

Trimbosinstituut

Tussenrapportage "ASP in Friesland"

Tussentijds onderzoeksrapport van een kwalitatieve studie
naar het gebruik van het alcoholslot

Drs. Susanne Weingart

15-08-10

Inhoud

Inleiding	5
1. Onderzoeksvragen en theoretische onderbouwing	7
Onderzoeksvragen	7
Theoretische onderbouwing	7
Dataverzameling	8
2. De onderzoekspopulatie	9
Selectie	9
Respondenten	9
3. Reden van deelname aan het project	10
4. Autogebruik	11
5. Alcoholgebruik voor de inbouw van het alcoholslot	13
6. Rijden onder invloed	15
Frequentie	15
Waarom rijden onder invloed?	15
Ervaringen met politie en justitie voor rijden onder invloed	16
Risicoperceptie	16
7. De eerste maanden met het alcoholslot	17
Uitlezingen van het ASP	17
Geconstateerde overtredingen	17
Pogingen tot omzeilen van het slot	18
Ervaringen met het ASP bij verkeersdeelname	18
Invloed van het ASP op alcoholgebruik en rijden onder invloed	19
Invloed van het ASP op het rijgedrag	20
Schaamtegevoelens bij de deelnemers	21
Invloed op het dagelijks leven	21
8. De omgeving van de automobilist met het ASP	23
Samenvatting	24

Inleiding

Het Trimbos-instituut is benaderd door de provincie Friesland om een evaluatieonderzoek naar het experiment "Preventie Alcoholslot" uit te voeren. Dit experiment loopt van 1 maart 2010 tot 1 juni 2011 met 16 deelnemers¹.

Bij automobilisten met een vermoedelijk alcoholprobleem wordt voor een jaar een alcoholslot in de auto gebouwd.

Het alcoholslot betreft een startonderbreker, die in de toekomst ingebouwd wordt in de auto van een automobilist die aangehouden is met een promillage van boven 1.3 (voor een beginnend bestuurder boven 1.0, voor een recidivist boven 0.8). De bestuurder moet voor het starten blazen en het slot meet de hoeveelheid alcohol in de adem af. Het alcoholslot zorgt dat de auto niet start als de bestuurder heeft gedronken. Is de geblazen hoeveelheid alcohol onder de vastgestelde ondergrenswaarde (0,2 promille) dan werkt de startmotor. Is het alcoholpromillage erboven, dan start de auto niet. Na de start vraagt het apparaat op een aantal willekeurige momenten om een herhaling van de blaastest. Dit betekent dat een bestuurder alleen nuchter of met een zeer kleine hoeveelheid alcohol op de auto kan besturen.

In het gehele onderzoek wordt geëvalueerd wat in de breedste zin de betekenis van deze ingreep is voor de deelnemer en zijn/haar omgeving.

Hiervoor worden bij een eerste selectieprocedure basisgegevens verzameld en tijdens twee meetmomenten interviews afgenomen waarin de ervaringen van de respondenten worden verzameld. Het eerste meetmoment is ongeveer 2 maanden na inbouw van het slot. Hier komen het auto- en alcoholgebruik voor inbouw van het slot en de eerste ervaringen met het alcoholslot aan de orde. Het tweede interview vindt in 2011, 10 maanden na de inbouw van het slot, plaats en richt zich op verandergedrag.

Deze tussentijdse rapportage van het eerste meetmoment is gebaseerd op de ervaringen van 13 deelnemers. Om verschillende redenen konden drie personen in dit stadium van het onderzoek niet deelnemen aan de interviews. In een eindrapport zullen hun gegevens wel verwerkt worden.

Hoofdstuk 1 gaat in op de onderzoeksvraag, de theoretische onderbouwing hiervan en de dataverzameling. In hoofdstuk 2 en 3, een beschrijving van de onderzoekspopulatie en de reden van deelname, volgen de algemene gegevens van 16 deelnemers.

De gegevens vanaf hoofdstuk 4 zijn op 13 personen gebaseerd. Hoofdstuk 4, 5 en 6 handelen respectievelijk over autogebruik, alcoholgebruik en rijden onder invloed vóór de inbouw van het alcoholslot. Om vervolgens over te gaan op hoofdstuk 7, de eerste maanden van het gebruik van het alcoholslot in het dagelijks leven, het auto- en alcoholgebruik en de toekomstverwachtingen van de respondent. Hoofdstuk 8 is een hoofdstuk over de meningen van en het gebruik van het slot door derden en de invloed die dit heeft op de respondent.

Omdat dit een tussenrapportage is volgt ten slotte geen conclusie, maar een samenvatting.

¹ De Vries, J. (2010: 2)

1. Onderzoeksvragen en theoretische onderbouwing

Onderzoeksvragen

Gezien het (kleine) aantal deelnemers is gekozen voor een deels beschrijvend en deels evaluerend onderzoek met het doel na te gaan welke effecten het alcoholslot heeft op de geselecteerde vrijwilligers.

Deelvragen zijn:

- Ervaren respondenten en hun naaste omgeving voordelen en/of nadelen door het alcoholslot op verschillende leefgebieden (thuisituatie, werk en hobby)?
- Heeft het gebruik van het alcoholslot direct invloed op het rijgedrag van de respondent tijdens de periode van het onderzoek? En daarmee op de verkeersveiligheid?
- Wordt het drinkgedrag van de respondent door het gebruik van het alcoholslot beïnvloed tijdens de looptijd van het onderzoek?

Data worden verkregen door middel van interviews. De gestelde vragen zullen zich richten op attitude, gedragsverandering en eigen effectiviteit met betrekking tot rij- en drinkgedrag van de respondenten met het ingebouwde alcoholslot.

Tijdens de interviews wordt de AUDIT-C met een aantal verdere vragen over alcoholgebruik afgenomen om de gradatie van alcoholproblematiek te bepalen. Informatie van de ervaringen van de naaste omgeving van de respondent wordt uit tweede hand verkregen uit de interviews met de respondenten zelf. Ook de driemaandelijke uitlezingen van het slot vormen een belangrijke databron en wordt gebruikt in de interviews ter verklaring van het aantal de door de respondenten verstrekte gegevens over begane overtredingen.

Theoretische onderbouwing

Het realiseren van veranderingen in de eigen leefstijl kan ingrijpend zijn. Het proces om via het verkrijgen van informatie en het beïnvloeden van de motivatie te komen tot een intentie om gedrag te veranderen, is een proces dat door verschillende factoren beïnvloed wordt. Ook het vervolg, om van intentie tot daadwerkelijk veranderd gedrag te komen, is een complex proces. Een veelgebruikt model om dergelijke gedragsveranderingen te verklaren is het triadische sociaal psychologische ASE-model van De Vries, Dijkstra & Kuhlman² en De Vries³. Hierin worden een drietal hoofdcognities benoemd die van invloed zijn op de intentie om het gedrag te veranderen. Deze determinanten van gedrag zijn:

Attitude: de houding die de respondent heeft ten opzichte van het verminderen van zijn risicofactoren (affectieve [evaluatieve] en cognitieve consequenties van gedrag)

Sociaal support: de ondersteuning die iemand vanuit zijn directe omgeving ondervindt om zijn risicofactoren te verminderen. Dit wordt bepaald door sociale normen, waargenomen gedrag van anderen en de directe druk of de ervaren steun voor een bepaald gedrag.

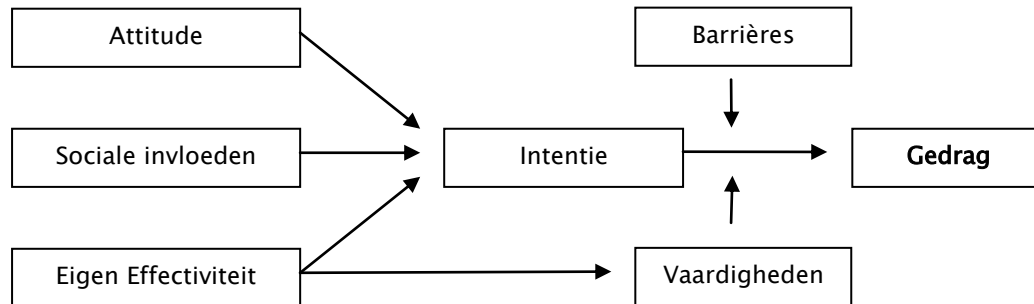
Effectiviteit, Persoonlijke effectiviteit: de mate van vertrouwen die iemand in zichzelf heeft om zijn risicofactoren te verminderen. Het is de inschatting van de persoon zelf over zijn/haar mogelijkheden om een specifiek gedrag in een specifieke situatie te vertonen.

Externe variabelen, zoals demografische variabelen en psychologische kenmerken worden in dit model verondersteld het gedrag vooral te beïnvloeden via de drie hoofdfactoren

² De Vries et al, (1987) p. 253

³ De Vries, H. (1993) pp. 109-132)

attitude, sociale invloedsverwachtingen en de eigen effectiviteit verwachtingen (persoonlijke effectiviteit). In het onderzoek zal dit model als uitgangspunt tot verdere vraagstelling dienen.



Figuur 1. Schematische weergave van het ASE-model

Dataverzameling

De interviews met de 13 eerder genoemde respondenten vonden deels plaats in Drachten in de garage waar de alcoholsloten zijn ingebouwd, deels in het provinciehuis Leeuwarden. De locatie in Leeuwarden bleek bij nader inzien een betere plaats voor de interviews omdat respondenten, gezien de air die van deze locatie uitging, eerder genegen waren te komen. Gemiddeld hadden de interviews een duur van 1 ½ uur. Zij werden met een recorder opgenomen en later schriftelijk uitgewerkt.

De gegevens uit de alcoholsloten werden door de garagehouder naar Dräger⁴ gestuurd. Een overzicht van deze uitlezingen kwamen in pdf via Dräger en de projectleiding naar het Trimbos-instituut.

⁴ Dräger Safety Nederland B.V.; concern in medische techniek waaronder alcoholsloten

2. De onderzoekspopulatie

Selectie

Via PR in kranten, via een televisie-uitzending en via de website van provincie Friesland heeft de projectleiding Vriestyle Projects deelnemers gerekruteerd. De selectie verliep via telefonische gesprekken en aanmeldingen via een voor dit doel opgezette internetpagina.

Potentiële deelnemers vulden hier vragen over rij- en drinkgedrag in. Deze vragen beperkten zich tot een vraag over rijden onder invloed, een eerder gevolgde EMA-cursus⁵ en de hoeveelheid geconsumeerde glazen alcohol per week. In een later telefonisch gesprek is gevraagd hoe men zijn/haar eigen alcoholgebruik inschat⁶.

In eerste instantie werd ervan uitgegaan dat zich regionaal genoeg mensen zouden aanmelden om aan de proef deel te nemen. Dit bleek niet het geval te zijn. Daarom zijn, buiten Friesland, ook deelnemers in Groningen en Utrecht geworven.

Respondenten

Van 30 aanmeldingen via internet bleven na het vraaggesprek onder leiding van de projectleiding 16 personen over die aan de gestelde criteria voldeden. Op één na bleken alle aanmeldingen van het mannelijk geslacht. De enige vrouw wilde in tweede instantie niet meedoen.

Het resultaat was dat in april en mei 2010 bij 16 mannen een alcoholslot is ingebouwd.

Al in een vroeg stadium, na twee weken, trokken zich twee van deze mannen terug uit het project met de redenen verkoop van de auto en een kapotte accu. Zij namen een dusdanig korte periode deel aan het project dat zij geen bijdrage kunnen leveren aan het beantwoorden van de onderzoeksvragen en zijn niet geïnterviewd op de onderzoeksvragen. Wel zullen zij betrokken worden de eindrapportage, in een deel dat handelt over vroegtijdig stoppen met het project.

De 14 resterende personen worden in het komende jaar gevolgd. Een van deze kandidaten heeft niet deelgenomen aan het interview en is om deze reden uitgesloten van de huidige rapportage.

De provincie Friesland en Groningen zijn vertegenwoordigd met respectievelijk zeven en zes deelnemers. Eén respondent komt uit de provincie Utrecht.

De leeftijden variëren nogal. Vijf respondenten zijn 25 jaar of jonger, vijf tussen de 35 en 55 jaar en vier respondenten boven de 55. De leeftijdscategorie 25 tot 35 jaar is niet vertegenwoordigd⁷.

De meeste deelnemers, acht, hebben een MBO-opleiding, naast drie LBO-ers en drie HBO-ers. Er nemen geen universitair geschoolden deel⁸.

⁵ Educatieve Maatregel Alcohol, een maatregel opgelegd door het CBR

⁶ Vries, de J.; Tussentijdse rapportage p. 2

⁷ Zie bijlage 1, figuur 4

⁸ Zie bijlage 1, figuur 5

3. Reden van deelname aan het project

Alle deelnemers hebben zich vrijwillig opgegeven. Toch kan men hier een indeling maken tussen mensen die een lichte drang ervaren en degenen die dit niet doen.

Bij zes respondenten bestaat een extrinsieke motivatie om aan het project mee te doen, zij het met uiteenlopende redenen. Drie deelnemers lieten zich op aanraden of lichte drang van hun partner of kind inschrijven. Familieleden wonnen informatie in en meldden twee deelnemers ook aan. De uiteindelijke deelname voor hen voelt vrijwillig. Zij hebben volgens eigen zeggen niet de toestemming van hun familielid nodig voor het beëindigen van deelname. Maar het kan ook gecompliceerder zijn:

Maarten: mijn vrouw, die maakt zich ongerust als ik onder invloed rijd. En dat doe ik meestal. Ik doe vooral mee om mijn vrouw te plezieren. En ach, je weet niet hoe men zal reageren als ik er zo maar mee stop.

Drie anderen zijn het afgelopen jaar aangehouden voor rijden onder invloed. Twee van hen hebben eerder een EMA gevolgd. Voor hen was een termijn van 5 jaar nog niet verstreken waardoor de kans bestaat dat zij vanuit het CBR naar aanleiding van deze laatste aanhouding hun rijbewijs tijdelijk zullen kwijtraken en aan een onderzoek naar alcoholafhankelijkheid moeten deelnemen. Een derde, een beginnend bestuurder, had bij aanhouding een promillage boven de 1,3. Voor hem volgde een onderzoek met een negatief advies. Het tweede onderzoek vindt plaats in de eerste maanden van het project. Deze drie respondenten hopen dat zij door positieve deelname aan het project hun rijbewijs kunnen behouden, zowel via de strafrechtelijke als via de administratief-rechtelijk weg:

Aldwin: 2 november ben ik bewust met alcohol op achter het stuur gekropen. Ik moet nog voor de rechter komen. (...) Het is nu kantje boord. Omdat ik eerder die cursus heb gehad dacht ik: ik doe mee aan die proef. Als ik dan toch mijn rijbewijs wil houden dan is dit de enige manier om dit te doen.

Deelnemer 29: Dat onderzoek, dat bloedprikken, dat heeft nu niet goed uitpakkt. Ik dacht: als ik het alcoholslot laat inbouwen, dan kunnen ze me een jaar niks maken. Het traject kan alleen maar gunstig voor me uitpakken (...).

Voor iedereen, ook voor degenen die lichte drang van derden ervaren, ligt een andere reden van deelname dicht bij het eigen alcohol- of autogebruik. De een denkt extra controle op het alcoholgebruik nodig te hebben, voor de ander komt de keuze voor het slot voort uit de behoefte om minder vaak onder invloed te rijden. Velen geven veiligheid voor hen zelf en anderen aan als doorslaggevend.

Liekele: ik vind dat ik af en toe teveel drink en rijd. Vind het veiliger voor mezelf en anderen, is een extra stok achter de deur.

Hierbij werkt de preventieve aard van het ASP voor een aantal personen ook als pakkansverkleinend.

4. Autogebruik

Gezien het feit dat het alcoholslot maar in één enkel vervoermiddel is geplaatst is gevraagd naar het bezit van, of ter beschikking staan van andere auto's of gemotoriseerde voertuigen. Bedrijfsauto's en de vervoermiddelen van partners of inwonende familieleden zijn geïnccludeerd in de telling⁹.

Vijf respondenten hebben één auto, de auto met het alcoholslot, en geen toegang tot de auto van derden. Zes respondenten hebben twee gemotoriseerde voertuigen tot hun beschikking. Dit kan variëren van een tweede auto in familieverband, een bedrijfsauto, een scooter of een crossauto als hobby.

Twee personen beschikken over meerdere auto's. Tim kan altijd een van de zes auto's uit familieverband lenen. En voor Meinte zijn auto's en motoren een hobby. Hij bezit twee motoren en zeven auto's op naam. In een van deze auto's is het slot ingebouwd.

Ondanks de beschikking over meerdere vervoersmiddelen geven de meeste respondenten aan dat zij alleen de auto met het alcoholslot gebruiken.

Alle deelnemers gebruiken hun auto voor verschillende doeleinden. De drie gepensioneerden uitgezonderd, gebruikt iedereen de auto voor het vervoer van en naar de werkplek. Afhankelijk van het beroep en de aanwezigheid van een bedrijfsauto is voor zeven respondenten het rijbewijs ook van belang tijdens arbeidsuren.

Voor velen, ook voor de gepensioneerden, betekent een snel vervoersmiddel vrijheid. Zich gemakkelijk en snel kunnen voortbewegen in een omgeving waar openbaar vervoer erg omslachtig werkt of soms geen openbaar vervoer aanwezig is maakt het bezit van een auto soms ook tot een noodzaak. Deels als middel om in levensonderhoud te voorzien, maar ook om sociale contacten te onderhouden. Iedereen, maar vooral de jongere mensen gebruiken de auto veelvuldig bij het uitgaan of om elders op bezoek te gaan.

In ogenschouw moet worden genomen dat waar de respondenten wonen vaak kleine, iets meer afgelegen plaatsen zijn. Hierdoor moeten sommige mensen al 10 km rijden naar de eerstvolgende supermarkt. Werk ligt voor velen buiten de dorpen waardoor men van en naar het werk al veel kilometers rijdt. Respondenten uit een stadse agglomeratie zouden een ander beeld kunnen geven.

Om een indruk te krijgen van het dagelijks rijgedrag is aan de respondenten gevraagd hoe frequent zij de auto gebruiken, hoe vaak voor grote en kleine afstanden beneden de 3 km, hoeveel kilometers zij per dag en per jaar maken¹⁰. Een combinatie hiervan geeft een indicatie van hoe belangrijk de auto voor de respondent is en van zijn eventuele afhankelijkheid of gewenning aan de auto. Het rijgedrag van de respondenten kan op deze punten gescreend worden met een screeningsinstrument¹¹ dat ontwikkeld is in opdracht van het CBR ten behoeve van de voorgesprekken van de EMA.

⁹ Zie bijlage 2, figuur 6

¹⁰ Zie bijlage 2, figuur 7 t/m 10

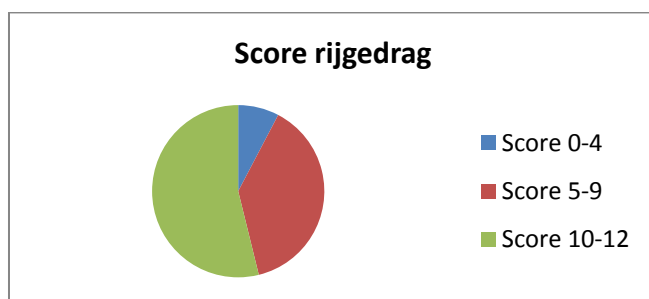
¹¹ Screeningstabel: rijgedrag. Ontwikkeld door het Trimbosinstituut in opdracht van het CBR tbv voorgesprekken Educatieve Maatregel Alcohol.

Score rijgedrag volgens schema:

Vraag / Score	0	1	2	3	4
Hoe vaak gebruikt u uw auto?	Nooit	Wekelijks of minder	2-4 keer per week	Dagelijks	Minstens 3 x per dag
Hoeveel km rijdt u op een typische dag dat u auto rijdt?	0 - 10 km	10 - 25 km	25 - 50 km	50-100 km	100 km of meer
Hoe vaak gebruikt u de auto voor kleine afstanden (0 -3 km of minder)?	Nooit	Minder dan 1x per maand	Maandelijks	Wekelijks	(Bijna)dagelijks

De maximum score is 12. Een score van 10 of hoger geeft een zeer intensief gebruik van het vervoersmiddel weer met een hoge mate van afhankelijkheid ervan.

Een van de bevroagden had een score van 4. Vijf respondenten scoorden tussen de 5 en 10 en zeven respondenten 10 of hoger.



Figuur 2. Score rijgedrag respondenten

Alle respondenten zijn erg op hun vervoermiddel gesteld. Iedereen heeft zijn auto geheel in het leven ingecalculeerd en het gemis hiervan zou een aderlating zijn. Op één respondent na meldt iedereen een grote afhankelijkheid te voelen met betrekking tot de auto. In hoeverre het alcoholslot dit autogebruik beïnvloedt, komt in hoofdstuk 7 aan de orde.

5. Alcoholgebruik voor de inbouw van het alcoholslot

De AUDIT is effectief om personen – variërend van alcoholmisbruik tot alcoholafhankelijkheid – in brede zin op te sporen¹². Ontwikkeld door de World Health Organisation (WHO) om excessief drinken te screenen, bestaat deze test uit 10 vragen. De AUDIT-C bestaat uit de eerste drie vragen van de AUDIT en blijkt in validiteit weinig van deze te verschillen¹³. De eerste vraag gaat over de frequentie van drankgebruik; de tweede over de hoeveelheid alcohol die op een gemiddelde dag wordt genuttigd; en de derde over de frequentie van zwaar drankgebruik bij gelegenheid¹⁴. De AUDIT-C vragen zijn alle aan respondenten voorgelegd. Normaliter is de AUDIT een screeningsinstrument waar verdere behandeling of verwijzing in samenspraak met een cliënt op wordt afgestemd. In dit onderzoek is de AUDIT-C slechts gebruikt om een indicatie te krijgen van de graad van alcoholgebruik of –misbruik.

De meeste respondenten geven aan elke dag te drinken en de aantallen standaardglazen varieerden van 3 tot 14 per dag. Vier personen drinken dagelijks een hoeveelheid van 6 glazen alcohol of meer, anderen beperken de frequentie van zwaar drankgebruik bij één gelegenheid tot maandelijks of wekelijks gebruik. Met deze gegevens zijn de antwoorden gescoord volgens onderstaand schema.

Score AUDIT-C volgens schema:

Vraag/Score	0	1	2	3	4
Hoe vaak drinkt u alcohol?	Nooit	Maandelijks of minder	2-4 keer per maand	2-3 keer per week	4 of vaker per week
Hoeveel drinkt u op een typische dag dat u alcohol gebruikt?	1-2 glazen	3-4	5-6	7-9	10 of meer
Hoe vaak drinkt u meer dan 6 glazen per gelegenheid?	Nooit	Minder dan 1x per maand	Maandelijks	Wekelijks	(Bijna)dagelijks

De maximum score is 12. Een score van 4 tot 10 identificeert het merendeel van de mannen die boven de aanbevolen maximum hoeveelheden alcohol drinken of komt tegemoet aan de criteria voor alcoholmisbruik¹⁵. Een score boven de 10 geeft aan dat een hoog risico bestaat op alcoholafhankelijkheid. Toch blijft het moeilijk om aan de hand van strikte criteria te definiëren of iemand tot de hoogrisicogroep behoort, aangezien dit sterk afhankelijk is van individuele factoren, zowel psychologisch als maatschappelijk¹⁶.

Geen van de bevroegden scoorde beneden de 4. Acht respondenten scoorde tussen de 4 tot en met 10 en vier respondenten 11 of hoger.

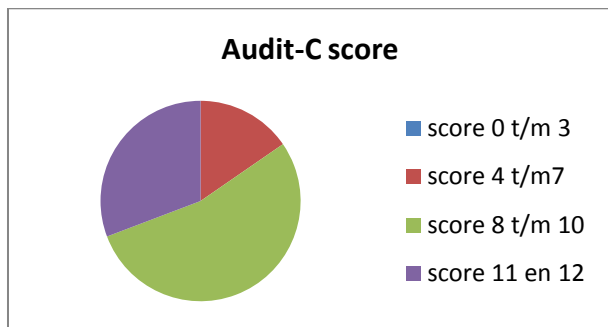
¹² NVvP et al, (2007)

¹³ Gual A. et al, (2002) p. 591

¹⁴ Primary Health Care European Project on Alcohol (2005)

¹⁵ Helping Patients who drink too much (2005)

¹⁶ NHG Standaard Problematisch Alcoholgebruik (2005) 284-295



Figuur 3. Score AUDIT-C

Meer dan de helft van de deelnemers aan het project heeft een of meerdere pogingen ondernomen te stoppen met drinken. Twee van hen in het verleden met behulp van een instelling voor verslavingszorg. Deze twee respondenten zijn momenteel opnieuw in behandeling. Twee anderen met een score van 12 vinden niet dat zij een probleem hebben: Meinte (drinkt 14 glazen per dag): nee, ik heb nooit trek of ontwenningssverschijnselen. Ik heb gewoon altijd genoeg drank in huis. Ik denk ook niet dat ik een probleem heb. Want een paar jaar geleden toen dronk ik echt veel, wel het dubbele. Nu heb ik dat geminderd en dat is goed zoals het is.

Daarnaast heeft een respondent heeft in het verleden bij de verslavingszorg een cursus "uitgaansleven onder invloed" gevolgd. Een leerstraf voor agressief gedrag tijdens het uitgaan.

Iedereen drinkt zowel buitenshuis als thuis. Alcoholgebruik in gezelschap van anderen komt het meest voor, en dan vooral op feestjes, tijdens het eten, in de kroeg en na het sporten.

Zeven mensen geven aan dat zij in de toekomst verandering willen brengen in de wijze waarop en/of de frequentie van hun alcoholgebruik, meer hierover in hoofdstuk 7.

6. Rijden onder invloed

Frequentie

Frequent alcoholgebruik gaat bij sommigen gepaard met regelmatig rijden onder invloed. Bij de deelnemers aan het ASP – Friesland is dit het geval.

Voor een twee deelnemers betrekkelijk weinig: twee keer per maand met 2 glazen en een enkele keer per jaar maximaal 6 glazen.

Drie respondenten geven aan dat zij vóór de inbouw van het alcoholslot 7 dagen per week onder invloed reden met een alcoholpromillage gelijk aan 5 tot 15 glazen. Voor anderen ligt dit iets genuanceerder. Bij de een is de frequentie per etmaal lager, bij de ander de aantallen glazen iets minder. Dit kan variëren van minimaal 1 x per jaar 6 glazen tot 7 dagen per week 10 glazen. In Bijlage 3 laten figuur 11 en 12 het aantal respondenten zien met respectievelijk de aantallen keren die zij met een of meerdere glazen rijden en de keren die zij met 4 of meerdere glazen op rijden.

Waarom rijden onder invloed?

De meest genoemde reden waarom men met alcohol aan het verkeer deelneemt heeft een sociale achtergrond. Alcohol is een middel dat bij bezoeken en uitgaan erbij hoort. Meegerekend dat sommigen een hekel hebben aan fietsen, geen fiets bezitten en/of een taxi te duur vinden, grote afstanden moeten afleggen door afgelegen woonomstandigheden, en openbaar vervoer als slecht alternatief wordt ervaren, leek rijden onder invloed voor de hand te liggen.

Arnold: ja, van en naar voetbal. Dat is 20 km heen en 20 terug. Twee keer in de week en geen bus die daar komt. Dan drink je achteraf wat. En naar de kroeg, die is 400 m van huis, maar dan heb ik geen zin om met de fiets te gaan.

Piet: ik koop een 6-pack en dan doe ik een rondje familie. Kan je niet met het openbaar vervoer komen. Ze zeggen dan wel: blijf slapen, maar de auto staat voor de deur en dan pak je 'm toch maar weer.

Ook een borrel tijdens of na het werk kan redenen geven om met alcohol op achter het stuur te stappen.

Roel: ik drink als makelaar ook wel onder werktijd, bijvoorbeeld om een verkoop te vieren. Het slot is een extra controle om het maar bij twee of drie glazen te houden.

Tim: toen werkte ik in de bouw. Ging van het werk met de auto naar het café en dronk zo'n 5/6 glazen bier. En daarna naar huis. En je wil je auto niet achterlaten, toch? Je hebt 'm 's ochtends weer nodig om te werken.

De gewoonte in het autogebruik en altijd bij de hand willen hebben van de auto speelt hierbij een rol:

Frans: weet niet waarom ik onder invloed rijdt. Is onbewust. Niet om stoer te doen of zo, maar is het automatisme van overal de auto voor pakken. Gewoonte geloof ik.

Een aantal respondenten geven als reden voor het rijden onder invloed dat zij geen rem op het gebruik van alcohol hebben. Eenmaal begonnen met drinken valt het hun moeilijk om rekening te houden met veilig wegverkeer:

Arnold: Ik heb geen gevoel van nou moet ik stoppen om nog te rijden, heb geen rem. Het is zo gemakkelijk om er niet over na te denken. Als ik zat ben ga ik in de auto naar huis. Punt. Ik kan dan ook nog gemakkelijk rijden.

Meinte: voor het slot reed ik altijd met alcohol op, 7 dagen per week. En dan met 10 glazen of meer. Maar altijd voorzichtig. Zag het nut er niet van in dat ik minder zou drinken.

In mindere mate worden ook incidenten genoemd die betrekking hebben op hoog oplopende emoties zoals verdriet of ruzies, momentopnamen en geen frequent voorkomende gebeurtenissen.

Ervaringen met politie en justitie voor rijden onder invloed

Vijf personen zijn nog nooit door de politie aangehouden tijdens een alcoholcontrole. Ook de pakkans wordt door geen van de deelnemers hoog ingeschat. Op de vraag hoeveel van 100 mensen die dronken rijden aangehouden worden, was het gemiddelde antwoord 7%. Veel respondenten geven aan dat de streek waarin zij wonen en geringe controles hand in hand gaan. Doorgevoerde bezuinigingen zorgen voor het sluiten van regionale politiebureaus en daarmee een als zeer gering ervaren politietoezicht.

Twee personen zijn iets vaker aangehouden, soms elke week op dezelfde plek of omdat zij, volgens hen, in een erg opvallende auto rijden. En acht respondenten zijn een of meerdere keren met een alcoholpromillage boven de wettelijke grens voor een beginnende of gewone bestuurder aangehouden¹⁷. Het merendeel van de respondenten denkt met 3 tot 7 standaard glazen alcohol negatief te blazen bij een controle. Zeven van hen hebben dit ook daadwerkelijk ondervonden waardoor zij de daarop volgende keren aannamen ook een grotere hoeveelheid te kunnen drinken. Toch was dit niet voor iedereen mogelijk, drie deelnemers kregen naar aanleiding van een overtreding een Educatieve Maatregel Alcohol opgelegd, en één een tijdelijke rijontzegging. Maarten en deelnemer 11 werden ongeveer 20 jaar geleden aangehouden, een tijd waarin volgens hen alleen een lage geldboete op rijden onder invloed stond.

Risicoperceptie

Veiligheid op de weg is een rekbaar begrip. Voor alle deelnemers speelt mee dat zij zich, al dan niet onder invloed, heel zeker achter het stuur voelen en vinden dat hun rijervaring groot is. Onafhankelijk daarvan geven vijf mensen aan 3 tot 6 standaardglazen te kunnen drinken en vervolgens nog veilig deel te kunnen nemen aan het verkeer. Hieronder de personen die eerder een EMA hebben gevolgd: tijdens de cursus hebben zij kennis opgedaan over de hoeveelheid glazen met betrekking tot verkeersveiligheid. Vroeger dachten zij dat zij met een veel hoger promillage ook veilig aan het verkeer deelnamen. Acht respondenten weten uit ervaring dat hun maximale grens hoger ligt, bij 10 tot 15 glazen.

Frans: ik rijd nog wel goed na zo'n 10 stuk (red. flesjes bier). Meestal wel wat rustiger, nooit te snel. Ja, en heel soms dan voel je 'm wel aan "dat wordt 'm niet" en dan stap je niet in de auto. Maar meestal gaat het goed.

Alle deelnemers uiten de hoop dat door deelname aan het project hun instelling ten aanzien van rijden onder invloed zal veranderen. De intentie tot gedragsverandering is bij iedereen aanwezig, vooral ook door vrijwillige deelname aan het project.

Meer hierover in hoofdstuk 7.

¹⁷ Zie bijlage 3, figuur 13

7. De eerste weken met het alcoholslot

Velen hebben er een of meerdere keren aan gedacht om het slot uit te laten bouwen. Zij het om verschillende redenen, de een omdat hij geïrriteerd raakte over de vele herhalingstesten, de ander omdat hij na een etentje niet weg kon rijden, een derde vanwege extra kosten of omdat hij tijdens het uitgaan niet kon drinken. Vier deelnemers hebben na respectievelijk 10 en 14 weken besloten om de daad bij het woord te voegen¹⁸. Zij gaven ook een van bovenstaande redenen hiervoor aan. In de eindrapportage komt dit onderwerp uitgebreid aan de orde. Dit hoofdstuk handelt over de eerste ervaringen met het slot in het verkeer, de uitlezingen, pogingen tot fraude, de tot nu ervaren invloed op rij- en drinkgedrag en de toekomstperspectieven van de deelnemers.

Uitlezingen van het alcoholslot

Het projectplan¹⁹ beschrijft een driemaandelijke uitlezing waarin alle gebeurtenissen die in de auto plaatsvinden worden geregistreerd. Op het moment van verslaglegging is over deze uitlezingen geen eenduidig overzicht. De periode van inbouw varieert van 2 tot 24 weken. Van een aantal personen zijn nog geen driemaandelijke uitlezingen voorhanden zodat op dit moment nog geen totaaloverzicht te geven is of conclusies te trekken zijn. Wel zijn de aanwezige data ter bespreking aan de respondenten voorgelegd en geven verheldering over de wijze van het gebruik van het apparaat.

Heeft een deelnemer bij een eerste test een BAG²⁰ boven de 90 ugl²¹ dan kan hij de auto niet starten. Hij kan zo vaak hij wil opnieuw proberen te blazen en ook dit wordt gemeten. Helaas lopen de huidige gegevens dusdanig uiteen dat hier pas iets over te melden valt als een totaaloverzicht van alle respondenten aanwezig is.

Ook het aantal overtredingen per persoon loopt uiteen²². Begaat de deelnemer een overtreding dan laat het apparaat een waarschuwing zien en moet hij zich binnen 5 dagen bij de garage melden voor een tussentijdse uitlezing.

Geconstateerde overtredingen

Ondanks het afwezige vergelijkingmateriaal is duidelijk dat de veel overtredingen plaatsvonden in de eerste weken na inbouw en het meest nog op de hertest. Een hertest weigeren stijgt hier weer met vlag en wimpel bovenuit. Reden hiervoor is dat soms het waarschuwingssein niet gehoord wordt door harde muziek, maar ook door een fysiek gebrek zoals doofheid:

Deelnemer nr. 11: ik hoor het sein gewoon niet goed. Ik begrijp ook niet waarom ik zo vaak moet blazen. Ja, dat hebben ze uitgelegd, maar die controle hoef ik niet. Het gaat er toch om dat je met weinig alcohol op begint te rijden. En dan willen ze dat ik een waarschuwingslamp op het dashboard laat zetten. Ik wil toch niet voor schut staan.

Ook kan het moeten uitvoeren van een hertest leiden tot geconstateerde overtredingen door alcoholgebruik. Dit gebeurt als bij een deelnemer pas na de aanvankelijke toestemming tot rijden na de eerste test de nog aanwezige alcohol in de maag door het lichaam

¹⁸ Zie bijlage 4, figuur 14

¹⁹ De Vries, J. (2010) Projectplan

²⁰ Bloed Alcohol Gehalte

²¹ 88 ugl staat gelijk aan 0,2 promille

²² Zie bijlage 4, figuur 15

opgenomen wordt. Het gevolg hiervan is dat de herhalingstest een hoger BAG aangeeft en men hiermee een overtreding begaat. Ook kan een ander de eerste test blazen, de eigenaar blaast zelf de herhalingstesten:

Piet: ik was met mijn vriendin een weekend weg. En wist dat ik toen zelf niet kon wegrijden, dus zij is gaan rijden. Later toen dacht ik nu kan het wel weer. En toen het apparaat om herhaling vroeg heb ik dan ook geblazen. Ja, en toen zat ik er toch nog boven, he.

Verder overtredingen zijn niet geteste motorstarts. Dezen worden zonder uitzondering uitgelegd als ongelukjes, de auto even een stuk aanduwen omdat men niet wil blazen, vanaf een helling starten of niet weten wat er gebeurd zou kunnen zijn.

Voor voedingsspanningsonderbreking heeft maar een enkeling een duidelijke uitleg zoals problemen met de accu of een bezoek aan een garage die niet bekend is met het ASP.

De pogingen om de garagecode in te voeren daarentegen zijn wel duidelijk. Een persoon heeft een aantal pogingen gewaagd omdat hij een ongeluk had:

Maarten: ik ben met mijn auto tegen een paal gereden en dan moet je daar ineens weg en dat kan niet meer. Blazen lukte niet van de schrik. Ja, en toen heb ik een paar keer die code geprobeerd. Het was toch nood?

Een ander deed dit omdat je het nou eenmaal kan proberen: de auto reed niet meer vanwege een eerdere overtreding en mazzel met de code betekende dat hij zich de weg naar de garage kon besparen.

Pogingen tot omzeilen van het alcoholslot

In deze eerste weken heeft een vijftal respondenten, meer dan 1/3 van de onderzoekspopulatie, geprobeerd het slot te omzeilen. De meeste pogingen zijn door de jongere leeftijdscategorie ondernomen. Voorbeelden hiervan zijn: met de neus blazen, in de hoop dat een lager promillage het apparaat bereikt en aan de achterkant van het apparaat zuigen in plaats van in de voorkant blazen. Beide manieren om het alcoholslot te omzeilen zijn door de respondenten in nuchtere toestand uitgeprobeerd.

Deelnemer 11 probeerde herhaalde keren de garagehouder om te kopen zodat deze een schakelaar in zou bouwen tussen het alcoholslot en het contactpunt met de startmotor. De garagehouder weigerde omdat hij het slot niet wilde beschadigen.

Deelnemer 11: je denkt toch niet dat ik gek ben en met dat ding zo op vakantie ga. Ik kan dan in Duitsland helemaal stil komen te staan. Ik weet nu hoe ik zelf een schakelaar moet inbouwen, iemand van een garage heeft me dat uitgelegd. Dus ik heb een tang en van die schroeven gekocht, straks gaat de schakelaar erin.

Deelnemer 11 is voor de keuze gesteld: onder gestelde voorwaarden blijven meedoen aan het project of stoppen. Hij heeft het slot uit laten bouwen.

Het merendeel van de respondenten zag er het nut niet van in om pogingen te ondernemen het slot te omzeilen omdat zij vrijwillig meedoen aan het project.

In de loop van het onderzoek zal nogmaals naar dergelijke pogingen tot fraude gevraagd worden.

Ervaringen met het ASP bij verkeersdeelname

Het alcoholslot is in het dagelijks gebruik redelijk tot goed te hanteren. Op een schaal van 1 tot 10²³ scoorde het ASP voor handzaam gebruik een gemiddelde 7,5.

²³ 1 = zeer slecht / 10 = zeer goed

Voor veiligheid van het tussentijds blazen is dit minder, een gemiddelde 5²⁴. Het gevoel van onveiligheid komt voort uit de extra handeling tijdens verkeersdeelname, te vergelijken met het gebruik van een mobiele telefoon.

Deelnemer 11: Bij drukte in het verkeer moet je vaak verschillende handelingen tegelijk doen. En dan komt die piep weer dat ik moet blazen. Dat kan je misschien op het platteland van mensen vragen, maar niet als je in een stad als Groningen rijdt.

Aldwin: als ik moet blazen moet ik bijvoorbeeld de rem loslaten. En soms heb ik niet genoeg ruimte om de stoplichten goed in de gaten te houden. Je houdt verkeer op en voelt je niet meer prettig.

10 personen ervaren de herhalingstesten, het tussentijds blazen, als storend in het verkeer. en hebben het idee dat zij geïrriteerder deelnemen aan het verkeer. Bijna iedereen geeft aan zich nog het meest te ergeren aan de eerste herhalingstest die 10 minuten op de eerste volgt:

Andries: dat zou anders moeten. Elke dag, elke keer weer op dezelfde rotonde, en juist dan moet ik opletten. Als ze die test nou ook nog onverwachts zouden laten komen zou het al veel beter zijn.

Een enkeling ervaart de inbouw van het alcoholslot als onveilig omdat hij in noodgevallen niet zonder meer weg kan rijden. Maar deze veiligheid is betrekkelijk omdat een keuze voor rijden onder invloed, zelfs in nood door de respondenten ook minder veilig gevonden wordt.

Invloed van het ASP op alcoholgebruik en rijden onder invloed

Op een schaal van 1 tot 10²⁵ scoorde bewuster omgaan met alcohol een gemiddelde van 8,5 en bewust zijn van rijden onder invloed een 8. In de eerste weken na de inbouw van het slot is bij sommigen het alcoholgebruik veranderd in frequentie. Zij drinken een aantal dagen per week:

Piet: Ik ben gestopt met door de weeks drinken door de restalcohol in de ochtend. Ook sinds mijn aanhouding let ik wat extra op. Daarvoor reed ik volgens mij in de ochtend altijd met alcohol op. Nu kom ik dan gewoon niet weg. Dat is wel eens gebeurd.

Maar dit is ook afhankelijk van het aantal auto's dat hen ter beschikking staat:

Arnold: als ik ga werken dan gebruik ik de bedrijfsauto. Daar zit geen slot in. Als ik met mijn eigen auto was gegaan had ik geloof ik heel vaak niet weg kunnen rijden.

Voor anderen zorgt het ASP voor een tijdelijke beperking van de aantallen glazen per dag. Twee respondenten met een hoge AUDIT-C score verhalen over minder drinken bij het gebruik van de auto:

Meinte: Ik ben wat bewuster gaan drinken. Ik ga nu eerst glazen tellen en dan pas rijden. Dat is zo'n 6 glazen per dag minder. Nu drink ik 8 glazen als ik nog moet rijden.()....De andere dagen gewoon 14.

En minder drinken op de zeer korte termijn:

Maarten: Als ik moet rijden drink ik zo dat ik nog weg kan met de auto. Maar ik kan niet stoppen met drinken, of minderen. Alles wat ik overdag minder drink, dat haal ik dan later die avond wel weer in.

Opvallend was dat velen minder buitenshuis drinken nadat het alcoholslot is ingebouwd, men moet tenslotte nog naar huis na een bijeenkomst waar men alcohol nuttigde.

²⁴ 1 = zeer onveilig / 10 = heel veilig

²⁵ 1 = helemaal niet bewust / 10 = heel bewust

Frans: ik drink wat meer aangepast. Hou er rekening mee want je komt niet weg, he. En soms drink ik niet. Ik geloof dat ik nu zo ongeveer de helft drink van wat ik voor de tijd met het slot dronk. Ja, je went er wel aan. Eerst was het minder. Vond ik het wat minder vrijheid. Maar het is net het huwelijk, daarvan zie je ook pas de voordelen in als het een beetje went.

Alternatieven voor de eigen auto met het slot in deze eerste periode zijn de fiets, een BOB of blijven slapen. Toch blijkt bij doorvragen de fiets al jaren werkeloos in de schuur te staan en wordt nog het meest gesteund op partners of familieleden die rijden en niet drinken. Ook het lenen van andermans auto behoort tot het alternatief waarbij wel met een hoger BAG aan het verkeer deelgenomen kan worden. Op drie personen na hebben de deelnemers in deze eerste periode in een andere auto gereden. Dit kan zijn voor een enkele korte rit, het gebruik van een bedrijfsauto of voor een week omdat de eigen auto kapot was. Nooit om het alcoholtesten te omzeilen.

De intentie om minder te drinken beperkt zich bij de meesten tot het rijden onder invloed. Zes respondenten denken dat het ASP in de loop van het komende jaar hun drinkgedrag zal beïnvloeden, anderen gaan ervan uit dat niets aan hun drinkgedrag veranderd. Of bovenstaande een momentopname is, of dat respondenten het aankomende jaar in frequentie, aantallen glazen per week en grotere hoeveelheden per drinkgelegenheid zullen minderen zal zich pas na een jaar uitwijzen en komt aan de orde in het eindverslag.

Iedereen spreekt de hoop uit dat het ASP het rijden onder invloed, of de aanzet daartoe in de loop van de tijd zal doen verminderen. Dit zou het aankomende jaar door de deelnemer zelf te beoordelen zijn aan de hand van de eerste testen: de keren dat hij de auto niet kan starten of het aantal overtredingen.

Maar bewustwording met betrekking tot rijden onder invloed is wederom betrekkelijk en persoonsgebonden. Het kan van korte duur zijn:

Arnold: Ik ben wel bewuster geworden van alcohol op achter het stuur (...). Het slot is er vrijdag uitgebouwd. En ja, ik ben het weekend gaan stappen. Behoorlijk veel gedronken, ja. En ik was de chauffeur. Had zo'n 12 glazen op.

Of alleen betrekking hebben op het al dan niet starten van de eigen auto. Piet liet zich voor het interview naar de locatie brengen omdat hij zeker wist dat hij de auto niet zou kunnen starten vanwege een te hoog alcoholpromillage. Nederland had de vorige avond een voetbalwedstrijd gewonnen.

Piet: we hebben gisteren 3 kratjes bier soldaat gemaakt met z'n tweeën. Mijn buur en ik. Ik kan door het slot natuurlijk niet meer rijden.

Piet's chauffeur voor die ochtend was dezelfde buurman waarmee hij is doorgezakt. Piet vond dat voor de auto van de buurman en dus ook voor de buurman zelf de beperkingen van rijden onder invloed niet gelden.

Ook dit kunnen momentopnames zijn omdat de deelnemers slechts een zeer korte periode het alcoholslot gebruiken. Of er binnen een jaar veranderingen optreden in bewustwording met betrekking tot rijden onder invloed en of de respondenten in de loop van het jaar hiernaar handelen, zal in het eindverslag uitgebreider aan de orde komen.

Invloed van het ASP op het rijgedrag

Ongeveer de helft van de respondenten maakt nog evenveel gebruik van de auto als voorheen. Deze personen passen hun drinkgedrag aan aan het ASP. Zij drinken minder op het moment dat zij weten dat zij nog moeten rijden.

Piet: ik hou rekening ermee dat ik het slot in de auto heb. Is een stimulans in veiligheid, je komt gewoon niet weg. Het is wel een belemmering in zuipen.... Zeven anderen rijden minder. Zij gebruikten de auto voor de inbouw van het alcoholslot, frequenter en vaker voor kleine afstanden. De situatie met het slot neemt meer tijd in beslag. Men moet eerst wachten en vervolgens blazen voordat men de auto kan starten. Voor kleine afstanden is men vaak sneller per fiets of te voet.

Willem: ik drink op dit moment helemaal niet. Maar als ik boodschappen moet doen is het maar 10 minuten op de fiets. Als ik met de auto ga en eerst moet blazen ben ik er al 3 keer als ik op de fiets stap.

Ondanks de klachten over de hertesten vinden de meeste respondenten dat het ASP hun rijgedrag niet beïnvloedt, zij houden dezelfde snelheid aan en over het algemeen worden zij niet bewuster in hoe zij zich op de weg begeven.

Arnold: dan zouden ze ook een snelheidsdetector in moeten bouwen, nee, dat is hetzelfde gebeven.

Een aantal liefhebbers van het gaspedaal rijdt nog steeds iets boven de limiet, het ASP brengt hierin geen beperking.

Slechts 2 personen vinden dat het ASP hen het plezier in autorijden ontnemt. Een persoon geeft daarbij aan dat hij onzekerder rijdt:

Deelnemer 29: ik wacht elke keer op die piep omdat ik 'm niet wil missen. Daardoor rij ik iets minder zeker en iets minder hard. Soms ben ik dan voor anderen irritant.

Voor het grootste deel van de respondenten (80%) beek vooral de eerste maand een gewenningsperiode, na deze periode verminderden de klachten. Of het ASP op de langere termijn invloed heeft op het rijgedrag zal zich in een later stadium van het onderzoek moeten uitwijzen.

Schaamtegevoelens bij de deelnemers

Vier van de dertien deelnemers noemen schaamtegevoelens zodra zij zich weer bij de garage moeten melden als er iets mis is met het apparaat of als zij terug moeten komen voor een extra uitlezing van de gegevens.

Aldwin: het maakt me emotioneel, ik schaam me rot. Eigenlijk zou het uitlezen niet in de garage maar op afstand moeten kunnen met een simkaart. De garagehouder zegt ook dat dat mogelijk is.

Deze schaamtegevoelens komen niet voort uit een specifieke benadering van de garagemedewerkers, maar zijn het resultaat van de eigen perceptie.

Ook schaamte ten opzichte van vreemden wordt genoemd. Bang zijn dat anderen iemand betitelen als alcoholist speelt hierin mee.

Invloed op het dagelijks leven

Drie respondenten zijn in de eerste weken van de inbouw van het slot een aantal keren te laat gekomen op hun werk omdat de auto niet startte vanwege een te hoog alcoholpromillage.

Aldwin: ik had toen mijn huis gekocht en dat tot laat in de avond gevierd. Het slot zat er pas in en ik was het totaal vergeten. Toen ik 's ochtends de auto wilde starten lukte het niet vanwege de restalcohol.

Deze en andere respondenten houden na een soortgelijke ervaring rekening met de hoeveelheden die zij de avond voor het werk drinken omdat zij niet te laat willen komen.

Het ASP kan naast werk ook invloed hebben op vrienden- of kennissenkring. Drie respondenten geven aan dat het ASP hun kennissenkring versmalt doordat zij minder drinken of zich minder onder anderen begeven omdat zij geen grote afstanden kunnen afleggen. Deze ervaring is voor hen vooralsnog niet storend.

Velen betitelen de eerste weken als kennismaking met het ASP. Zij, en met hen hun omgeving, moeten wennen aan een ingrijpende verandering: het niet meer rijden onder invloed. Of het ASP in de loop van de maanden een verandering teweeg zal brengen in werk, huishouden en hobby komt in het eindverslag aan de orde.

8. Het ASP en de omgeving van de automobilist

Ook de omgeving kan invloed hebben op hoe de deelnemers het slot ervaren. Positieve opmerkingen kunnen een stimulans voor verdere deelname zijn terwijl negatieve opmerkingen juist het tegenovergestelde zouden kunnen bewerkstelligen. Daarom is de respondenten gevraagd naar ervaringen van familieleden en partners die gebruik maken van de auto met slot, naar opmerkingen van derden en hoe dit hun deelname beïnvloedt.

Over ervaringen van familieleden met het ASP is weinig te melden, tien respondenten lenen hun auto niet uit. Uit principe, omdat hun auto belangrijk is of omdat familieleden of partners een eigen auto bezitten. Tim deed dit wel voordat het slot was ingebouwd, maar dit hoort tot verleden tijd.

Tim: mijn broertje of mijn vader leenden voor het slot wel eens mijn auto. Maar nu niet meer want ze hebben een hekel eraan om te blazen.

Sommige partners ervaren het rijden met het alcoholslot als lastig.

Maarten: mijn vrouw vindt het niet leuk. Maar ik ben veiliger, het doel heiligt de middelen.

Piet: het zuigen is voor mijn vriendin moeilijker. Ze ergert zich ook aan de herhalingstesten. Maar ze vindt het wel goed dat ik me heb aangemeld.

Ook het bijrijden bevalt niet iedere partner:

Andries: niemand gebruikt mijn auto, maar mijn vriendin vindt het wel een goed idee. Alleen als ik weer eens niet weg kan rijden wordt zij boos op het slot.

De mening van familieleden of partners over het ASP is tweeledig. Enerzijds ervaren zij het slot als een belemmering. Anderzijds juichen zij het toe vanwege de verhoogde verkeersveiligheid en genomen verantwoordelijkheid hierin. Positieve opmerkingen, (- "een goede actie, prettig, veilig en knap dat de deelnemers hieraan meedoen...") komen het meest voor.

Meinte: vooral mijn kinderen vinden het heel dapper van me dat ik meedoe. Dat doet me wel goed. Blijf ik het extra lang volhouden.

Alle respondenten ervaren een positieve houding van familieleden of partners als stimulans in hun voornemen om iets aan het rijden onder invloed te veranderen.

Van kennissen, vrienden of voorbijgangers komt vaak nieuwsgierigheid. Maar ook maken zij opmerkingen. Soms zijn die minder positief.

Tim: anderen lachen me wel eens uit. Zie je nou wel, met al dat gezuip. En nadat ze dat zeggen rijden ze zelf ook met teveel op weg. Ik ben dan de laatst lachende, want zij staan met blauwe zwaailichten aan de kant.

Andries: belachelijk, dat doe je niet vrijwillig, dat is voor mensen die zwaar crimineel zijn, maar ik trek me daar toch niets van aan.

Negatieve opmerkingen van derden zouden geen van de respondenten ertoe bewegen het alcoholslot uit te laten bouwen. Toch worden ze, juist door de negatieve bijklank, als stimulans ervaren om bij het project betrokken te blijven. Bovendien wordt deelname aan het project als eigen beslissing gezien waar anderen geen invloed op hebben. Over stimulans of demotivatatie als invloed van buitenaf zal het eindrapport verder verhalen.

Samenvatting

Dit verslag richt zich vooral op het drink en –rijgedrag voordat het slot is ingebouwd, op goede voornemens voor de toekomst en op de eerste periode van gewenning aan rijden met het alcoholslot.

Zowel alcoholgebruik als autorijden is voor veel respondenten gewoontegedrag. Ook het rijden onder invloed komt voor de meesten hieruit voort. De eerste weken als kennismaking met het ASP is dan ook het wennen aan een ingrijpende verandering: het niet meer kunnen starten van de auto als zij boven de limiet gedronken hebben.

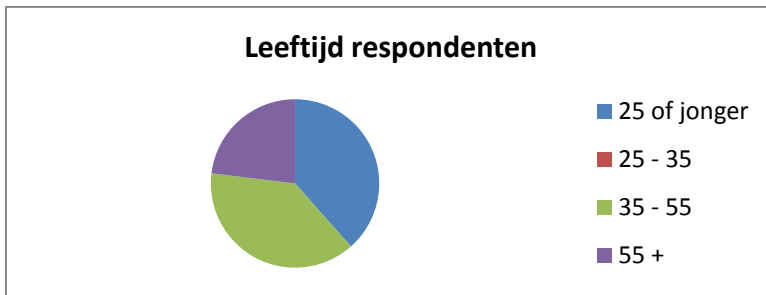
Voorlopig worden veel nadelen ervaren tijdens het rijden door de herhalingstesten. Het ervaren voordeel is dat men zich veiliger in het verkeer begeeft en hier een extra steun in het ASP ervaart.

De intentie het gedrag te veranderen is bij iedereen aanwezig, de deelnemers hebben zich tenslotte allen min of meer vrijwillig opgegeven. Ook met een zeker bewustwordingsproces is een start gemaakt. Of er binnen een jaar bewustwording en gedragsverandering optreedt en welke invloed dit heeft op werk, huishouden en hobby is in dit stadium van het onderzoek nog niet te zeggen ook al bestaat de hoop bij alle respondenten het aankomende jaar minder onder invloed te rijden. Aan de hand van de data van toekomstige uitlezingen zal verandering in die intentie ook meetbaar zijn.

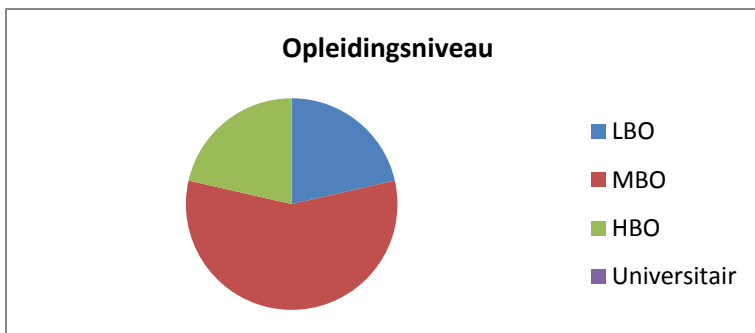
Van het aantal respondenten dat in het aankomende jaar het alcoholgebruik wil minderen hebben sommigen een start gemaakt, met of zonder additionele hulp en met of zonder ervaren steun van het ASP. Of dit voornemen doorzet tot veranderd drinkgedrag is pas in een later stadium aan de respondent om te beoordelen.

Op de genoemde onderzoeksvragen is voorlopig nog geen antwoord te geven. In het eindrapport van dit onderzoek, na een jaar ASP, zal dieper ingegaan worden op verandergedrag met betrekking tot rijden onder invloed en het alcoholgebruik. En zal een beter zicht op de invloed van het ASP op het leven van de deelnemer en zijn familieleden verkregen zijn. Aandacht voor de mensen die vroegtijdig het onderzoek afbraken en de data uit de apparaten zullen in de eindrapportage een andere, grotere rol spelen.

Bijlage 1. Gegevens respondenten



Figuur 4. Leeftijd respondenten (gebaseerd op 16 respondenten)

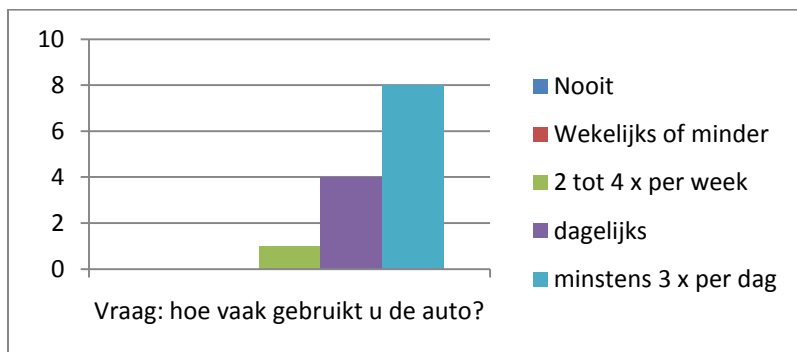


Figuur 5. Opleidingsniveau respondenten (16 respondenten)

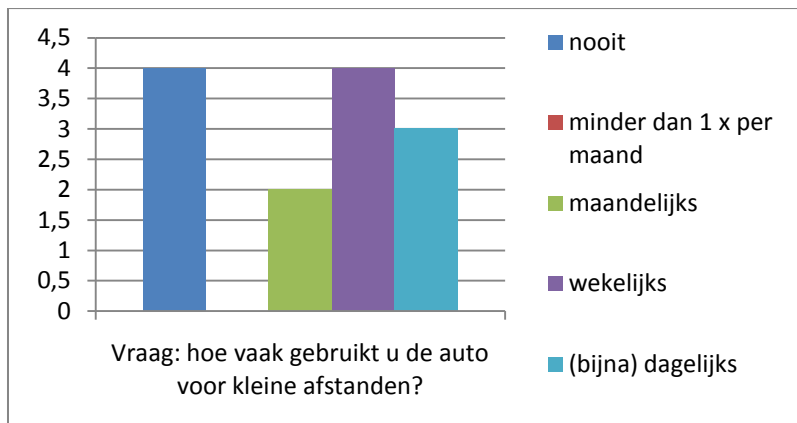
Bijlage 2. Autogebruik



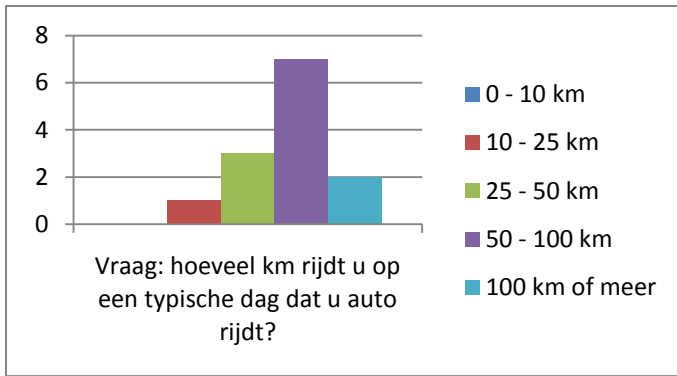
Figuur 6. Ter beschikking staande voertuigen (13 respondenten)



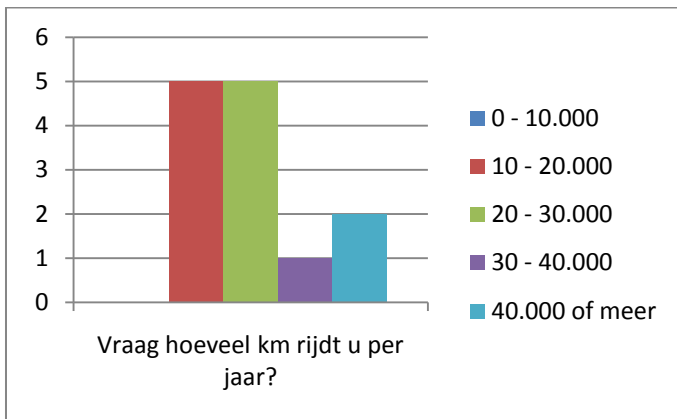
Figuur 7. Vraag: hoe vaak gebruikt u de auto? (13 respondenten)



Figuur 8. Vraag: hoe vaak gebruikt u de auto voor kleine afstanden? (13 respondenten)

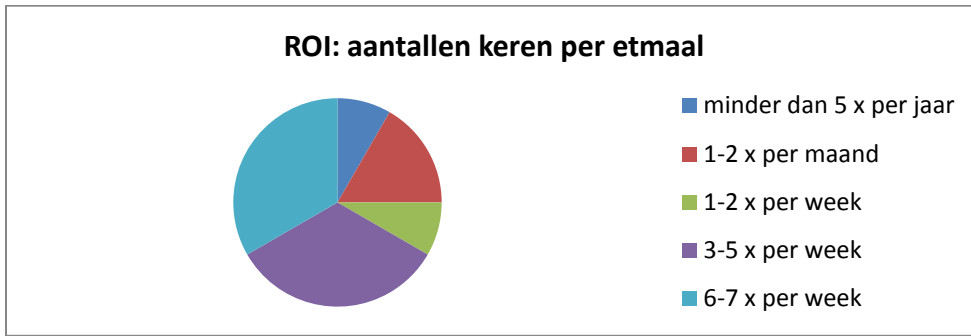


Figuur 9. Vraag: hoeveel km rijdt u op een typische dag? (13 respondenten)



Figuur 10. Vraag: hoeveel km rijdt u per jaar? (13 respondenten)

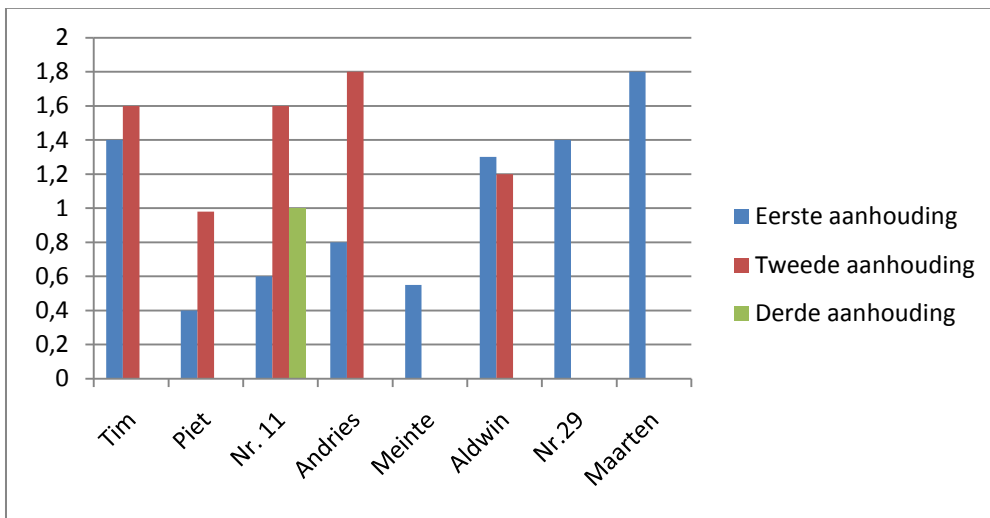
Bijlage 3. Rijden onder invloed



Figuur 11. Rijden onder invloed: aantallen keren per etmaal (13 respondenten)

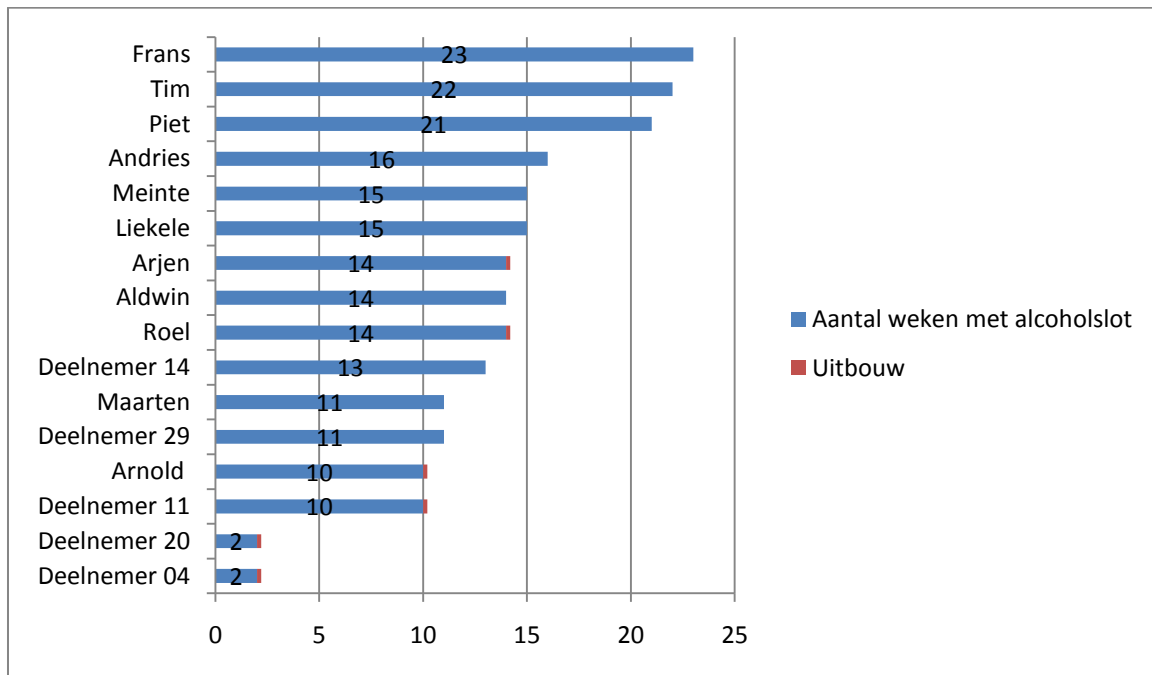


Figuur 12. Rijden onder invloed: > 4 standaard glazen (13 respondenten)



Figuur 13. Aantal aanhoudingen en promillages per aangehouden deelnemer

Bijlage 4. Het ASP



Figuur 14. Aantal weken met ASP (16 respondenten)

Naam	Aantal weken ASP	Uitbouw na aantal weken	Aantal overtredingen binnen periode	Soort overtreding				
				A	B	C	D	E
Frans	23	-	?		?	?	?	?
Tim	22	-	3		1		2	
Piet	21	-	4		3	1		
Andries	16	-	1		1			
Maarten	15	-	3		2			1
Meinte	15	-	1		1			
Liekele	15	-	3		1	1	1	
Arjen	14	14	2		1			1
Aldwin	14	-	1		1			
Roel	14	14	1		1			
Nr. 14	13	-	?		?	?	?	?
Nr. 29	11	-	1			1		
Arnold	10	10	3			1	2	
Nr. 11	10	10	7		6	1		
Nr. 20	2	?	?		?	?	?	?
Nr. 04	2	2	-					

A= overtreding bij eerste test

B = overtreding bij herhalingstest

C= Niet geteste motorstart

D= Voedingsspanningonderbreking

E= invoer code

Figuur 15. Voorlopig overzicht overtredingen

Bijlage 5. Instellingen alcoholsloten Dräger

De onderstaande tabel geeft aan op welke waarden het alcoholslot instelbaar moet zijn en op welke waarde het alcoholslot bij toepassing in het kader van het alcoholslotprogramma wordt ingesteld.

	naam	instelwaarde voor Nederland
Ademtest		
1	ademvolume	1,0 liter ²⁶
2	limiet	90 microgram alcohol per liter uitgeademde lucht
3	start-/herstartperiode	10 minuten
Hertest		
4	hertestvrije periode na geldig initieel ademmonster onder de vastgestelde limiet	5 minuten
5	interval eerste hertest	10 minuten
6	wachtperiode na hertest	20 minuten
7	intervallen volgende hertests	40 minuten
8	wachttijd na ademmonster boven de ingestelde limiet	0 minuten
9	hertestperiode	12 minuten
10	minimale cumulatieve duur auditief signaal voor hertest	15 seconden
Kalibratieperiode		
11	maximale periode gedurende welke het alcoholslot niet hoeft te worden gekalibreerd	92 dagen
12	duur waarschuwing na verstrijken maximale periode gedurende welke het alcoholslot niet hoeft te worden gekalibreerd	7 dagen
Vroegtijdige terugroeping		
13	duur waarschuwing vroegtijdige terugroeping	5 dagen

Aanvullende uitleg

Ademtest:

- Na een ongeldig initieel ademmonster, of een initieel ademmonster met een ademalcoholgehalte boven de 90 microgram alcohol per liter uitgeademde lucht, volgt geen wachttijd maar kan een gebruiker direct een nieuw ademmonster afgeven.
- Er wordt geen limiet worden gesteld aan het aantal initiële ademmonsters.
- Op het scherm wordt uitsluitend vermeld dat het gemeten ademalcoholgehalte te hoog is. De hoogte van het gemeten ademalcoholgehalte wordt niet vermeld.

Hertest:

- het alcoholslot geeft na het deblokken van het startmechanisme door goed waarneembare auditieve signalen aan wanneer een hertest dient te worden uitgevoerd;

²⁶ Voor deelnemers met onvoldoende longinhoud die daarvoor een medisch attest kunnen laten zien, is een ademvolume van 0,8 liter toegestaan.

- de eerste keer na het deblokken van het startmechanisme vindt de hertest plaats op een toevallig moment binnen een tijdsinterval van 10 minuten, na een wachtperiode van 5 minuten;
- elke volgende keer vindt de hertest plaats op een toevallig moment binnen een tijdsinterval van 40 minuten, na een wachtperiode van 20 minuten;
- het auditieve signaal duurt minstens 15 seconden. Zolang geen geldig ademmonster is afgegeven, worden herinneringen afgegeven met tussenpozen van minimaal drie minuten en maximaal vijf minuten;
- het is mogelijk de hertest uit te voeren zonder dat de aandacht van de bestuurder voor het verkeer hoeft af te nemen;
- indien de bestuurder geen gehoor geeft aan de oproep om een hertest binnen 12 minuten, of indien bij een hertest uit het afgegeven ademmonster blijkt dat het gemeten ademalcoholgehalte hoger was dan de in alcohol per liter uitgeademde lucht, roept het alcoholslot de bestuurder op om het motorrijtuig zo snel mogelijk stop te zetten. Hiertoe geeft het alcoholslot goed waarneembare auditieve of visuele signalen af die aan blijven houden totdat de bestuurder de motor van zijn motorrijtuig heeft uitgezet.

Kalibratie:

- Vanaf 7 dagen voor het verstrijken van de kalibratieperiode wordt de gebruiker bij het starten van de motor goed waarneembaar geïnformeerd over het verstrijken van die datum.
- Het startmechanisme kan na 7 dagen na het verstrijken van de kalibratieperiode niet meer door de gebruiker van het motorrijtuig worden gedeblokkeerd. Vanaf het verstrijken van die periode wordt tevens goed waarneembaar aangegeven na hoeveel dagen het startmechanisme niet meer kan worden gedeblokkeerd.

Vervroegd terugroepen:

Het alcoholslot geeft op het scherm aan dat de auto vervroegd moet worden teruggebracht naar de installateur indien:

- minder dan 10 % van de geheugencapaciteit voor de opslag van gegevens resteert;
- het alcoholslot bij zelfdiagnose constateert dat er onrechtmatigheden of technische mankementen zijn;
- het alcoholslot na de laatste uitlezing tenminste drie keer een spanningsonderbreking heeft geregistreerd.
- het motorrijtuig is gestart zonder dat vooraf een geldig ademmonster is afgegeven of nadat uit het ademmonster blijkt dat het gemeten ademalcoholgehalte hoger was dan 90 microgram alcohol per liter uitgeademde lucht;
- de bestuurder niet heeft voldaan aan het verzoek een hertest af te leggen;
- een hertest is afgelegd, maar uit het bij de hertest afgegeven ademmonster blijkt dat het gemeten ademalcoholgehalte hoger was dan 90 microgram alcohol per liter uitgeademde lucht.

Blaas-zuig techniek:

Om manipulatie tegen te gaan wordt het alcoholslot ingesteld op een blaas-zuigtechniek, waarbij het alcoholslot aansluitend aan de ontvangst van het ademmonster aan de deelnemer vraagt kortstondig aan het alcoholslot te zuigen.

Bijlage 6. Tussentijdse rapportage. Onderzoek preventieve werking alcoholslot 2010 J. de Vries

Tussentijdse rapportage ONDERZOEK PREVENTIEVE WERKING ALCOHOLSLOT

Vriestyle, Jetty de Vries

Projectleider onderzoek
20 mei 2010

Reden tussenrapportage

- Opdrachtgever inzicht geven in gang van zaken
- Trimbos Instituut alvast informeren over de verwachtingen en voorbereiding voor de gesprekken met de deelnemers

Aantallen

- 63 aanmeldingen via internet
- 3 aanmeldingen via telefoon
- 30 contracten op de post gedaan
- 14 deelnemers rijden nu met een alcoholslot
- 1 deelnemer wordt in week 21 ingebouwd in Drachten

Werving deelnemers

De werving van deelnemers is op meerdere manieren uitgevoerd. Er zijn een aantal publicaties geweest en er is gebruik gemaakt van de media

- advertenties in de huis-aan-huis bladen
- flyers bij huisartsen, GGD, ziekenhuizen, stichting maatschappelijk werk etc
- persberichten
- TV opname omroep Fryslân en TRV Noord
- Radio en televisie interview gedeputeerde Tineke Schokker
- via internet www.rof.nl/alcoholslot (hier staat ook alle informatie over het project en het alcoholslot)

Verder zijn onderstaande instanties benaderd voor assistentie en een doorverwijfsfunctie naar het onderzoek:

- Anonieme Alcoholisten Leeuwarden, Groningen
- Al-anon Friesland
- Brijder Noord Holland
- Alle jongerenwerkers via de Friese gemeenten
- Verslavingszorg Noord Nederland (EMA coördinator)
- Politie Fryslân (verkeerscoördinator)
- Een aantal rij-instructeurs
- Koninklijke Horeca Nederland
- Stichting Verslavingsreclassering GGZ
- Justitiële Verslavingszorg
- Centrum Maliebaan Verslavingspsychiatrie (Utrecht)
- Tactus Verslavingszorg (Flevoland)
- ROV Utrecht, Geerke van Splunter

- Veiligheidshuis Friesland, Karin van de Honing
- STAP, Nederlands Instituut voor alcoholbeleid
- Friesland Zorg verzekeraar

Conclusie:

de meeste aanmeldingen kwamen binnen naar aanleiding van de lokale TV en radio uitzendingen.

Criteria deelnemers

Voor de deelnemers zijn een aantal voorwaarden gesteld:

- Je neemt op vrijwilliger basis en voor eigen risico deel aan het onderzoek
- Je hebt een alcoholprobleem en kan het besturen van een auto en het innemen van drank niet scheiden
- Je woont in Fryslân, Groningen, Drenthe, Utrecht en Flevoland
- Je bent in het bezit van een geldig Nederlands rijbewijs en hebt de beschikking over een auto
- Je maakt wekelijks gebruik van de auto
- Je werkt elke twee maanden mee aan het uitlezen van het alcoholslot, vult twee keer per jaar een vragenlijst in en werkt twee keer mee aan een gesprek

Aanname beleid

- Alle deelnemers (ook de telefonische) zijn zoveel mogelijk gevraagd het opgave formulier in te vullen via internet (www.rof.nl/alcoholslot)
- In overleg met de provincie hadden EMA kandidaten voorrang
- Na digitale aanmelding heb ik alle kandidaten aanvullende vragen gesteld (telefonisch of via de mail) en op basis van deze antwoorden heb ik een besluit genomen voor wel of geen deelname
- Omdat ik geen deskundige ben op het gebied van verslavingzorg en hierover met de opdrachtgever geen afspraken zijn gemaakt, heb ik het aannamebeleid zo objectief mogelijk uitgevoerd en met name het alcoholprobleem en het niet kunnen scheiden van drank en autorijden is al belangrijkste criteria toegepast.

Aanvullende vragen:

- 1) vind je van je zelf dat je teveel drinkt
- 2) vind je van jezelf dat je een alcoholprobleem hebt
- 3) kan je autorijden en drank niet scheiden
- 4) denk je dat een alcoholslot je kan helpen bij je probleem

Afspraken met deelnemers

Met de deelnemers die mee doen aan het onderzoek zijn afspraken gemaakt.

De deelnemers ontvangen per post:

- een contract waarin de afspraken zijn vastgelegd, ter ondertekening
- een brief waarin alles nog een keer wordt uitgelegd
- een declaratieformulier voor de gemaakte kilometers
- de naam van de contactpersoon van de inbouwlocatie en de vermelding dat deze contact opneemt voor een afspraak tot inbouw

Omdat de eerste deelnemers de retour envelop mét postzegel gewoon *niet* retour sturen naar Vriestyle, is besloten het tweede contract naar de inbouwlocatie op te sturen. Daar tekent de deelnemer de overeenkomst tijdens de inbouw.

Korte samenvatting overeenkomst:

- opdrachtgever Provincie Fryslân met ondersteuning Ministerie V&W
- Leverancier alcoholsloten: Drager
- Inbouw locatie: Automat Drachten en Van Hall Telecom Soest
- Gesprekken gevoerd door Trimbos Instituut
- Projectleider: Vriestyle, Jetty de Vries
- Alcoholslot zit 1 jaar in de auto
- De deelnemer werkt mee aan het uitlezen, de vragenlijsten en gesprekken
- De deelnemer krijgt aan het eind van het onderzoek een vergoeding van € 200 en een reiskosten vergoeding van € 0,19 per km
- Deelnemers blijven anoniem, behoudens de organisaties die meewerken
- Eventuele schade aan de auto wordt vergoed
- Een extra uitlezing veroorzaakt door overtreding komt ten laste van de deelnemer
- Bij tussentijdse opzegging zijn de uitbouw kosten voor de deelnemer

Parameters Alcoholslot

Volgens afspraak met het ministerie en Drager zijn de alcoholsloten afgesteld op de parameters, zoals die in de toekomst bij de landelijke invoering waarschijnlijk ook worden gesteld:

- 0,2 promillage
- vrije start/hertest 10 minuten (stel motor slaat af bij kruispunt)
- na blazen met alcohol, blokkeert het apparaat 1 minuut
- intervallen volgende hertest na 40 min
- bij overtreding binnen 5 dagen naar de garage voor uitlezing

Inbouwen alcoholslot

Voor het inbouwen maakt de garage een telefonische afspraak. In de praktijk is dit een lastige. Deelnemers zijn niet bereikbaar, of melden zich af voor deelname, of komen gewoon niet opdagen op de afgesproken datum zonder voorafgaande afzegging.

Automat en Vriestyle houden regelmatig contact over de voortgang. Wanneer Automat geen succes heeft bij contact probeert Vriestyle op andere manieren nog contact te krijgen.

Redenen waarom mensen toch afhaken:

- te veel gedoe
- te ver rijden
- bang voor technische problemen of schade in auto
- vinden het alcoholslot verkeersonveilig

Zowel Automat als Vriestyle twijfelt soms aan op gegeven redenen.

Bij de inbouw krijgen de deelnemers een goede uitleg over de werking van het alcoholslot. Ook krijgen alle deelnemers een uitgebreide handleiding mee, waarin alles nog eens wordt beschreven. Tevens ontvangen ze een overbruggingsinstructie in een gesloten envelop, die in

de auto moet blijven liggen. Deze is bedoeld voor de pechhulpdiensten, bijvoorbeeld bij een ongeval.

Extra uitlezingen

Bij de huidige kandidaten komen relatief veel extra uitlezingen voor. Deze extra uitlezingen hebben verschillende oorzaken:

- niet voldoen aan een hertest vanwege alcoholgebruik
- niet voldoen aan een hertest vlak voor aankomst thuis
- niet goed blazen (met te weinig volume)
- hertest signaal niet goed kunnen horen

Aandachtspunt hertest

Aan de extra uitlezingen zitten kosten verbonden (€ 50 per keer). Dit zit niet in de offerte van Drager en zal via nacalculatie worden gefactureerd.

Omdat deze extra uitlezingen regelmatig voorkomen, heeft Vriestyle alle deelnemers een extra schriftelijke waarschuwing gegeven: zorg dat je voldoet aan de hertest, zodat er geen extra uitlezing nodig is.

Op deze waarschuwing werd vrij negatief gereageerd: mailtjes, telefoontjes en vooral klachten bij de garage. Wanneer deelnemers deze kosten zelf moeten betalen, willen ze uitbouw van het alcoholslot, ze doen tenslotte al vrijwillig mee. De deelnemers geven aan dit niet te willen betalen. De meewerking voor de garage wordt er hierdoor lastiger. Meerdere deelnemers hebben zich om deze redenen teruggetrokken. In bijlage 2 staan de extra uitlezingen vermeld.

Contact deelnemers

De contacten met de deelnemers zijn niet eenvoudig. Na de aanmelding zijn ze lastige te bereiken, zowel telefonisch als per email.

De deelnemers bellen op alle tijden van de dag – ook op feestdagen en in de avonden – met diverse vragen en meestal problemen.

Tot nu toe kunnen we de meeste problemen oplossen, maar voor elk probleem komt er vaak een nieuwe voor in de plaats.

Tjalke de Jong is mijn contactpersoon bij Automat, de inbouwlocatie in Drachten. Hij heeft namens Automat een tussenrapportage geschreven. Omdat bij Van Hall Telecom de eerste inbouw op 20 mei is, hebben we daar nog geen ervaringsgegevens met deelnemers.

VRIESTYLE
PROJECTS

Jetty de Vries

Workum, 20 mei 2010

Literatuur

Gual A., Segura L., Contel M., Heather N., Colom J.; (2002) AUDIT-3 and AUDIT-4: effectiveness of two short form of the alcohol use disorders identification test. *Alcohol & Alcoholism* 2002; 37:591-6

Nederlandse Vereniging voor Psychiatrie, Kwaliteitsinstituut voor de Gezondheidszorg CBO, Trimbos-instituut (2007) Concept Multidisciplinaire richtlijn Stoornissen in het gebruik van alcohol.

Nederlands Huisartsen Genootschap (2005) Standaard Problematisch Alcoholgebruik. *Uit: Huisarts & Wetenschap* 2005; 48(6): 284-295.

NIH & NIAAA, (2005). *Helping Patients who drink too much. A clinicians guide U.S.* Department of Health & human services.

Primary Health Care European Project on Alcohol; (2005). *Alcohol en Eerstelijns Gezondheidszorg Klinische aanbevelingen voor identificatie en korte interventies Samenvatting Primary Health Care European Project on Alcohol, Nederlandse Vertaling.*

De Vries, J. (2010) *Projectplan Preventie Alcoholslot. Provincie Fryslân Divisie Uitvoering.*

De Vries J.; (2010) *Tussentijdse rapportage. Onderzoek preventieve werking alcoholslot 2010*

De Vries, H., Kuhlman, P. & Dijkstra, M. (1987). *Persoonlijke effectiviteit: de derde variabele naast attitude en subjectieve norm als voorspeller van de gedragsintentie. GVO/Preventie, 8, 253-264.*

De Vries, H. (1993). *Determinanten van gedrag. In: V. Damoiseaux, H.T. van der Molen & G.J. Kok (Eds.). Gezondheidsvoorlichting en gedragsverandering (pp. 109-132). Assen: Van Gorcum.*

Weingart, S. (2010) *Protocol EMA voorgesprek. Utrecht/den Haag: Trimbos-instituut & CBR.*