoefend kan worden.

#### *6.2.5 Druk vanwege ouders en leeftijdsgenoten om alcoholvrij te rijden*

In het psychologisch en sociaal onderzoek wordt gesproken van invloed uitoefenen op iemand telkens wanneer het gedrag van die persoon het gevolg is van de druk van iemand anders. Dus van een ouder of een leeftijdsgenoot kan gezegd worden dat hij invloed uitoefent op een jongere wanneer we evidentie hebben dat de eerste druk uitoefende en de laatste die druk beantwoordde<sup>253</sup>. Zowel de druk als het beantwoorden ervan zijn niet altijd bewuste daden. Een ouder of leeftijdsgenoot kan zonder dat hij het weet druk uitoefenen, omdat de jongere iets in zijn houding of gedrag als druk ervaart. Op andere momenten kan druk daarentegen heel expliciet en bewust uitgeoefend worden, bijvoorbeeld als ouders een gedragsregel opleggen waaraan gehoorzaamd moet worden.

De invloed of druk op jongeren kan werken volgens twee verschillende mechanismen. Het mechanisme dat normatieve standaarden genoemd wordt, veronderstelt dat invloed plaatsvindt omdat de ouders of leeftijdsgenoten meningen uitdrukken over wat de jongere zou moeten of niet zou mogen doen. Het mechanisme dat voorbeeldstelling genoemd wordt, veronderstelt dat invloed ontstaat wanneer ouders of leeftijdsgenoten gedrag voordoen.

Het gedrag van jongeren wordt in zekere mate bepaald door de invloed of druk die er door ouders of leeftijdsgenoten op uitgeoefend wordt. In sommige gevallen conformeren de jongeren aan de ouderlijke of leeftijdsgenotendruk omdat deze anderen de jongere kunnen observeren en sancties opleggen om het conformisme aan te moedigen<sup>254</sup>. Jongeren kunnen echter ook gewenst gedrag stellen omdat ze de druk van anderen geïnternaliseerd hebben. Wat eerst de druk van ouders of leeftijdsgenoten was, is een verwachting of norm geworden die door de jongere wordt geaccepteerd voor zijn eigen gedrag<sup>255</sup>. En hiermee komen we in de buurt van andere determinanten van gedrag van jongeren, die preferenties of attitudes genoemd worden. Preferenties worden gevormd door persoonlijke ervaringen, onder andere met bepaalde gedragingen en gevolgen daarvan. Wanneer de druk van de ouders of leeftijdsgenoten geïnternaliseerd wordt, wil dit min of meer zeggen dat die druk een eigen preferentie is geworden. Preferenties worden verondersteld direct motiverend te zijn, terwijl niet-geïnternaliseerde druk dat enkel is wanneer de gevolgen als ernstig en waarschijnlijk worden beoordeeld. Wanneer ouders hun kind een gevaarlijk gedrag verbieden, zijn de gevolgen van het stellen van dat gedrag aan het kind alleen bekend van horen zeggen. Pas wanneer het verboden

---

<sup>253</sup> Biddle, Bank & Marlin, 1980

<sup>254</sup> Burkett & Jensen, 1975; Forslund & Gustafson, 1970 en Tittle & Rowe, 1973 – geciteerd in Biddle et al., 1980

<sup>255</sup> Campbell, 1964 en Whitehead & Harvey, 1974 – geciteerd in Biddle et al., 1980

gedrag toch gesteld wordt en negatieve gevolgen heeft (in de vorm van afkeuring, straf of verwondingen bijvoorbeeld) ervaart het kind die negatieve gevolgen en wordt de gedragsregel van de ouders waarschijnlijk geïnternaliseerd. Gedragsregels die geen ernstige of geen waarschijnlijke gevolgen hebben voor het kind worden minder goed of niet nageleefd. Dit alles geldt evenzeer voor jongeren als voor kinderen in de strikte zin van het woord.

De invloed van ouders en leeftijdsgenoten die hierboven theoretisch gekaderd werd, is in de laatste decennia veelvuldig toegepast op het drinkgedrag van jongeren. Het drinken van alcohol door jongeren is positief gecorreleerd met het niveau van drinken en goedkeuring van drinken van ouders en leeftijdsgenoten<sup>256</sup>. Hierbij zou de invloed van leeftijdsgenoten vooral door middel van gedragingen plaatsvinden, dus via het mechanisme van voorbeeldstelling, terwijl ouders meer invloed hebben door middel van hun normen, dus via het mechanisme van normatieve standaarden<sup>257</sup>. Een mogelijke verklaring voor deze laatste bevinding is dat ouders meer gelegenheid hebben (gehad) om hun kinderen via normen te beïnvloeden en dat ze verantwoordelijkheid hebben om de normen van de volwassen wereld te vertegenwoordigen. Leeftijdsgenoten daarentegen die proberen normen op te leggen worden door jongeren misschien vaker genegeerd. Leeftijdsgenoten zijn voor de jongeren echter alomtegenwoordig als gedragsmodellen. Dat ouders vaker invloed uitoefenen via normen dan via voorbeeldgedrag werd bevestigd in onderzoek<sup>258</sup>.

Specifiek voor drinkgedrag werd vastgesteld dat de preferenties van de jongeren een veel sterkere voorspeller van drinkgedrag zijn dan de normen van ouders of leeftijdsgenoten<sup>259</sup>. Dit kan het gevolg zijn van het feit dat de huidige samenleving drinken met mate niet als schadelijk beschouwt, zodat het geen normatief thema meer is dat publieke sancties en smaad in privékring oplevert. De morele normen errond zijn met andere woorden losser geworden en er wordt aan jongeren minder vaak verteld wat de negatieve gevolgen van drinken kunnen zijn. Bovendien is drinken statistisch gezien normaal in onze samenleving, binnen het bereik van de meeste jongeren en geassocieerd met rijpheid en gezelligheid. Het gedrag van jongeren wordt zoals gezegd pas door normen geregeerd wanneer ze ervan overtuigd zijn dat er ernstige gevolgen zullen zijn. Op het vlak van het drinken van alcohol lijken druk van ouders en leeftijdsgenoten weinig direct effect te hebben. Interne controle, internalisering van de druk, is dus belangrijk in het bepalen van het drinkgedrag van de jongere.

Voor het specifieke gedrag dat drinken en rijden is, kunnen we ervan uitgaan dat ook dit gedrag beïnvloed kan worden door druk van ouders of leeftijdsgenoten, en dat die beïnvloeding volgens dezelfde mechanismen verloopt. Maar daar waar de druk vanwege de ouders in het geval van alcoholgebruik in het algemeen nog permissief kan zijn, met ander woorden het drinken van alcohol goedkeurend, zal dat voor rijden onder invloed van alcohol niet het geval zijn. De rol van leeftijdsgenoten in het rijden onder invloed daarentegen is minder eenduidig. Daarop zullen we zo dadelijk terugkomen, nadat we de mogelijke rol van ouders bestudeerd hebben.

De invloed van ouders op jongeren vindt zoals eerder gezegd vooral plaats via het uitdrukken van meningen en normen. Dit principe kan perfect toegepast worden op normen over drinken en rijden die door ouders aan jongere doorgegeven of opgelegd worden. In Amerikaans onderzoek<sup>260</sup> werden ouders en jongeren, als beginnende

---

<sup>256</sup> Forney, Forney & Ripley, 1989; Wilks, Callan & Austin, 1989; Harford & Grant, 1987 en Barnes & Welte, 1986 – geciteerd in Connolly et al., 1992

<sup>257</sup> Biddle et al., 1980

<sup>258</sup> Brook, Whiteman, Gordon & Cohen, 1986 en Hawkins, Catalano & Miller, 1992 – geciteerd in Bogenschneider, Wu, Raffaelli & Tsay, 1998b

<sup>259</sup> Biddle et al., 1980

<sup>260</sup> McCartt, Shabanova & Leaf, 2001 – geciteerd in Preusser & Leaf, 2003

bestuurders, bevestigd over eventuele restricties die ze oplegden of opgelegd kregen. Restricties bleken geassocieerd met minder betrokkenheid in ongevallen. Het aantal ongevallen gedurende het eerste jaar van rijden was lager bij deze jongeren waarvan de ouders het grootste aantal restricties oplegden. Jongeren rapporteerden het meest "niet drinken en rijden" en "draag altijd een veiligheidsgordel". Ze rapporteerden ook dat ze een avondklok hadden, gelimiteerd werden in het aantal jonge passagiers dat ze mochten vervoeren en dat hun ouders akkoord moesten zijn met het doel van de reis. Ouders citeerden het meest de avondklok als maatregel. Ouders blijken dus op normatieve wijze de eerste rij-ervaringen van hun kinderen te controleren. Handhaving van restricties zoals de alcohollimiet moet bijgevolg niet altijd de vorm van politiehandhaving aannemen maar kan en wordt ook uitgeoefend door ouders die het zich houden aan de limiet aanmoedigen<sup>261</sup>.

De beste manier waarop het achterwege laten van drinken en rijden door ouders kan aangemoedigd worden, wordt in de literatuur beschreven als samenwerkende onderhandeling, uitleg en discussie. Hierbij doen jongeren nog steeds beroep op hun ouders en laten ze hun ouders toe om raad te blijven geven<sup>262</sup>. Deze manier staat in contrast met de unilaterale autoriteit die op een vroeger tijdstip vaker de ouder-kindrelatie karakteriseerde. Indien die laatste wordt volgehouden loopt men het risico dat strenge afkeuring van drinken en rijden voor de jongere een duidelijk doel wordt om limieten te verleggen en onafhankelijkheid van de ouders te demonstreren<sup>263</sup>. Uit een studie<sup>264</sup> blijkt dat hoge ondersteuning in combinatie met middelmatige controle de laagste indicatie geeft voor probleemdrinken. Te veel en strenge controle kan immers geassocieerd zijn met meer rebellerend gedrag. Te weinig controle brengt ook een hogere mate van probleemdrinken met zich mee. Ondersteuning blijkt een cruciale factor te zijn, zelfs wanneer de factor controle constant wordt gehouden. Ouders blijken ook effectief zachtere communicatievormen te gebruiken, die bestaan uit meer algemene conversatie en minder directieve communicatie, dan regels en specifieke richtlijnen<sup>265</sup>. De kans dat de normatieve standaarden van de ouders geïnternaliseerd worden door de jongeren is wellicht op deze manier groter. Indien dat toch niet gebeurt, moeten ouders echter regels opleggen over drinken en rijden<sup>266</sup> en er eventueel via sancties op blijven toezien dat deze door de jongeren worden nageleefd. Zonder geïnternaliseerde normen en zonder ernstige gevolgen van het verboden gedrag worden de regels immers niet nageleefd.

De invloed en rol van leeftijdsgenoten, vooral van eigen vrienden, in drinken en rijden is meer ambivalent. Vrienden zijn naast familie een belangrijke waarde voor jongeren. Vrienden worden door sommige onderzoekers zelfs gezien als betekenisvoller voor rijden onder invloed dan familie. Vrienden kunnen enerzijds een positief effect hebben op dit ongewenst gedrag. Jongeren die werden ondervraagd<sup>267</sup> drukten hun wens uit om hun vrienden te beschermen en verantwoordelijk te zijn voor hen. Loyaliteit en afhankelijkheid werden hoog gewaardeerd in vrienden. De ondervraagde jongeren waren bereid in te stappen in wederzijdse relaties met vrienden om elkaar te helpen, bijvoorbeeld door zich kandidaat te stellen om om beurten BOB te zijn. Langs de andere kant is het juist met groepen vrienden dat jongeren meestal het meest drinken. Vrienden oefenen vaak druk uit om te drinken, ofwel expliciet ofwel impliciet. Dus de waarde die gehecht wordt aan vrienden kan zowel leiden tot verantwoordelijk gedrag als tot hoog

---

<sup>261</sup> Foss & Goodwin, 2003 – geciteerd in Engström et al., 2003

<sup>262</sup> Bogenschneider et al., 1998a

<sup>263</sup> Bogenschneider et al., 1998b

<sup>264</sup> Barnes, Farrell & Cairns, 1986

<sup>265</sup> Ennett, Bauman, Foshee, Pemberton & Hicks, 2001

<sup>266</sup> NHTSA & NIAAA, 2000

<sup>267</sup> NHTSA, 1996



risicogedrag. Vooral bij zeer jonge bestuurders lijkt druk die komt van vrienden of leeftijdsgenoten een belangrijke rol te spelen<sup>268</sup>.

In de literatuur<sup>269</sup> wordt een onderscheid gemaakt tussen expliciete druk van leeftijdsgenoten enerzijds en het verkeerd percipiëren van normen die zouden gelden bij leeftijdsgenoten anderzijds. Dit laatste heeft betrekking op het feit dat in sociale situaties de aandacht gewoonlijk gericht wordt op extreem gedrag (bijvoorbeeld rijden onder invloed) van een klein gedeelte van mensen, in plaats van op het minder opvallende gedrag van de meerderheid. Onder zulke condities zijn jongeren geneigd terug te vallen op een misvormde of valse norm om beslissingen te nemen (bijvoorbeeld "mijn hele klas wordt dronken in het weekend en rijdt daarna toch naar huis"). Jongeren vergelijken zichzelf met de zogezegde referentiegroep van leeftijdsgenoten. Als gevolg daarvan nemen ze vaak toegeeflijke normen aan tegenover risicogedrag. Het concept van expliciete druk van leeftijdsgenoten impliceert daarentegen dat jongeren toegeven aan externe druk om te drinken en te rijden, die op hen wordt uitgeoefend door vrienden. Ook het feit dat vrienden rijden onder invloed van alcohol niet afkeuren kan in zekere zin tot deze expliciete druk gerekend worden.

Aan de foutieve perceptie dat veel leeftijdsgenoten drinken en rijden combineren kan verholpen worden met het ontwikkelen van een sociale normenprogramma<sup>270</sup>, waarin feiten over drinken en rijden verzameld worden en aan de jongeren worden voorgelegd. De eenvoudige feiten over het drinken en rijden van jongeren voorzien sociale ondersteuning voor degenen die drinken en rijden niet combineren, omdat ze duidelijk in de meerderheid zijn. Tegelijkertijd helpt deze informatie om de vermeende sociale ondersteuning voor het gedrag van degenen die dit wel doen te doen verdwijnen, omdat ze een kleine minderheid zijn. Zulk een aanpak is succesvol gebleken in het veranderen van de perceptie van jongeren over het gebruik van marihuana, alcohol en sigaretten door leeftijdsgenoten<sup>271</sup>. Indien voor een bepaalde groep jongeren het rijden onder invloed van alcohol wel een veel voorkomend gebruik is, kunnen meer specifieke normen geselecteerd worden, bijvoorbeeld per geslacht of per drinkpatroon, om contrasten te creëren met verwachten en ideeën<sup>272</sup>. De boodschap is dan dat de meerderheid van de groep wel drinken en rijden combineert, maar dat bijvoorbeeld de meeste meisjes dit niet doen en het ook niet goedkeuren.

Het feit dat vrienden elkaar soms aanzetten tot rijden onder invloed van alcohol, of dit gedrag in elk geval niet afkeuren, moet vermeden worden door maatregelen die de positieve invloed van vrienden benadrukken<sup>273</sup>. Ze kunnen verantwoordelijk en beschermend gedrag van vrienden tegenover elkaar als rolmodel geven. De BOB-campagnes die de laatste jaren in ons land gevoerd worden, zijn daar ons inziens een goed voorbeeld van. Naast het vervoeren van vrienden die gedronken hebben, kunnen ook andere gedragingen in campagnes of educatie aangemoedigd worden. We denken dan aan het tegenhouden van vrienden die willen rijden nadat ze teveel gedronken hebben.

Tot slot vestigen we nog even de aandacht op theorieën die de nadruk leggen op de gezamenlijke invloed die ouders en leeftijdsgenoten uitoefenen op jongeren. Observatiestudies<sup>274</sup> laten zien dat de communicatiepatronen met ouders en leeftijdsgenoten vaak niet conflicteren, maar dat interactiepatronen in de familie worden

---

<sup>268</sup> Gregersen & Berg, 1994; Evans, 1987 en Jessor, 1987 – geciteerd in Engström et al., 2003

<sup>269</sup> Olds & Thombs, 2001

<sup>270</sup> Foss, Marchetti & Holladay, 2000

<sup>271</sup> Hansen & Graham, 1991 – geciteerd in Evans, Gilpin, Farkas, Shenassa & Pierce, 1995

<sup>272</sup> Wechsler, Molnar, Davenport & Baer, 1999

<sup>273</sup> NHTSA, 1996

<sup>274</sup> Cooper & Cooper, 1992 - geciteerd in Bogenschneider et al., 1998b

overgedragen op de onderhandeling van jongeren met leeftijdsgenoten. Volgens sommige onderzoekers gaat de invloed van de relatie met ouders op de relatie met vrienden nog verder, in die zin dat ouders de types van leeftijdsgenoten, waarmee jongeren omgaan, beïnvloeden en dat het ouderschap een cruciale link kan zijn tussen ouders en leeftijdsgenoten<sup>275</sup>. Voor rijden onder invloed van alcohol impliceert dit dat de kans groot is dat normen van ouders waarover gepraat werd en die geïnternaliseerd werden op dezelfde manier worden doorgegeven aan leeftijdsgenoten. Hiermee kan in campagnes of andere educatie ook rekening gehouden worden.

#### *6.2.6 Alcoholvrije evenementen*

De promotie van alternatieven voor alcohol houdt het aanmoedigen in van het voorzien van alternatieve alcoholvrije dranken en alternatieve recreatieve activiteiten<sup>276</sup>. Wijnen en bieren met een laag alcoholgehalte of geen alcohol zijn steeds meer beschikbaar geworden de laatste decennia. Het voorzien van financiële aanmoedigingen voor het kiezen van deze minder schadelijke alternatieven is een beloftevolle benadering. Desalniettemin blijven ze slechts voor een klein segment van de markt acceptabel. Sommige gemeenschappen promoten actief alcoholvrije vrijetijdsplaatsen, pubs, clubs en sportcentra. Deze zijn vaak in het bijzonder gericht naar jongeren om hen te helpen ontdekken dat het perfect doenbaar is zich te amuseren gedurende een avond zonder alcohol. De impact ervan werd nooit effectief geëvalueerd.

In de literatuur werd slechts één voorbeeld<sup>277</sup> van een alcoholvrij evenement gevonden. Alcohol is verboden op het grootste Latino-festival in het Amerikaanse District of Columbia. Ondanks voorspellingen dat het evenement zou doodbloeden zonder alcohol is het nu bloeiend. Ordehandhavers melden bovendien minder arrestaties en problemen.

Het staat in elk geval vast dat indien aan jonge mensen gevraagd wordt om zich te onthouden van alcohol, het gebruik waarvan een kenmerk is van de meeste sociale activiteiten van volwassenen, het essentieel is dat de gemeenschap niet-alcoholische evenementen voor jongeren ondersteunt<sup>278</sup>. Bijvoorbeeld op scholen- of universiteitscampussen kunnen alternatieve activiteiten die geen alcohol vereisen georganiseerd worden, met behulp van administratieve inspanningen om een omgeving te creëren die meer ondersteunend is voor studenten die niet willen drinken of voor vermaak uitsluitend terugvallen op drinken<sup>279</sup>.

#### *6.2.7 Educatie over effecten van alcohol en specifiek over drinken en rijden*

Educatie over alcohol en de relatie ervan met het besturen van een motorvoertuig kan op verschillende manieren en via verschillende kanalen gegeven worden. Voor de bevraging van de hogeschoolstudenten hebben we ons toegespitst op educatie in school of rijkschool, informatie via media (televisie, radio, tijdschriften...) en specifieke campagnes tegen het combineren van drinken en rijden. Deze laatsten worden natuurlijk ook hoofdzakelijk via de media gevoerd. Ze onderscheiden zich echter van de informatieve media door hun bondigheid, wervende stijl of nadruk op gedragsverandering. Met informatieve media bedoelen we de drogere informatieverstrekking over effecten van alcohol. Het onderscheid tussen deze drie vormen van educatie is natuurlijk niet absoluut. Alle educatie is uiteindelijk gericht op het doen afnemen van risicogedrag.

---

<sup>275</sup> Kandel, 1996

<sup>276</sup> Ritson, 1994

<sup>277</sup> NHTSA, 2001

<sup>278</sup> NHTSA & NIAAA, 2000

<sup>279</sup> Foss et al., 2000

De educatieve instelling voor jongeren bij uitstek is de school. Preventieprogramma's in scholen zijn aantrekkelijk omdat bijna alle jongeren tot de leeftijd van 18 jaar een school bezoeken en dus een bereikbaar publiek vormen<sup>280</sup>. In de literatuur werden verschillende studies gevonden van educatieve schoolprogramma's rond alcoholgebruik in het algemeen en tegen rijden onder invloed in het bijzonder.

Sommige programma's rond alcoholgebruik hebben bewezen effectief te zijn in het veranderen van alcoholgerelateerde ideeën en weerstandsvaardigheden en enkele hebben geresulteerd in kleine maar significante uitstellen in het beginnen met drinken<sup>281</sup>.

Er zijn een twaalftal strategieën die vaak gebruikt worden in preventieprogramma's in scholen<sup>282</sup>: 1) Normatieve ideeën: deze aanpak voorziet feedback aan studenten over prevalentie van gebruik en moedigt studenten aan om persoonlijke attitudes en gedragingen weer te geven en te vergelijken met anderen in de groep. 2) Persoonlijke verbintenis: moedigt studenten aan om vrijwillig beloftes te doen, publiek en privaat, om geen alcohol te gebruiken of te misbruiken. 3) Waarden: vraagt studenten om conflicten te vinden tussen bestaande persoonlijke waarden en alcoholgebruik. 4) Informatie over gevolgen: voorziet informatie over negatieve gezondheids- en sociale gevolgen van gebruik en misbruik van alcohol. 5) Weerstandsvaardigheden: leert studenten om druk van leeftijdsgenoten en media te herkennen en hoe om te gaan met druksituaties; bouwt cognitief begrip zowel als gedragsvaardigheden op. 6) Alternatieven: voorziet informatie over andere manieren om gewenste emotionele toestanden zoals opwinding en plezier te bereiken. 7) Vaardigheden om doelen te stellen: leert studenten een systeem voor het stellen en bereiken van doelen; motiveert studenten om realistische doelen te stellen en eraan te werken. 8) Vaardigheden om beslissingen te nemen: leert studenten een systeem voor het organiseren van informatie en het maken van keuzes uit alternatieven. 9) Zelfbeeld: moedigt studenten aan om te begrijpen hoe interne en externe gebeurtenissen het zelfconcept en zelfwaarde beïnvloeden; leidt studenten naar het ontdekken van manieren om om te gaan met negatieve gevoelens over zichzelf. 10) Stressvaardigheden: leert studenten strategieën om te ontspannen onder stress, om om te gaan met druk en om problemen op te lossen. 11) Vaardigheden voor assistentie: leert studenten om hulp te verlenen aan vrienden die die nodig hebben voor het oplossen van problemen; leert studenten om sociale ondersteuning te verkrijgen voor persoonlijke problemen. 12) "Life skills": leert studenten hoe ze assertief moeten zijn, hoe ze interpersoonlijke conflicten kunnen oplossen en hoe ze effectief kunnen communiceren met anderen. Het juist kiezen van de strategie is belangrijk. Benaderingen waarin alleen kennis of attitudes werden geviseerd of waarin tactieken werden gebruikt om jongeren bang te maken en om affectieve ontwikkeling te bewerkstelligen hebben gefaald om middelengebruik, waaronder alcohol, te beïnvloeden<sup>283</sup>. Weerstandsvaardigheden in de klassieke zin van het woord werden middelmatig gecorreleerd gevonden met alcoholgebruik. Door sommigen<sup>284</sup> wordt voorgesteld om het concept van weerstandsvaardigheden te herzien. Eerder dan het verhogen van vaardigheden om druk van leeftijdsgenoten te weerstaan zouden programma's de algemene vatbaarheid voor druk van leeftijdsgenoten moeten verlagen. Jonge mensen moeten met andere woorden immuun worden voor druk van leeftijdsgenoten en hebben geen vaardigheden nodig om deze druk tegen te gaan. Onderzoeken naar de meest effectieve strategieën voor preventieprogramma's in scholen lijken vooral de strategie die bedoeld is om normatieve

---

<sup>280</sup> Hansen, 1993

<sup>281</sup> Botvin, Baker, Botvin, Filazzola & Millman, 1984; Hansen et al., 1988a; Hansen, Johnson, Flay, Graham & Sobel, 1988b; Pentz et al., 1989 – geciteerd in NHTSA & NIAAA, 2000

<sup>282</sup> Hansen, 1993

<sup>283</sup> Botvin & Kantor, 2000

<sup>284</sup> Dielman, Kloska, Leech, Schulenberg & Shope, 1992 – geciteerd in Hansen, 1993

ideeën over alcoholconsumptie te veranderen als de meest belovende te onderscheiden<sup>285</sup>.

Preventie-programma's in scholen hebben als hoofddoel het verminderen van de algemene prevalentie en mate van alcoholconsumptie bij jonge drinkers en het reduceren van het voortzetten van alcoholconsumptie tot problematische niveau's. In het ideale geval proberen preventieprogramma's in scholen om consumptie te stoppen voordat ze begint. Preventieprogramma's kunnen echter ook proberen om hoge risico's bij alcoholconsumptie te reduceren door het promoten van strategieën tegen drinken en rijden zowel als verantwoordelijk drinken<sup>286</sup>.

In een Amerikaans onderzoek<sup>287</sup> werd de impact onderzocht van een preventieprogramma voor alcoholmisbruik dat werd gegeven aan scholieren van het vierde jaar middelbaar onderwijs, dus voordat ze hun rijbewijs behaalden. De interventie bestond uit klassikale sessies over de bewustheid van lange- en kortetermijneffecten van alcoholgebruik, de risico's van alcoholmisbruik (waaronder drinken en rijden) en vaardigheden om om te gaan met situaties en/of sociale druk waardoor misbruik kan optreden. Voor en na het preventieprogramma leverden de scholieren via vragenlijsten informatie over psychosociale thema's en alcoholgebruik en -misbruik. Ook werd informatie verzameld over verkeersovertredingen en gerapporteerde ongevallen vanaf het moment dat de scholieren hun rijbewijs behaalden en verdergezet tot gemiddeld 7,6 jaar daarna. De auteurs concluderen dat de interventie effectief was voor het verhogen van kennis bij de scholieren over preventie van alcoholmisbruik, vaardigheden om te weigeren en voor het reduceren van alcoholmisbruik. Ook het aantal ernstige verkeersovertredingen in het eerste jaar na het behalen van het rijbewijs nam af met ongeveer 20%. Dit effect was in het bijzonder sterk bij scholieren die minder dan 1 drankje per week dronken op het tijdstip van de interventie. De resultaten geven aan dat scholieren die nog niet gestart waren met routinedrinken het meest voordeel hadden bij een interventie op schoolbasis. Resultaten van een revisie van schoolprogramma's tegen drinken en rijden<sup>288</sup> geven aan dat programma's gebaseerd op accurate voorziening van informatie (bijvoorbeeld traditionele lessen over drinken en rijden) en niet-bedreigende pogingen om attitudes te veranderen en om technieken aan te leren over interventie bij leeftijdsgenoten consistent winst laten zien op het gebied van kennis. In sommige gevallen veranderden ook de attitudes en zelfgerapporteerd gedrag onmiddellijk na het programma. Deze positieve effecten waren echter geneigd mettertijd weg te ebben. Het aanleren van technieken om bij leeftijdsgenoten in te grijpen in geval van drinken en rijden leidde wel tot een stijging in zelfgerapporteerde interventies, maar niet tot verandering van attitudes<sup>289</sup>.

Mensen van de Nederlandse ANWB wilden in het kader van het Europees project "Young Drivers and Alcohol" jongeren meer kennis en inzicht bijbrengen over alcohol in relatie tot verkeersgedrag<sup>290</sup>. Volgens hen kan ook de rijnschool hierin een rol spelen. Ter ondersteuning van deze educatieve functie van rijnscholen wilde de ANWB daarom een video maken over het thema alcohol en verkeer, gericht op jongeren. In deze video wordt getoond hoe jongeren na het drinken van alcohol op een proefbaan een auto besturen. Na afloop van deze rit praten de jongeren nog na over de ervaren gevolgen van alcohol op hun rijgedrag. De bedoeling is dat de video op een realistische manier de gevaren van alcoholgebruik in het verkeer toont. Rijnschoolhouders die ter gelegenheid van het maken van de video werden bevraagd vonden het onderwerp alcohol en verkeer

---

<sup>285</sup> Hansen, 1993

<sup>286</sup> Hansen, 1993

<sup>287</sup> Shope et al., 2001 – geciteerd in Brown University Digest of Addiction Theory & Application, 2001

<sup>288</sup> Mann, Vingilis, Leigh, Anglin & Blefgen, 1986 – geciteerd in Engström et al., 2003

<sup>289</sup> McKnight & McPherson, 1986 – geciteerd in Engström et al., 2003

<sup>290</sup> Loise & Lemmers, 2000

een belangrijk onderwerp en zouden er graag meer aandacht voor zien in het rij-examen. 81% van de respondenten zag de voorlichting over alcohol en verkeer als een belangrijke taak van rijsschoolhouders en 59% van de respondenten gaf aan voldoende tijd aan deze taak te besteden. Op basis van dit onderzoek en ander gelijkaardig onderzoek<sup>291</sup> werd geschat dat 35% van de rijopleidingen zowel in theorie- als praktijkles aandacht gaf aan het onderwerp alcohol en verkeer. Zo'n 20% gaf alleen in de theorieles er aandacht aan, 15% alleen in de praktijkles en ongeveer 30% gaf er geen aandacht aan. De belangrijkste redenen om er geen aandacht aan te besteden waren een gebrek aan voorlichtingsmateriaal en het beperkt aantal vragen in het theorie-examen over alcohol en verkeer. Bijna alle respondenten waren van plan om de nieuwe video te gaan gebruiken met gemiddeld een frequentie van 1 tot 2 keer per maand. Uit telefonische interviews van deskundigen op het gebied van alcohol en verkeer tenslotte bleek dat alle respondenten het idee hadden dat rijsscholen slechts in beperkte mate aandacht geven aan het onderwerp alcohol en verkeer in de rijopleiding. Vele deskundigen dachten dat de aandacht meestal beperkt bleef tot hetgeen de leerlingen voor het theorie-examen dienen te weten. Deze aandacht is in de ogen van de respondenten dan ook vaak onvoldoende. Alle respondenten vonden dat voorlichting geven over alcohol en verkeer een taak is voor rijsscholen. Velen gaven echter daarbij aan dat de taak niet beperkt blijft tot de rijsscholen alleen. Zij verwezen onder andere naar het onderwijs. Dit zou vooral een functie kunnen hebben voor leerlingen die geen theorielessen volgen. Meerdere respondenten gaven aan dat de meeste weggebruikers de kennis over de gevaren van alcoholgebruik in het verkeer wel hebben, maar een verkeerde mentaliteit hebben. Tevens werd er op gewezen dat alcoholgebruik in het verkeer onderdeel uitmaakt van het maatschappelijk probleem dat alcoholgebruik in toenemende mate sociaal geaccepteerd is. Ook hier kan mogelijk via het onderwijs iets aan verbeterd worden. Meerdere respondenten gaven aan dat leerlingen eigenlijk een verantwoordelijkheidsgevoel zou moeten worden bijgebracht. Sommige respondenten gaven aan dat jongeren te weinig doordrongen zijn van de gevolgen van het gebruik van alcohol in het verkeer. Er zou volgens hen meer aandacht moeten zijn voor de financiële gevolgen, zoals geldboetes of rijverbod, maar ook voor het feit dat de verzekering bij verkeersongevallen waarbij alcohol in het spel was vaak geen geld wil uitkeren.

Over boodschappen rond alcohol en de combinatie ervan met rijden wordt gezegd dat het belangrijk is het doelpubliek ermee te overstelpen, gebruik makend van een waaier aan kanalen<sup>292</sup>. Naast educatie in school of rijsschool wordt daarom gesuggereerd deze boodschappen in te bedden in artikels in tijdschriften die populair zijn bij het doelpubliek of op te nemen in programma's van andere mediakanalen. Welke mediakanalen het meest geschikt zijn om mensen te bereiken kan voor verschillende doelgroepen onderzocht worden. Een onderzoek in opdracht van de Amerikaanse NHTSA<sup>293</sup> onderzocht bijvoorbeeld aan welk type media vrouwen de meeste aandacht schenken. Onderzochte media waren video en televisie, radio, internet en gedrukte media. Het onderzoek werd gevoerd door middel van focusgroepen. De deelnemers zegden meer aandacht te schenken aan de televisie dan aan andere vormen van media en de minste aandacht aan de radio. Voor de gedrukte media stonden reclamepanelen op de eerste plaats, daarna tijdschriften. Veel deelnemers waren zich ook bewust van berichten in de lokale krant. Enkele deelnemers noemden nieuws dat ze lazen op internet. Folders die verspreid worden met de post werden over het algemeen niet gelezen door de deelnemers. Verschillen in mediagebruik door jongeren in subgroepen die voorbestemd zijn tot risico kunnen verschillende strategieën suggereren om deze jongeren te bereiken met gezondheidsgerelateerde boodschappen. Jongeren die veel risico nemen, hebben het vaak moeilijk om verbondenheid te ontwikkelen met de volwassen samenleving<sup>294</sup>.

---

<sup>291</sup> Traffic Test, 2000 – geciteerd in Looise & Lemmers, 2000

<sup>292</sup> NHTSA, 1996

<sup>293</sup> Piper & Nelkin, 2000

<sup>294</sup> Baumrind, 1987 – geciteerd in Klein et al., 1993

Bijgevolg gebruiken velen van hen niet effectief de traditionele gezondheids-, educatieve of sociale diensten, zelfs wanneer ze beschikbaar zijn<sup>295</sup>. Meer weten over de media die deze jongeren gebruiken, kan gezondheidsvoorlichters en gezondheidswerkers helpen om beter aansluiting te krijgen met jongeren over hun gezondheidsgedrag. In een studie<sup>296</sup> werd onderzocht welke de media zijn die het meest gebruikt worden door Amerikaanse jongeren die meervoudige risicogedragingen vertonen en dus het meest waarschijnlijk deze jongeren bereiken. Jongeren die vaker in risicogedrag engageerden luisterden vaker naar de radio en keken vaker naar muziekvideo's en films op televisie dan degenen die minder vaak in risicogedrag engageerden, wat ook hun ras, geslacht of ouderlijk opleidingsniveau was. Sport- en muziektijdschriften werden het vaakst gelezen door jongeren die in veel risicogedragingen engageerden. De resultaten die werden gevonden hebben onmiddellijke implicaties voor inspanningen voor gezondheids promotie bedoeld voor jongeren. De onderzoekers vonden bijvoorbeeld dat de radio een efficiënter medium is dan televisie om veel jongeren die risico lopen te bereiken. Indien televisie gebruikt wordt, zullen boodschappen geplaatst in of bij muziekvideo's, op MTV, en in televisiefilms waarschijnlijker gezien worden door jongeren die engageren in hoge niveau's van risicogedrag. Enkele specifieke tijdschriften zouden veel jongeren bereiken die laag of hoog risico lopen.

Grootschalige campagnes tegen drinken en rijden tenslotte zijn in veel landen een centraal deel van de inspanning om rijden onder invloed van alcohol te vermijden. De objectieven van zulke campagnes kunnen in drie basistypes<sup>297</sup> ondergebracht worden: algemene bewustwording, individuele gedragsverandering en ondersteuning van andere acties of organisaties tegen drinken en rijden. Programma's voor algemene bewustwording zijn essentieel om mensen te herinneren aan de risico's van rijden na drinken, een boodschap die constante bekrachtiging nodig heeft. De zorg over het veroorzaken van een ongeval of over zijn eigen veiligheid kan gekanaliseerd worden in ondersteuning voor een beleid dat het probleem aanpakt. Om individuen aan te sporen hun gedrag te veranderen om rijden na drinken te vermijden zijn campagnes op zich niet voldoende. Theorieën van gedragsverandering suggereren dat de simpele aansporing niet te drinken en rijden, terwijl er geen specifieke alternatieve gedragingen gepromoot worden, waarschijnlijk geen brede impact heeft. Deze boodschappen bieden ondersteunende argumenten die de kennis kunnen verhogen en ideeën kunnen veranderen, maar dit stimuleert waarschijnlijk alleen nieuwe gedragingen in een kleine groep mensen die reeds voorbestemd was om te veranderen. Wanneer andere gedragingen worden aanbevolen, bijvoorbeeld het gebruik van een BOB of het tussenkomen wanneer mensen onder invloed willen gaan rijden kan een campagne wel nuttig zijn. Tenslotte kunnen campagnes ook gebruikt worden om een actie of organisatie voor te stellen als een leider in het aanpakken van het probleem van rijden onder invloed van alcohol. Zo kunnen nieuwe deelnemers aan het programma gerecruteerd worden, de moraal van de mensen die er reeds bij betrokken zijn behouden blijven en programma-activiteiten aangekondigd worden.

Onderzoekers zeggen dus vaak dat er weinig evidentie is dat campagnes op zich significant het drinken en rijden van mensen veranderen. Campagnes zouden wel publieke bewustheid over drinkproblemen verhogen maar weinig of geen gedragsverandering produceren<sup>298</sup>. In feite zijn evaluaties van campagnes zeldzaam, deels te wijten aan de kosten, maar ook aan de moeilijkheid om een onderzoeksopzet te verkrijgen dat betekenisvolle conclusies toelaat over de impact van een campagne<sup>299</sup>. Dit

---

<sup>295</sup> Klein & Sadowski, 1990 – geciteerd in Klein et al., 1993

<sup>296</sup> Klein et al., 1993

<sup>297</sup> DeJong & Hingson, 1998

<sup>298</sup> Hewitt & Blane, 1984; Wallack, 1987; Ashley & Rankin, 1988 en Moskowitz, 1989 – geciteerd in Holder & Treno, 1997

<sup>299</sup> DeJong & Hingson, 1998

is een probleem voor het domein van massacommunicatie in het algemeen, niet alleen op het gebied van het vermijden van dronken rijden.

Diepgaander onderzoek naar factoren die campagnes karakteriseren, zoals de boodschap, de bron en factoren bij het doelpubliek, geeft aan dat een deel van het succes van campagnes afhangt van hoe deze factoren elkaar beïnvloeden<sup>300</sup>. Gebaseerd op het Elaboration Likelihood Model, dat voorspelt dat verwerking van informatie in centrale delen van de hersenen leidt tot duurzame verandering van attitude en gedrag, lijkt het cruciaal dat campagnes sterke logische argumenten bevatten voor het publiek om te integreren in hun overtuigingsstructuur. Maar voor diegenen die niet gemotiveerd zijn om aandacht te schenken aan de boodschap zouden perifere factoren, bijvoorbeeld aantrekkelijkheid, inschakeling van beroemdheden en sensationele inhoud gebruikt moeten worden om de waarschijnlijkheid te verhogen dat ze aangetrokken worden en de inhoud van de boodschap toch verwerken. Er wordt dus gesuggereerd<sup>301</sup> dat campagnes zowel perifere factoren zouden moeten gebruiken, om zich ervan te verzekeren dat de boodschap aantrekkelijk is en het publiek gemotiveerd wordt hem te verwerken, als sterke logische informatie die kan geïntegreerd worden in de overtuigingsystemen, om zich ervan te verzekeren dat een blijvende verandering optreedt.

Sommige onderzoekers<sup>302</sup> leggen zich toe op de specifieke inhoud van campagnes om zo succesvolle benaderingen te ontdekken. Zo ontstonden verschillende categorieën van boodschappen en kunnen nieuwe strategieën ontwikkeld worden voor specifieke doelgroepen. Mogelijke inhoudelijke categorieën zijn: campagnes die beroep doen op schrik; campagnes over sociaal voorbeeldgedrag; campagnes die beroep doen op positieve associaties en emoties (bijvoorbeeld scènes van fuiven of leuke sociale situaties, muziek gecombineerd met snelle montage) met een boodschap die oproept tot verantwoordelijk gedrag; informatieve of getuigende campagnes; en campagnes die beroep doen op empathie voor anderen (slachtoffers of familieleden van slachtoffers). Informatieve of getuigende boodschappen zouden vooral gebruikt worden in regionale of plaatselijke campagnes. Grote nationale campagnes gebruiken in veel gevallen meer gesofisticeerde benaderingen.

Een laatste mogelijkheid om campagnes toch succesvol te gebruiken is de reeds eerder genoemde combinatie ervan met andere preventie-acties. In dit geval wordt de campagne niet zozeer gebruikt met de bedoeling gedragsverandering teweeg te brengen, maar met de bedoeling om aandacht te richten op een problematiek om de publieke opinie vorm te geven<sup>303</sup>. Op deze manier wordt er ondersteuning verkregen voor andere preventie-acties die wel gedragsverandering beogen. Een specifieke vorm van zulke strategie, die vooral op kleine schaal kan toegepast worden, wordt in de literatuur mediavoorspraak genoemd. Anders dan specifiek ontworpen campagnes werkt mediavoorspraak direct met lokale nieuwsmedia om lokale aandacht te verhogen voor een specifiek probleem, om het belang van specifieke beleidslijnen die worden ontworpen om het probleem te reduceren naar voor te brengen en/of om druk te zetten op verantwoordelijken die beleid kunnen uitstippelen of bestaand beleid veranderen. Het wordt niet gebruikt om individueel gedrag direct te veranderen. Maar individuen kunnen hun gedrag veranderen als resultaat van nieuwe informatie of nieuwe bewustheid door de media-aandacht. Voorbeelden van het opzettelijk gebruiken van lokale nieuwsmedia om alcoholpreventie op de agenda te zetten komen uit Nieuw-Zeeland<sup>304</sup> en uit Massachusetts<sup>305</sup>. Een voorbeeld van het gebruik van mediavoorspraak voor het

---

<sup>300</sup> Agostinelli & Grube, 2002

<sup>301</sup> Slater, 1999b – geciteerd in Agostinelli & Grube, 2002

<sup>302</sup> Slater, 1999

<sup>303</sup> Holder & Treno, 1997

<sup>304</sup> Casswell, Ransom & Gilmore, 1990 – geciteerd in Holder & Treno, 1997

<sup>305</sup> Hingson et al., 1996 – geciteerd in Holder & Treno, 1997

probleem van drinken en rijden werd beschreven in het Community Trials Project in Californië<sup>306</sup>. Mediavoorspraak had hier twee doelstellingen: ten eerste het verhogen en doen volhouden van ondersteuning van de gemeenschap voor lokaal beleid tegen drinken en rijden, bijvoorbeeld in de vorm van verantwoordelijke bedieningspraktijken, en ten tweede het in de schijnwerpers zetten van handhaving van drinken en rijden. Behandeling in het nieuws kan lokaal alcoholbeleid op verschillende manieren stimuleren. Ten eerste kan behandeling in het nieuws verandering in beleid stimuleren door het beïnvloeden van de beleidsmakers zelf. Ten tweede kan behandeling in het nieuws indirect werken door het verhogen van bezorgdheid in de gemeenschap over alcoholproblemen en de bewustheid en ondersteuning van preventief alcoholbeleid om ongevallen te voorkomen. Beide manieren werden gebruikt in het Community Trials Project. Verschillende mediakanalen bereiken zeer verschillende mensen. Mediavoorspraak die bij iedereen verandering teweeg moet brengen moet alle media bespelen om te verzekeren dat de hele gemeenschap eraan blootgesteld wordt.

Om af te ronden vermelden we nog een Nederlands onderzoek<sup>307</sup> waarin gesprekken werden gevoerd met jonge bestuurders. Op basis hiervan werden volgende adviezen inzake educatie gegeven. Ten eerste doet de voorlichter er goed aan zijn voorlichtingsboodschap op de subcultuur te richten, dit wil zeggen zich via intermediairen (leerkrachten, projectleiders, vormingswerkers...) te richten op bestaande groepen. Van eenmalige, met name massamediale, voorlichting aan heterogene groepen van jongeren is volgens de onderzoekers weinig heil te verwachten. Ten tweede bleken jongeren van 16 jaar in veel gevallen hun eerste ervaringen met alcohol en met de combinatie alcohol en verkeer al achter de rug te hebben. Er zijn op deze leeftijd blijkbaar al eigen gewoonten ontstaan of in wording ten aanzien van alcoholgebruik en het gebruik van bijvoorbeeld een bromfiets. Voorlichting over alcohol en verkeer moet zich ook richten op jongeren onder de leeftijd van 16 jaar: de leerplichtigen die nog maar net uit het basisonderwijs zijn gekomen en bij wie de bovenstaande gewoonten zich nog moeten vormen. Ten derde zou ook de inhoud van de voorlichtingsboodschap aan een aantal eisen moeten voldoen. Bedreigende informatie zou gekoppeld moeten worden aan concrete, realiseerbare gedragsalternatieven: het heeft geen zin jongeren te zeggen dat een bepaald gedrag ongepast, ongezond of gevaarlijk is wanneer de alternatieven ontbreken, in wollige taal worden aangedragen of in sociaal of financieel opzicht onbetaalbaar zijn.

#### 6.2.8 *Getuigenissen van verkeersslachtoffers*

In een poging om iets te doen aan het probleem van rijden onder invloed van alcohol introduceerden Amerikaanse Mothers Against Drunk Driving (MADD) in 1982 het concept van een Victim Impact Panel (VIP)<sup>308</sup>. De bedoeling van een VIP is een forum te geven aan slachtoffers van rijden onder invloed om hun persoonlijke ervaringen te delen met anderen. Het uiteindelijke doel is de toeschouwers te raken op een emotioneel niveau en hun attitudes over rijden onder invloed te veranderen, om zo de waarschijnlijkheid van toekomstig drinken en rijden te reduceren<sup>309</sup>. In de Verenigde Staten wordt deze maatregel vooral gebruikt als strafmaatregel voor veroordeelde dronken bestuurders die door een rechter verplicht worden aan het programma deel te nemen. Alhoewel er variatie is in de inhoud, lengte en opzet van VIP's, is een typisch patroon dat vier of vijf slachtoffers van rijden onder invloed het relaas doen van hoe hun levens werden beïnvloed door een bestuurder of door het zelf rijden onder invloed. Elke presentatie is ongeveer 10 tot 15 minuten lang. Alhoewel er geen gestructureerde of geplande

---

<sup>306</sup> Holder & Treno, 1997

<sup>307</sup> van Vlerken & Alles, 1984

<sup>308</sup> Rojek, Coverdill & Fors, 2003

<sup>309</sup> Badovinac, 1994



interactie is tussen slachtoffers en overtreeders gedurende de presentaties kan een vragen-en-antwoord gedeelte volgen op de presentaties. Wat uniek is aan VIP's is dat slachtoffers beschrijven hoe een incident met dronken rijden hun leven beïnvloedde. In plaats van de overtreeders te veroordelen focussen VIP's op getuigenissen uit de eerste hand van slachtoffers over het trauma en de tragedie van dronken rijden.

Het aantal bestuurders in de Verenigde Staten dat een VIP meemaakt, wordt op 400.000 per jaar geschat<sup>310</sup>. Er is echter maar een klein aantal recente evaluaties die gemengde en onbesliste resultaten opleveren. Sommige ervan<sup>311</sup> vonden geen significante resultaten. Andere studies<sup>312</sup> leverden positieve resultaten op. Deelnemers aan VIP's veranderden bijvoorbeeld hun attitudes over drinken en rijden, verhoogden hun intenties om een BOB en taxi's te gebruiken of hadden een lagere mate van recidivisme. In een recent onderzoek<sup>313</sup> was er een vijfjarige opvolging van bestuurders onder invloed die niet deelnamen aan een VIP en een groep die dat wel deed. De resultaten suggereren dat VIP's recidivisme kunnen reduceren. Degenen die deelnamen aan het VIP-programma hadden minder kans om recidivist te worden dan degenen die geen VIP-sessie bijwoonden. 33,5% van de vergelijkende groep, maar slechts 15,8% van de VIP-groep werd opnieuw aangehouden gedurende de periode van 5 jaar. VIP's waren geassocieerd met een afname met 55,7% van het risico om opnieuw aangehouden te worden. De resultaten tonen dat er een afname of uitdoving van het VIP-effect was na het tweede jaar. In de jaren 3 tot 5 waren de personen uit de VIP-groep en uit de vergelijkende groep over het algemeen gelijk met betrekking tot recidivisme. Dat evaluatiestudies zulke onbesliste resultaten geven wordt toegeschreven aan het feit dat er geen gestandaardiseerde VIP-procedure bestaat, waardoor verschillende studies verschillende dingen kunnen bestuderen.

Een achterliggend werkingsmechanisme van VIP's kan gevonden worden in het concept van gepersonaliseerde zelfreflectie<sup>314</sup>. Dit mechanisme houdt in dat anderen die slechter af zijn mensen schrik aanjagen en hen zo hun eigen gedrag doen veranderen. Mensen die hebben meegedaan aan onverantwoordelijke of risicovolle activiteiten of er het slachtoffer van werden, zouden dus andere mensen motiveren om hun zelfdefinities te veranderen en hen motiveren om meer verantwoordelijk gedrag aan te nemen. Dit wordt "downward comparison" genoemd. In haar studies toonde Lockwood echter aan dat deze vergelijkingen niet vanzelfsprekend impact uitoefenen op het zelfbeeld. Indien mensen geloven redelijk veilig te zijn voor het ervaren van het negatieve lot van anderen zal de vergelijking hun zelfevaluatie eerder verhogen in plaats van te verlagen. Maar als ze geloven dat ze zelf een hoog risico lopen om hetzelfde lot te ervaren zal de vergelijking hun zelfpercepties temperen en tegelijkertijd hun motivatie om deze negatieve uitkomst te vermijden de hoogte injagen.

Het voorgaande concept toepassen op VIP's zou kunnen impliceren dat deze maatregel bij herhaaldelijke overtreeders, die vaak geen ernstige gevolgen van hun onverantwoord gedrag hebben ervaren, minder invloed heeft dan bij bijvoorbeeld jonge bestuurders of middelbare scholieren<sup>315</sup>. Voorwaarde is dan wel dat deze laatsten hun eigen rijvaardigheid onder invloed van alcohol op de juiste manier hebben leren inschatten. Anders bestaat het gevaar dat ze zich net zoals herhaalde overtreeders verheven voelen boven de negatieve gevolgen van risicogedrag. In deze optiek wordt een VIP een

---

<sup>310</sup> Polacsek et al., 2001 – geciteerd in Rojek et al., 2003

<sup>311</sup> Shinar & Compton, 1995; C'de Baca, Lapham, Paine & Skipper, 2000 en Polacsek et al., 2001 – geciteerd in Rojek et al., 2003

<sup>312</sup> MADD, 1989; O'Laughlin, 1990; Badovinac, 1994; Sprang, 1997 en Fors & Rojek, 1999 – geciteerd in Rojek et al., 2003

<sup>313</sup> Rojek et al., 2003

<sup>314</sup> Lockwood, 2002 – geciteerd in Engström et al., 2003

<sup>315</sup> Badovinac, 1994

preventieve in plaats van een strafmaatregel. Het is ook op deze wijze dat getuigenissen van verkeersslachtoffers bij ons nu en dan gebruikt worden.

## 6.3 Resultaten van de bevraging

### 6.3.1 Gebruik van eigen alternatieven voor rijden na het drinken van alcohol

Gevraagd naar het gebruik van alternatieven voor rijden na het drinken van alcohol blijkt dat veel van de hogeschoolstudenten dit gedrag vermijden door zich volledig van alcohol te onthouden. 74% van de studenten zegt dit alternatief al gebruikt te hebben. Hogeschoolstudenten die nog moeten rijden drinken dus vaak helemaal niet. Uit de resultaten in hoofdstuk 3 blijkt wel dat dit niet altijd het geval is. Daar antwoordde immers slechts 32% positief op de vraag naar anticipatie op het nog moeten rijden door niet te drinken.

De 65% van de studenten die zegt al ooit gebruik te hebben gemaakt van een BOB hangt waarschijnlijk met de 74% uit de vorige alinea samen, in die zin dat een BOB iemand is die zich onthoudt van drinken om anderen naar huis te kunnen voeren. Veel van de studenten die het alternatief van niet drinken kozen, zijn misschien juist de BOB's waarop anderen beroep doen. Ook de 41% die het aantal drankjes dat hij drinkt in acht neemt, komt hier overigens voor in aanmerking. Net zoals uit het internationaal onderzoek bleek, zal waarschijnlijk ook bij ons niet elke BOB zich volledig van drank onthouden. Het hoge percentage van hogeschoolstudenten dat reeds beroep deed op een BOB is in overeenstemming met de internationale literatuur. Bovendien zegt 80% van de ondervraagde studenten dat het aanduiden van een BOB vaak of altijd gebeurt bij het uitgaan. Het is dus blijkbaar voor velen een goede gewoonte geworden.

**Tabel 14: Ervaring met het gebruik van alternatieven voor rijden na het drinken van alcohol**

Geen alcohol drinken	74%
Gebruik maken van een BOB	65%
Blijven overnachten	47%
Aantal drankjes in acht nemen	41%
Taxi, openbaar vervoer of fiets nemen	31%
Eten bij het drinken van alcohol	29%
Te voet gaan	24%
Thuis blijven	22%
Wachten tot de effecten van alcohol weg zijn	16%
Alcoholafbrekers gebruiken	3%
Responsible Young Drivers inschakelen	2%

### 6.3.2 Door overheid of anderen georganiseerde maatregelen tegen drinken en rijden

Aan de hogeschoolstudenten werd een oordeel gevraagd over de effectiviteit van en vroegere ervaring met maatregelen die vooral door de overheid of anderen georganiseerd worden. Als meest effectieve preventieve maatregel wordt druk vanwege ouders en leeftijdsgenoten om alcoholvrij te rijden gekozen. Van wie van de twee de druk komt, speelt voor de effectiviteit blijkbaar geen rol. In de praktijk zijn de studenten wel meer vertrouwd met druk vanwege hun ouders dan met druk van leeftijdsgenoten of

vrienden. Zowel ervaring met expliciete druk als afkeuring van het drinken en rijden zijn hoger bij ouders dan bij vrienden.

Ook publieke getuigenissen van slachtoffers van alcohol in het verkeer scoren hoog qua effectiviteit. Waarschijnlijk kunnen deze getuigenissen ook als een soort druk beschouwd worden om niet te rijden na het drinken van alcohol, weliswaar van mensen die iets verder van de studenten afstaan. Het feit dat deze slachtoffers de gevolgen zichtbaar en levensecht maken, speelt waarschijnlijk een grote rol. Van deze maatregel kan duidelijk nog meer gebruik gemaakt worden. Slechts één derde van de ondervraagde studenten heeft al ooit zo'n publieke getuigenis ervaren.

De hogeschoolstudenten zien eveneens heil in het aanbieden of financieren door de overheid van alternatieve vervoermiddelen zoals fuifbussen of taxi's. Hiermee heeft 43% al ervaring, een percentage dat ook nog groeipotentieel laat zien.

De drie vormen van educatie, namelijk via (rij)school, massamedia of campagnes, worden als even effectief beoordeeld. Misschien was het onderscheid tussen de drie vormen in de vragenlijst niet echt duidelijk. Het zou echter ook kunnen dat de vorm waarin educatie tot bij de jongeren komt er niet zoveel toe doet. Belangrijker is dat er educatie is. Voor meer dan de helft van de ondervraagde studenten was die er in het verleden ook.

De maatregelen die moeten inwerken op de algemene alcoholconsumptie, namelijk verhoging van de kostprijs, verbod op reclame voor alcohol en alcoholvrije evenementen zijn volgens de studenten minder geschikt als maatregelen tegen drinken en rijden. De twijfels die sommige onderzoekers in de literatuur uitdrukken, worden door de hogeschoolstudenten bevestigd. Voornoemde maatregelen zouden in de ogen van de studenten niet zoveel effect hebben als de andere maatregelen. Er zijn blijkbaar ook niet veel alcoholvrije evenementen. Slechts 8% van de studenten heeft er ervaring mee. Wat die ervaring betreft doen verantwoordelijke bedieningspraktijken in de horeca het overigens nog slechter, met 3% van de studenten die ermee in aanraking is gekomen. Wellicht zijn trainingsprogramma's voor bedienend personeel zoals die werden teruggevonden in de literatuur bij ons ook relevant. De onbekendheid van maatregelen werkt waarschijnlijk de beoordeling van de effectiviteit in de hand.

**Tabel 15: Ervaring met maatregelen tegen drinken en rijden**

Afkeuring van rijden na het drinken van alcohol door ouders	94%
Afkeuring van rijden na het drinken van alcohol door vrienden	78%
Druk vanwege ouders om alcoholvrij te rijden	68%
Campagnes die de gevolgen van dronken rijden benadrukken	56%
Informatie over de fysieke effecten van alcohol in de massamedia	53%
Informatie over de fysieke effecten van alcohol in (rij)school of via andere deskundige	49%
Alternatieve vervoermiddelen of financiering ervan, zoals fuifbussen of taxicheques	43%
Druk vanwege vrienden om alcoholvrij te rijden	33%
Publieke getuigenissen van slachtoffers	32%
Alcoholvrije evenementen	8%
Verantwoordelijke bedieningspraktijken in horeca	3%

**Tabel 16: Beoordeling van effectiviteit van preventieve maatregelen**

Maatregel	Min.	Max.	Gem.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Druk van ouders om alcoholvrij te rijden</li> <li>• Druk van vrienden om alcoholvrij te rijden</li> </ul>	0	11	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7,20</li> <li>• 6,89</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Druk van vrienden om alcoholvrij te rijden</li> <li>• Publieke getuigenissen van slachtoffers</li> </ul>	0	11	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6,89</li> <li>• 6,52</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Publieke getuigenissen van slachtoffers</li> <li>• Alternatieve vervoermiddelen</li> </ul>	0	11	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6,52</li> <li>• 6,25</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informatie over alcohol via (rij)school of andere deskundigen</li> <li>• Informatie over alcohol via massamedia</li> <li>• Campagnes over de gevolgen van dronken rijden</li> <li>• Verantwoordelijke bedieningspraktijken in horeca</li> </ul>	0	11	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5,57</li> <li>• 5,46</li> <li>• 5,27</li> <li>• 5,07</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verhoging van de kostprijs van alcohol</li> </ul>	0	11	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4,61</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alcoholvrije evenementen</li> </ul>	0	11	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4,11</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbod op reclame voor alcohol</li> </ul>	0	11	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3,52</li> </ul>

### 6.3.3 Sociale druk om te rijden na het drinken van alcohol

Als er bij de hogeschoolstudenten al druk bestaat om alcohol te drinken, waarnaar in onze vragenlijst niet gepeild werd, bestaat deze zeker niet voor het besturen van een motorvoertuig na het drinken. Het aantal studenten dat dit soort druk ervaart is miniem. Bovendien zegt ook bijna niemand van hen erop in te gaan indien die druk wel zou uitgeoefend worden. 90% van de studenten zegt daarentegen een vriend die onder invloed is tegen te houden indien hij toch zou willen rijden.

Alhoewel al deze gegevens slechts zelfrapportagedata zijn, waarvan we niet weten hoeveel er in echt gedrag worden omgezet, zijn dit bemoedigende cijfers. Ze duiden op een interpretatie van vriendschap die veel meer aansluit bij het zorg dragen voor elkaar dan bij het aanzetten tot risicogedrag. De bevraagde groep hogeschoolstudenten kan

hiermee als voorbeeld gesteld worden voor eventuele andere groepen jongeren die zich meer in risicogedrag begeven. Hierin zit met andere woorden stof voor educatie naar laatstgenoemde jongeren toe.

**Tabel 17: Invloed van en op leeftijdsgenoten**

Ervaring van druk van vrienden om te rijden na het drinken van alcohol	5%
Toegeving aan die druk	2%
Vriend tegenhouden om te rijden na het drinken van alcohol	90%

#### 6.3.4 Conclusies

Het meest markante feit is dat het gebruik van een BOB goed ingeburgerd is bij de ondervraagde hogeschoolstudenten. De campagnes van de afgelopen jaren hebben bij deze jongeren hun effect blijkbaar niet gemist. Ook het zorg dragen voor vrienden en hen als gevolg daarvan tegenhouden om na het drinken een motorvoertuig te besturen is als mogelijke verklaring aanwezig. Het zorg dragen voor elkaar kan bovendien op zijn beurt gedeeltelijk toegeschreven worden aan de BOB-campagnes, in de mate dat ze aandacht aan deze zorg besteedden.

Groeipotentieel om hogeschoolstudenten af te doen zien van rijden onder invloed vinden we in de volgende maatregelen: publieke getuigenissen van slachtoffers, alternatieve vervoermiddelen die worden ingericht of gefinancierd door de overheid, één of andere vorm van educatie over effecten van alcohol en over drinken en rijden, en tenslotte verantwoordelijke bedieningspraktijken in de horeca.

## 7. AANBEVELINGEN

---

Op basis van de internationale literatuur zijn we geneigd om een verlaging van de wettelijke alcohollimiet voor de doelgroep van jonge en/of onervaren bestuurders een positieve beoordeling te geven. Jonge bestuurders blijken onder andere in de Verenigde Staten, Nieuw-Zeeland en Nederland een verhoogde vatbaarheid voor alcoholgerelateerde ongevallen te vertonen, zelfs bij lage BAG's. Er is ons geen gelijkaardig onderzoek in ons land bekend. Zelf hebben we dit ook niet ondernomen. De risicofactoren die in de internationale literatuur naar voor worden geschoven voor deze specifieke doelgroep zijn echter ongetwijfeld ook bij ons geldig. Bedoeling van ons onderzoek was echter niet om de gegrondheid van een verlaging van de wettelijke alcohollimiet na te gaan. Wel wilden we onderzoeken met welke zaken de overheid rekening zou kunnen of moeten houden bij implementatie van zulk een maatregel.

Op basis van de resultaten van de vragenlijst en met behulp van de beschreven internationale literatuur zijn we tot de volgende aanbevelingen gekomen:

- 1) Jongeren zijn zich wel bewust van de effecten van alcohol op de rijvaardigheid en voelen deze soms ook al na het consumeren van enkele glazen alcohol. Een gevoel van onveiligheid treedt echter pas in een later stadium op. Ze moeten met andere woorden meer bewust gemaakt worden van het feit dat rijden al gevaarlijk wordt bij het signaleren van de allereerste symptomen van effecten van alcohol, dus op lage BAG's. Het meer realistisch inschatten van hun eigen rijvaardigheid kan ook helpen om het valse gevoel van veiligheid dat ze blijkbaar hebben te temperen.
- 2) Jongeren hebben al redelijk goed ontwikkelde attitudes tegen rijden na het drinken van teveel alcohol. Rijden terwijl ze boven de wettelijke alcohollimiet zitten, gebeurt zeker niet op vaste basis. Het consequent vermijden van dit gedrag is echter moeilijk. Dit komt doordat jongeren niet alleen op basis van hun attitudes beslissingen nemen, maar ook met andere factoren die met drinkgedrag samenhangen rekening houden. Bovendien blijken jongeren nog vaker dan dat ze zelf onder invloed rijden mee te rijden met een bestuurder die teveel gedronken heeft. Ze moeten zich ervan bewust worden dat dit even gevaarlijk is als zelf rijden en misschien vaardigheden aanleren om zich tegen een aanbod van een dronken bestuurder te verzetten.
- 3) Uit de twee voorgaande punten blijkt een sterke nood aan specifieke educatie voor jonge bestuurders. In welke vorm of setting die educatie gegoten wordt, lijkt niet zo'n grote rol te spelen. Eerst en vooral hebben ouders blijkbaar een grote invloed op jongeren. Ze kunnen dus een groot deel van de educatie op zich nemen. Specifieke alcoholeducatie kan bovendien in het kader van school of rijkschool aangeboden worden. Ook aan educatie via massamedia en aan verkeersveiligheids campagnes wordt door de jongeren zelf een redelijke effectiviteit toegekend. Een heel specifieke vorm van educatie is het getuigen van slachtoffers van alcoholgerelateerde ongevallen voor jongeren. Deze vorm van educatie wordt door de jongeren als effectief beoordeeld, terwijl ze er nog niet zoveel ervaring mee blijken te hebben. Hierin zit dus duidelijk groeipotentieel.
- 4) Ondanks oppositie van de jongeren tegen een verlaagde limiet die alleen voor hen zou gelden, lijkt het erop dat het merendeel van hen zich toch aan zulk een limiet zal houden. Dit moet natuurlijk bij uitvoering van de maatregel strikt opgevolgd worden. Indien er veel overtredingen zijn, kan hieraan verholpen worden door het proberen versterken van het draagvlak voor de maatregel. Dit gebeurt door bewustmaking van de limiet, uitleg over de achterliggende redenen ervan en verhoogde handhaving specifiek gericht op de doelgroep. Dat deze handhaving niet alleen van de politie moet komen maar ook door de ouders van jongeren kan uitgeoefend worden, blijkt uit de effectiviteit die jongeren aan druk vanwege hun ouders toekennen.
- 5) Jongeren zijn zeer gevoelig aan vrijheidsbeperkende straffen die hen zouden opgelegd worden bij overtreding van de voor hen geldende alcohollimiet. Naast gevangenisstraf, die voor eerste overtreders waarschijnlijk te radicaal is, zijn het

intrekken van het rijbewijs en/of inbeslagname van het voertuig voor hen geschikte afschrikkers. Ook geldboetes, die de jongeren grotendeels zelf moeten bekostigen, zijn in hun ogen effectief. Alternatieve straffen dragen dan weer minder bij aan hun motivatie om overtreding van de wettelijke alcohollimiet te vermijden. Naar het gebruik van alcoholsloten wordt op dit moment nog onderzoek gevoerd. Deze maatregel is bij jongeren waarschijnlijk ook nog niet echt bekend.

- 6) Jongeren rijden onder invloed van alcohol doen vermijden betekent niet alleen hen opvoeden tot het stellen van verantwoordelijk gedrag en dit gedrag handhaven. Er kunnen door de overheid of door anderen ook maatregelen genomen worden die het gebruik maken van alternatieven voor drinken en rijden aanmoedigen en die rijden onder invloed helpen tegenhouden. Mogelijke preventieve maatregelen die met dit doel nog kunnen versterkt worden zijn het aanbieden of financieren van openbaar vervoer of taxi's en het opvoeren van verantwoordelijke bedieningspraktijken bij horecapersoneel. Het beïnvloeden van de algemene alcoholconsumptie als preventieve maatregel, hetzij door het verhogen van de kostprijs, door het alcoholvrij maken van evenementen of door een verbod op reclame voor alcohol, lijkt minder effectief.
- 7) Het in vriendschapsrelaties zorg dragen voor elkaar blijkt bij de ondervraagde jongeren in sterke mate aanwezig te zijn. Dit uit zich in de intentie om vrienden die willen rijden nadat ze teveel gedronken hebben tegen te houden en in het veelvuldig beroep doen op het BOB-concept bij het uitgaan met vrienden. Groepen waarin dit zorg dragen zo prominent aanwezig is, kunnen dienen als voorbeeld in educatie van anderen.

Om af te sluiten willen we nogmaals wijzen op het feit dat de bevraging die we uitvoerden zich beperkte tot een kleine groep jongeren, die bovendien tot een specifieke categorie, namelijk die van de hogeschoolstudenten, behoren. We hadden, naast de literatuur, dan ook alleen de antwoorden van deze beperkte groep om aanbevelingen op te baseren. Afname van eenzelfde of soortgelijke vragenlijst op Vlaamse of nationale schaal zou ongetwijfeld resultaten opleveren die nog beter de implementatie van een verlaagde wettelijke alcohollimiet kunnen omkaderen. Ook bij een afname van de vragenlijst op grote schaal moet bovendien rekening gehouden worden met de in dit rapport weergegeven bedenkingen bij zelfrapportering van meningen en gedragingen. Verschillende valkuilen, waaronder antwoorden die sociaal wenselijk zijn en die onderhevig zijn aan herinneringsfouten, zijn aanwezig in zelfrapportering. Bovendien zijn meningen van jongeren niet noodzakelijk hetzelfde wanneer ze een vragenlijst invullen als op het moment dat ze uitgaan en al of niet een motorvoertuig besturen.

## 8. LITERATUURLIJST

---

### 8.1 Geraadpleegde literatuur voor het samenstellen van de vragenlijst

- Albery, I. P., Strang, J., Gossop, M., & Griffiths, P. (2000). Illicit drugs and driving: prevalence, beliefs and accident involvement among a cohort of current out-of-treatment drug users. *Drug and Alcohol Dependence*, 58 (1-2), 197-204.
- Assum, T. (2001). Reduction of BAC limit from 0,05 to 0,02 percent in Norway – Effects on driver knowledge and behavior. Some preliminary results. *Proceedings of the Conference Road Safety on Three Continents in Moscow, Russia (Part 2)*. Swedish National Road and Transport Research Institute. Available: [www.vti.se/pdf/reports/K18Apart2.pdf](http://www.vti.se/pdf/reports/K18Apart2.pdf).
- Baum, S. (2000). Drink driving as a social problem: comparing the attitudes and knowledge of drink driving offenders and the general community. *Accident Analysis and Prevention*, 32 (5), 689-694.
- Begg, D., & Stephenson, S. (2003). Graduated driver licensing: the New Zealand experience. *Journal of Safety Research*, 34 (1), 99-105.
- Behrendorff, I., & Steentoft, A. (2003). Medicinal and illegal drugs among Danish car drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 35 (6), 851-860.
- Beirness, D. J., & Simpson, H. M. (2002). *The safety impact of lowering the BAC limit for drivers in Canada*. Ottawa, Canada: Traffic Injury Research Foundation.
- Bernhoft, I. M., & Behrendorff, I. (2003). Effect of lowering the alcohol limit in Denmark. *Accident Analysis and Prevention*, 35 (4), 515-525.
- Caetano, R., & Clark, C. L. (2000). Hispanics, Blacks and Whites driving under the influence of alcohol: results from the 1995 National Alcohol Survey. *Accident Analysis and Prevention*, 32 (1), 57-64.
- Capowich, G. E., Mazerolle, P., & Piquero, A. (2001). General strain theory, situational anger, and social networks. An assessment of conditioning influences. *Journal of Criminal Justice*, 29 (5), 445-461.
- Caudill, B. D., Harding, W. M., & Moore, B. A. (2001). DWI prevention: profiles of drinkers who use designated drivers. *Addictive Behaviors*, 26 (2), 155-166.
- Clapp, J. D., Shillington, A. M., Lange, J. E., & Voas, R. B. (2003). Correlation between modes of drinking and modes of driving as reported by students at two American universities. *Accident Analysis and Prevention*, 35 (2), 161-166.
- Dawson, D. A. (1999). Alternative definitions of high risk for impaired driving: the overlap of high volume, frequent heavy drinking and alcohol dependence. *Drug and Alcohol Dependence*, 54 (3), 219-228.
- Dellinger, A. M., Bolen, J., & Sacks, J. J. (1999). A comparison of driver- and passenger-based estimates of alcohol-impaired driving. *American Journal of Preventive Medicine*, 16 (4), 283-288.
- Dobson, A., Brown, W., Ball, J., Powers, J., & McFadden, M. (1999). Women drivers' behaviour, socio-demographic characteristics and accidents. *Accident Analysis and Prevention*, 31 (5), 525-535.
- Everett, S. A., Lowry, R., Cohen, L. R., & Dellinger, A. M. (1999). Unsafe motor vehicle practices among substance-using college students. *Accident Analysis and Prevention*, 31 (6), 667-673.
- Everett, S. A., Shults, R. A., Barrios, L. C., Sacks, J. J., Lowry, R., & Oeltmann, J. (2001). Trends and subgroup differences in transportation-related injury risk and safety



- behaviors among high school students, 1991-1997. *Journal of Adolescent Health*, 28 (3), 228-234.
- Feldman, L., Harvey, B., Holowaty, P., & Shortt, L. (1999). Alcohol use beliefs and behaviors among high school students. *Journal of Adolescent Health*, 24 (1), 48-58.
- Ferguson, S. A., Burns, M. M., Fiorentino, D., Williams, A. F., & Garcia, J. (2002). Drinking and driving among Mexican American and non-Hispanic white males in Long Beach, California. *Accident Analysis and Prevention*, 34 (4), 429-437.
- Ferguson, S. A., & Williams, A. F. (2002). Awareness of zero tolerance laws in three states. *Journal of Safety Research*, 33 (3), 293-299.
- Foss, R. D., Marchetti, L. J., & Holladay, K. A. (2000). *Development and evaluation of a comprehensive program to reduce drinking and impaired driving among college students*. (Rep. No. DOT HS 809 396). Washington DC, U.S.A.: National Highway Traffic Safety Administration.
- Glendon, A. I., & Cernecca, L. (2003). Young drivers' responses to anti-speeding and anti-drink-driving messages. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 6 (3), 197-216.
- Golias, I., & Karlaftis, M. G. (2002). An international comparative study of self-reported driver behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 4 (4), 243-256.
- Greening, L., & Stoppelbein, L. (2000). Young drivers' health attitudes and intentions to drink and drive. *Journal of Adolescent Health*, 27 (2), 94-101.
- Grosvenor, D., Toomey, T. L., & Wagenaar, A. C. (1999). Deterrence and the adolescent drinking driver. *Journal of Safety Research*, 30 (3), 187-191.
- Gulliver, P., & Begg, D. (2004). Influences during adolescence on perceptions and behaviour related to alcohol use and unsafe driving as young adults. *Accident Analysis and Prevention*, 36 (5), 773-781.
- Hedlund, J. H., Ulmer, R. G., & Preusser, D. F. (2001). *Determine why there are fewer young alcohol impaired drivers*. (Rep. No.: DOT HS 809 348). Washington DC, U.S.A.: National Highway Traffic Safety Administration. Available: [http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/research/FewerYoungDrivers/tech\\_doc.htm](http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/research/FewerYoungDrivers/tech_doc.htm).
- Hingson, R., Heeren, T., Levenson, S., Jamanka, A., & Voas, R. (2002). Age of drinking onset, driving after drinking, and involvement in alcohol related motor-vehicle crashes. *Accident Analysis and Prevention*, 34 (1), 85-92.
- Jelalian, E., Alday, S., Spirito, A., Rasile, D., & Nobile, C. (2000). Adolescent motor vehicle crashes: the relationship between behavioral factors and self-reported injury. *Journal of Adolescent Health*, 27 (2), 84-93.
- Laapotti, S., Keskinen, E., & Rajalin, S. (2003). Comparison of young male and female drivers' attitude and self-reported traffic behaviour in Finland in 1978 and 2001. *Journal of Safety Research*, 34 (5), 579-587.
- 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.
- Maxwell, J. C., & Liu, L. Y. (1999). *1998 Texas School Survey of Substance Use among Students: Grades 7-12. Executive summary*. Austin, Texas: Texas Commission on Alcohol and Drug Abuse. Available: <http://www.tcada.state.tx.us/research/survey/grades7-12/1998/>.
- McKinnon, S. A., O'Rourke, K. M., Thompson, S. E., & Berumen, J. H. (2004). Alcohol use and abuse by adolescents: the impact of living in a border community. *Journal of Adolescent Health*, 34 (1), 88-93.

- National Highway Traffic Safety Administration (1996). *Motivating anti-DWI behaviors using existing values*. Washington DC, U.S.A. Available: <http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/research/pub/values.pdf>.
- National Highway Traffic Safety Administration (2001). *Community how to guide on underage drinking prevention. Needs assessment & strategic planning*. Washington DC, U.S.A. Available: <http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/alcohol/youth.htm>.
- National Highway Traffic Safety Administration (2003). National Survey of Drinking and Driving Attitudes and Behaviors, 2001. *Traffic Tech*, 280. Available: [http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/traffic\\_tech/2003/TT280.htm](http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/traffic_tech/2003/TT280.htm).
- Newbury-Birch, D., White, M., & Kamali, F. (2000). Factors influencing alcohol and illicit drug use amongst medical students. *Drug and Alcohol Dependence*, 59 (2), 125-130.
- Palfai, T. P., McNally, A. M., & Roy, M. (2002). Volition and alcohol-risk reduction. The role of action orientation in the reduction of alcohol-related harm among college student drinkers. *Addictive Behaviors*, 27 (2), 309-317.
- Pinsky, I., Labouvie, E., Pandina, R., & Laranjeira, R. (2001). Drinking and driving: pre-driving attitudes and perceptions among Brazilian youth. *Drug and Alcohol Dependence*, 62 (3), 231-237.
- Piper, D., & Nelkin, V. (2000). *Evaluation of female driver responses to impaired driving messages. Final report* (Rep. No. DOT HS 809 193). Washington DC, U.S.A.: National Highway Traffic Safety Administration. Available: <http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/research/pub/femaledriver/index.htm>.
- Reeder, A. I., Alsop, J. C., Begg, D. J., Nada-Raja, S., & McLaren, R. L. (1998). A longitudinal investigation of psychological and social predictors of traffic convictions among young New Zealand drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 1 (1), 25-45.
- Resnicow, K., Smith, M., Harrison, L., & Drucker, E. (1999). Correlates of occasional cigarette and marijuana use: are teens harm reducing? *Addictive Behaviors*, 24 (2), 251-266.
- Ripa, C. P. L., Hansen, H. S., Mortensen, E. L., Sanders, S. A., & Reinisch, J. M. (2001). A Danish version of the Sensation Seeking Scale and its relation to a broad spectrum of behavioral and psychological characteristics. *Personality and Individual Differences*, 30 (8), 1371-1386.
- Royal, D. (2003). *National Survey of drinking and driving. Attitudes and behaviors: 2001. Volume II – Methods report* (Rep. No. DOT HS 809 549). Washington DC, U.S.A.: National Highway Traffic Safety Administration. Available: <http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/alcohol/marvin-drink-drive01/DDVollMethodsFINAL624.pdf>.
- Schechtman, E., Shinar, D., & Compton, R. C. (1999). The relationship between drinking habits and safe driving behaviors. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2 (1), 15-26
- Shope, J. T., Raghunathan, T. E., & Patil, S. M. (2003). Examining trajectories of adolescent risk factors as predictors of subsequent high-risk driving behavior. *Journal of Adolescent Health*, 32 (3), 214-224.
- Shope, J. T., Waller, P. F., Raghunathan, T. E., & Patil, S. M. (2001). Adolescent antecedents of high-risk driving behavior into young adulthood: substance use and parental influences. *Accident Analysis and Prevention*, 33 (5), 649-658.
- Strunin, L. (1999). Drinking perceptions and drinking behaviors among urban black adolescents. *Journal of Adolescent Health*, 25 (4), 264-275.

- Timmerman, M. A., Geller, E. S., Glindemann, K. E., & Fournier A. K. (2003). Do the designated drivers of college students stay sober? *Journal of Safety Research*, 34 (2), 127-133.
- Wechsler, H., Lee, J. E., Nelson, T. F., & Lee, H. (2003). Drinking and driving among college students. The influence of alcohol-control policies. *American Journal of Preventive Medicine*, 25 (3), 212-218.
- Weitzman, E. R., Nelson, T. F., & Wechsler, H. (2003). Taking up binge drinking in college: the influences of person, social group, and environment. *Journal of Adolescent Health*, 32 (1), 26-35.
- Wells-Parker, E., Ceminsky, J., Hallberg, V., Snow, R. W., Dunaway, G., Guiling, S., Williams, M., & Anderson, B. (2002). An exploratory study of the relationship between road rage and crash experience in a representative sample of US drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 34 (3), 271-278.
- Whines, J. R. (1988). Young people and driving: the graduated driver licensing system. *Road Safety Seminar, Wellington, New Zealand*. Road Traffic Safety Research Council and Officials Committee on Road Safety, 325-345.

## 8.2 Overige literatuur

- Agostinelli, G., & Grube, J. W. (2002). Alcohol counter-advertising and the media. *Alcohol Research and Health*, 26 (1), 15-21.
- Badovinac, K. (1994). The effects of victim impact panels on attitudes and intentions regarding impaired driving. *Journal of Alcohol and Drug Education*, 39 (3), 113-118.
- Bagnall, G. (1990). Alcohol education for 13 year olds – does it work? Results from a controlled evaluation. *British Journal of Addiction*, 85 (1), 89-96.
- Barnes, G. M., Farrell, M. P., & Cairns, A. (1986). Parental socialization factors and adolescent drinking behaviors. *Journal of Marriage and the Family*, 48 (1), 27-36.
- Begg, D. J., Langley, J. D., & Stephenson, S. (2003). Identifying factors that predict persistent driving after drinking, unsafe driving after drinking, and driving after using cannabis among young adults. *Accident Analysis and Prevention*, 35 (5), 669-675.
- Belang van Limburg (2005). 38,9 miljoen reizigers op Limburgse lijnbussen. *Het Belang van Limburg*, 12 januari 2005, 1 en 13.
- Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (2004). *De resultaten van de posttest zijn bekend: BOB steeds meer in trek!* Available: <http://www.bivv.be/main/Actualiteit/Persberichten>
- Benson, B. L., Rasmussen, D. W., & Mast, B. D. (1999). Deterring drunk driving fatalities: an economics of crime perspective. *International Review of Law and Economics*, 19 (2), 205-225.
- Biddle, B. J., Bank, B. J., & Marlin, M. M. (1980). Parental and peer influence on adolescents. *Social Forces*, 58 (4), 1057-1079.
- Bierkrant (2004). Strengere wetgeving op alcoholreclame in België. Available: <http://www.bierpromotie.be/bierkrant/november.html>.
- Bogenschneider, K., Wu, M.-Y., Raffaelli, M., & Tsay, J. C. (1998a). "Other teens drink, but not my kid": does parental awareness of adolescent alcohol use protect adolescents from risky consequences? *Journal of Marriage and the Family*, 60 (2), 356-373.
- Bogenschneider, K., Wu, M.-Y., Raffaelli, M., & Tsay, J. C. (1998b). Parent influences on adolescent peer orientation and substance use: the interface of parenting practices and values. *Child Development*, 69 (6), 1672-1688.

- Bond, J., & Cherpitel, C. J. (2004). Measuring accuracy of self-reported vehicular offences and blood alcohol concentration levels among whites and Mexican Americans mandated to drinking driver programs. *Addictive Behaviors, 29* (6), 1163-1169.
- Botvin, G. J., & Kantor, L. W. (2000). Preventing alcohol and tobacco use through life skills training: Theory, methods, and empirical findings. *Alcohol Research and Health, 24* (4), 250-257.
- Brown University Digest of Addiction Theory and Application (2001). Alcohol misuse prevention program for youth found effective. *The Brown University Digest of Addiction Theory and Application, 20* (5), 2-3.
- Caetano, R. (2001). Nonresponse in alcohol and drug surveys: a research topic in need of further attention. *Addiction, 96* (11), 1541-1545.
- Caetano, R., Ramisetty-Mikler, S., & McGrath, C. (2003). Characteristics of non-respondents in a US national longitudinal survey on drinking and intimate partner violence. *Addiction, 98* (6), 791-797.
- Carr, T. H. (1999). The police executive : facing the challenges of underage drinking. In: National Highway Traffic Safety Administration, Police Executive Research Forum, & Office of Juvenile Justice and Delinquency Prevention, eds. *Strategies for success: combating juvenile DUI*, U.S.A. Part IV: Leadership roles for officials. Available: <http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/alcohol/juveniledui/> .
- Chaloupka, F. J., Grossman, M., & Saffer, H. (2002). The effects of price on alcohol consumption and alcohol-related problems. *Alcohol Research and Health, 26* (1), 22-34.
- Coben, J. H., & Larkin, G. L. (1999). Effectiveness of ignition interlock devices in reducing drunk driving recidivism. *American Journal of Preventive Medicine, 16* (1S), 81-87.
- Connolly, G. M., Casswell, S., Stewart, J., & Silva, P. A. (1992). Drinking context and other influences on the drinking of 15-year-old New Zealanders. *British Journal of Addiction, 87* (7), 1029-1036.
- DeJong, W., & Hingson, R. (1998). Strategies to reduce driving under the influence of alcohol. *Annual Review of Public Health, 19* (1), 359-378.
- Department for Transport (2004). New technology against persistent drink drivers. *News Release 2004/0109*. United Kingdom. Available: [http://www.dft.gov.uk/pns/DisplayPN.cgi?pn\\_id=2004\\_0109](http://www.dft.gov.uk/pns/DisplayPN.cgi?pn_id=2004_0109).
- Economist (1993). Beer, taxes and death. *The Economist, 328* (7829), 33.
- Engström, I., Gregersen, N. P., Hernetkoski, K., Keskinen, E., & Nyberg, A. (2003). *Young novice drivers, driver education and training. Literature review*. (VTI rapport 491A). Linköping, Sweden: Swedish National Road and Transport Research Institute. Available: <http://www.vti.se/PDF/reports/R491A.pdf>.
- Ennett, S. T., Bauman, K. E., Foshee, V. A., Pemberton, M., & Hicks, K. A. (2001). Parent-child communication about adolescent tobacco and alcohol use: what do parents say and does it affect youth behavior? *Journal of Marriage and Family, 63* (1), 48-62.
- Evans, N., Gilpin, E., Farkas, A. J., Shenassa, E., & Pierce, J. P. (1995). Adolescents' perceptions of their peers' health norms. *American Journal of Public Health, 85* (8), 1064-1069.
- Fearnow-Kenny, M. D., Wyrick, D. L., Hansen, W. B., Dyreg, D., & Beau, D. B. (2001). Normative beliefs, expectancies, and alcohol-related problems among college students: implications for theory and practice. *Journal of Alcohol and Drug Education, 47* (1), 31-45.

- Giesbrecht, N., & Greenfield, T. K. (1999). Public opinions on alcohol policy issues : a comparison of American and Canadian surveys. *Addiction*, 94 (4), 521-531.
- Grossman, M. (1989). Health benefits of increases in alcohol and cigarette taxes. *British Journal of Addiction*, 84 (10), 1193-1204.
- Grube, J. W. (1993). Alcohol portrayals and alcohol advertising on television. *Alcohol Health and Research World*, 17 (1), 61-66.
- Grube, J. W., & Nygaard, P. (2001). Adolescent drinking and alcohol policy. *Contemporary Drug Problems*, 28 (1), 87-131.
- Grube, J. W., & Wallack, L. (1994). Television beer advertising and drinking knowledge, beliefs, and intentions among schoolchildren. *American Journal of Public Health*, 84 (2), 254-259.
- Hansen, W. B. (1993). School-based alcohol prevention programs. *Alcohol Health and Research World*, 17 (1), 54-60.
- Heien, D. M. (1995). Are higher alcohol taxes justified? *CATO Journal*, 15 (2/3), 243-257.
- Hingson, R. (1996). Prevention of drinking and driving. *Alcohol Health and Research World*, 20 (4), 219-226.
- Hingson, R. W., Heeren, T., & Winter, M. R. (1999). Preventing impaired driving. *Alcohol Research and Health*, 23 (1), 31-39.
- Hingson, R., & Winter, M. (2003a). BAC and fatal crash involvement. *Alcohol Research and Health*, 27 (1), 66-67.
- Hingson, R., & Winter, M. (2003b). Reducing drinking and driving. *Alcohol Research and Health*, 27 (1), 76-77.
- Holder, H. D., & Treno, A. J. (1997). Media advocacy in community prevention: news as a means to advance policy change. *Addiction*, 92 (S2), S189-S199.
- Jessor, R. (1987). Problem-behavior theory, psychosocial development, and adolescent problem drinking. *British Journal of Addiction*, 82 (4), 331-342.
- Johnsson, K. O., & Berglund, M. (2003). Education of key personnel in student pubs leads to a decrease in alcohol consumption among the patrons : a randomized controlled trial. *Addiction*, 98 (5), 627-633.
- Kandel, D. B. (1996). The parental and peer contexts of adolescent deviance : an algebra of interpersonal influences. *Journal of Drug Issues*, 26 (2), 289-315.
- Klein, J. D., Brown, J. D., Childers, K. W., Oliveri, J., Porter, C., & Dykers, C. (1993). Adolescents' risky behavior and mass media use. *Pediatrics*, 92 (1), 24-31.
- Knibbe, R. A., Oostveen, T., & van de Goor, I. (1991). Young people's alcohol consumption in public drinking places : reasoned behaviour or related to the situation? *British Journal of Addiction*, 86 (8), 1425-1433.
- Lacey, J. H., Jones, R. K., & Smith, R. G. (1999). *Evaluation of Checkpoint Tennessee : Tennessee's statewide sobriety checkpoint program*. Washington D.C., U.S.A.: National Highway Traffic Safety Administration. Available: <http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/research/ChkTenn/ChkptTN.html>.
- Liang, L., Sloan, F. A., & Stout, E. M. (2004). Precaution, compensation, and threats of sanction: the case of alcohol servers. *International Review of Law and Economics*, 24 (1), 49-70.
- Looise, B. J., & Lemmers, A. C. J. (2000). *Aandacht voor 'Alcohol en Verkeer' in de rijopleiding. Een onderzoek onder rijschoolhouders en andere deskundigen op het gebied van 'Alcohol en Verkeer'*. Woerden, the Netherlands: Nationaal Instituut voor Gezondheidsbevordering en Ziektepreventie.

- McKnight, A. J. (1993). Server intervention: accomplishments and needs. *Alcohol Health and Research World*, 17 (1), 76-83.
- McKnight, A. J. (1996). Server intervention to reduce alcohol-involved traffic crashes. *Alcohol Health and Research World*, 20 (4), 227-229.
- National Highway Traffic Safety Administration (1990). *The use of sobriety checkpoints for impaired driving enforcement*. (Rep. No. DOT HS 807 656). Washington D.C., U.S.A. Available: <http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/alcohol/Checkpt.html>.
- National Highway Traffic Safety Administration, & National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism (2000). *Sentencing and dispositions of youth DUI and other alcohol offenses: a guide for judges and prosecutors*. U.S.A. Available: <http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/alcohol/youthdui/section1.html>.
- Olds, R. S., & Thombs, D. L. (2001). The relationship of adolescent perceptions of peer norms and parent involvement to cigarette and alcohol use. *Journal of School Health*, 71 (6), 223-228.
- Pendleton, L. L., Smith, C., & Roberts, J. L. (1990). Public opinion on alcohol policies. *British Journal of Addiction*, 85 (1), 125-130.
- Preusser D. F., & Leaf, W. A. (2003). Provisional license. *Journal of Safety Research*, 34 (1), 45-49.
- Ritson, B. (1994). Preventive strategies for alcohol-related problems. *Addiction*, 89 (11), 1491-1496.
- Rojek, D. G., Coverdill, J. E., & Fors, S. W. (2003). The effect of victim impact panels on DUI rearrest rates: a five-year follow-up. *Criminology*, 41 (4), 1319-1340.
- Ross, H. L. (1992). The law and drunk driving. *Law and Society Review*, 26 (1), 219-230.
- Saltz, R. F., & Stanghetta, P. (1997). A community-wide Responsible Beverage Service program in three communities: early findings. *Addiction*, 92 (S2), S237-S249.
- Slater, M. D. (1999). Drinking and driving PSAs: a content analysis of behavioral influence strategies. *Journal of Alcohol and Drug Education*, 44 (3), 68-81.
- Snow, P., Wallace, S., Staiger, P., & Stolz-Grobusch, B. (2003). "As long as it doesn't spill over into class": harms arising from students' alcohol use, and the role of policy in reducing them. *International Journal of Drug Policy*, 14 (1), 5-16.
- Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid (2002). Available: <http://www.bivv.be/main/PublicatieMateriaal>
- Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (2004). *Waarom geen alcohollimiet van 0,2 promille voor iedereen?* Available: [www.swov.nl/nl/standpunten/iedereen\\_lager.htm](http://www.swov.nl/nl/standpunten/iedereen_lager.htm).
- Swanson, D. J., Zegers, K. M., & Zwaska, A. A. (2004). Implementing a social norms approach to reduce alcohol abuse on campus: lessons learned in the shadow of 'The World's Largest Six-Pack'. *The Social Science Journal*, 41 (4), 621-635.
- Tay, R. (2005). Drink driving enforcement and publicity campaigns: are the policy recommendations sensitive to model specification? *Accident Analysis and Prevention*, 37 (2), 259-266.
- Thomsen S. R., & Rekve, D. (2004). The differential effects of exposure to "youth-oriented" magazines on adolescent alcohol use. *Contemporary Drug Problems*, 31 (1), 31-58.
- Trompeter, P. (1999). A judge's response to combating juvenile impaired driving. In: National Highway Traffic Safety Administration, Police Executive Research Forum, & Office of Juvenile Justice and Delinquency Prevention, eds. *Strategies for success:*

- combating juvenile DUI*, U.S.A. Part IV: Leadership roles for officials. Available: <http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/alcohol/juveniledui/> .
- Vanlaar, W. (2001). *Rijden onder invloed van alcohol in België. Resultaten van de tweede gedragsmeting, uitgevoerd in 2000*. Brussel, Belgium: Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid.
- van Vlerken, A. A. M., & Alles, J. C. Th. (1984). Alcohol en verkeer: een onderzoek onder jongeren in Drenthe. *Tijdschrift voor Alcohol, Drugs en andere Psychotrope Stoffen*, 10 (2), 69-74.
- Van Vlierden, K., Vesentini, L., & Cuyvers, R. (2004). *Vooronderzoek naar alcoholgebruik in relatie tot verkeersveiligheid. Met de aanbeveling van de Europese Commissie betreffende verlaging van de wettelijke alcohollimiet naar 0,2 promille voor bepaalde doelgroepen als leidraad*. (Rapport No. RA-2004-32). Diepenbeek, Belgium: Steunpunt Verkeersveiligheid. Available: <http://www.steunpuntverkeersveiligheid.be>.
- Voas, R. B. (2001). Have the courts and the motor vehicle departments adequate power to control the hard-core drunk driver? *Addiction*, 96 (12), 1701-1707.
- Voas, R. B., & Fisher, D. A. (2001). Court procedures for handling intoxicated drivers. *Alcohol Research and Health*, 25 (1), 32-42.
- Voas, R. B., Tippetts, A. S., & Fell, J. C. (2003). Assessing the effectiveness of minimum legal drinking age and zero tolerance laws in the United States. *Accident Analysis and Prevention*, 35 (4), 579-587.
- Voas, R. B., Tippetts, A. S., & Taylor, E. (1998). Temporary vehicle impoundment in Ohio: a replication and confirmation. *Accident Analysis and Prevention*, 30 (5), 651-655.
- Wagenaar, A. C., Denk, C. E., Hannan, P. J., Chen, H., & Harwood, E. M. (2001). Liability of commercial and social hosts for alcohol-related injuries. A national survey of accountability norms and judgments. *Public Opinion Quarterly*, 65 (3), 344-368.
- Wagenaar, A. C., O'Malley, P. M., & LaFond, C. (2001). Lowered legal blood alcohol limits for young drivers: effects on drinking, driving, and driving-after-drinking behaviors in 30 states. *American Journal of Public Health*, 91 (5), 801-804.
- Wagenaar, A. C., & Toomey, T. L. (2000). Alcohol policy: gaps between legislative action and current research. *Contemporary Drug Problems*, 27 (4), 681-733.
- Wallin, E., & Andréasson, S. (2004). Public opinion on alcohol service at licensed premises: a population survey in Stockholm, Sweden 1999-2000. *Health Policy*, Article in press.
- Wallin, E., Gripenberg, J., & Andréasson, S. (2002). Too drunk for a beer? A study of overserving in Stockholm. *Addiction*, 97 (7), 901-907.
- Warfield, A. G. (1999). The prosecutor's leadership role in juvenile impaired driving programs: supporting the arrest alternative. In: National Highway Traffic Safety Administration, Police Executive Research Forum, & Office of Juvenile Justice and Delinquency Prevention, eds. *Strategies for success: combating juvenile DUI*, U.S.A. Part IV: Leadership roles for officials. Available: <http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/alcohol/juveniledui/> .
- Wechsler, H., Molnar, B. E., Davenport, A. E., & Baer, J. S. (1999). College alcohol use: a full or empty glass? *Journal of American College Health*, 47 (6), 247-252.
- Wegman, F. (2004). Niet stilzitten. *SWOVschrift*, 98, 3.
- Wells-Parker, E., Bangert-Drowns, R., McMillen, R., & Williams, M. (1995). Final results from a meta-analysis of remedial interventions with drink/drive offenders. *Addiction*, 90 (7), 907-926.

- Wilks, J., Callan, V. J., & Austin, D. A. (1989). Parent, peer and personal determinants of adolescent drinking. *British Journal of Addiction, 84* (6), 619-630.
- Woodall, W. G., Kunitz, S. J., Zhao, H., Wheeler, D. R., Westerberg, V., & Davis, J. (2004). The prevention paradox, traffic safety, and driving-while-intoxicated treatment. *American Journal of Preventive Medicine, 27* (2), 106-111.
- Wyllie, A., Zhang, J. F., & Casswell, S. (1998). Positive responses to televised beer advertisements associated with drinking and problems reported by 18 to 29-year-olds. *Addiction, 93* (5), 749-760.
- Young, D. J., & Likens T. W. (2000). Alcohol regulation and auto fatalities. *International Review of Law and Economics, 20* (1), 107-126.



## BIJLAGE: VRAGENLIJST

---

### Persoonsbeschrijving

1. Wat is je leeftijd op dit moment?  
 18 jaar    19 jaar    20 jaar    21 jaar    22 jaar    23 jaar  
 24 jaar    25 jaar    meer dan 25 jaar
2. Wat is je geslacht?  
 man    vrouw
3. Hoelang ben je in het bezit van je rijbewijs?  
 minder dan 2 jaar    2 jaar of meer
4. Van welk vervoermiddel maak je het vaakst gebruik als bestuurder?  
 fiets    bromfiets    auto    motorfiets    ander
5. Hoe vaak bestuur je gewoonlijk een auto, motorfiets, bromfiets of ander motorvoertuig?  
 elke dag    verschillende dagen per week    1 keer per week of minder  
 een paar keer per jaar    weet het niet

### Ervaring van het effect van alcohol op de rijvaardigheid

Geef voor elk van onderstaande uitspraken (6-13) aan in welke mate je het ermee eens bent:

6. 'Het gebruiken van alcohol vermindert de rijvaardigheid.'  
 volledig akkoord    eerder akkoord    eerder niet akkoord  
 helemaal niet akkoord    geen mening
7. 'De kans om in een ongeval betrokken te raken is groter na het gebruiken van alcohol.'  
 volledig akkoord    eerder akkoord    eerder niet akkoord  
 helemaal niet akkoord    geen mening
8. 'De risico's van rijden onder invloed van alcohol worden overdreven.'  
 volledig akkoord    eerder akkoord    eerder niet akkoord  
 helemaal niet akkoord    geen mening
9. 'Het is niet erg om mee te rijden met iemand die teveel alcohol gedronken heeft.'  
 volledig akkoord    eerder akkoord    eerder niet akkoord  
 helemaal niet akkoord    geen mening
10. 'Ik krijg een kick van rijden nadat ik alcohol gedronken heb.'  
 volledig akkoord    eerder akkoord    eerder niet akkoord  
 helemaal niet akkoord    geen mening
11. 'Als ik rijd nadat ik teveel gedronken heb, breng ik mijn persoonlijke veiligheid in het gedrang.'  
 volledig akkoord    eerder akkoord    eerder niet akkoord  
 helemaal niet akkoord    geen mening
12. 'Als ik rijd nadat ik teveel gedronken heb, breng ik andere weggebruikers in gevaar.'  
 volledig akkoord    eerder akkoord    eerder niet akkoord  
 helemaal niet akkoord    geen mening
13. 'De effecten van alcohol zijn meer uitgesproken bij jonge en onervaren bestuurders dan bij ervaren bestuurders.'  
 volledig akkoord    eerder akkoord    eerder niet akkoord  
 helemaal niet akkoord    geen mening
14. Hoe evalueer je je eigen rijvaardigheid?  
 slecht    beneden het gemiddelde    gemiddeld    boven het gemiddelde  
 uitstekend    weet het niet

Duid aan of en in welke mate je rijvaardigheid vermindert na het drinken van verschillende hoeveelheden alcoholische drank in een tijdspanne van 2 uur (15-19). Met 1 glas alcoholische drank bedoelen we een glas bier van 25 cl of een glas wijn van 10 cl of een aperitief van 7 cl of een glaasje sterke drank van 3 cl.

15. 1 glas alcoholische drank

- rijvaardigheid blijft hetzelfde       verminderde rijvaardigheid, nog voldoende om veilig thuis te geraken  
 duidelijk verminderde rijvaardigheid, gunstige omstandigheden nodig om veilig thuis te geraken       te slechte rijvaardigheid om nog te rijden       weet het niet

16. 2 glazen alcoholische drank

- rijvaardigheid blijft hetzelfde       verminderde rijvaardigheid, nog voldoende om veilig thuis te geraken  
 duidelijk verminderde rijvaardigheid, gunstige omstandigheden nodig om veilig thuis te geraken       te slechte rijvaardigheid om nog te rijden       weet het niet

17. 3 glazen alcoholische drank

- rijvaardigheid blijft hetzelfde       verminderde rijvaardigheid, nog voldoende om veilig thuis te geraken  
 duidelijk verminderde rijvaardigheid, gunstige omstandigheden nodig om veilig thuis te geraken       te slechte rijvaardigheid om nog te rijden       weet het niet

18. 4 glazen alcoholische drank

- rijvaardigheid blijft hetzelfde       verminderde rijvaardigheid, nog voldoende om veilig thuis te geraken  
 duidelijk verminderde rijvaardigheid, gunstige omstandigheden nodig om veilig thuis te geraken       te slechte rijvaardigheid om nog te rijden       weet het niet

19. 5 glazen alcoholische drank

- rijvaardigheid blijft hetzelfde       verminderde rijvaardigheid, nog voldoende om veilig thuis te geraken  
 duidelijk verminderde rijvaardigheid, gunstige omstandigheden nodig om veilig thuis te geraken       te slechte rijvaardigheid om nog te rijden       weet het niet

20. Welke veranderingen merk je op ten aanzien van je rijvaardigheid als je na het drinken van alcohol achter het stuur zit? Duid alle veranderingen die je bij jezelf waarneemt aan.

- Ik word onzekerder  
 Ik kan beter rijden dan normaal  
 Ik ga langzamer rijden  
 Ik ga sneller rijden  
 Mijn reacties op plotse gebeurtenissen worden trager  
 Mijn reacties op plotse gebeurtenissen worden sneller  
 Ik word slaperig  
 Ik word alerter  
 Ik ga slingeren op de weg  
 Ik heb minder overzicht over de weg  
 Ik kan minder goed afstanden inschatten  
 Ik kan minder goed nadenken  
 Ik kan beter nadenken  
 Ik zie dingen dubbel

**Prevalentie van rijden onder invloed**

21. Hoe vaak heb je gedurende de laatste 12 maanden gereden met een motorvoertuig terwijl je vermoedde of wist boven de wettelijke alcohollimiet te zitten?

- nooit       1-2 keer       3-10 keer       11-20 keer       ongeveer 1 keer per week  
 vaker dan 1 keer per week       elke dag       weet het niet

22. Als je terugdenkt aan de laatste keer dat dit gebeurde, hoeveel passagiers had je toen?

- geen       1       meerdere       weet het niet       niet van toepassing

23. Was je ooit als bestuurder in een ongeval betrokken nadat je alcohol gedronken had?
- nee       ja, 1 keer       ja, meermaals
24. Hoe vaak ben je gedurende de laatste 12 maanden als passagier meegereden met een bestuurder die teveel alcohol gedronken had?
- nooit       1-2 keer       3-10 keer       11-20 keer       ongeveer 1 keer per week  
 vaker dan 1 keer per week       elke dag       weet het niet
25. Hoe waarschijnlijk is het dat jij als bestuurder een motorvoertuig gebruikt om ergens naartoe te rijden als je weet of verwacht op je bestemming veel alcohol te gaan drinken?
- zeer waarschijnlijk       redelijk waarschijnlijk       redelijk onwaarschijnlijk  
 zeer onwaarschijnlijk       weet het niet
26. Wat is het maximum aantal glazen alcoholische drank dat je drinkt indien je weet dat je binnen de 2 uur een motorvoertuig gaat besturen?
- geen enkel       1 glas       2 glazen       3 glazen       4 glazen  
 5 of meer glazen       weet het niet
27. Ken je iemand van jouw leeftijd die door het rijden onder invloed van alcohol een ongeval veroorzaakte waarbij doden of gewonden vielen? Onder de doden of gewonden kan eventueel je leeftijdsgenoot zelf zijn.
- nee, niemand       ja, 1 iemand       ja, meerdere leeftijdsgenoten

#### **Draagvlak voor verlaging van de wettelijke alcohollimiet**

Door de Europese Commissie werd voorgesteld om de wettelijke alcohollimiet voor bepaalde doelgroepen te verlagen tot 0,2 promille. Eén van de doelgroepen zou de groep van jonge bestuurders zijn. Als belangrijkste beweegreden wordt hun onervarenheid aangehaald. Verlaging van de wettelijke limiet tot 0,2 promille houdt in dat de gemiddelde man nog nauwelijks 2 glazen mag drinken binnen een tijdsperiode van 2 uur. Voor de gemiddelde vrouw houdt de verlaagde limiet ongeveer een verbod op het drinken van alcohol in indien ze nog een voertuig wil besturen.

Geef voor elk van onderstaande uitspraken (28-31) aan in welke mate je het ermee eens bent::

28. 'Er is nood aan een lagere wettelijke alcohollimiet voor jonge bestuurders, d.w.z. dat ze minder mogen drinken.'
- volledig akkoord       eerder akkoord       eerder niet akkoord  
 helemaal niet akkoord       geen mening
29. 'Er is nood aan een lagere wettelijke alcohollimiet voor alle bestuurders, niet alleen voor jongeren.'
- volledig akkoord       eerder akkoord       eerder niet akkoord  
 helemaal niet akkoord       geen mening
30. 'Het zou verboden moeten zijn met een motorvoertuig te rijden nadat om het even welke hoeveelheid alcohol gedronken werd.'
- volledig akkoord       eerder akkoord       eerder niet akkoord  
 helemaal niet akkoord       geen mening
31. 'De wettelijke alcohollimiet zou hoger moeten zijn voor alle bestuurders, d.w.z. dat ze meer mogen drinken.'
- volledig akkoord       eerder akkoord       eerder niet akkoord  
 helemaal niet akkoord       geen mening
32. Zou je je houden aan een lagere wettelijke alcohollimiet voor jonge bestuurders?
- ja, altijd       ja, meestal       soms wel, soms niet       nee, meestal niet  
 nee, nooit       weet het niet

#### **Gevoeligheid voor strafmaatregelen bij overtreding**

De politie voert regelmatig alcoholcontroles uit. Wie teveel gedronken heeft, krijgt meteen de rekening gepresenteerd, in de vorm van een minnelijke schikking (geldboete) en rijverbod. Voor zware of herhaaldelijke overtreders, of overtreders die niet ingaan op de minnelijke schikking, bestaat bovendien het risico op gerechtelijke vervolging. De rechter legt een geldboete en/of alternatieve sanctie en/of gevangenisstraf en/of verval van het recht tot sturen op.

33. Hoe waarschijnlijk is het volgens jou dat je wordt tegengehouden door de politie wanneer je rijdt nadat je teveel gedronken hebt?
- zeker     zeer waarschijnlijk     eerder waarschijnlijk     eerder onwaarschijnlijk  
 zeer onwaarschijnlijk     weet het niet
34. Als je wordt tegengehouden door de politie terwijl je boven de wettelijke alcohollimiet zit, hoe waarschijnlijk is het dan dat je de politie kan doen geloven dat je niet gedronken hebt en zo een alcoholcontrole kan ontlopen?
- zeker     zeer waarschijnlijk     eerder waarschijnlijk     eerder onwaarschijnlijk  
 zeer onwaarschijnlijk     weet het niet
35. Als de politie vaststelt dat je als bestuurder boven de wettelijke alcohollimiet zit, hoe waarschijnlijk is het dan dat je de straf die in de wet is voorzien kan ontlopen?
- zeker     zeer waarschijnlijk     eerder waarschijnlijk     eerder onwaarschijnlijk  
 zeer onwaarschijnlijk     weet het niet
36. Indien je een geldboete moet betalen voor rijden onder invloed van alcohol, wie betaalt die dan?
- ikzelf     mijn ouders     mijn ouders en ik gezamenlijk     iemand anders  
 weet het niet
37. Hoe zou je je voelen nadat je betrapt werd op het rijden terwijl je boven de wettelijke alcohollimiet zat?
- niet onder de indruk     een beetje van streek     zeer onder de indruk  
 weet het niet

Geef voor elk van onderstaande uitspraken (38-42) aan in welke mate je het ermee eens bent:

38. 'Straffen voor overtreding van de wettelijke alcohollimiet zouden strenger moeten zijn.'
- volledig akkoord     eerder akkoord     eerder niet akkoord  
 helemaal niet akkoord     geen mening
39. 'De straffen voor overtreding van de wettelijke alcohollimiet zijn te streng in ons land.'
- volledig akkoord     eerder akkoord     eerder niet akkoord  
 helemaal niet akkoord     geen mening
40. 'Alcoholcontroles zouden vaker moeten plaatsvinden.'
- volledig akkoord     eerder akkoord     eerder niet akkoord  
 helemaal niet akkoord     geen mening
41. 'Overtreding van de wettelijke alcohollimiet zou alleen bestraft moeten worden in het geval van een ongeval.'
- volledig akkoord     eerder akkoord     eerder niet akkoord  
 helemaal niet akkoord     geen mening
42. 'Ik heb de indruk dat politie-agenten bij alcoholcontroles jongeren viseren.'
- volledig akkoord     eerder akkoord     eerder niet akkoord  
 helemaal niet akkoord     geen mening
43. Orden onderstaande straffen voor rijden terwijl men de wettelijke alcohollimiet overschreden heeft naar effectiviteit om het rijden onder invloed van alcohol bij jongeren te ontmoedigen. Probeer weer te geven welke maatregelen het meest effect hebben op jouw eigen gedrag, m.a.w. welke straffen jou het meest afschrikken. De voor jou meest effectieve straf geef je score 1, de volgende score 2 enz...
- intrekken van het rijbewijs
  - gevangenisstraf
  - inbeslagname van het voertuig
  - het doen volgen van lessen over alcohol en rijden
  - geldboetes
  - het opleggen van het gebruik van een alcoholslot, waardoor je je voertuig niet meer kan starten als je teveel gedronken hebt

- gemeenschapdienst, zoals onbezoldigd gaan werken op een spoedgevallendienst

### **Involed van preventieve en alternatieve maatregelen**

44. Met welk van onderstaande maatregelen, die gebruikt kunnen worden om jongeren te weerhouden van het rijden nadat ze alcohol gedronken hebben, ben jij al geconfronteerd geweest? Duid alle maatregelen aan die je al hebt ervaren.
- informatie over fysieke effecten van alcohol in school, rijkschool of door een andere deskundige
  - druk vanwege je ouders om alcoholvrij te rijden
  - druk vanwege een vriend om alcoholvrij te rijden
  - informatie over fysieke effecten van alcohol op TV, radio en in tijdschriften
  - evenementen of fuiven die alcoholvrij zijn
  - publieke getuigenissen van mensen die slachtoffer waren van een verkeersongeval veroorzaakt door het gebruik van alcohol
  - café- of dancingpersoneel dat weigert je alcohol te schenken als je reeds onder invloed bent
  - door de overheid voorziene alternatieve vervoermiddelen, bijv. fuifbussen, of financiering ervan, bijv. taxicheques
  - campagnes die de gevolgen van dronken rijden benadrukken via affiches, folders, TV...
45. Hoe denk je dat je ouders zouden reageren als ze wisten dat je een motorvoertuig bestuurde terwijl je teveel gedronken had?
- sterk afkeurend
  - een beetje afkeurend
  - begripvol
  - geen reactie
  - weet het niet
46. Hoe denk je dat je beste vriend zou reageren als je een motorvoertuig bestuurde terwijl je teveel gedronken had?
- sterk afkeurend
  - een beetje afkeurend
  - begripvol
  - geen reactie
  - weet het niet
47. Geef aan of de volgende uitspraak voor jou waar is: 'Eén of meerdere van mijn vrienden zouden proberen me te overhalen om toch met een motorvoertuig te rijden nadat ik teveel alcohol gedronken had, indien ik dat uit mezelf niet meer zou doen.'
- waar
  - niet waar
  - weet het niet
48. Zou je erop ingaan als je beste vriend je aanmoedigde een motorvoertuig te besturen nadat je teveel gedronken had?
- nee
  - waarschijnlijk niet
  - waarschijnlijk wel
  - ja
  - weet het niet
49. Hoe gebruikelijk is het onder de mensen waarmee je uitgaat om een BOB aan te duiden?
- Er wordt altijd een BOB aangeduid
  - Er wordt vaak een BOB aangeduid
  - Er wordt soms een BOB aangeduid
  - Er wordt zelden of nooit een BOB aangeduid
  - weet het niet
50. Duid aan welke alternatieven je de laatste 12 maanden gebruikt hebt om het rijden nadat je teveel gedronken had te vermijden of om de effecten van alcohol te verminderen.
- Responsible Young Drivers inschakelen
  - taxi of openbaar vervoer nemen
  - gebruik maken van een BOB
  - geen alcohol drinken
  - aantal drankjes in acht nemen
  - blijven overnachten
  - thuis blijven
  - wachten tot het effect van alcohol weg is
  - te voet gaan

- met de fiets gaan
  - alcoholafbrekers gebruiken
  - iets eten voor of na het drinken van alcohol
51. Als iemand die teveel gedronken had je zou voorstellen met hem mee te rijden, zou je dat dan weigeren?
- nee       waarschijnlijk niet       waarschijnlijk wel       ja       weet het niet
52. Indien één van je vrienden met een motorvoertuig zou willen rijden nadat hij teveel gedronken had, zou je dan proberen hem tegen te houden?
- nee       waarschijnlijk niet       waarschijnlijk wel       ja       weet het niet
53. Orden onderstaande maatregelen naar effectiviteit om het rijden onder invloed van alcohol bij jongeren terug te dringen of te vermijden. Probeer je voor te stellen welke maatregelen het meest effect zouden hebben op jouw eigen gedrag, m.a.w. welke maatregelen jou het meest weerhouden van rijden met een motorvoertuig nadat je teveel gedronken hebt. De voor jou meest effectieve maatregel geef je score 1, de volgende score 2 enz...
- informatie over fysieke effecten van alcohol in scholen, rij scholen of door andere deskundigen
  - druk vanwege ouders om alcoholvrij te rijden
  - druk vanwege leeftijdsgenoten om alcoholvrij te rijden
  - informatie over fysieke effecten van alcohol op TV, radio of in tijdschriften
  - alcoholvrije uitgaansgelegenheden
  - publieke getuigenissen van mensen die slachtoffer waren van een verkeersongeval veroorzaakt door het gebruik van alcohol
  - verbod op of reductie van reclame voor alcohol
  - verhoging van de kosten van alcohol, bijv. door hogere taksen
  - café-, dancing- en restaurantuitbaters de verantwoordelijkheid geven om geen alcohol te verkopen aan mensen die reeds onder invloed zijn
  - voorzien van alternatieve vervoermiddelen of financiering ervan zoals fuifbussen en taxicheques
  - campagnes die de gevolgen van dronken rijden benadrukken via affiches, folders, TV...