KENNISCENTRUM
VERKEERSVEILIGHEID



BIVV

DRINKEN WE TE VEEL ALS WE RIJDEN?

NATIONALE GEDRAGSMETING
“RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL” 2012

Drinken we te veel als we rijden?

Nationale gedragsmeting
"Rijden onder invloed van alcohol"
2012

Onderzoeksrapport 2014-R-07-NL

D/2014/779/33
Auteur: François Riguelle
Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe
Uitgever: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid
Publicatiedatum: mei 2014

Gelieve als volgt naar dit document te verwijzen:
Riguelle, F. (2014). *Drinken we te veel als we rijden ? Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2012*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Ce rapport est aussi disponible en français sous le titre : *« Au volant après un verre de trop ? Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2012. »*

Includes an English summary.

Lexicon

UAL: Uitgeademde alveolaire lucht

ROI: Rijden onder invloed = rijden met een alcoholgehalte van meer dan of gelijk aan de wettelijke grens van 0,22 mg/l uitgeademde alveolaire lucht (equivalent van 0,5 g/l alcohol in het bloed).

S of Safe: Resultaat van de ethylotest bij bestuurders die rijden met een alcoholgehalte van 0 of minder dan 0,22 mg/l UAL.

A of Alert: Resultaat van de ethylotest bij bestuurders die rijden met een alcoholgehalte tussen 0,22 en 0,35 mg/l UAL. Dit resultaat betekent dus een inbreuk indien bevestigd door de ademanalyse.

P of Positive: Resultaat van de ethylotest van de bestuurders die rijden met een alcoholgehalte van minstens 0,35 mg/l UAL (equivalent van 0,8 g/l alcohol in het bloed). Dit resultaat betekent dus een inbreuk indien bevestigd door de ademanalyse.

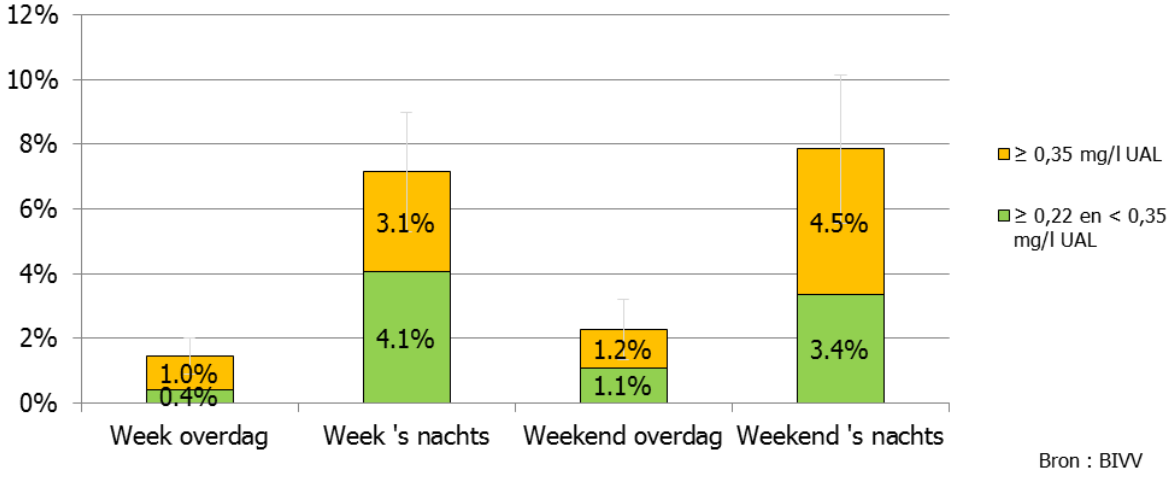
RRROI: Relatief risico op rijden onder invloed: de verhouding van het risico op rijden onder invloed bij een categorie bestuurders met dat van een referentiecategorie.

WPR: Federale wegpolitie.

Samenvatting

Opmerkingen

- De gedragsmeting 'rijden onder invloed van alcohol' 2012 is de **vijfde editie** van deze meting sinds 2003. Net als de voorgaande edities wordt deze in samenwerking met de lokale en federale politie uitgevoerd.
- De door het BIVV gekozen controleplaatsen en -momenten alsook de willekeurige benadering van de controle van de bestuurders garanderen de **representativiteit van de resultaten** voor alle auto- en bestelwagenbestuurders op de Belgische wegen.
- Uit de meting van 2012 blijkt **geen merkbare verbetering** in vergelijking met de vorige edities. Het algemene percentage van rijden onder invloed (ROI) is 2,4% en het aantal personen met een alcoholgehalte van meer dan 0,35 mg/l UAL is goed voor 59% van alle bestuurders onder invloed van alcohol.
- We merken evenwel een **daling van het ROI-percentage van de bestuurders die tijdens de weekendnachten rijden** (van 12,7% in 2009 naar 7,8% in 2012).
- Tijdens de **weekendnachten** noteren we nog altijd **het hoogste ROI-percentage**.



Bron : BIVV

- Net als bij de vorige metingen **merken we bij de automobilisten van 40 tot 54 jaar in 2012 een hoger ROI-percentage** (2,8%) dan bij de min-25-jarigen (1,6%) en 55-plussers (2,1%). De bestuurders van 25 tot 39 jaar hebben tevens een ROI-percentage (2,4%) dat beduidend hoger ligt dan dat van de min-25-jarigen.
- Het **ROI-percentage van de bestelwagenbestuurders is hoger dan dat van de automobilisten** (3,7% tegen 2,4%). De bestelwagenbestuurders zijn grotendeels mannen van middelbare leeftijd, een bevolkingscategorie die vaker achter het stuur kruipt als ze gedronken heeft.
- **In vergelijking met de resultaten in het buitenland scoort België over het algemeen slecht qua rijden onder invloed**.
- **De strijd tegen het rijden onder invloed moet dus een prioriteit blijven** voor iedereen in België. We bevelen nieuwe inspanningen aan op het vlak van vorming, sensibilisering en handhaving gericht op het volledige proces (vanaf de gewoonten qua alcoholgebruik) dat ertoe leidt dat mensen achter het stuur kruipen als ze gedronken hebben.

Context

ROI is een belangrijke oorzaak van verkeersonveiligheid. Hoewel slechts een klein percentage van de autoritten onder invloed wordt afgelegd, speelt ROI een rol bij één van de vier verkeersongevallen in de Europese Unie. Rijden onder invloed krijgt dus vanzelfsprekend speciale aandacht van de Federale Commissie Verkeersveiligheid (FCVV). Om de ontwikkeling van het rijden onder invloed onder

Belgische bestuurders te kunnen volgen, heeft de FCVV geadviseerd om een nationale gedragsmeting te organiseren. Het BIVV heeft de eerste meting in 2003 georganiseerd. Vervolgens werden er metingen uitgevoerd in 2005, 2007, 2009 en 2012.

Methodologie

Deze gedragsmeting werd uitgevoerd in oktober en november 2012 dankzij de medewerking van de geïntegreerde politie. 139 politiezones en 7 eenheden van de wegpolitie hebben meegewerkt aan in totaal 478 controles. De controleplaatsen werden willekeurig door het BIVV geselecteerd om over een zo representatief mogelijke proef van alle Belgische wegen te beschikken. Het BIVV heeft vervolgens aan elk controlepunt een tijdspanne toegekend (weekdag, weeknacht, weekenddag of weekendnacht). De politiezones waren vrij om de precieze datum en tijd van de controle zelf te plannen afhankelijk van hun eigen verplichtingen, op voorwaarde dat bij de planning de vereiste tijdspanne aangehouden werd.

De eigenlijke controles werden aselect uitgevoerd, dat wil zeggen dat de agenten de bestuurders lieten stoppen voor een alcoholcontrole zonder te letten op externe kenmerken (geslacht, leeftijd, type auto, muziek in de auto ...). In tegenstelling tot de vorige edities van de meting kregen de politieagenten de opdracht om niet alleen de automobilisten, maar ook de bestelwagenbestuurders te laten stoppen. De tegengehouden bestuurders deden eerst de ethylotest en moesten daarna antwoorden op een aantal vragen over zichzelf, hun eventuele passagiers en hun traject. Indien de ethylotest aantoonde dat de bestuurder te veel gedronken had (resultaat 'A' of 'P'), werd hij onderworpen aan een ademanalyse waarvan het resultaat ook op het individuele formulier werd vermeld.

De analyses werden uitgevoerd door het BIVV dat toezag op de vergelijkbaarheid met de metingen van de voorgaande jaren.

Resultaten

In vergelijking met de eerdere edities van de gedragsmeting toont de meting van 2012 geen merkbare verbetering van het gedrag van de Belgische bestuurders op het vlak van alcohol achter het stuur aan. Het algemene ROI-percentage is 2,4%, wat statistisch gezien niet verschilt van het resultaat van 2009. Net als in 2009 is het aantal personen met een alcoholgehalte van meer dan 0,35 mg/l UAL ('positive' in politietermen) veel hoger (1,4%) dan het aantal personen met een gehalte tussen 0,22 en 0,35 mg/l UAL (1,0% van de bestuurders 'alert'). De mediaan van de alcoholgehaltes van de personen in overtreding was 0,41 mg/l UAL (equivalent van 0,94 g/l bloed).

We merken evenwel een daling van het ROI-percentage van de bestuurders die tijdens de weekendnachten rijden (van 12,7% in 2009 naar 7,8% in 2012). Tijdens deze periode blijft het risico op rijden onder invloed (RRROI) echter het grootst. Zelfs met een ROI-percentage van 1,46% (stabiel in vergelijking met 2009) zijn de weekdagen ondanks alles goed voor 37% van de verplaatsingen onder invloed als gevolg van de hoge verkeersdichtheid op dat ogenblik van de week.

Zoals ook gezien tijdens alle voorgaande edities van de meting bevestigen de mannen hun slechtere gedrag dan vrouwen inzake ROI. In 2012 reed 3,0% van de mannen nadat ze te veel gedronken hadden, tegenover 1,3% van de vrouwen.

Ook de gegevens betreffende het effect van de leeftijd van de bestuurder op het ROI-percentage worden bevestigd. In 2012 merken we bij de automobilisten van 40 tot 54 jaar nog altijd een hoger ROI-percentage (2,8%) dan bij de min-25-jarigen (1,6%) en 55-plussers (2,1%). De bestuurders van 25 tot 39 jaar hebben tevens een ROI-percentage (2,4%) dat beduidend hoger ligt dan dat van de jongere bestuurders. De bestuurders jonger dan 40 jaar vertonen echter het slechtste gedrag tijdens de weekendnachten.

De herkomst van de bestuurders is eveneens van groot belang voor het risico op ROI. Het is hierbij niet verwonderlijk dat de twee locaties met het hoogste prevalentie 'cafés en restaurants' (15,1%) en 'discotheken en andere uitgaansgelegenheden' (6,8%) zijn.

Het ROI-percentage in Vlaanderen was in 2012 (1,9%) lager dan in Wallonië (3,1%) en in Brussel (2,5%). Er is bovendien een significant verschil in het percentage bestuurders met een hoog alcoholgehalte (≥0,35 mg/l UAL) tussen Vlaanderen en de twee andere gewesten.

De geschatte duur van de verplaatsing blijkt net zoals in 2009 ook in 2012 effectief een invloed te hebben op het RRROI. Hoe langer de geschatte duur van hun traject, hoe minder de bestuurders de neiging hebben om te rijden onder invloed. We hebben in 2012 daarentegen geen effect meer vastgesteld van het al dan niet vervoeren van passagiers.

Het percentage van rijden onder invloed van de bestelwagenbestuurders blijkt hoger dan van de automobilisten (3,7% tegen 2,4%), maar het verschil is statistisch niet significant. De bestelwagenbestuurders zijn grotendeels mannen van middelbare leeftijd, een bevolkingscategorie met een hoog RRROI. Naast leeftijd en geslacht beïnvloeden dezelfde factoren als bij de automobilisten het ROI-percentage van bestelwagenbestuurders: periode van de week, herkomst en duur van de verplaatsing.

Aanbevelingen

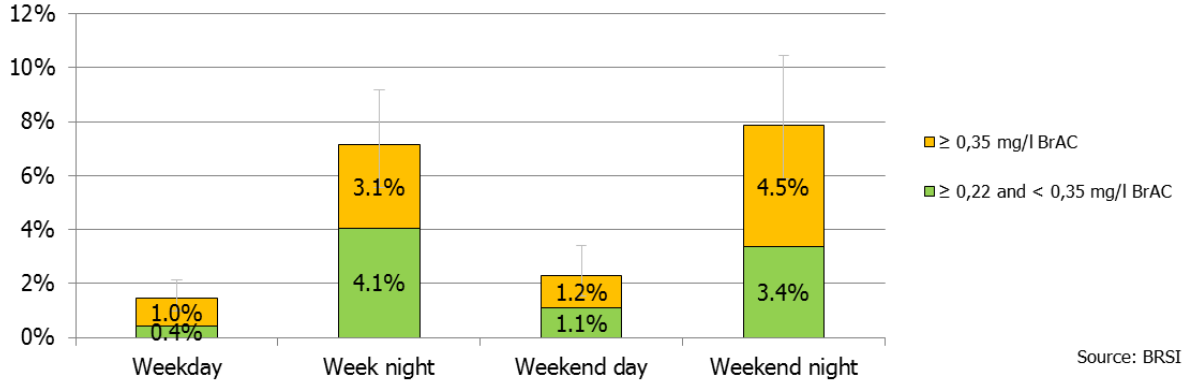
In vergelijking met andere internationale onderzoeken inzake rijden onder invloed scoort België over het algemeen slecht. Hieruit blijkt dat we nog grote inspanningen moeten leveren en dat er nog veel ruimte is voor verbetering. We bevelen dan ook de volgende acties aan voor de strijd tegen alcohol achter het stuur:

1. Gezien de nog steeds grote omvang van het fenomeen rijden onder invloed, moet er een nieuw elan komen in het beleid inzake verkeersveiligheid betreffende alcohol achter het stuur.
2. Inspanningen blijven leveren voor de vorming en sensibilisering van alle bestuurders, want ROI is een probleem dat alle categorieën van bestuurders treft.
3. De politiezones middelen aanreiken om meer controles te kunnen uitvoeren zodat 1 op de 3 bestuurders elk jaar getest wordt op alcoholgebruik en controles kunnen uitvoeren op elk moment van de week om zo veel mogelijk bestuurders te bereiken.
4. Het aantal veroordelingen tot het gebruik van een alcoholslot sterk opvoeren voor recidivisten.
5. De alcoholanalyse systematisch uitvoeren bij personen die betrokken zijn bij een ongeval, zodat het probleem van alcoholgebruik achter het stuur correct wordt gekwantificeerd. Hierdoor zouden we ook het verband tussen het alcoholgehalte, het profiel van de bestuurder en het risico op een ongeval beter kunnen evalueren.
6. Het ROI-percentage bij de Belgische bestuurders blijven monitoren via de gedragsmeting.

Executive summary

Noteworthy information

- The 'driving under the influence of alcohol' behavioural study 2012 constitutes the **fifth edition** of this survey since 2003. As in previous editions, it was performed with the cooperation of local and federal police.
- The locations and times selected by the BRSI (IBSR/BIVV) for carrying out checks, and the random way in which drivers were checked, guarantee that the **results are representative** of all motorists and van drivers in Belgium.
- The 2012 survey does not reveal **any significant improvement** compared with previous editions. The overall rate for driving under the influence (DUI) comes to 2.4% and the number of people with a blood alcohol level in excess of 0.35 mg/l BAC) represents 59% of the total number of drivers under the influence of alcohol.
- **A reduction is nonetheless observed in the rate representing those driving under the influence at night during the weekend** (from 12.7% in 2009 to 7.8% in 2012).
- **Nights at the weekend** continue to represent the period when the percentage of persons **driving under the influence is the highest.**



- As in previous measurement surveys, **in 2012 motorists aged between 40 and 54 represent a higher DUI rate** (2.8%) than those younger than 25 years of age (1.6%) and those aged over 55 (2.1%). Drivers aged between 25 and 39 also represent a DUI percentage (2.4%) that is significantly higher than that of people younger than 25.
- The **DUI percentage related to van drivers is higher than that for motorists**. (3.7% compared with 2.4%). Van drivers are generally middle-aged men and represent a section of the population that includes more people who drive after having consumed alcohol.
- **On the whole, the Belgian results related to driving under the influence are poor compared to those from other countries**.
- **Therefore the fight against driving under the influence of alcohol must remain a priority** for everyone in Belgium. We recommend new efforts in relation to education, increasing awareness and a clampdown that encompasses the entire process (starting with the habits of alcohol consumption) leading people to get behind the wheel after having consumed alcohol.

Background

Driving under the influence of alcohol constitutes a major risk to road safety. Although it only involves a small percentage of journeys made by car, it is nevertheless a factor that is involved in around one

accident out of four in the European Union (SafetyNet, 2009). It is therefore logical that the Federal Commission on Road Safety (CFSR/FCVV) devotes particular attention to driving under the influence. In order to be able to monitor the evolution of DUI among Belgian drivers, the FCRS has recommended the establishment of a national study of this behaviour. The BRSI was responsible for organising the first measurement survey in 2003. Since then new editions were carried out in 2005, 2007, 2009 and 2012.

Methodology

This behavioural study was performed in October and November 2012 thanks to the cooperation of the integrated police services. 139 police districts and 7 traffic police units participated in a total of 478 checks. The locations where the checks were performed were randomly selected by the BRSI in order to obtain a sample that was as representative as possible of all Belgian roads. The BRSI then assigned time slots to each checkpoint (day of the week, night of the week, at weekends during the day or at weekends during the night). The police districts had the option of scheduling the exact time and date of the check depending on their own constraints, on the condition that the schedule respected the requested time slots.

The checks were carried out in a non-selective manner, which means that the police stopped drivers to subject them to a breathalyser test without basing their selection on any external characteristic (sex, age, car model, music being played in the car, etc.). Unlike previous editions of the measurement survey, the police were instructed to stop van drivers as well as motorists. When pulled over, the drivers first performed the breathalyser test and were then asked to answer a series of questions about themselves, their passengers and their journey. If the breathalyser test revealed that the driver had consumed too much alcohol ('A' or 'P' results), the driver was subjected to a further breath analysis, the results of which were also recorded on the individual form.

The analyses were carried out by the BRSI to ensure comparability with the measurement surveys conducted in previous years.

Results

Compared with previous editions of the behavioural study, the 2012 survey does not reveal any significant improvement in Belgian drivers' behaviour as far as driving under the influence of alcohol is concerned. The overall rate for driving under the influence is 2.4%, which does not differ statistically from the rate observed in 2009. As in 2009, the number of people with a blood alcohol level in excess of 0.35 mg/l BAC (positive in police terms) is higher (1.4%) than the number with a blood alcohol level between 0.22 and 0.35 mg/l BAC (1.0% of drivers for whom one should be on the "alert"). Similarly the average BAC rate for persons in violation amounted to 0.41 mg/l BAC (equivalent to 0.94 g/l blood).

Nevertheless, we see a decrease in the DUI rate for drivers at night during weekends (from 12.7% in 2009 to 7.8% in 2012). Even so the Relative Risk of Driving Under the Influence (RRDUI) is still the highest during this period. Moreover, even with a DUI level of 1.46% (unchanged compared with 2009) weekdays nevertheless account for 37% of journeys under the influence because of the large volume of traffic at that time of the week.

As observed in all previous editions of the measurement survey, men confirm their behaviour as being far worse than women in terms of the DUI. In 2012, 3.0% of men drove after having consumed too much alcohol compared with 1.3% of women.

What has been learnt concerning the effect of the driver's age on the level of DUI was also confirmed. In 2012, motorists aged between 40 and 54 still represent a higher DUI rate (2.8%) than drivers younger than 25 (1.6%) and those aged over 55 (2.1%). Drivers aged between 25 and 39 also represent a significantly higher DUI percentage (2.4%) than the youngest drivers. However, drivers under the age of 40 demonstrate the worst behaviour at night during the weekend.
The origin of drivers' journeys obviously has a major impact on the risk of DUI; the two sources presenting the highest RRDUI are unsurprisingly 'pubs and restaurants' (15.1%) and 'discos and other social evening venues' (6.8%).

The DUI percentage observed in Flanders in 2012 (1.9%) is lower than that in Wallonia (3.1%) and in Brussels (2.5%). There is also a significant difference in the percentage of drivers with very high blood alcohol levels (≥0.35 mg/l BAC) between Flanders and the two other Regions.
The effect of the anticipated duration of the journey on the RRDUI is confirmed between 2009 and 2012. The longer the driver expects the journey to take, the less likely he or she is to consume alcohol before getting behind the wheel. On the other hand, we no longer identified the effect that transporting passengers had on driving under the influence in 2012.

The percentage of van drivers driving under the influence was shown to be higher than that for motorists (3.7% compared with 2.4%), but the difference is not statistically significant. Van drivers are generally middle-aged men and represent a section of the population representing a higher RRDUI. Apart from age and gender, the level of DUI among van drivers and motorists is influenced by the same additional factors: the time of the week, origin and length of the journey.

Recommendations

On the whole, Belgian results are poor compared with other international studies concerning driving under the influence, which demonstrates that considerable efforts and progress still have to be made. Therefore we recommend the following actions in relation to the fight against driving under the influence of alcohol:

1. In light of the still large-scale phenomenon of driving under the influence, give a new impetus to road safety policies concerning driving under the influence of alcohol.
2. Maintain efforts related to education and increasing awareness among all drivers, since DUI is a problem that affects all categories of drivers.
3. Empower police districts to make it possible for more checks to be organised, so that one driver out of three is tested for alcohol every year and performs the checks at any time during the week in order to reach as many drivers as possible.
4. Significantly increase the number of convictions using an alcohol interlock device for repeated offenders.
5. Systematise the breathalyser test for persons involved in accidents so that the problem of driving under the influence can be effectively quantified. This measure will also allow a more effective assessment of the link between the rates related to driving under the influence of alcohol, the driver's profile and the risk of an accident.
6. Perform regular assessments of the DUI percentage of Belgian drivers using the behavioural study.

Inhoudsopgave

1. Inleiding 10
2. Methodologie 11
   2.1. Planning van de politiecontroles 11
   2.2. Verloop van de politiecontroles 12
   2.3. Gegevensanalyse 13
3. Resultaten 14
   3.1. Beschrijving van de steekproef 14
   3.2. Prevalentie van rijden onder invloed 14
      3.2.1. Algemene prevalentie 15
      3.2.2. Geslacht 16
      3.2.3. Periode van de week 18
      3.2.4. Gewest 21
      3.2.5. Leeftijd van de bestuurder 22
      3.2.6. Herkomst 26
      3.2.7. Duur van de verplaatsing 29
      3.2.8. Aantal passagiers 30
      3.2.9. Aantal eerder ondergane controles 32
      3.2.10. Bestelwagenbestuurders 33
4. Vergelijking met internationale gegevens 36
5. Conclusies en aanbevelingen 38

Bijlage 1 - Vragenlijsten 47

Bijlage 2 - Gedetailleerde beschrijving van de steekproef 49

Bijlage 3 – Modelvorming van het risico op ROI aan de hand van logistieke regressie 57

1. Inleiding

ROI is een belangrijke oorzaak van verkeersonveiligheid. Hoewel slechts een klein percentage van de autoritten onder invloed wordt afgelegd, heeft ROI naar verhouding een groot aandeel in het aantal verkeersongevallen. Naar schatting is 25% van de verkeersdoden op de wegen van de Europese Unie te wijten aan ROI (SafetyNet, 2009). Op Belgisch niveau bleek in 2012 10,5% van de bestuurders die betrokken waren bij een letselongeval en bij wie het alcoholgehalte werd getest, onder invloed van alcohol (Focant, 2013). Maar dit percentage is een onderschatting van de werkelijkheid, want in 2012 werd bij slechts 63% van het totaal aantal bij een ongeval betrokken bestuurders en bij 22% van de zwaargewonden een alcoholtest afgenomen.

Deze invloed van alcohol op verkeersongevallen is te wijten aan het feit dat alcohol zelfs in een kleine hoeveelheid de rijvaardigheid aantast. Alcohol heeft invloed op de aandachtsverdeling van de bestuurder, de voertuigbeheersing en de snelheid van waarneming en informatieverwerking. Alcohol heeft tevens een ontremmende werking die bestuurders aanzet tot het nemen van risico's. Daarnaast kan de vermoeidheid aan het stuur toenemen (Dupont, Martensen & Silverans, 2010) en de bestuurder vlugger geneigd zijn de gordel niet te dragen. Het risico op een ongeval neemt exponentieel toe met het alcoholpromillage van de bestuurder. Uit een recent Amerikaans onderzoek (Phillips, Sousa & Moshfegh, 2013) blijkt dat het risico op een ongeval al toenam vanaf een alcoholgehalte van 0,1 g/l bloed. Een bestuurder met 0,8g alcohol/l bloed (= 0,35 mg/l Uitgeademde Alveolaire Lucht) loopt 2,7 keer zoveel risico om betrokken te raken bij een verkeersongeval dan een nuchtere bestuurder. Dit risico is zelfs 22 keer zo groot voor een bestuurder met 1,5 g alcohol/l bloed (Compton et al., 2002). Met de alcoholconcentratie neemt ook de ernst van de ongevallen sterk toe. Een bestuurder met een alcoholgehalte van 1,5 g/l loopt 200 keer meer risico op een dodelijk ongeval dan een nuchtere bestuurder (Simpson & Mayhew, 1991).

Dit verhoogde risico op een ongeval geldt voor alle bestuurders, maar in het bijzonder voor jonge bestuurders. Nuyttens, Focant & Casteels (2012) hebben berekend dat, terwijl bestuurders van 26 jaar of ouder onder invloed van alcohol 4 tot 6 keer meer risico lopen op een ernstig ongeval dan wanneer ze nuchter zijn, het 'meer-risico' tot 10 keer hoger was bij de 18- tot 25-jarigen onder invloed. De jonge bestuurders, met eenzelfde alcoholgehalte in het bloed, zijn immers gevoeliger voor de effecten van alcohol dan de oudere. Hun onervarenheid op de weg maakt dat rijden onder invloed des te gevaarlijker wordt.

Rijden onder invloed krijgt dus vanzelfsprekend speciale aandacht van de Federale Commissie Verkeersveiligheid (FCVV). Om de ontwikkeling van het rijden onder invloed onder Belgische bestuurders te kunnen volgen, heeft de FCVV geadviseerd om een nationale gedragsmeting te organiseren. Het BIVV, dat ook in 1998 en 2000 al gerichte gedragsmetingen in de weekendnachten had doorgevoerd, heeft de organisatie van de nationale meting op zich genomen. De eerste gedragsmeting die representatief was voor alle momenten van de week vond plaats in 2003. In 2005, 2007, 2009 en 2012 werden opnieuw metingen uitgevoerd. In dit document worden de resultaten van de meting van 2012 besproken en vergeleken met de resultaten van vorige metingen.

2. Methodologie

2.1. Planning van de politiecontroles

De gedragsmeting 'rijden onder invloed van alcohol' kon worden uitgevoerd dankzij de medewerking van de politie. In april 2012 vroeg het BIVV de federale politie en alle zones van de lokale politie om deel te nemen aan de meting. De deelnemende politiezones en eenheden van de wegpolitie werden gevraagd een coördinator voor het onderzoek aan te wijzen, die vervolgens belast werd met de praktische organisatie van de controles. Het BIVV organiseerde twee informatiedagen om de coördinatoren te ontmoeten en hen de methodologie van het onderzoek voor te stellen.

In het kader van de gedragsmeting vraagt het BIVV de politiezones en de eenheden van de wegpolitie (WPR) om alcoholcontroles enigszins anders uit te voeren dan ze gewend zijn, zowel wat de plaats, het moment als de uitvoering van de controles betreft. Elke deelnemende zone heeft zich ertoe verbonden 2 of 3 controles uit te voeren volgens de door het BIVV opgelegde methodologie. Elke eenheid van de WPR heeft 10 controles uitgevoerd. De resultaten van deze controles zijn vervolgens door het BIVV verzameld en geanalyseerd.

De controleplaatsen werden door het BIVV willekeurig geselecteerd op het grondgebied van de deelnemende politiezones. De willekeurige selectie van controleplaatsen moet het mogelijk maken om een zo representatief mogelijk resultaat te verkrijgen voor alle Belgische wegen, niet alleen voor bepaalde plaatsen zoals de grote verkeerswegen of wegen in de buurt van uitgaansgelegenheden. De geselecteerde plaatsen zijn vervolgens doorgegeven aan de coördinatoren, die ter plaatse nagingen of er een controle uitgevoerd kon worden (rekening houdend met de veiligheid, de beschikbare ruimte en de verkeersdichtheid). De coördinatoren kregen de opdracht een geschikte controleplaats uit te zoeken die zo dicht mogelijk in de buurt van de door het BIVV geselecteerde plaats lag. De wegpolitie heeft alleen gecontroleerd aan de op- en afritten van snelwegen. Ook deze werden door het BIVV willekeurig gekozen. In de politie- en wegpolitiezones die eerder aan minstens één gedragsmeting hadden deelgenomen, werden de eerder gebruikte plaatsen zo veel mogelijk opnieuw gebruikt.

Vervolgens wees het BIVV op willekeurige wijze aan elk van de controlepunten een tijdspanne toe. Er zijn vier tijdspannes (Tabel 1): weekdagen, weeknachten, weekenddagen en weekendnachten. De nachten van vrijdag op zaterdag en van zondag op maandag worden allebei tot het weekend gerekend. De politiezones waren vrij om de precieze datum en tijd van de controle zelf te plannen afhankelijk van hun eigen verplichtingen, op voorwaarde dat bij de planning de vereiste tijdspanne aangehouden werd, dat de controle ten minste één uur duurde en tussen begin oktober en eind november werd uitgevoerd. Indien de controle afgebroken moest worden (slecht weer, te veel bestuurders onder invloed, ongeval, oproep van het politieteam voor een andere dringende opdracht …), werd de coördinator verzocht om een tweede controle te houden op een latere datum, maar op dezelfde plaats en binnen dezelfde tijdspanne als oorspronkelijk de bedoeling was. Aan elke tijdspanne werd een evenredig aantal controles toegekend, zodat er op elk moment van de week voldoende bestuurders gecontroleerd werden, om voor elke periode een betrouwbare schatting van het ROI te verkrijgen.

Tabel 1: De vier mogelijke tijdspannen voor controle

Weekdagen	Maandag, dinsdag, woensdag, donderdag of vrijdag van 06.00 tot 21.59 uur (behalve feestdagen)
Weeknachten	De nachten van maandag op dinsdag, dinsdag op woensdag, woensdag op donderdag of donderdag op vrijdag van 22.00 tot 02.00 uur
Weekenddagen	Zaterdag, zondag of feestdagen van 6.00 tot 21.59 uur
Weekendnachten	De nachten van vrijdag op zaterdag, zaterdag op zondag of zondag op maandag van 22.00 tot 02.00 uur. Ook de nachten voor of na een feestdag.

2.2. Verloop van de politiecontroles

De eigenlijke controles werden aselect uitgevoerd, wat wil zeggen dat de agenten de bestuurders lieten stoppen voor een alcoholcontrole zonder te letten op externe kenmerken (geslacht, leeftijd, type auto, muziek in de auto ...). De agenten hielden een zo groot mogelijk aantal bestuurders tegen, al naargelang de controlecapaciteit en het beschikbare aantal politieagenten. Zodra er een plaats vrijkwam in de controleopstelling werd de volgende auto of bestelwagen tegengehouden. Voor zover dat mogelijk was, werden de politieagenten gevraagd bestuurders die zich aan de controle probeerden te onttrekken, achterna te gaan. Om te voorkomen dat de controlecapaciteit zou afnemen na het identificeren van bestuurders onder invloed, werden de politiezones verzocht een apart team te vormen dat zich met de overtreders moest bezighouden.

In tegenstelling tot de vorige edities van de meting kregen de politieagenten de opdracht om niet alleen automobilisten, maar ook bestelwagenbestuurders te laten stoppen. De informatie over het type wagen werd zo genoteerd dat een aparte analyse voor de wagens of bestelwagens en de vergelijkbaarheid met de voorgaande edities mogelijk blijven.

De tegengehouden bestuurders moesten eerst de alcoholtest afleggen en dan een aantal vragen beantwoorden. Deze vragenlijst omvatte de volgende informatie: geslacht, geboortedatum, datum waarop het rijbewijs behaald werd, plaats vanwaar de bestuurder kwam, de geschatte duur van het huidige traject en het aantal passagiers in de auto, hun leeftijd en geslacht. Indien de ethylotest aantoonde dat de bestuurder te veel gedronken had (resultaat 'A' of 'P'), werd hij dus onderworpen aan een ademanalyse om zijn exacte alcoholpromillage te bepalen. In 2012 werd het resultaat van deze analyse ook vermeld op het individuele formulier, wat bij de vorige edities van de meting niet het geval was.

Bovendien werd voor elke controleplaats een algemene vragenlijst ingevuld door de coördinator. Deze vragenlijst bevatte de volgende items: datum, tijd en controlepost, aantal agenten ter plaatse aanwezig, de verkeerstelling en het totale aantal gecontroleerde bestuurders. De verkeerstelling betreft zowel het aantal voor controle tegengehouden bestuurders als de bestuurders die de agenten zonder controle moesten laten doorrijden. De verkeerstelling verschaft belangrijke informatie waarmee het aandeel bestuurders onder invloed correct kan worden geschat, waarbij rekening gehouden wordt met het feit dat bij een hoge verkeersdichtheid minder bestuurders kunnen worden gecontroleerd. Zie bijlage 1 voor de individuele en algemene vragenlijsten.
De voor de gedragsmeting gebruikte methodologie verschilt dus van de methodologie die gewoonlijk door de politie wordt toegepast voor klassieke controles. Voor deze meting worden namelijk zowel de plaats als het moment van de controle willekeurig gekozen, terwijl de politie haar controles doorgaans op gerichte plaatsen en momenten uitvoert zodat de controles een zo groot mogelijke invloed hebben op de objectieve en subjectieve kans om gecontroleerd te worden. Bovendien zijn politiecontroles niet

altijd aselect[1]. Door deze doelgerichtheid wordt bij politiecontroles over het algemeen een groter percentage bestuurders onder invloed vastgesteld dan bij willekeurige controles zoals die van deze gedragsmeting. Dit percentage is echter niet representatief voor het gemiddelde ROI-percentage van alle bestuurders, maar alleen voor dat van de gecontroleerde subgroep. Gerichte controles hebben daarentegen wel het voordeel dat er meer bestuurders onder invloed mee gepakt kunnen worden en dat de objectieve en subjectieve kans om eerder gepakt te worden dan anderen toeneemt onder bestuurders van wie het het meest waarschijnlijk is dat ze drinken alvorens te gaan rijden. Samengevat worden voor de gedragsmeting en politiecontroles verschillende methoden gebruikt, die elk zijn aangepast aan het beoogde doel en dus verschillende resultaten opleveren. Het is voor een politiezone dus niet relevant om de resultaten van de eigen controles te vergelijken met die van de gedragsmeting als men de omvang van het ROI-probleem in de eigen zone wil beoordelen.

2.3. Gegevensanalyse

Om de vergelijkbaarheid van de gegevens van jaar tot jaar te garanderen, is het belangrijk dat elke periode van de week altijd hetzelfde gewicht heeft in de berekende finale indicator voor elk jaar. Dit gewicht komt proportioneel overeen met het deel van de periode van de week in het totaal van de week. Voorbeeld: de weekendnachten duren 24 uur (3 keer 8 uur) op een totaal van 168 uren (volledige week). De weekdagen duren dan weer 80 uren (5 keer 16 uur). Met het oog op een indicator die de gehele week exact weergeeft, zou men dus 3,3 keer (80 uren / 24 uren) meer controles op weekdagen moeten uitvoeren dan tijdens weekendnachten. In de praktijk wordt het aantal controles tijdens de week- of weekendnachten verhoogd om voor deze periodes betrouwbare indicatoren te hebben. Maar in de gezamenlijke indicator voor de gehele week wordt een weging toegepast om de juiste verhouding van de verschillende momenten in de week te respecteren. De weging houdt eveneens rekening met de geregistreerde verkeersdichtheid op de verschillende wegen waar er controles plaatsvinden. Kortom, de eventuele variaties van het berekende ROI-percentage tussen de verschillende edities van de meting zullen nooit te wijten zijn aan eventuele variaties betreffende de controlemomenten of -plaatsen.

De statistische analyses werden uitgevoerd met het softwareprogramma Stata. Naast de berekening van de algemene ROI-percentages en percentages betreffende een hele reeks subgroepen hebben we ook een model opgesteld aan de hand van logistieke regressie over het al dan niet rijden onder invloed. Via deze analyse kan de specifieke invloed van elke variabele op het ROI-percentage geïdentificeerd worden. Een groot aantal factoren beïnvloedt de waarschijnlijkheid van ROI, maar op basis van een eenvoudige analyse van de gegevens is het moeilijk om de invloed van elk van de afzonderlijke factoren te bepalen wegens de onderlinge wisselwerking van de verschillende factoren. In de beschrijving van de resultaten gebruiken we meermaals het begrip 'relatief risico op rijden onder invloed' (RRROI), berekend tijdens de regressieanalyse, dat gedefinieerd wordt als de verhouding tussen de kans op rijden met een alcoholgehalte boven de wettelijke limiet voor een persoon die tot een categorie van de geteste variabele behoort (bv. de categorie 'vrouw' van de variabele 'geslacht') en de kans op rijden met een alcoholgehalte boven de wettelijke limiet voor een persoon die tot een andere categorie van die variabele behoort, de zogenaamde referentiecategorie ('man' in ons voorbeeld). Wanneer uit het model blijkt dat een relatief risico op ROI significant is, geeft dat aan dat het feit dat iemand tot een bepaalde categorie van de predictor behoort in plaats van tot de referentiewaarde op statistisch significante wijze verband houdt met een stijging of daling van de kans op ROI. We verwijzen naar bijlage 3 voor meer uitleg over de term RRROI en voor de resultaten van de regressieanalyse.

[1] De controles die zijn uitgevoerd in het kader van de Bob-campagnes zijn een geval apart. De politieagenten zijn vrij in de keuze van de controleplaatsen en -momenten, op voorwaarde dat ze geloofwaardig zijn voor het publiek en de overtreders. Ze krijgen echter de instructie de bestuurders op aselecte wijze te controleren.

3. Resultaten

3.1. Beschrijving van de steekproef

Tijdens de twee maanden van het onderzoek werden er verspreid over het hele land 478 controles[2] uitgevoerd en werden er 10.374 automobilisten en 926 bestelwagenbestuurders getest. 404 personen verkeerden onder invloed van alcohol. Er waren 273 controles in Vlaanderen en 190 in Wallonië. Dit is een logische verdeling rekening houdend met het aantal politiezones per gewest, want de participatiegraad is vergelijkbaar tussen de twee gewesten (69% in Vlaanderen en 72% in Wallonië). In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben alle 6 politiezones aan de gedragsmeting meegewerkt, wat sinds de eerste editie van 2003 niet meer het geval was.

Hoewel de methodologie erop gericht is de controles evenredig te verdelen over de tijdspannen, valt in de praktijk te constateren dat het aantal overdag uitgevoerde controles hoger is dan het aantal nachtelijke controles. Dat heeft hoofdzakelijk te maken met de beschikbaarheid van personeel in de verschillende politiezones. Om de resultaten van een hele week te berekenen, wordt deze onevenredigheid gecorrigeerd door een weging op de controles toe te passen afhankelijk van de periode van de week waarin ze zijn uitgevoerd. Een gebrek aan controles in bepaalde tijdspannen vormt echter een groter probleem voor het schatten van de ROI-prevalentie in de verschillende perioden van de week. Het kleinere aantal nachtelijke controles brengt namelijk met zich mee dat de foutenmarge op de resultaten van die periode groter is dan voor de resultaten die overdag behaald werden, des te meer omdat er 's nachts doorgaans minder mensen kunnen worden gecontroleerd dan overdag. Dit probleem doet zich vooral voor in weeknachten, waarin slechts 1136 personen, ofwel 9,1% van het totaal, gecontroleerd werden tijdens de hele gedragsmeting.

67,2% van de bestuurders die tijdens de meting werden tegengehouden, waren mannen. De gemiddelde leeftijd van de gecontroleerde bestuurders bedraagt 44 jaar en de gemiddelde rijervaring (aantal jaren in het bezit van een rijbewijs B) is 20 jaar.

Bijlage 2 van dit rapport bevat een gedetailleerde beschrijving van de steekproef.

3.2. Prevalentie van rijden onder invloed

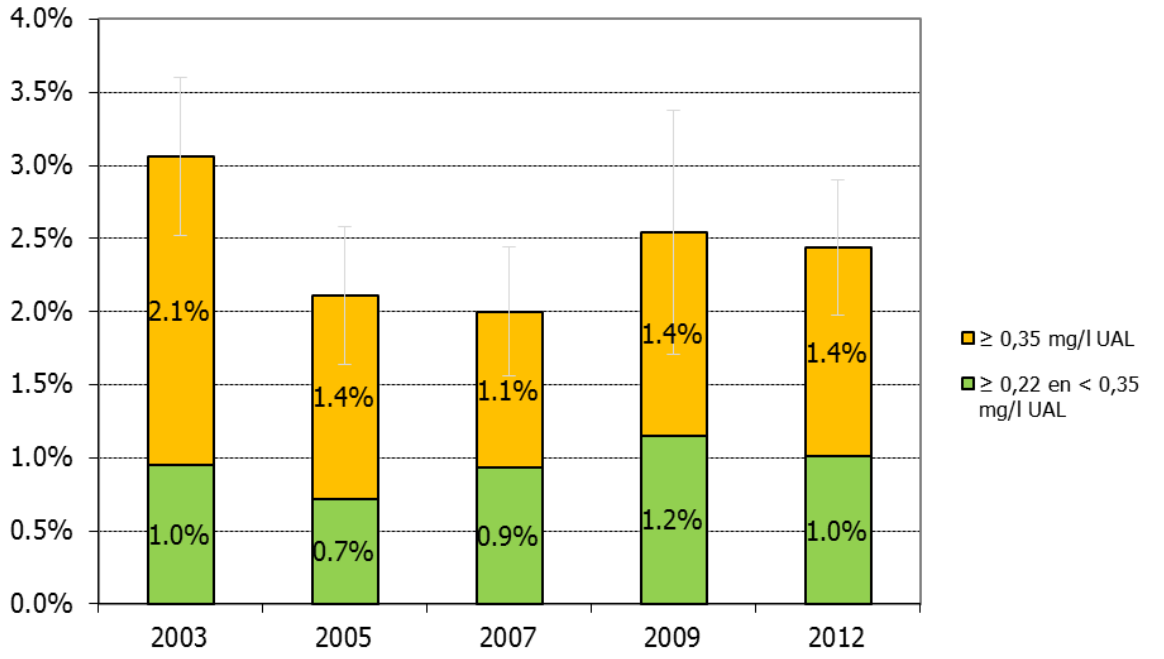
In dit hoofdstuk worden de resultaten van de gedragsmeting voor het rijden onder invloed van alcohol van 2012 uitgebreid beschreven en vergeleken met de resultaten van de eerdere edities. De voorgestelde resultaten hebben enkel betrekking op de automobilisten, behalve de laatste sectie (3.2.10) die specifiek over de bestelwagenbestuurders gaat.
Alcoholgehaltes worden uitgedrukt in mg/l Uitgeademde Alveolaire Lucht (UAL). Met 'bestuurder onder invloed' wordt elke bestuurder bedoeld wiens alcoholgehalte gelijk aan of hoger is dan de wettelijke limiet van 0,22 mg/l UAL. Verder worden nog twee bestuurderscategorieën onderscheiden: de bestuurders met een alcoholgehalte tussen 0,22 en 0,35 mg/l UAL en die met een alcoholgehalte van meer dan 0,35 mg/l UAL. Dit laatste gehalte komt overeen met de vroegere wettelijke limiet en wordt nog altijd zwaarder bestraft. De alcoholgehaltes van 0,22 en 0,35 mg/l UAL komen respectievelijk overeen met een hoeveelheid alcohol in het bloed van 0,5 en 0,8 g/l.

[2] Gedefinieerd volgens de methodologie van de gedragsmeting, namelijk door middel van aselecte controles van ten minste 1 uur, waarbij bestuurders individuele vragen moesten beantwoorden die op een algemeen formulier zijn gedocumenteerd. Naast deze controles hebben de politiezones ook controles uitgevoerd volgens hun eigen methodologie. Deze zijn echter niet gebruikt voor de gedragsmeting en ook niet opgenomen in het totaal van 478 controles.

3.2.1. Algemene prevalentie

Op basis van de gedragsmeting van 2012 hebben wij kunnen vaststellen dat 2,4% van de bestuurders onder invloed van alcohol reed (dat wil zeggen boven de wettelijke limiet voor de concentratie alcohol in de uitgeademde alveolaire lucht van 0,22 mg/l) (Figuur 1). Dit percentage is zeer stabiel in vergelijking met de meting van 2009. Dit resultaat komt overeen met de resultaten van de attitudemetingen (Meesmann & Boets, 2014a), waarbij het percentage van de respondenten die verklaren dat ze in de afgelopen maand minstens één keer onder invloed van alcohol hebben gereden, stabiel blijft tussen 2006 en 2012. De verdeling tussen de bestuurders met een alcoholgehalte van meer dan 0,35 mg/l UAL en die met een alcoholgehalte tussen 0,22 en 0,35 mg/l UAL loopt eveneens gelijk tussen 2009 en 2012, waarbij het aantal bestuurders met een hoog alcoholgehalte hoger blijft dan het aantal bestuurders met een lichtere overtreding.

Figuur 1: Ontwikkeling van de algemene prevalentie van rijden onder invloed van de automobilisten



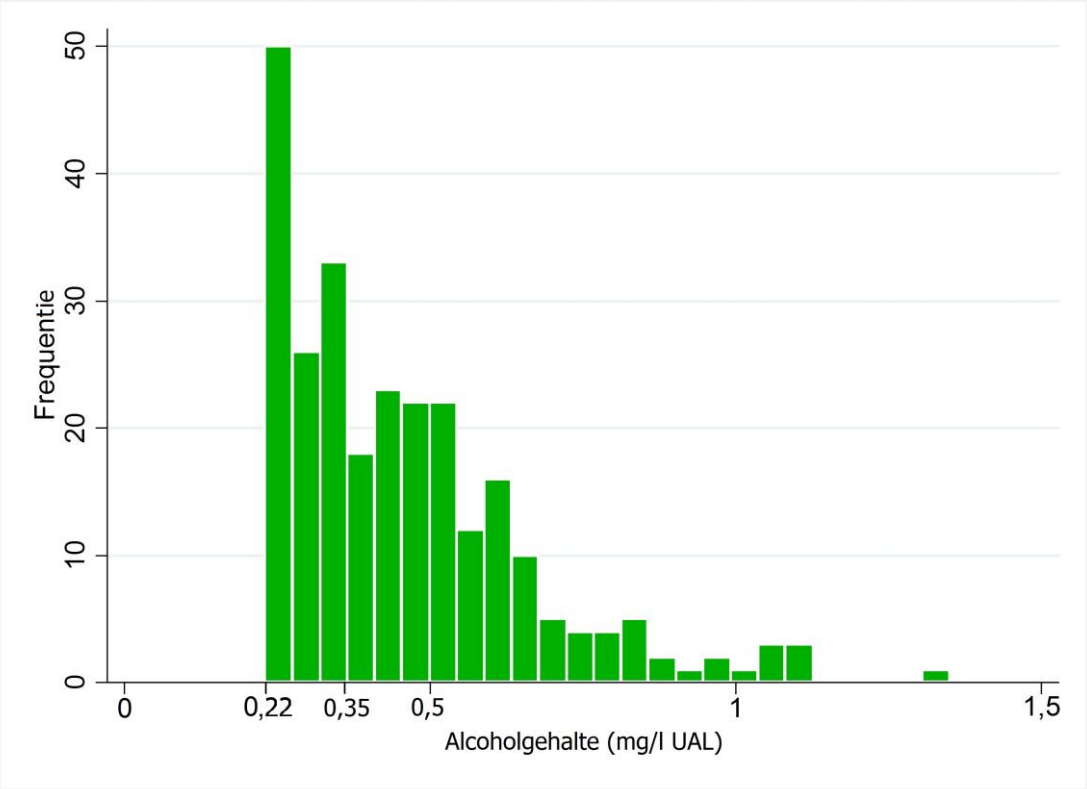
Bron : BIVV

Dit algemene percentage lijkt misschien laag in vergelijking met de regelmatig in de pers vermelde resultaten van politiecontroles, maar men mag niet vergeten dat dit percentage een gemiddelde is van alle verkeer, alle perioden van de week en alle typen controlepunten. De ROI-percentages van de momenten waarop er het meeste verkeer is (weekdag) hebben een grote invloed op het globale percentage. Ter vergelijking: politiecontroles worden vaak gericht uitgevoerd op bepaalde momenten van de week en op bepaalde plaatsen en leveren dus over het algemeen tamelijk hoge percentages bestuurders onder invloed op.

In de gedragsmeting 2012 kon voor het eerst (sinds de metingen) informatie over het exacte alcoholgehalte van de overtreders verzameld worden. In Figuur 2 wordt de verdeling van deze alcoholgehaltes weergegeven. Het is normaal dat we de bestuurders met een alcoholgehalte tussen 0 en 0,22 mg/l UAL hier niet bestuderen, aangezien zij 'safe' zijn en dus niet aan een ademanalyse onderworpen werden. Het DRUID-onderzoek (Houwing et al, 2011) heeft aangetoond dat een

aanzienlijk aandeel personen op de Belgische wegen reed nadat ze een beetje alcohol hadden gedronken, maar de wettelijke limiet niet overschreden. De gedragsmeting verschaft ons evenwel geen informatie over deze bestuurders. Wat de overtreders betreft, zien we logischerwijze dat de laagste alcoholgehaltes het vaakst voorkomen en dat het aantal gevallen afneemt naarmate het alcoholgehalte stijgt. Het maximale alcoholgehalte dat we tijdens de gedragsmeting hebben vastgesteld is 1,35 mg/l UAL (het equivalent van 3,09 g/l bloed). Gezien de abnormale vorm (statistisch gezien) van de verdeling van de alcoholgehaltes is het relevanter om de mediaan ervan als indicator te nemen dan het gemiddelde, dat veel gevoeliger is voor extreme waarden. De mediaan van de alcoholgehaltes die in 2012 bij de overtreders werd vastgesteld bedraagt 0,41 mg/l UAL (of het equivalent van 0,94 g/l bloed). De 'doorsneeovertreding' inzake alcohol achter het stuur is dus niet licht.

Figuur 2: Verdeling van de alcoholgehaltes van de automobilisten die A of P blazen



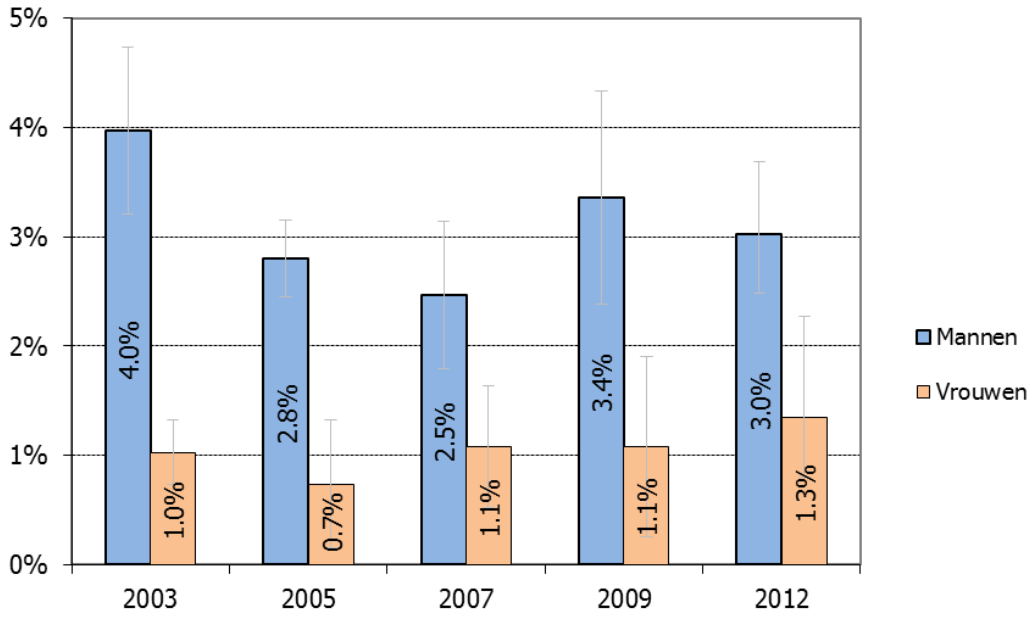
Het algemene ROI-percentage is een nuttige indicator die van jaar tot jaar vergeleken kan worden om snel een totaaloverzicht te krijgen van de omvang van het ROI-probleem. Het is echter geen echte afspiegeling van de werkelijkheid, omdat het ROI sterk varieert afhankelijk van het moment van de week en het bestuurdersprofiel. Met een analyse van de ROI-frequentie op basis van deze factoren (zie volgende secties) kan een beter inzicht worden verkregen in de factoren die het risico op rijden onder invloed verhogen.

3.2.2. Geslacht

Het ROI-percentage is sterk afhankelijk van het geslacht van de bestuurder. Dit is een constant gegeven sinds de eerste gedragsmeting met betrekking tot alcoholgebruik in het verkeer (Figuur 3). Er moeten niet te veel conclusies worden getrokken uit de lichte daling bij de mannen en de lichte stijging bij de vrouwen in 2012 tegenover 2009, want deze variaties vallen binnen de foutenmarge van de indicatoren. In vergelijkbare omstandigheden (persoon van dezelfde leeftijd, hetzelfde moment

van de week, dezelfde herkomst, hetzelfde aantal passagiers) is het relatieve risico van een man om onder invloed te rijden dubbel zo hoog als van een vrouw. Voor beide geslachten is het aantal personen met een alcoholgehalte van meer dan 0,35 mg/l UAL hoger dan het aantal personen tussen 0,22 en 0,35 mg/l UAL (60% bij de mannen en 53% bij de vrouwen).
De lagere ROI-prevalentie onder vrouwen kan niet alleen worden toegeschreven aan een grotere voorzichtigheid bij vrouwen op het ogenblik dat ze de beslissing nemen om wel of niet te rijden. Het heeft ook te maken met de alcoholconsumptie in het algemeen, die bij vrouwen significant lager is dan bij mannen. (In 2008 schatte het Wetenschappelijk Instituut Volksgezondheid (Gisle et al., 2010) dat 16% van de mannen dagelijks alcohol drinkt, tegenover slechts 9% van de vrouwen).

Figuur 3: ROI-percentage naargelang het geslacht



Bron : BIVV

De schade die een hoog ROI-percentage bij mannen toebrengt aan de verkeersveiligheid is des te groter omdat mannen vaker rijden dan vrouwen (in ons onderzoek waren 67% van de gecontroleerde bestuurders mannen). Ongeveer 80% van de bestuurders onder invloed zijn mannen. De veiligheid zou dus aanzienlijk kunnen worden vergroot als mannen het rijden vaker aan hun vrouw zouden overlaten.

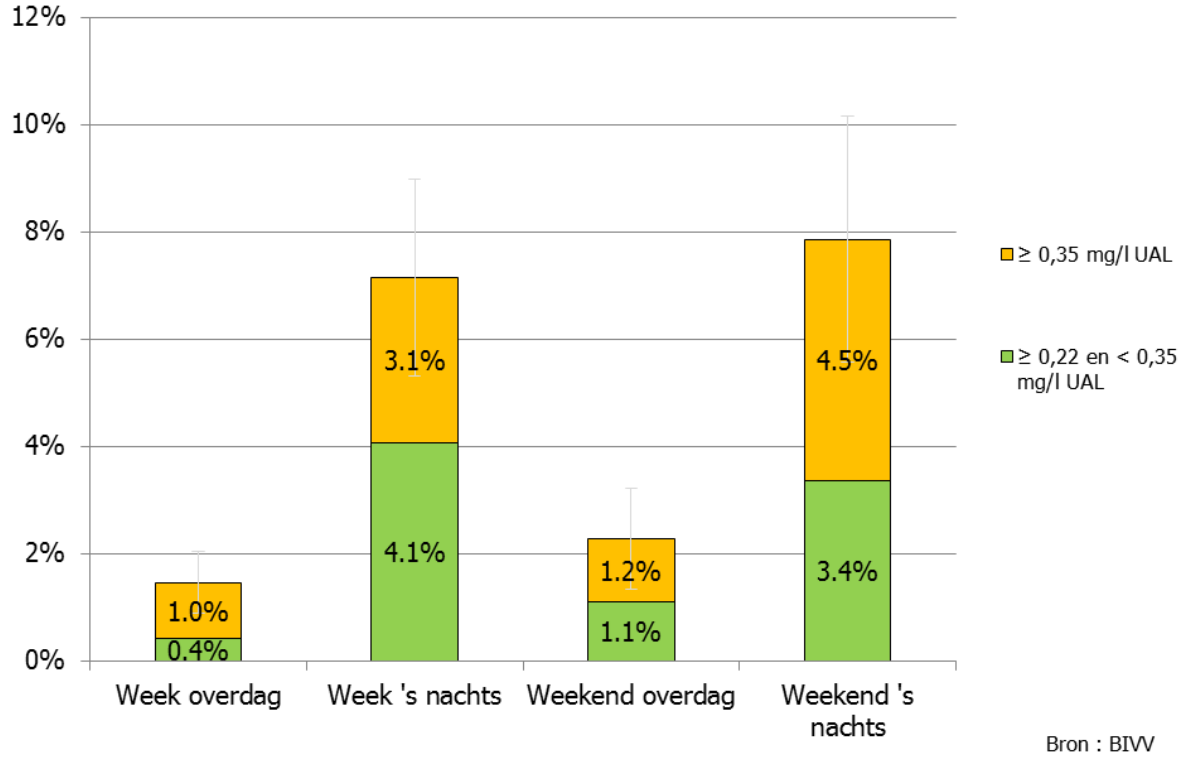
Wat de ernst van de overtredingen betreft, kunnen we echter niet besluiten dat er een verschil is tussen mannen en vrouwen. De bij de overtreders vastgestelde medianen zijn respectievelijk 0,42 en 0,39 mg/l UAL, hetzij een onbeduidend verschil.

De grotere neiging van mannen om te rijden onder invloed is een constante in de verschillende nationale en internationale onderzoeken naar rijden onder invloed. De attitudemeting van 2012 (Meesmann & Boets, 2014a) toont aan dat mannen alcohol achter het stuur over het algemeen minder onaanvaardbaar vinden dan vrouwen. Bovendien zijn de vrouwen zich bewuster van het hogere risico op een ongeval als gevolg van rijden onder invloed.

3.2.3. Periode van de week

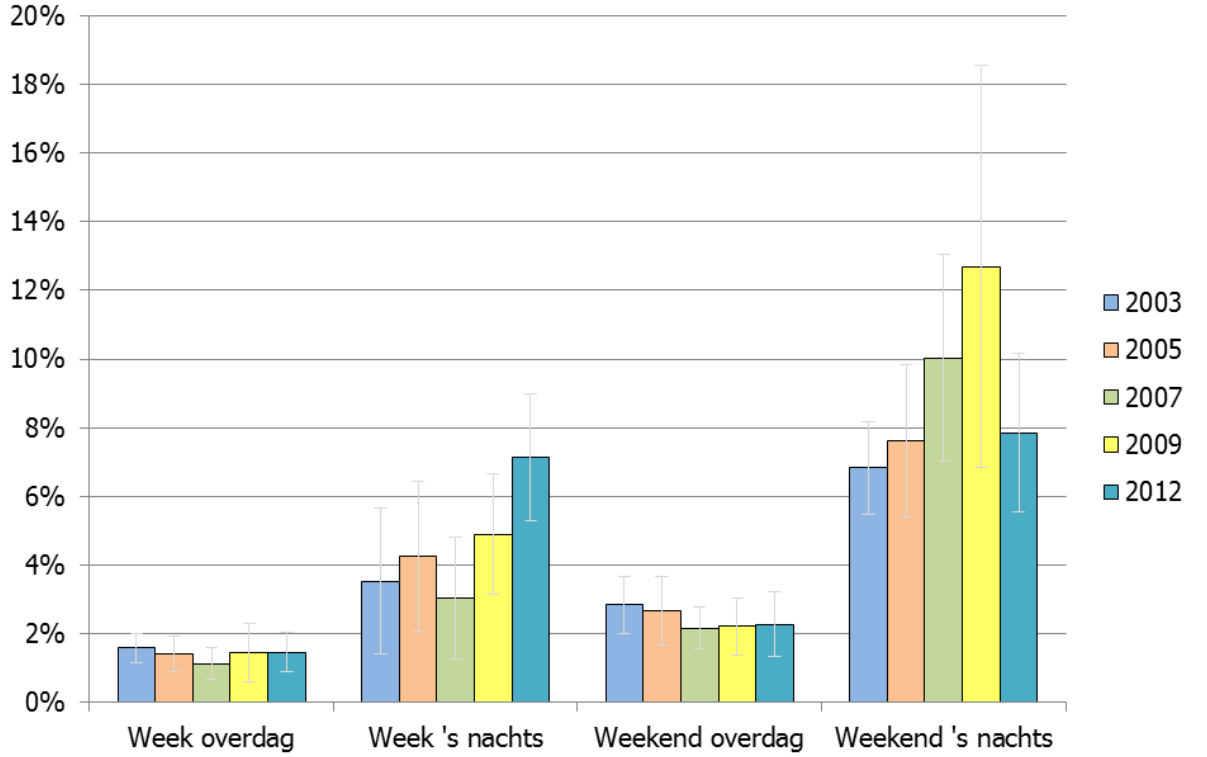
De ROI-prevalentie varieert ook naargelang de periode van de week (Figuur 4). De frequentie van ROI is 's nachts duidelijk hoger dan overdag, zowel tijdens de week als in het weekend. In 2012 is het RRROI 2,7 keer groter 's nachts dan overdag, wat vergelijkbaar is met 2009. Bij de vergelijking van de resultaten met de voorgaande edities (Figuur 5) stellen we evenwel vast dat het ROI-percentage tijdens de weeknachten sinds 2007 stijgt, terwijl dit tijdens de weekendnachten tussen 2009 en 2012 sterk afneemt. Zoals eerder al vermeld, moeten we voorzichtig blijven met de interpretatie van de indicatoren betreffende de nachten, want het lagere aantal controles 's nachts dan overdag maakt de onnauwkeurigheidsmarge van de indicatoren groter. 2012 is het eerste jaar waarin niet kan worden besloten dat er meer mensen rijden onder invloed van alcohol tijdens de weekendnachten dan in de weeknachten. We merken evenwel op dat het aandeel bestuurders die veel te veel hebben gedronken (≥ 0,35 mg/l UAL) tijdens de weekendnachten groter is dan het aandeel bestuurders tussen 0,22 en 0,35 mg/l UAL, terwijl tijdens de week het tegenovergestelde wordt waargenomen. In vergelijking met weekendnachten komen bestuurders tijdens de week minder vaak uit discotheken of horecagelegenheden, plaatsen die het rijden onder invloed in de hand werken. De vastgestelde daling van ROI tijdens de weekendnachten in 2012 is evenwel bemoedigend nadat dit aantal verschillende jaren op rij bleef stijgen. Overdag merken we een zeer grote stabiliteit van de sinds 2003 waargenomen ROI-percentages, maar ook dat een meerderheid van de overtreders met meer dan 0,35 mg/l UAL rijdt.

Figuur 4: ROI-percentage naargelang de periode van de week



Bron : BIVV

Figuur 5: Ontwikkeling van het ROI-percentage naargelang het moment van de week



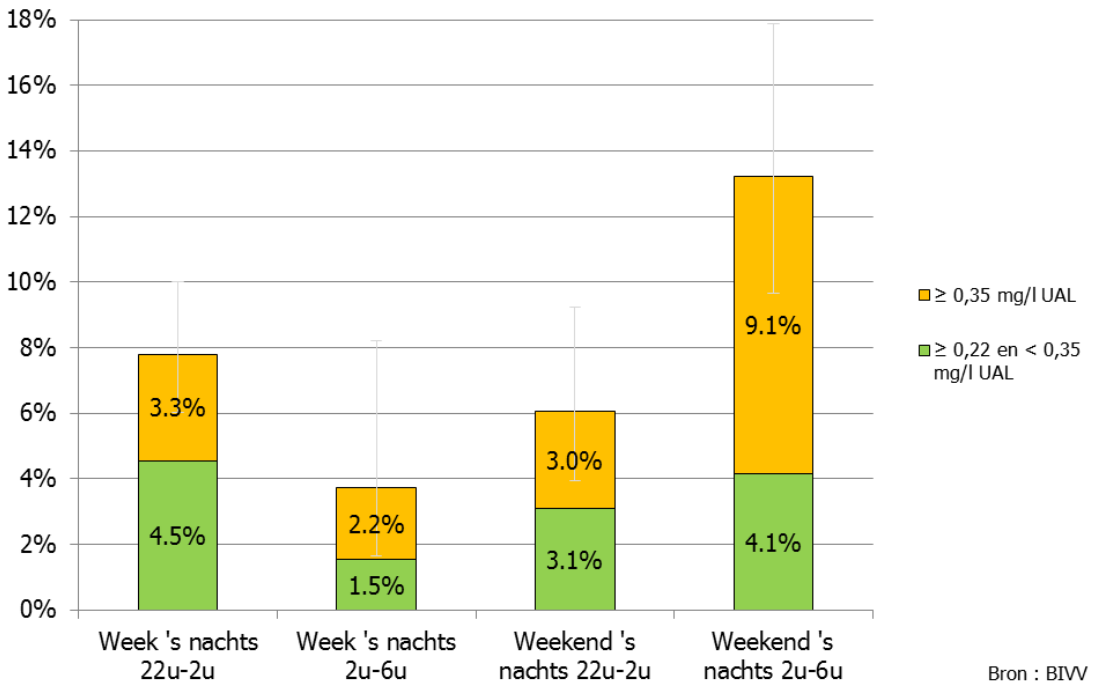
Bron : BIVV

In tegenstelling tot wat men zou kunnen denken, zien we 's nachts geen hogere medianen van de alcoholgehaltes dan overdag. De weeknachten zijn de periodes met de laagste mediaan (0,40 mg/l UAL, of 0,91 g/l bloed) en de weekenddagen die met de hoogste mediaan (0,46 mg/l UAL, of 1,05 g/l bloed), maar deze verschillen zijn statistisch niet significant. Zowel tijdens de weekdagen als de weekenddagen werd minstens één bestuurder met een alcoholgehalte van meer dan 1,0 mg/l UAL (of 2,28 g/l bloed) gecontroleerd. Dit toont aan dat zeer ernstige overtredingen zich ook overdag kunnen voordoen.

Uit verscheidene onderzoeken blijkt dat de tweede helft van de nacht (vanaf 2 uur) een periode is waarin het percentage van rijden onder invloed en het gemiddelde geregistreerde alcoholgehalte hoger zijn dan in het begin van de nacht. We zien deze tendens inderdaad voor de weekendnachten (Figuur 6) waarvoor het ROI-percentage dubbel zo hoog is in de tweede helft van de nacht als in de eerste helft, en het percentage bestuurders met meer dan 0,35 mg/l UAL drie keer zo hoog is[3]. Tijdens de weeknachten is het aantal controles te beperkt om te kunnen bepalen of er ook een significant verschil is tussen het begin en het einde van de nacht.

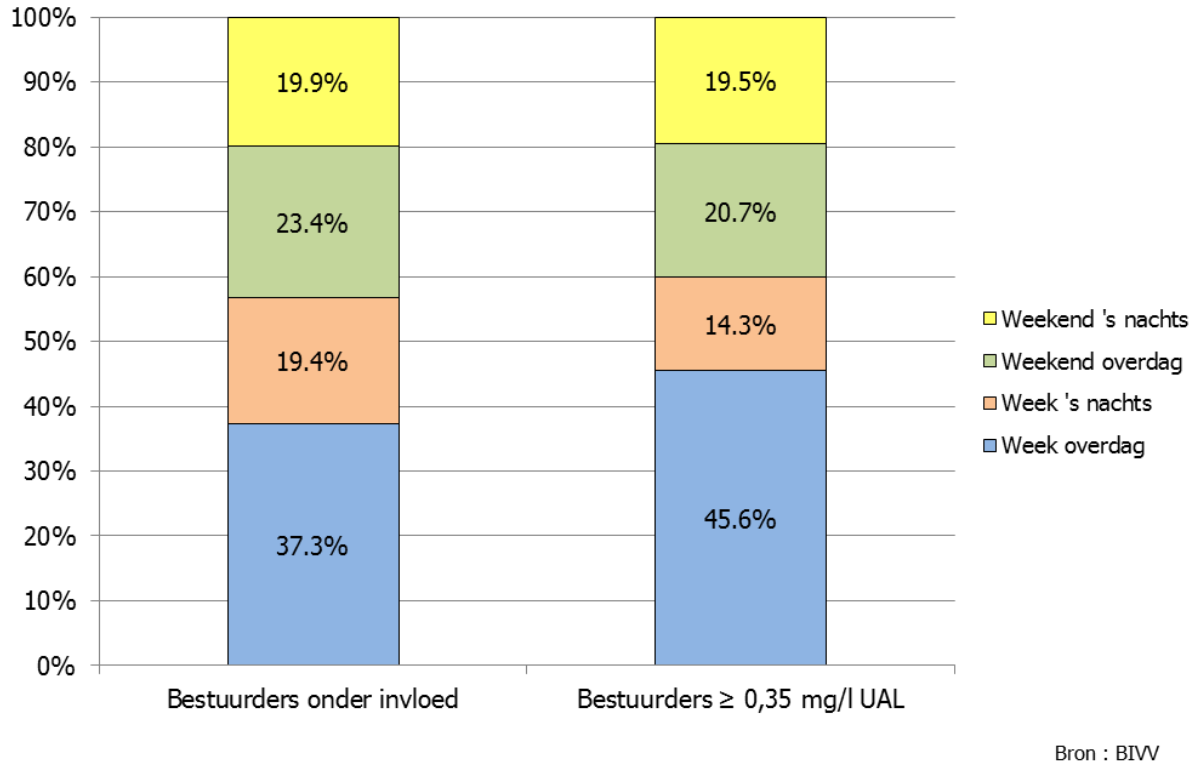
[3] Ook al waren de politieagenten vrij om het ogenblik te kiezen waarop ze hun controles in de tijdspanne 22.00 - 5.59 uur uitvoerden, toch beschikken we over controles in het begin en op het einde van de nacht. Hierdoor is een meer gedetailleerde analyse binnen deze tijdspanne mogelijk.

Figuur 6: ROI-percentage naargelang het uur van de nacht



In vergelijking met het hoge ROI-percentage dat 's nachts is gemeten, dreigen de observaties van de overdag uitgevoerde metingen onopgemerkt te blijven. Toch zijn die ROI-percentages niet te verwaarlozen. We zien dat 1,5 op de 100 bestuurders op weekdagen onder invloed rijdt. Dat is echter precies de periode waarop de verkeersdichtheid het grootst is: tijdens een normale autorit kom je tijdens de week al gauw honderden bestuurders tegen als je je maar op enigszins drukke wegen begeeft. De kans om ten minste één bestuurder onder invloed tegen te komen is dus groot. Aangezien de verkeersdrukte overdag groter is, brengt een bestuurder onder invloed bovendien een groter aantal weggebruikers in gevaar dan wanneer hij 's nachts op rustige wegen rijdt. Als we rekening houden met het verschil in verkeersdichtheid tussen de verschillende perioden van de week, kunnen we berekenen (Figuur 7) dat de weekendnachten ondanks het hoge ROI-percentage 'slechts' 20% van het totale aantal bestuurders onder invloed en bestuurders met meer dan 0,35 mg/l UAL vertegenwoordigen. Ongeveer 37% van de bestuurders onder invloed rijdt overdag tijdens de week.

Figuur 7: Verdeling over de verschillende perioden van de week van het totale aantal bestuurders onder invloed (≥0,22 mg/l UAL) of met een hoog alcoholgehalte (≥0,35 mg/l UAL).



Bron : BIVV

Om het relatieve risico op het tegenkomen van een bestuurder onder invloed per periode van de week te kunnen schatten, moeten de resultaten van Figuur 7 worden in verhouding worden geplaatst tot de duur van de verschillende perioden (in een volle week bedragen de weekdagen 80 uur, de weeknachten 32 uur, de weekenddagen 32 uur en de weekendnachten 24 uur). Voor eenzelfde verplaatsingsafstand zien we (Tabel 2) dat het risico op het tegenkomen van een bestuurder onder invloed 's nachts in het weekend slechts 1,8 keer groter is dan overdag in de week, hoewel de ROI-prevalentie in de eerste periode bijna 6 keer zo hoog is als in de tweede.

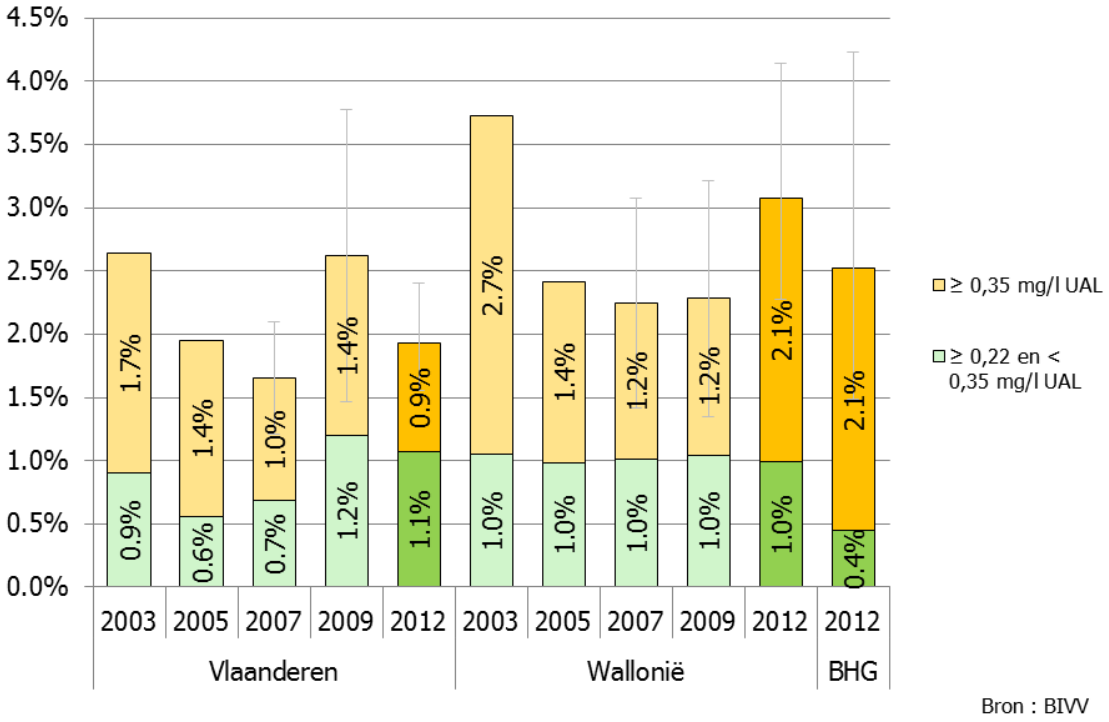
Tabel 2: Relatief risico op het tegenkomen van een bestuurder onder invloed naargelang het moment van de week (willekeurige referentiewaarde voor weekdagen = 1)

Weekdag	1,00
Weeknacht	1,30
Weekenddag	1,56
Weekendnacht	1,78

3.2.4. Gewest

Figuur 8 geeft het ROI-percentage per gewest weer. Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt enkel het jaar 2012 vermeld, want het aantal uitgevoerde controles was de jaren ervoor te laag om een betrouwbare indicator te hebben. De indicator 2012 is evenwel gebaseerd op slechts 15 controles, waardoor de onnauwkeurigheidsmarge ervan groter is dan voor de andere twee gewesten.

Figuur 8: Rijden onder invloed per gewest



Bron : BIVV

In 2012 zien we dat het waargenomen ROI-percentage in Wallonië (3,1%) vrij duidelijk hoger ligt dan in Vlaanderen (1,9%). Dit verschil is significant als de variabele 'gewest' geïsoleerd wordt beschouwd. Als we de controle doen voor andere variabelen (geslacht en leeftijd van de bestuurders, herkomst, periode van de week), wordt het verschil tussen Vlaanderen en Wallonië echter niet meer als significant gemarkeerd in het regressiemodel (Bijlage 3). Met uitzondering van de meting van 2009 zijn de resultaten in Vlaanderen evenwel altijd lager dan in Wallonië. Daarnaast weten we dat het percentage bestuurders onder invloed die betrokken zijn in een ongeval, hoger is in Wallonië dan in Vlaanderen (Focant, 2013). Ook al hebben we geen sterk statistisch bewijs in 2012 van een verschil in gedrag tussen Vlaanderen en Wallonië, toch laten deze verschillende elementen vermoeden dat het probleem van rijden onder invloed sterker aanwezig is in Wallonië dan in Vlaanderen. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest was 2,5% van de automobilisten onder invloed in 2012, een percentage dat niet significant afwijkt van dat van de twee andere gewesten.

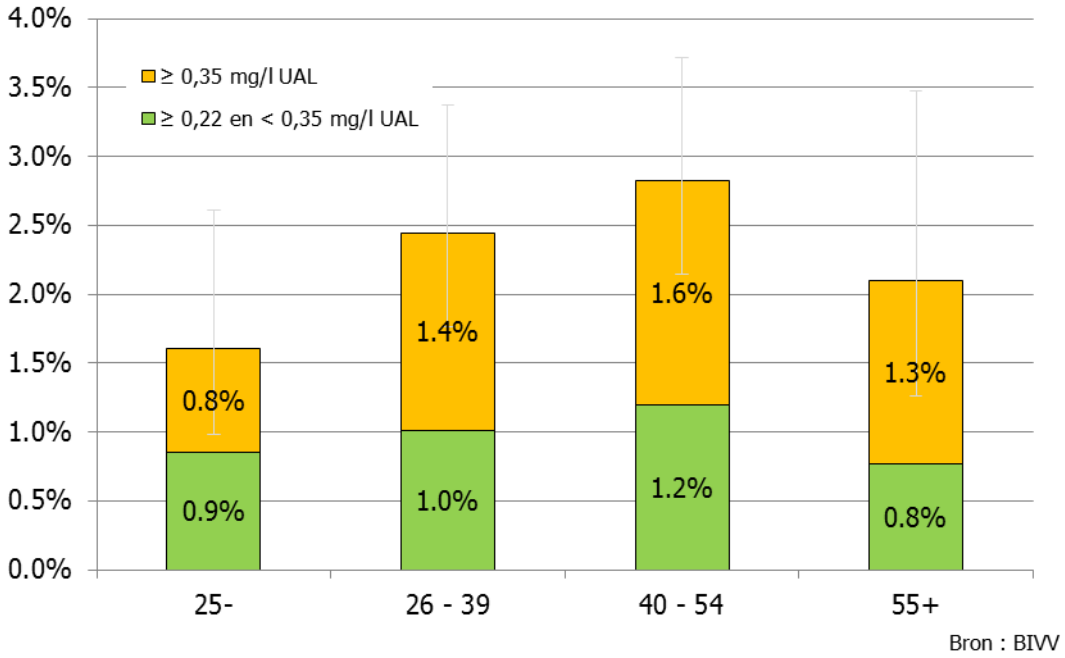
We stellen ook vast dat het percentage personen met een hoog alcoholgehalte (≥ 0,35 mg/l UAL) in 2012 hoger is in Wallonië en vooral in Brussel dan in Vlaanderen. Deze verschillen Brussel/Vlaanderen en Wallonië/Vlaanderen zijn significant als we enkel rekening houden met de bestuurders met een hoog alcoholgehalte. Dit resultaat moet evenwel met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd worden aangezien dit niet in de vorige edities van de meting geobserveerd werd. De mediaan van de alcoholpercentages van de overtreders volgt logischerwijze dezelfde tendens met een waarde van 0,39 mg/l UAL (0,88 g/l bloed) in Vlaanderen tegenover 0,45 (1,03 g/l) in Wallonië en 0,44 (1,0 g/l) in Brussel.

3.2.5. Leeftijd van de bestuurder

Het ROI-percentage varieert naargelang de leeftijd van de bestuurder (Figuur 9). De jongste en oudste bestuurders hebben het laagste percentage. Het aandeel bestuurders dat onder invloed rijdt, is daarentegen het hoogst onder bestuurders van 40 tot 54 jaar (3,2%). Deze vaststelling zien we al sinds de eerste editie van de gedragsmeting in 2003 (Figuur 10).

Bij de bestuurders van 26 tot 39 jaar zien we eveneens een significant hoger ROI-percentage dan bij de bestuurders van 25 jaar en minder, wat eveneens het geval was in 2009. Het in 2009 waargenomen ROI-percentage bij de bestuurders jonger dan 40 jaar wordt bevestigd in 2012.

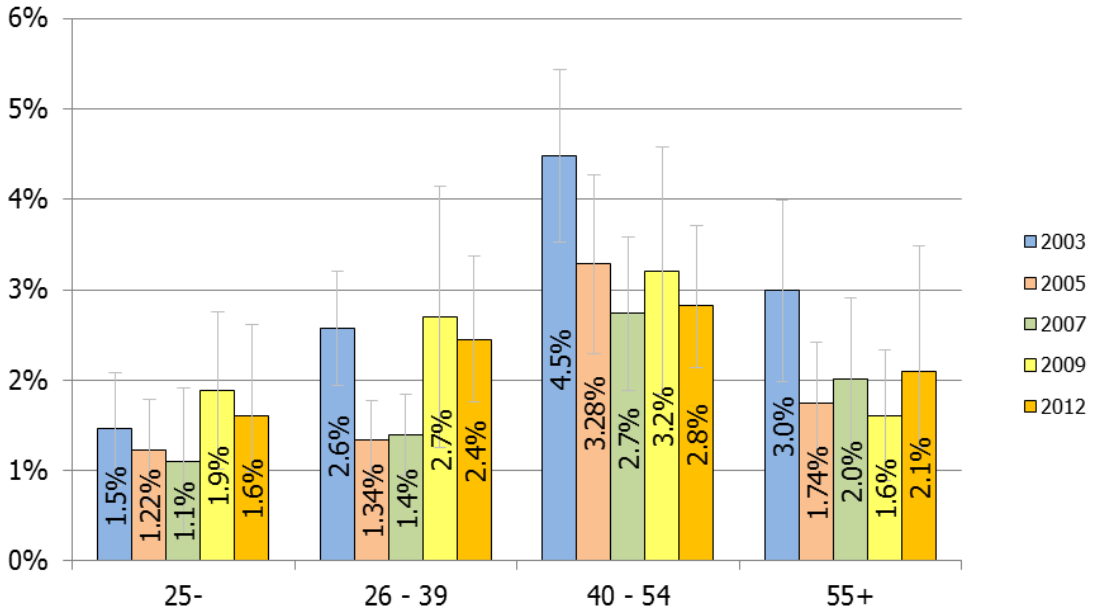
Figuur 9: ROI-percentage naargelang de leeftijd van de bestuurder



Wat de oudste bestuurders betreft, neemt het ROI-percentage sterk af met de leeftijd: slechts 0,8% van automobilisten ouder dan 64 jaar en 0,2% van de plus 74-jarigen reden in 2012 onder invloed van alcohol (dit betreft echter kleine steekproeven). Bovendien rijden deze bestuurders proportioneel gezien minder 's nachts met hun wagen dan de jongste categorie en rijden ze dus minder op de momenten met het hoogste risico op ROI.

Het merendeel van de overtreders ouder dan 40 jaar heeft een alcoholconcentratie van meer dan 0,35 mg/l UAL. Bij de min 25-jarigen worden daarentegen iets meer alcoholgehaltes tussen 0,22 en 0,35 mg/l geconstateerd. Dit is een bevestiging van wat in 2009 werd vastgesteld, maar dit blijft vrij verrassend aangezien jongeren doorgaans eerder onregelmatig maar zeer veel drinken (Gisle et al., 2010). Onze resultaten zijn tevens tegengesteld aan die van het DRUID-onderzoek (Van der Linden, Legrand, Silverans & Verstraete, 2011), waarin de leeftijdsklasse tussen 18 en 24 jaar oververtegenwoordigd was in de bestuurderscategorie met een alcoholgehalte in het bloed van meer dan 1,2 g/l (0,53 ml/l UAL).

Figuur 10: Evolutie van het ROI-percentage naargelang de leeftijd



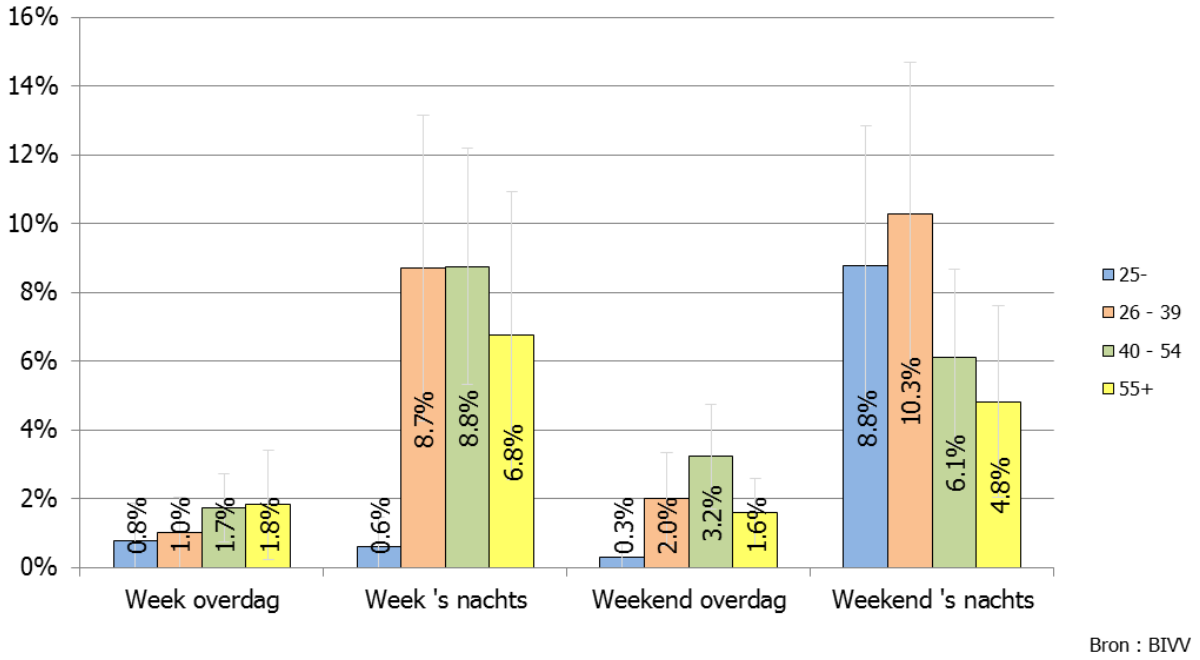
Bron : BIVV

Als we kijken naar het zelfgerapporteerd gedrag tijdens de metingen (Meesmann & Boets, 2014a), verschillen de resultaten in vergelijking met het vastgestelde gedrag. De jongste bestuurders (van 18 tot 29 jaar) geven immers het vaakst toe dat ze wel eens rijden onder invloed van alcohol. Ze vinden rijden onder invloed eveneens iets aanvaardbaarder en onderschatten iets meer het risico ervan. Deze verschillen zouden te wijten kunnen zijn aan een verschil in antwoorden tussen de jongste en oudste bestuurders (de oudste zijn misschien iets terughoudender om sociaal niet-aanvaard gedrag toe te geven), maar tevens aan een verschil in het bewustzijn van het gedrag (meer oudere bestuurders rijden onbewust onder invloed van alcohol).

Voor elke leeftijdscategorie varieert het ROI-percentage naargelang de periode van de week (Figuur 11). Ook al is het probleem over het algemeen 's nachts en in het weekend groter dan overdag en doorheen de week, toch treden er variaties op.

Het ROI-percentage bij de jongste bestuurders is overdag lager dan dat bij andere leeftijdscategorieën. Tijdens de weeknachten is het ROI-percentage bij de min 25-jarigen ook zeer laag. Dit resultaat komt overeen met de vaststellingen in 2007 (het ROI-percentage bij de min 25-jarigen op weeknachten lag rond de 1%), maar verschilt sterk met de resultaten van 2009 (6,2%). Deze resultaten wijzen dus vooral op het zeer volatiele karakter van de indicatoren betreffende de weeknachten als we subgroepen van bestuurders bekijken, en dit wegens het geringe aantal observaties (vooral voor de min 25-jarigen die qua aantal de kleinste leeftijdsklasse zijn). Op weekendnachten is het ROI-percentage stabiel in vergelijking met 2009 (8,8% tegen 8,4%). In 2009 waren de jongste bestuurders bijgevolg één van de leeftijdscategorieën die het minst vaak onder invloed was tijdens deze periode van de week. In 2012 is dit niet langer het geval gezien de relatieve verbetering van de situatie van de andere leeftijdscategorieën.

Figuur 11: Rijden onder invloed naargelang de leeftijd en de periode van de week



Bron : BIVV

De bestuurders van 26 tot 39 jaar onderscheiden zich op hun beurt door een hoog ROI-percentage op zowel week- als weekendnachten.

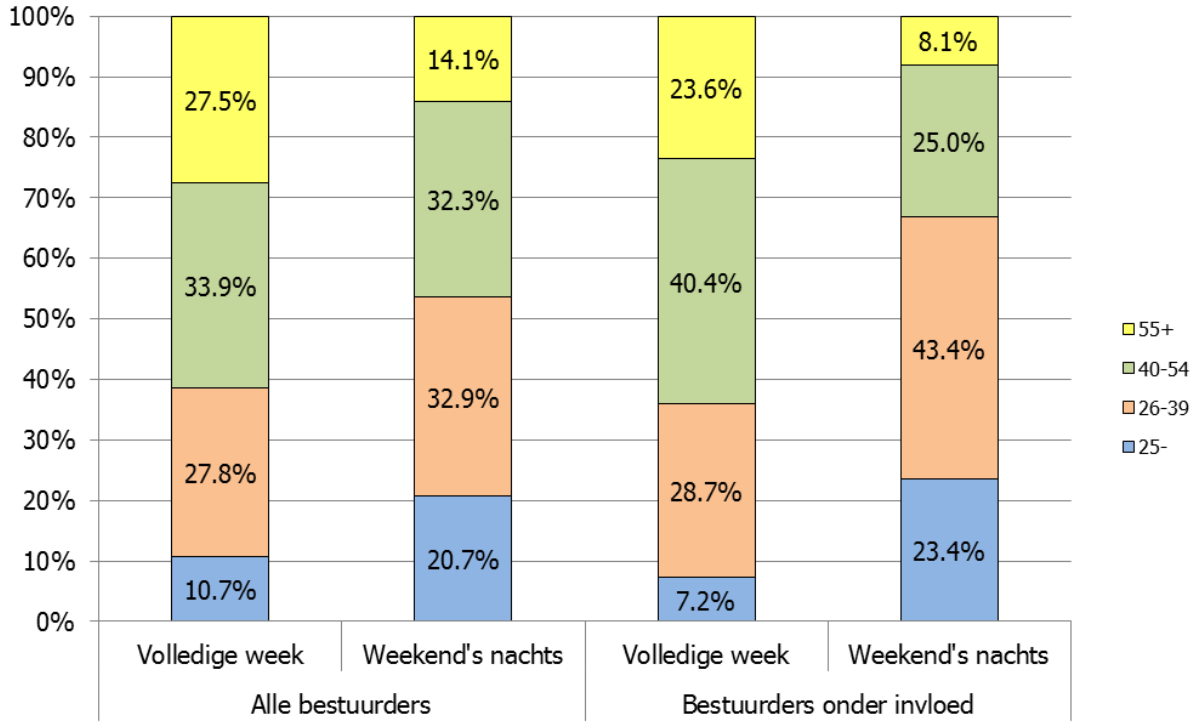
De bestuurders van 40 tot 54 jaar zijn over het algemeen vaker overdag onder invloed dan de jongere leeftijdscategorieën. Zij vormen ook de leeftijdsklasse met het hoogste ROI-percentage op weeknachten. In 2007 en 2009 vertoonden ze tevens een zeer hoog ROI-percentage op weekendnachten (17,4 en 18,3%). In 2012 is dit percentage met twee derde verminderd zonder dat we hier een afdoende verklaring voor kunnen geven. Deze indicator moet in de toekomst worden opgevolgd om te zien of deze verbetering van de situatie op weekendnachten bevestigd wordt.

Net zoals bij de vorige metingen vallen de bestuurders ouder dan 55 jaar op door lagere ROI-percentages op weekendnachten dan de andere categorieën. We merken op dat de oudere bestuurders 's nachts ondervertegenwoordigd zijn op de wegen in vergelijking met hun aandeel in het verkeer over de volledige week. Hieruit blijkt een andere levensstijl dan bij de jongere bestuurders, maar misschien ook een terughoudendheid om 's nachts te rijden. Het is dus mogelijk dat bepaalde oudere bestuurders iets voorzichtiger zijn qua alcoholgebruik voordat ze achter het stuur kruipen om deze wat grotere onzekerheid tijdens het rijden te compenseren. Overdag stellen we deze grotere voorzichtigheid bij de 55-plussers echter niet vast. Zij rijden bovendien het vaakst onder invloed op weekdagen.

Talrijke verklarende variabelen, waaronder met name de invloed van de verschillende perioden van de week en de herkomst van de bestuurders, kunnen het werkelijke verband tussen ROI en leeftijd verhullen. Met behulp van de regressieanalyses hebben we dit effect kunnen isoleren en het relatieve risico van het rijden onder invloed van alle categorieën kunnen vergelijken met de referentiecategorie van bestuurders onder de 25 jaar. Daaruit blijkt dat twee categorieën, namelijk van 26 tot 39 en van 40 tot 54 jaar, een significant hoger relatief risico op ROI lopen dan bestuurders jonger dan 25 jaar

(relatief risico op ROI respectievelijk 2,0 en 2,7 maal zo hoog). Bestuurders ouder dan 55 jaar onderscheiden zich echter niet wezenlijk van deze categorie.
Afhankelijk van het moment van de week varieert het aandeel van de verschillende leeftijdscategorieën in het verkeer sterk. We zien bijvoorbeeld (Figuur 12) dat het aandeel bestuurders van 25 jaar of jonger 's nachts in het weekend verdubbelt tot 21% in vergelijking met de rest van de week. Bestuurders ouder dan 55 jaar gedragen zich precies omgekeerd. Deze onevenredigheid komt uiteraard terug in de verhouding van bestuurders van 25 jaar en jonger tot het totaal aantal bestuurders onder invloed. Terwijl de jongste categorie over de hele week genomen 7% van de bestuurders onder invloed uitmaakt, neemt dit aandeel in weekendnachten toe tot meer dan 23%. Desondanks zien we dat de jonge bestuurders lang niet de enige zijn die rijden onder invloed op weekendnachten. Aan deze subgroep van jonge bestuurders onder invloed op weekendnachten wordt wel veel aandacht besteed wegens het grote risico op ongevallen[4].

Figuur 12: Aandeel van elke leeftijdscategorie in het totale verkeer en in het verkeer 'onder invloed' naargelang de periode van de week



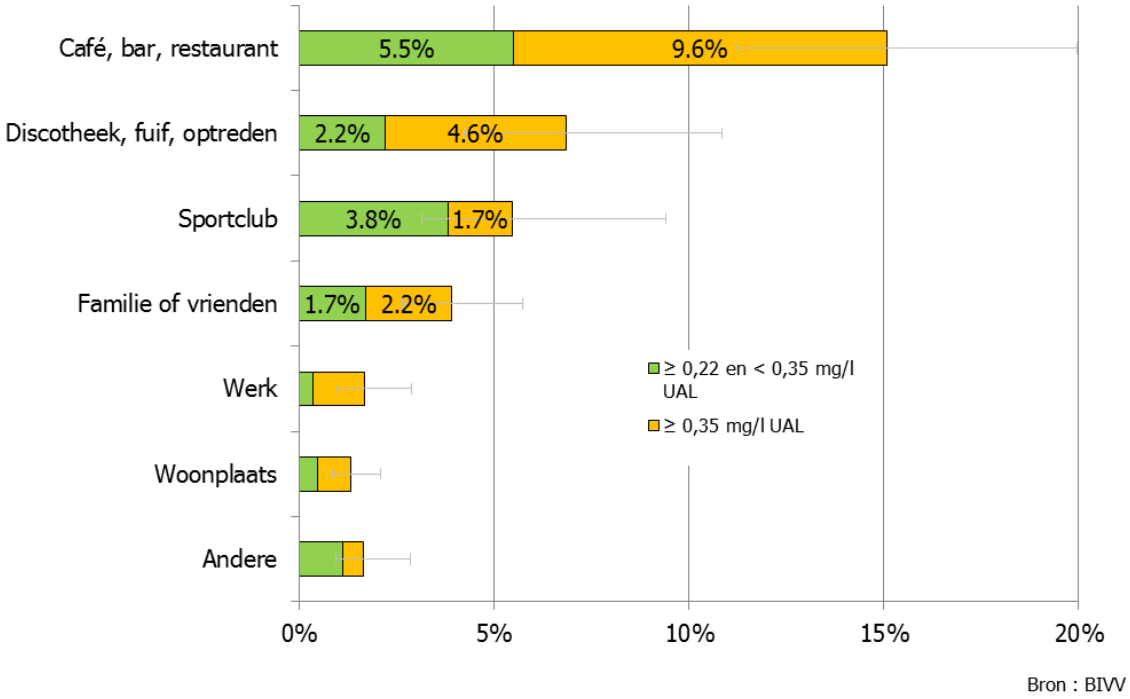
Bron : BIVV

3.2.6. Herkomst

Het aandeel bestuurders onder invloed varieert eveneens afhankelijk van de plaats waar ze vandaan komen (Figuur 13). Bijna 15% van de bestuurders die van een horecagelegenheid komen, kropen in 2012 achter het stuur als ze te veel gedronken hadden. Daarna volgen, met een belangrijk verschil, de bestuurders die van een feestje of discotheek, sportclub of een bezoek aan familie of vrienden komen. De personen die van thuis of het werk kwamen, hadden zoals verwacht een veel lager, maar weliswaar niet-verwaarloosbaar, ROI-percentage.

[4] Het aandeel bestuurders van 18 tot 25 jaar op het totale aantal automobilisten dat ernstig gewond raakt, is ongeveer twee keer groter dan het verkeersdeelnamepercentage van deze groep, ongeacht de periode van de week.

Figuur 13: ROI-percentage naargelang de herkomst van de bestuurders



Bron : BIVV

De regressieanalyses bevestigen dat de vier bovenvermelde plaatsen van herkomst verband houden met een verhoogd relatief risico op ROI in vergelijking met bestuurders die van thuis komen. Een bezoek aan een horecagelegenheid verhoogt het relatief risico op ROI met een factor van 9,7. Voor een feestje en discotheek is die vermenigvuldigingsfactor 3,7, voor een bezoek aan een sportclub 3,6 en voor een bezoek aan familie of vrienden 2,8. Personen die terugkeren van hun werk verschillen daarentegen niet naar ROI tegenover personen die van thuis komen.

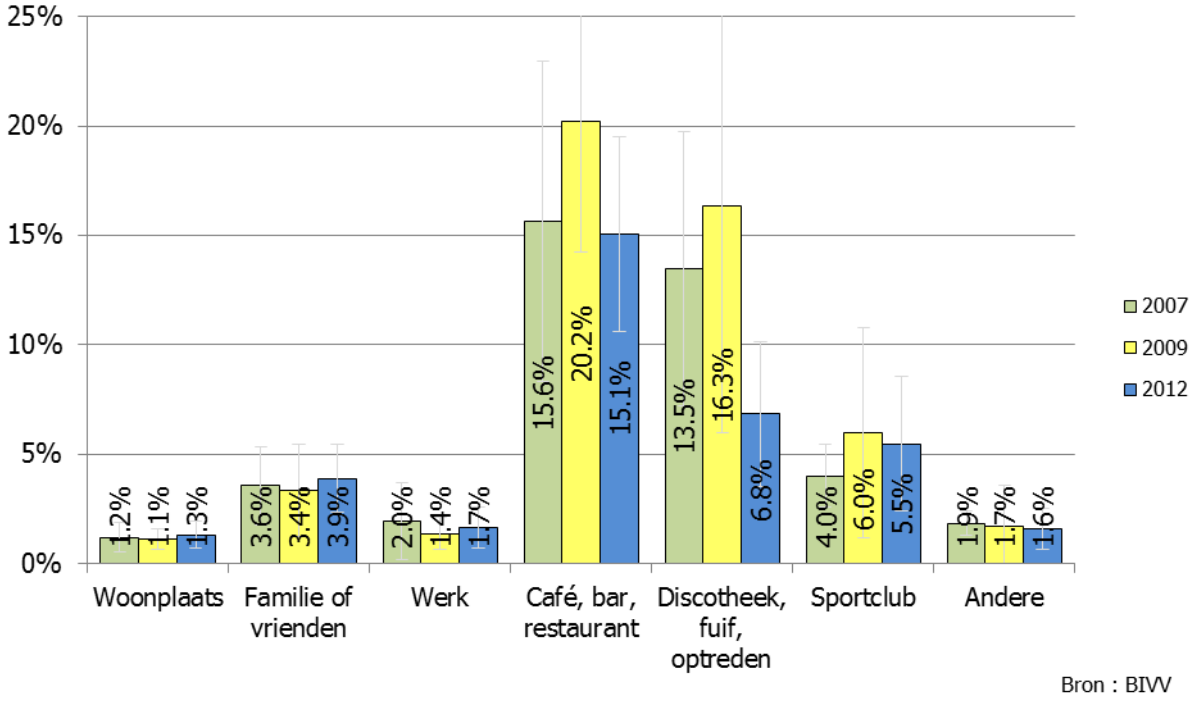
Personen die veel gedronken hebben (> 0,35 mg/l UAL) zijn duidelijk in de meerderheid in de groep overtreders die van een horecagelegenheid of een feestje komen en licht in de meerderheid in de groep overtreders die terugkomen van een bezoek aan familie of vrienden. De mediaan van de alcoholpromillages bij de overtreders die van een feestje komen, blijkt evenwel maar 0,37 mg/l UAL te zijn, lager dan de mediaan van alle overtreders ongeacht hun herkomst. De mediaan van de personen die van een horecagelegenheid komen, is hoger (0,46 mg/l UAL). We blijven voorzichtig bij het trekken van conclusies met betrekking tot het grote aandeel bestuurders met een hoog alcoholpercentage (> 0,35 mg/l UAL) bij de bestuurders die van hun werk komen. Deze vaststelling is eigen aan 2012 en is niet gebleken in 2007 of 2009.

In vergelijking met de metingen van de vorige jaren (Figuur 14) merken we vooral een sterke daling van het ROI-percentage bij de bestuurders die van een feestje of discotheek komen. Bij de interpretatie van dit resultaat moet echter voorzichtigheid in acht worden genomen, want tijdens de meting van 2012 hebben we slechts 269 personen die van een dergelijk etablissement kwamen, kunnen controleren, hetzij 2,3% van de steekproef. Hierdoor is de indicator gevoeliger voor belangrijke variaties dan bijvoorbeeld die van de bestuurders die van thuis kwamen (4800 gecontroleerd).

We wachten dus op een bevestiging van het resultaat in de volgende gedragsmeting voordat we besluiten dat het ROI-percentage effectief gedaald is bij de bestuurders die van een feestje komen.

We kunnen ons ook afvragen of de mogelijke daling niet deels te wijten zou kunnen zijn aan een betere strategie van de overtreders om de controles te vermijden. Dankzij de sociale media hebben ze immers steeds sneller toegang tot informatie over de plaats van politiecontroles. Tot slot merken we op dat de politieagenten, bij de voorbereiding van de gedragsmeting, de instructie hebben gekregen om de personen die zelf niet uitgegaan zijn, maar andere feestgangers zijn gaan ophalen, niet aan te duiden als komende van een discotheek. De vastgestelde daling kan dus a priori niet het gevolg zijn van het meer inschakelen van een Bob die niet mee gefeest heeft.
De andere lichte variatie van het ROI-percentage in vergelijking met 2009 betreft de horecagelegenheden. We zien hier in feite opnieuw de waarde van in 2007. Aangezien de onnauwkeurigheidsmarge van deze indicator eveneens vrij groot is, moet men vooral onthouden dat de horecagelegenheid de locatie is die het hoogste ROI-percentage oplevert en dit bij 15 tot 20% van de bestuurders.

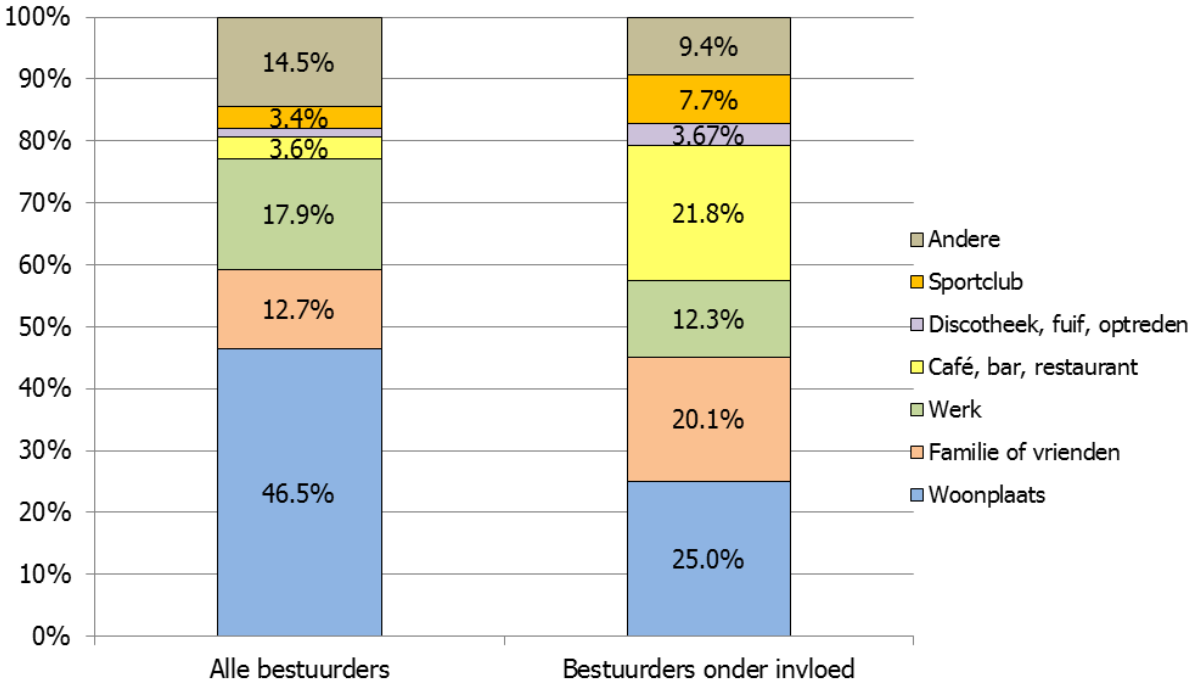
Figuur 14: ROI-ontwikkeling naargelang de herkomst van de bestuurders



Bron : BIVV

Ongeacht de vrij hoge ROI-percentages bij de personen die van een horecagelegenheid of feestje komen, is het belangrijk om deze vaststelling in perspectief te plaatsen, rekening houdend met het relatief lage aandeel verplaatsingen van deze etablissementen (3,6% van de bestuurders die van een horecagelegenheid komen en 1,3% van een feestje of discotheek, zoals weergegeven in Figuur 15). Hoewel personen die van thuis of van hun werk komen het laagste ROI-percentage hebben, zijn deze twee categorieën wel verantwoordelijk voor de meeste verplaatsingen (64% van de tijdens de gedragsmeting gecontroleerde bestuurders kwam van één van deze twee plaatsen). Het absolute aantal bestuurders onder invloed komende van deze twee plaatsen valt dus niet te verwaarlozen. We zien dat 25% van de bestuurders onder invloed van thuis komen, dat is iets meer dan van een horecagelegenheid (21,8%). 12% van de overtreders komt van het werk, veel meer dan de 3,7% die van een feestje of discotheek komt. We stellen dus vast dat een beleid tegen alcohol achter het stuur dat zich enkel focust op de uitgaanslocaties ook maar een deel van het probleem van rijden onder invloed aanpakt.

Figuur 15: Verhouding van herkomst voor alle bestuurders en alleen voor bestuurders onder invloed



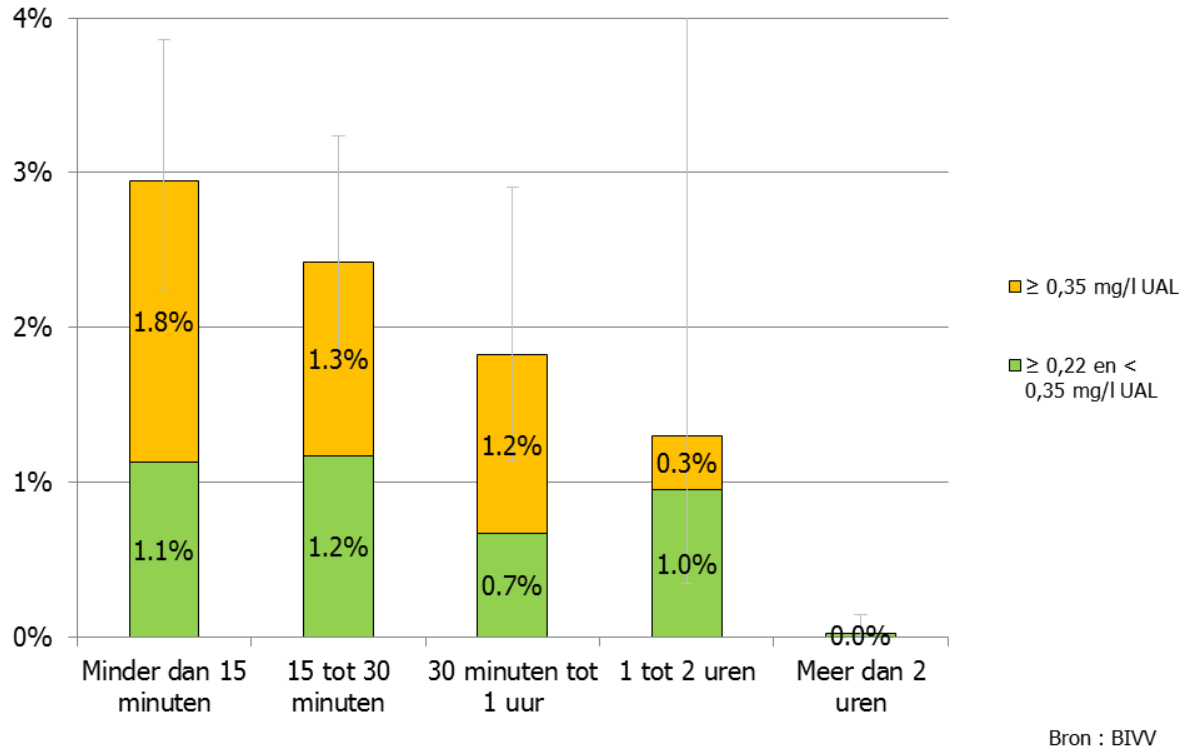
Bron : BIVV

3.2.7. Duur van de verplaatsing

Tijdens de gedragsmeting vroeg de politie aan de tegengehouden bestuurders om de totale duur van hun autorit te schatten. De resultaten (Figuur 16) laten zien dat er een verband is tussen de geschatte reisduur en het al dan niet rijden onder invloed. Namelijk, hoe langer de reis, hoe lager het gemeten ROI-percentage. Uit de regressieanalyse blijkt dat de duur van de verplaatsing net als in 2009 significant is.

Dit geconstateerde verband kan worden verklaard doordat mensen die weten dat ze lang moeten rijden een voorzichtiger drinkgedrag vertonen. Maar een deel van het waargenomen verband kan ook te wijten zijn aan onbetrouwbare antwoorden van de bestuurders. Bestuurders die weten dat ze onder invloed verkeren, hebben namelijk de neiging een kortere reisduur dan de feitelijke reisduur op te geven om hun overtreding tegenover de politieagent te bagatelliseren.

Figuur 16: ROI-percentage naargelang de duur van de verplaatsing



Bron : BIVV

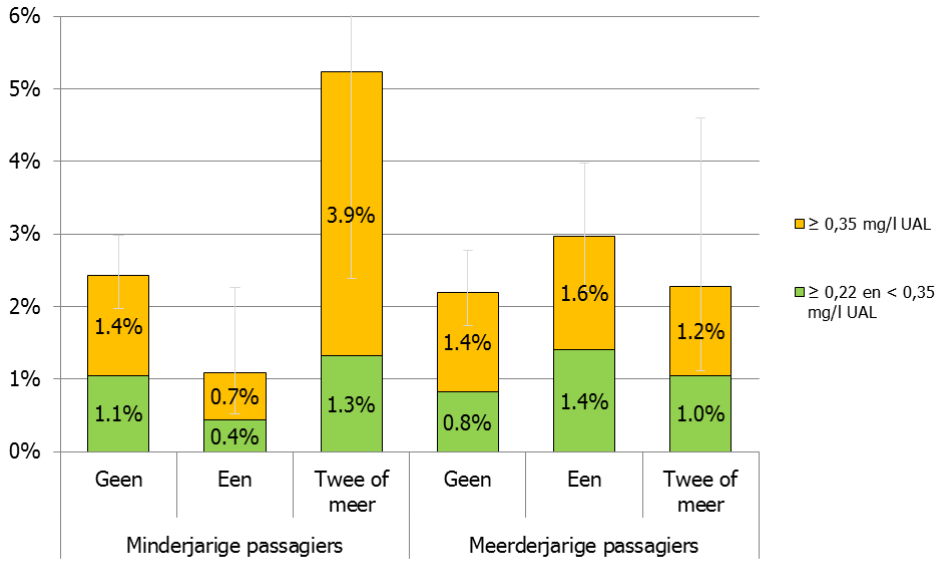
3.2.8. Aantal passagiers

De resultaten van 2012 betreffende het verband tussen het aantal passagiers en rijden onder invloed (Figuur 17) zijn behoorlijk verrassend. De metingen van 2009 gaven immers aan dat het vervoeren van minderjarige passagiers het relatief risico op ROI aanzienlijk deed afnemen. Dit is niet meer het geval in 2012. We stellen zelfs vast dat meer dan 5% van de bestuurders die meer dan één minderjarige passagier vervoeren, te veel gedronken had tijdens de metingen van 2012. Dit hoge cijfer betreft echter 'slechts' 16 bestuurders onder invloed, want de verplaatsingen met minstens twee minderjarige passagiers waren zeldzaam (slechts 4% van het totale aantal gecontroleerde personen). Het vervoeren van twee minderjarigen heeft dus geen statistisch significante negatieve invloed op het relatief risico op ROI.

Wat de volwassen passagiers betreft, hebben we geen significant verband met het relatief risico op ROI kunnen vaststellen. Er is weliswaar net als in 2009 een verhoogd ROI-percentage te zien voor bestuurders met één passagier, maar de regressieanalyse toont aan dat dit verschil niet significant is. Verder is het ROI-percentage voor bestuurders met twee of meer passagiers en bestuurders zonder passagiers gelijk, hoewel het in het weekend en op de terugweg van fuiven en feestjes vaker voorkomt dat er meerdere passagiers vervoerd worden. Komend van thuis of van het werk rijden bestuurders overwegend alleen. In 2009 werd het vervoer van minstens twee volwassen passagiers in verband gebracht met een significant lager relatief risico op ROI, maar dit is niet meer het geval in 2012.

Net zoals in 2009 hebben we geen specifiek gedrag vastgesteld naargelang het geslacht van de bestuurder en de passagiers. We hebben dus bijvoorbeeld niet bewezen dat het rijden met mannen een invloed heeft op het relatief risico op ROI in vergelijking met situaties met minstens één vrouwelijke inzittende.

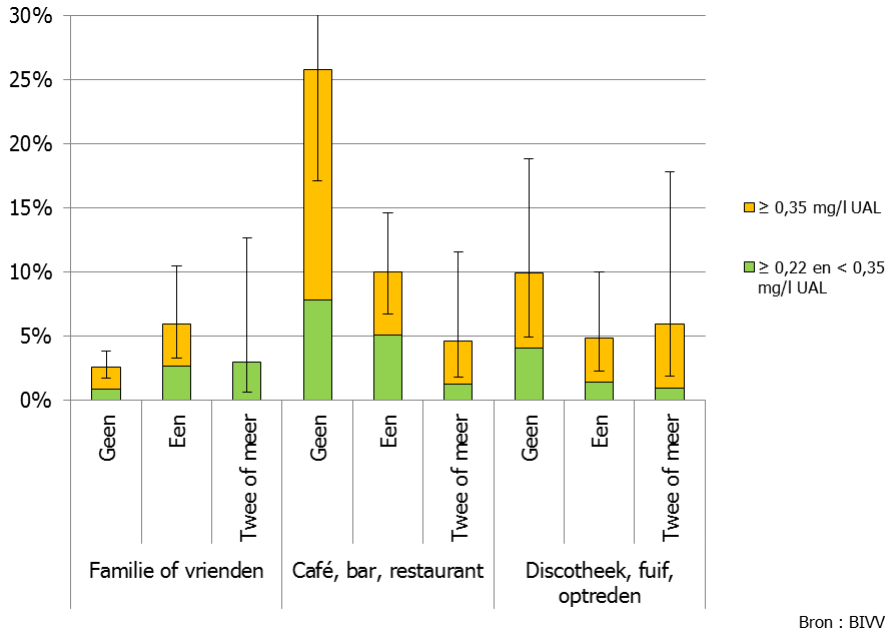
Figuur 17: ROI-percentage naargelang het aantal passagiers



Bron : BIVV

Als we het verband tussen het aantal passagiers en de herkomst van de bestuurders onderzoeken (Figuur 18), zien we dat bestuurders die terugkomen van een horecagelegenheid of een discotheek met passagiers een lager ROI-percentage hebben dan bestuurders zonder passagiers. Tenslotte valt ook het zeer hoge ROI-percentage op van bestuurders die alleen van een horecagelegenheid terugkeren (ROI van ongeveer 26% in 2012). Dit is trouwens op elk moment van de week hetzelfde (met een record van 43% ROI op weekenddagen), wat suggereert dat een deel van deze subgroep bestaat uit chronische veeldrinkers. Met andere woorden, het lijkt erop dat personen die lijden aan een alcoholverslaving en regelmatig op café gaan onevenredig sterk vertegenwoordigd zijn in de bestuurdersgroep die alleen van een horecagelegenheid terugkeert. Deze groep valt moeilijker te beïnvloeden met specifieke campagnes tegen rijden onder invloed dan mensen die maar af en toe drinken.

Figuur 18: ROI-percentage naargelang het aantal passagiers en de herkomst

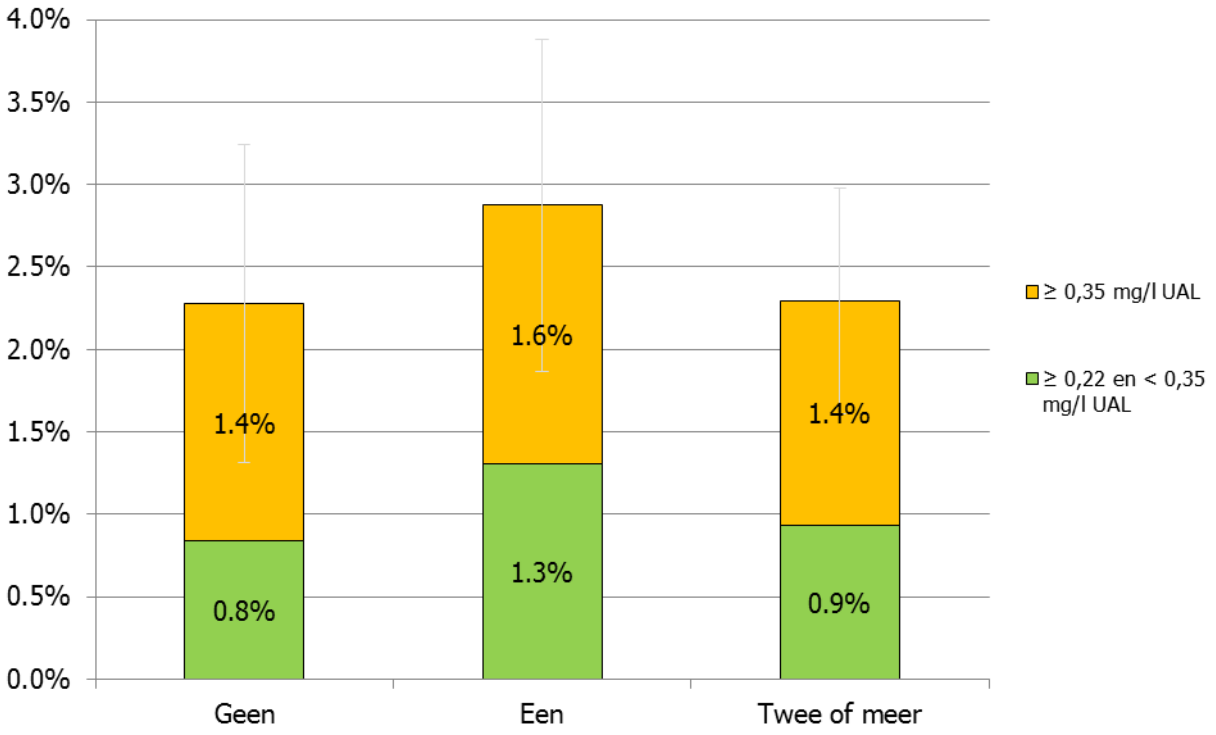


Bron : BIVV

3.2.9. Aantal eerder ondergane controles

Net zoals in de vorige metingen hebben we geen significant verband kunnen vaststellen tussen het aantal eerder ondergane controles en het risico op rijden onder invloed. De resultaten (Figuur 19) geven aan dat personen die eerder al gecontroleerd werden, een licht hoger ROI-percentage hebben dan de personen die nog niet gecontroleerd werden, maar het verschil is niet significant.

Figuur 19: ROI-percentage naargelang het aantal eerder ondergane controles



Bron : BIVV

Dit resultaat betekent niet dat politiecontroles niet doeltreffend zijn om mensen af te raden om te rijden als ze gedronken hebben. Het blijkt immers dat de eerder gecontroleerde personen niet vergelijkbaar zijn met de personen die nog niet eerder gecontroleerd werden. De automobilisten die 's nachts rijden, vooral in het weekend, net als personen die van de discotheek komen, worden vaker gecontroleerd dan mensen die van andere plaatsen komen. Mannen worden bovendien vaker gecontroleerd dan vrouwen. Dit resultaat is dus te wijten aan het feit dat politiecontroles gericht zijn op de momenten en groepen die de grootste kans op ROI opleveren. Naast deze variabelen waarmee we bij onze analyses rekening kunnen houden, richten de politieagenten de controles wellicht ook in naargelang andere – niet in ons onderzoek gemeten – variabelen die hun aangeven dat de bestuurder die ze gaan tegenhouden of hebben tegengehouden, een grote kans heeft op rijden onder invloed. We vermelden zo bijvoorbeeld een vreemd of gevaarlijk rijgedrag, een poging om aan de controle te ontsnappen of de geur van alcohol in het voertuig. Het feit dat 'eerder gecontroleerde' mensen meer risico vertonen voor ROI dan 'nooit eerder gecontroleerde' mensen verhult waarschijnlijk het ontradende effect van politiecontroles op het ROI in onze resultaten.

Bovendien is het aantal controles, ondanks de toename de laatste jaren, waarschijnlijk niet voldoende om de subjectieve pakkans voor bestuurders zodanig te doen stijgen dat het risico op rijden onder invloed erdoor sterk vermindert. In 2012 verklaarde 36% van de bestuurders nog dat ze nog nooit eerder een alcoholcontrole hadden ondergaan, wat toch een vooruitgang is tegenover 2009 (53%).

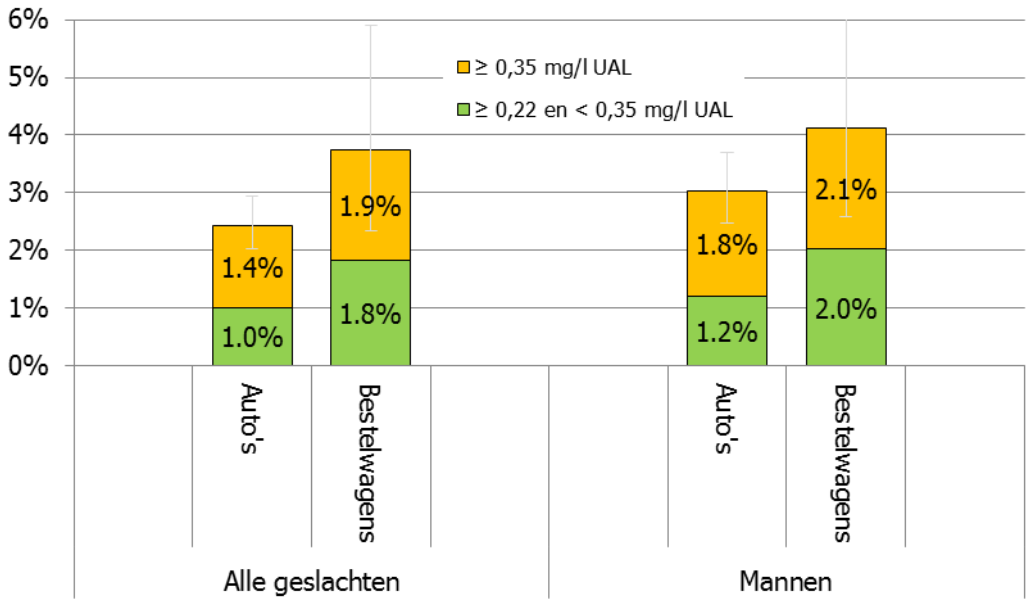
Maar er moeten nog inspanningen worden geleverd om de objectieve kans en bijgevolg de subjectieve kans op een controle te doen stijgen.

3.2.10. Bestelwagenbestuurders

Tijdens de gedragsmeting van 2012 werd aan de politieagenten – in tegenstelling tot in de voorgaande edities – gevraagd om ook bestelwagens tegen te houden. We hebben de resultaten betreffende de bestelwagens afzonderlijk geanalyseerd opdat de resultaten van 2012 vergeleken kunnen worden met de resultaten van de eerdere edities. Uiteraard zijn er minder bestelwagens op de weg dan auto's (8,2% van de steekproef bestond uit bestelwagens), waardoor de analyse ervan moeilijker is dan voor de auto's. We kunnen er echter een aantal interessante gegevens uit trekken.

Op het vlak van algemeen ROI-percentage (Figuur 20) zien we bij de bestelwagenbestuurders een hoger cijfer dan bij de automobilisten. 3,7% van de bestelwagenbestuurders reed in 2012 onder invloed, tegenover 2,4% van de automobilisten. Dit resultaat kan bovenal toegekend worden aan de demografie van de bestelwagenbestuurders. Dit zijn namelijk hoofdzakelijk mannen (90% tegenover 64% bij de autobestuurders) en vaker tussen de 40 en 54 jaar dan de automobilisten (44% tegenover 34% bij de automobilisten). Zoals eerder vermeld zijn mannen van 40 tot 54 jaar de demografische groep met het hoogste relatieve risico op ROI. Als we de ROI-percentages van de mannelijke automobilisten met die van de mannelijke bestelwagenbestuurders vergelijken, wordt het verschil evenwel al iets kleiner.

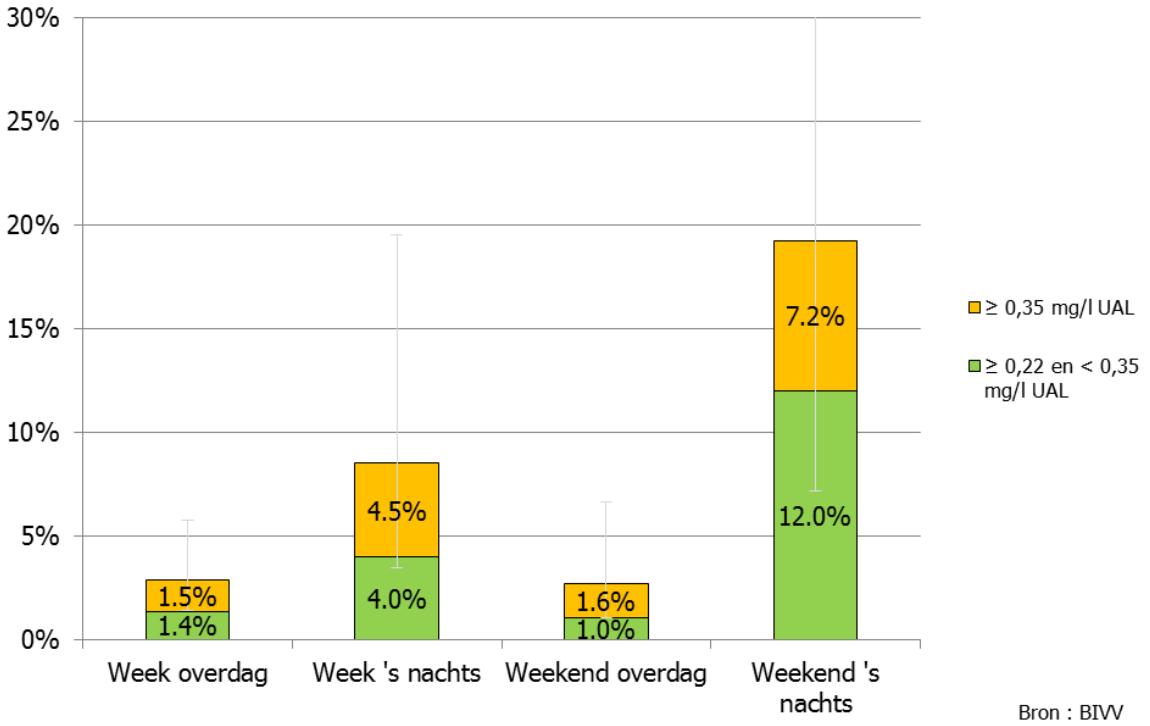
Figuur 20: Algemeen ROI-percentage van de bestelwagenbestuurders in vergelijking met de automobilisten



Bron : BIVV

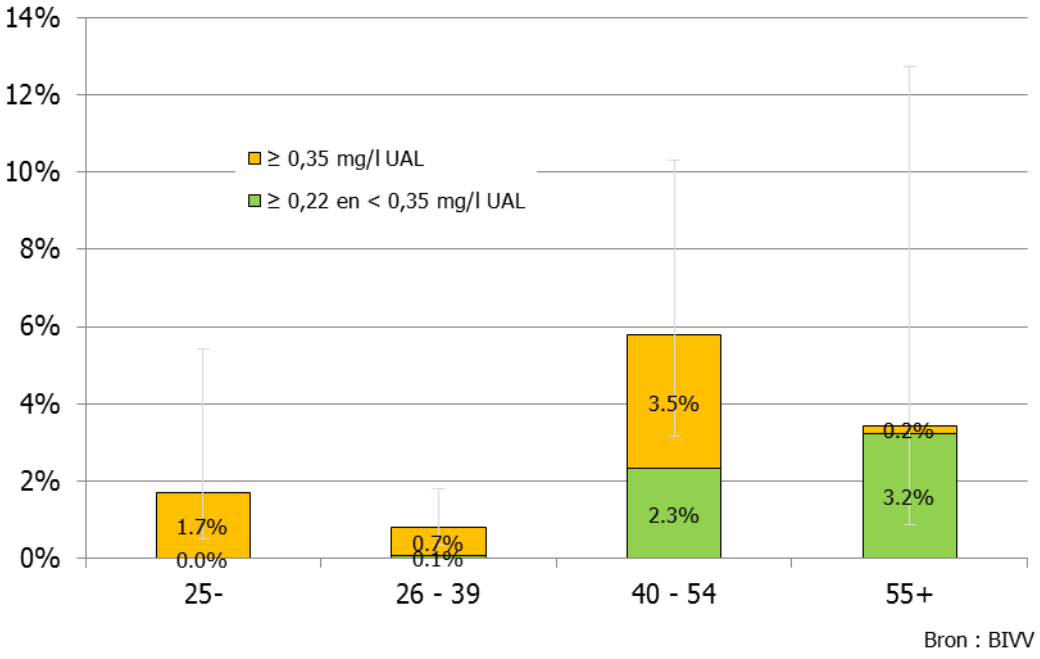
Over het algemeen beïnvloeden dezelfde factoren het relatieve risico op ROI van de bestelwagenbestuurders. Naast het geslacht, zoals al aangehaald, heeft ook het moment van de week (Figuur 21) een invloed op het ROI-percentage. We zien beduidend hogere ROI-percentages 's nachts dan overdag, vooral in het weekend waarbij 19,2% van de bestelwagenbestuurders 's nachts onder invloed van alcohol rijdt. We merken evenwel op dat de onnauwkeurigheidsmarges groter zijn doordat er 's nachts weinig bestelwagens op de baan zijn.

Figuur 21: ROI-percentage van de bestelwagenbestuurders naargelang het moment van de week



Ook de leeftijd is een factor die het relatieve risico op ROI beïnvloedt (Figuur 22). Net als bij de automobilisten vertonen de 40- tot 54-jarigen het minst goede gedrag. Hun ROI-percentage is hoog (5,8%) en significant hoger dan bij de min 25-jarigen. De andere leeftijdscategorieën vertonen geen statistisch significante verschillen.

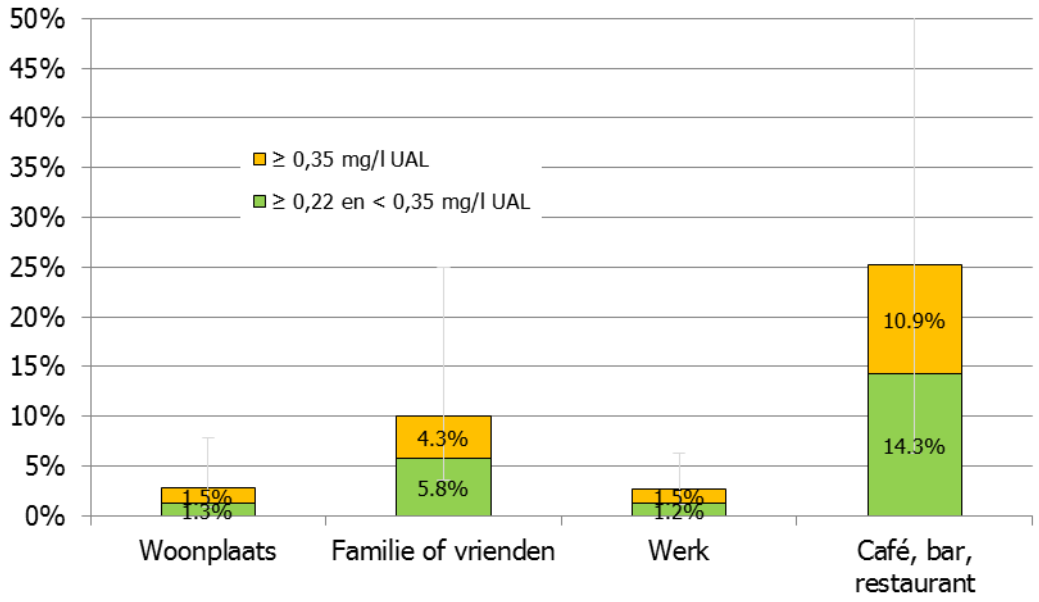
Figuur 22: ROI-percentage van de bestelwagenbestuurders naargelang de leeftijdscategorie



De herkomst is een andere belangrijke factor (Figuur 23). In vergelijking met de automobilisten komen de bestelwagenbestuurders veel vaker van hun werk en zeer weinig van een feestje of discotheek (daarom is deze laatste categorie niet in de grafiek opgenomen). 10% van de bestelwagenbestuurders die terugkwamen van een bezoek aan familie of vrienden was onder invloed in 2012, maar het aantal observaties in deze categorie is onvoldoende om te besluiten tot een statistisch significant verschil met de bestuurders die van thuis kwamen. We kunnen echter wel degelijk stellen dat de bestelwagenbestuurders die van een horecagelegenheid kwamen, een zeer hoog en statistisch verschillend ROI-percentage vertonen dan de bestelwagenbestuurders die van een andere plaats kwamen. In 2012 had één op de vier bestelwagenbestuurders die van een horecagelegenheid kwam, te veel gedronken om te kunnen rijden.

Tot slot speelt ook de lengte van de verplaatsing een rol bij het relatieve risico op ROI. Voor alle trajecten van minder dan één uur lag het algemene ROI-percentage bij de bestelwagenbestuurders op 4,5%. Niet één bestelwagenbestuurder met een langere rit in het vooruitzicht (>1 uur) had daarentegen gedronken tijdens onze controles. Dit is een zeer mooi resultaat aangezien 17,6% van de bestelwagenbestuurders een traject van meer dan één uur aangaf (tegenover slechts 9,5% van de automobilisten).

Figuur 23: ROI-percentage van de bestelwagenbestuurders naargelang hun herkomst



Bron : BIVV

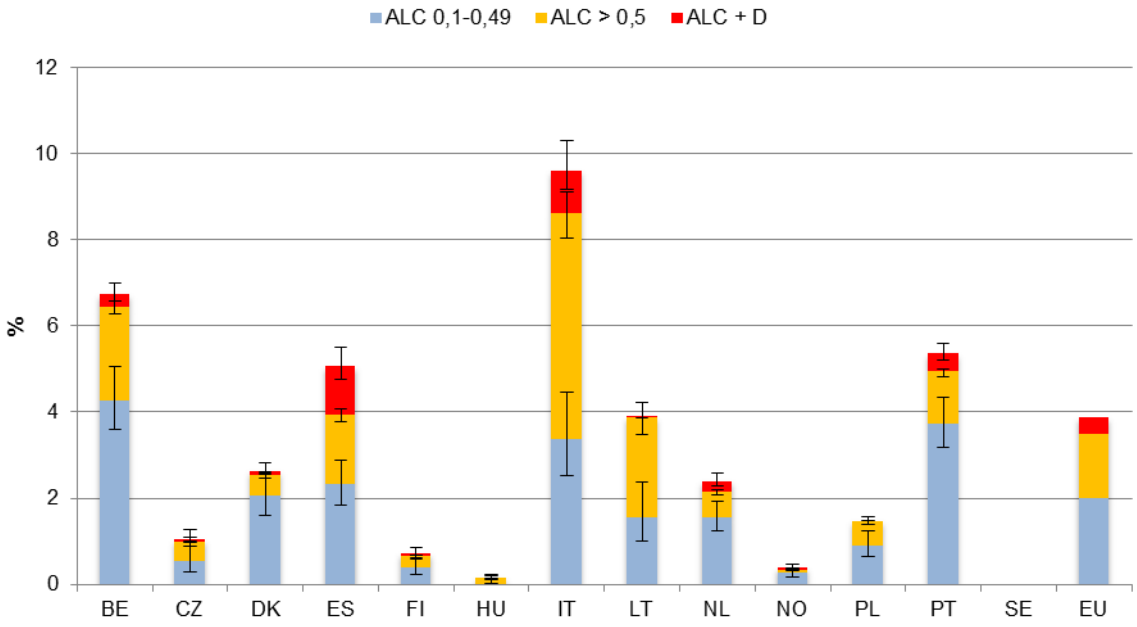
4. Vergelijking met internationale gegevens

De prevalentie van rijden onder invloed van alcohol in de algemene bestuurderspopulatie wordt niet zo vaak onderzocht. Deze onderzoeken vergen immers heel wat inspanning en samenwerking met de politiediensten, wat in sommige landen wettelijke problemen met zich mee kan brengen.

Eén van de studies die toelaten de prevalentie van rijden onder invloed in België te vergelijken met andere Europese landen is de DRUID-studie[5] die in 2010 in 13 landen uitgevoerd werd (Houwing et al., 2011). Tijdens dit onderzoek werd ook het rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen bestudeerd. Net als in de gedragsmeting van het BIVV werden er aselecte controles uitgevoerd op willekeurig gekozen plaatsen en momenten in de verschillende deelnemende landen.

Figuur 24 vergelijkt de prevalentie van rijden onder invloed tussen de 13 onderzochte landen (behalve Zweden, waar enkel rijden onder invloed van drugs bestudeerd werd) en met het Europese gemiddelde. Het DRUID-onderzoek heeft de prevalenties vanaf 0,1 g/l bloed (hetzij vijf keer lager dan de Belgische wettelijke limiet) geregistreerd, maar de informatie voor de percentages van meer dan 0,5 g/l is apart beschikbaar.

Figuur 24: Prevalentie van rijden onder invloed van alcohol op basis van het DRUID-onderzoek (2010)



We zien dat het percentage bestuurders met een alcoholgehalte van meer dan 0,5 g/l die geen drugs gebruiken (ALC > 0,5) 2,15% bedraagt en dat het percentage personen die zowel alcohol als drugs hebben gebruikt (ALC + D) 0,31% bedraagt. De som van beide waarden (2,46%) is dus geheel coherent met de resultaten van de gedragsmeting (ROI 2,6% in 2009 en 2,4% in 2012). Hierdoor is België één van de landen met de hoogste percentages bestuurders met een alcoholgehalte van meer dan 0,5 g/l. In België zien we ook een groot percentage personen die achter het stuur kruipen als ze een kleine hoeveelheid alcohol hebben gedronken (alcoholgehalte tussen 0,1 en 0,5 g/l bloed). België

[5] DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines).

is zelfs het land waar dit gedrag het vaakst voorkomt van de 13 bestudeerde landen. We merken met name het grote verschil met onze Nederlandse buren op.

Sinds 1999 wordt er regelmatig een gedragsmeting in Nederland georganiseerd (jaarlijks van 1999 tot 2008, en in 2010 en 2011). Dit onderzoek (Ministerie van Infrastructuur & Milieu Rijkswaterstaat, 2012) is net als in België gebaseerd op de aselecte controle van bestuurders op een aantal representatieve locaties in het land, maar enkel tijdens de weekendnachten. Het percentage bestuurders met een alcoholconcentratie van meer dan 0,5 g/l bloed bedroeg 2,4% in 2010 en 2011. Dit is beduidend minder dan in België (7,9% in 2012). We merken op dat de maximale wettelijke limiet in Nederland en België gelijk is (0,5 g/l bloed), maar in Nederland geldt een wettelijk limiet van 0,2 g/l bloed voor bestuurders die hun rijbewijs nog geen vijf jaar hebben.

In de Verenigde Staten heeft de National Highway Traffic Safety Administration het recentste onderzoek naar de prevalentie van ROI (in 2007) uitgevoerd (Lacey et al. 2009). Dit onderzoek volgde op eerdere edities in 1973, 1986 en 1996, met dus veel grotere intervallen dan de Belgische gedragsmeting. Voor het onderzoek van 2007 werd een min of meer gelijkaardige methodologie als in België toegepast. De maximale wettelijke alcohollimiet in alle Amerikaanse staten bedroeg op dat moment 0,8 g/l bloed. Nochtans lag het percentage bestuurders met meer dan 0,5 g/l in de VS veel lager dan in België. Overdag (alle waarnemingen vonden op een vrijdag plaats) had slechts 0,1% van de Amerikaanse bestuurders een alcoholconcentratie van minstens 0,5 g/l (tegen 1,4% in 2007 en 1,7% in 2012 in België). Tijdens weekendnachten steeg dit percentage tot 4,5% (tegen 10,0% in 2007 en 7,9% in 2012 in België).

Tot slot vermelden we nog het onderzoek van Beirness & Beasley (2011) op basis van een gedragsmeting in British-Columbia (Canada). In 2010 had 3,6% van de 's nachts geteste bestuurders een alcoholconcentratie van minstens 0,5 g/l, opnieuw beduidend minder dan in België.

Kortom, hoewel het aantal gedragsonderzoeken inzake rijden onder invloed beperkt is en bepaalde elementen niet altijd vergelijkbaar zijn (met name door de verschillende wetgeving in landen), komt België duidelijk naar voor als een land met een hoge prevalentie van rijden onder invloed van alcohol in vergelijking met de andere Europese en Noord-Amerikaanse landen.

5. Conclusies en aanbevelingen

Voornaamste resultaten

In vergelijking met de eerdere edities van de gedragsmeting toont de meting van 2012 **geen merkbare verbetering** aan van het gedrag van de Belgische bestuurders op het vlak van alcohol achter het stuur. **Het algemene ROI-percentage is 2,4%**, wat statistisch gezien dus niet anders is dan het resultaat in 2009. Net als in 2009 is het aantal personen met een hoog alcoholgehalte (≥ 0,35 mg/l UAL) groter dan het aantal personen met een onwettelijk, maar lager gehalte (tussen 0,22 en 0,35 mg/l UAL). **De mediaan van de alcoholgehaltes van de personen in overtreding was 0,41 mg/l UAL** (equivalent van 0,94 g/l bloed). We kunnen dus besluiten dat de doorsnee overtreding inzake alcoholgebruik niet louter één glaasje te veel betreft.

Als we de subgroepen van bestuurders meer in detail bekijken, stellen we evenwel een **daling van het ROI-percentage bij de bestuurders op weekendnachten** (van 12,7% in 2009 tot 7,8% in 2012) vast (terwijl het ROI-percentage in deze categorie enkel gestegen is in de loop van de voorgaande gedragsmetingen). Dit is dus een positief signaal. We moeten de volgende gedragsmeting afwachten om een bevestiging te hebben van de neerwaartse tendens, vooral omdat dit fenomeen niet geldt voor de weeknachten. Op basis van deze daling op weekendnachten zouden we ons kunnen afvragen waarom het algemene ROI-percentage niet significant afgenomen is. De reden is dat er minder verplaatsingen 's nachts dan overdag plaatsvinden. **Zelfs met een ROI-percentage van 1,46% (stabiel tegenover 2009) zijn de weekdagen ondanks alles goed voor 37% van de verplaatsingen onder invloed** (tegenover slechts 20% op weekendnachten). Overdag en 's nachts is er dus geen fundamenteel verschil in het risico om tijdens een verplaatsing iemand te kruisen die te veel gedronken heeft.

Zoals ook gezien tijdens alle voorgaande edities van de gedragsmeting **bevestigen de mannen hun slechtere gedrag dan vrouwen** inzake ROI. In 2012 reed 3,0% van de mannen nadat ze te veel gedronken hadden, tegenover 1,3% van de vrouwen.

Ook de gegevens betreffende het effect van de leeftijd van de bestuurder op het ROI-percentage worden bevestigd. In 2012 merken we **bij de automobilisten van 40 tot 54 jaar nog altijd een hoger ROI-percentage (2,8%) dan bij de min-25-jarigen (1,6%) en 55-plussers (2,1%).** De bestuurders van 25 tot 39 jaar hebben tevens een ROI-percentage (2,4%) dat beduidend hoger ligt dan dat van de jongere bestuurders. De bestuurders van 40 tot 54 jaar hebben evenwel niet langer het hoogste ROI-percentage op alle momenten van de week, zoals waargenomen in 2009. Hun percentage is immers gedaald tijdens de weekendnachten in 2012, waardoor de bestuurders jonger dan 40 jaar het slechtst presteren op dat moment van de week.

Het ROI-percentage in Vlaanderen lag in 2012 (1,9%) lager dan in Wallonië (3,1%) en in Brussel (2,5%). Er is bovendien een significant verschil in het percentage bestuurders met een hoog alcoholgehalte (≥0,35 mg/l UAL) tussen Vlaanderen en de twee andere gewesten.

De herkomst van de bestuurders is eveneens van groot belang voor het risico op ROI. **Het is hierbij niet verwonderlijk dat de twee locaties met het hoogste RRROI 'cafés en restaurants' (15,1%) en 'discotheken en andere uitgaansgelegenheden' (6,8%) zijn**. Dit laatste percentage is sterk gedaald in vergelijking met 2009 (toen nog 16,3%). We merken echter op dat deze indicator gebaseerd is op weinig observaties wegens het zeldzame karakter van de verplaatsingen vanuit discotheken. De uitgaanslocaties liggen bovendien aan de oorsprong van een veel kleiner absoluut aantal verplaatsingen onder invloed dan thuis. Slechts 1,3% van de bestuurders

komende van thuis had te veel gedronken in 2012, maar 46% van de bestuurders kwam van thuis. Bijgevolg kan men stellen dat 25% van de in 2012 gecontroleerde personen onder invloed van thuis kwam, tegenover slechts 22% van een horecagelegenheid en 3,7% van een feestje of discotheek.
In 2009 hadden we een positief effect vastgesteld van het vervoeren van passagiers op het rijden onder invloed, maar dit fenomeen zien we niet meer in 2012. Verbazend genoeg geven ook minderjarige passagiers geen aanleiding tot een lager relatief risico op ROI.

De geschatte duur van de verplaatsing blijkt daarentegen wel een invloed te hebben op het RRROI, wat vastgesteld werd in 2009 en bevestigd wordt in 2012. Hoe langer de geschatte duur van het traject, hoe minder de bestuurders de neiging hebben om te rijden onder invloed.

In 2012 hebben we tenslotte voor het eerst ook bestelwagenbestuurders in de gedragsmeting opgenomen. **Het ROI-percentage bij de bestelwagenbestuurders ligt hoger dan bij de automobilisten (3,7% tegen 2,4%).** De redenen hiervoor worden duidelijk als we kijken naar de demografische samenstelling van de bestelwagenbestuurders. Het zijn namelijk grotendeels mannen van middelbare leeftijd, een bevolkingscategorie met een hoog RRROI. Naast leeftijd en geslacht beïnvloeden dezelfde factoren als bij de automobilisten het ROI-percentage bij bestelwagenbestuurders: periode van de week, herkomst en duur van de verplaatsing.

Over het algemeen zijn de resultaten van de gedragsmeting vrij coherent met die van de attitudemeting 2012, gebaseerd op zelfgerapporteerd gedrag. Enkel de conclusies betreffende de leeftijd verschillen. De jongste groep bestuurders geeft vaker risicovol gedrag toe en vindt alcohol achter het stuur aanvaardbaarder dan oudere bestuurders in de bevraging. Dit is het omgekeerde van wat in de gedragsmeting wordt vastgesteld.

Bespreking

Prevalentie van ROI en risico op een ongeval

De gedragsmeting geeft kostbare informatie over de prevalentie van ROI. De subgroepen met de hoogste prevalentie zijn echter niet altijd de groepen met het hoogste ongevalsrisico. Jonge bestuurders, voor wie de ROI-prevalentie laag is in vergelijking met de meeste andere leeftijdscategorieën, vormen daarvan een mooi voorbeeld. Het aandeel bestuurders van 18 tot 25 jaar op het totaal aantal automobilisten dat ernstig gewond raakt, is ongeveer twee keer groter dan het verkeersdeelnamepercentage van deze groep, ongeacht de periode van de week. Hoewel alcohol niet de enige oorzaak van deze ongevallen is, speelt het een belangrijke rol. Hoewel alle bestuurders hun risico op een ongeval sterk verhogen als ze onder invloed van alcohol rijden, is dit nog veel meer uitgesproken het geval bij jonge bestuurders wegens hun beperktere ervaring en ander gevaarlijk gedrag dat met het alcoholgebruik gepaard kan gaan (snelheid, drugsgebruik). Nuyttens et al. (2012) hebben berekend dat, terwijl bestuurders van 26 jaar of ouder onder invloed van alcohol 4 tot 6 keer meer risico lopen op een ernstig ongeval dan wanneer ze nuchter zijn, het 'meer-risico' tot 10 keer hoger was bij de 18- tot 25-jarigen onder invloed. Het betreft hier een gemiddeld risico want het ongevalsrisico neemt uiteraard toe met het alcoholpromillage.

Bij het nemen van maatregelen om het aantal ROI-gerelateerde ongevallen terug te dringen moet dus niet alleen rekening gehouden worden met de prevalentiecijfers voor de verschillende bevolkingsgroepen, maar ook met de invloed daarvan op het risico op ongevallen. Als enkel rekening wordt gehouden met de prevalentie bestaat het risico dat de subgroepen met een hoog ongevalspercentage niet bereikt worden. Enkel rekening houden met de ongevalscijfers zou daarentegen kunnen leiden tot afname van het verantwoordelijkheidsbesef bij subgroepen die een lager ongevalsrisico, maar niettemin een hoog ROI-percentage hebben. Als er bijvoorbeeld speciale

aandacht moet worden besteed aan ongevallen met jonge bestuurders, moet vermeden worden dat bestuurders van 40 tot 54 jaar, die de hoogste ROI-prevalentie hebben, gaan denken dat rijden onder invloed enkel een probleem voor jongeren is en vervolgens hun eigen alcoholgebruik alvorens het rijden gaan banaliseren. Bovendien kan het gedrag van de leeftijdscategorie 40-54 jaar – ook al is deze categorie niet het meest betrokken bij alcoholgerelateerde ongevallen – mogelijk een invloed hebben op het gedrag van de jongere bestuurders die in hen een voorbeeld zien[6]. Dat is één van de redenen waarom de campagnes van het BIVV ook gericht zijn op andere groepen dan enkel jongeren die terugkeren van een avondje uit.

Prevalentie en aantal bestuurders onder invloed

Bij de beschrijving van de resultaten hebben we benadrukt dat een hoog ROI-percentage bij een bepaalde categorie bestuurders niet betekent dat een absoluut groot aantal van deze personen onder invloed rijdt. Omgekeerd kan een grote hoeveelheid bestuurders onder invloed behoren tot een categorie met een lage prevalentie.

Een illustratie van dit fenomeen zien we in de herkomst van de verplaatsingen: bij de bestuurders komende van een discotheek ligt het ROI-percentage hoog, maar slechts zeer weinig mensen komen van een discotheek in vergelijking met andere locaties. Omgekeerd ligt het ROI-percentage bij personen die van thuis komen laag, maar heel veel bestuurders komen van thuis. Kortom, veel meer overtreders komen van thuis in vergelijking met het aantal overtreders dat van een discotheek komt. Als we het probleem van rijden onder invloed bij terugkeer van een discotheek volledig zouden hebben opgelost, zouden we slechts een heel klein deel van het algemene probleem van alcohol achter het stuur opgelost hebben.

Dezelfde redenering gaat op voor het alcoholgehalte naargelang de periode van de week. Op basis van de hoge ROI-percentages 's nachts zouden we geneigd kunnen zijn om te zeggen dat we ons meer moeten concentreren op alcoholcontroles 's nachts. Dit zou echter verkeerd zijn want het ROI-percentage ligt overdag wel lager, maar er vinden overdag wel veel meer verplaatsingen plaats. Er zijn dus meer overtredingen overdag dan 's nachts. De overtreders die overdag rijden, hebben ongetwijfeld meer kans om overdag aan een controle te ontsnappen dan 's nachts (wegens de onmogelijkheid van een controlesysteem om iedereen te controleren, wat eventueel 's nachts wel mogelijk kan zijn door de lagere verkeersintensiteit). Ook al controleren de politieagenten veel 'safe'-personen overdag, toch is dit geen verloren tijd. De politieagenten maken zich zo immers zichtbaar voor meer bestuurders die te veel gedronken hebben dan tijdens een nachtcontrole en verhogen bij meer bestuurders de objectieve en subjectieve kans om betrapt te worden.

Rijden onder invloed van alcohol en alcoholgebruik

Rijden onder invloed wordt vaak gelieerd aan een verminderde verantwoordelijkheidszin bij de bestuurder op het ogenblik dat hij zijn avond plant of beslist om al dan niet achter het stuur te kruipen. Voor een groot aantal overtreders moeten we de oorzaak van rijden onder invloed echter verder zoeken, op het vlak van algemene gewoontes van alcoholgebruik. In 2008[7] schatte het Instituut voor de Volksgezondheid (Gisle et al., 2010) dat 12% van de Belgen ouder dan 15 jaar dagelijks alcohol drinkt. Dat betekende een stijging met 3 procentpunt ten opzichte van 2001 en 2004. Ook de neiging tot verslaving was toegenomen: van 7% in 2001 tot 10% in 2008. Bovendien hebben diverse internationale onderzoeken de belangrijke oververtegenwoordiging van personen met een alcoholverslaving in de overtrederspopulatie aangetoond in vergelijking met de algemene

[6] Rijden onder invloed wordt gerapporteerd in verschillende onderzoeken als een erfelijke factor, bv. in Hjalmarsson & Lindquist (2010).

[7] Een nieuwe editie van de Gezondheidsenquête door Middel van Interview heeft plaatsgevonden in 2013, maar deze resultaten waren nog niet beschikbaar op het ogenblik van de publicatie van dit document.

bestuurderspopulatie. Uit bepaalde onderzoeken is zelfs gebleken dat verschillende kenmerken die vaak in verband worden gebracht met rijden onder invloed (bv. asociaal gedrag, agressiviteit, zoeken naar een kick, risico's nemen of impulsiviteit) vooral te maken hebben met het alcoholgebruik op zich. Er bestaan evenwel ook onderzoeken die, andersom, aangeven dat de predictoren van de overtreding 'alcohol achter het stuur' verschillen van de predictoren van alcoholgebruik.

We kunnen wel stellen dat een grote groep bestuurders waarschijnlijk geen bewuste keuze maakt om onder invloed te rijden, maar dit eerder doet vanuit de samenloop van een slecht of niet beheerst regelmatig alcoholgebruik en de noodzaak om auto te rijden. De campagnes in het teken van ROI moeten dus gezien worden als slechts één van de maatregelen in een reeks die begint met preventie van alcoholgebruik in het algemeen. Vandaar ook de logica om de alcoholproblematiek in een ruimer kader te plaatsen met geïntegreerde maatregelen inzake alcoholgebruik. Dit heeft het kabinet van de minister van Volksgezondheid geprobeerd door een 'alcoholplan 2014-2018' op te maken. Dit plan werd evenwel verworpen door de interministeriële conferentie 'Drugs' in december 2013, maar dit thema zal wellicht in de volgende legislatuur opnieuw aan bod komen.

Het probleem van alcoholverslaving bij een deel van de bevolking is uiteraard moeilijk snel op te lossen of te verbeteren. Personen met een verslaving zouden dus gestimuleerd moeten worden om na te denken voordat ze in hun wagen stappen, om te anticiperen op eventuele problemen en te vermijden dat ze geen andere oplossing hebben dan met de wagen terug naar huis te rijden als ze te veel alcohol gedronken hebben. Ook de niet-alcoholverslaafden hebben er baat bij om vóór hun vertrek na te denken over het verloop van hun feestje of avondje uit. Dat is de logica achter het concept 'bobben' van het BIVV in 2013, in het verlengde van de Bob-campagnes die al een aantal jaren lopen. Bobben betekent zich vooraf organiseren om na een avondje uit veilig thuis te geraken. Opdat de mensen meer mogelijkheden zouden hebben om te bobben, zijn er uiteraard alternatieven nodig voor de wagen, zoals een uitgebreider aanbod van het openbaar vervoer of lagere tarieven voor taxi's.

De wettelijke alcohollimiet

De wettelijke alcohollimiet is één van de belangrijkste elementen van een beleid tegen rijden onder invloed. We weten dat alcohol, zelfs bij een zeer laag consumptieniveau, ontegensprekelijk een invloed heeft op het cognitieve vermogen. Er zijn echter minder onderzoeken die de negatieve gevolgen van een laag alcoholgebruik op het risico op een ongeval aantonen. Uit een recent Amerikaans onderzoek (Phillips et al., 2013) blijkt dat het risico op een ongeval progressief toenam naargelang het alcoholgehalte, zelfs al vanaf een alcoholgehalte van 0,1 g/l bloed.

Naar communicatie toe zou een zerotolerance-beleid ten aanzien van alcohol gerechtvaardigd zijn en een zeer duidelijke boodschap uitdragen: wie rijdt, drinkt niet.

Zo'n beleid zou echter problemen kunnen geven op het vlak van de efficiëntie van de politiecontroles. Het aantal overtreders zou immers ongeveer verdrievoudigd worden (op basis van Van der Linden et al., 2011). Tenzij het aantal controles drastisch zou worden verhoogd, zou het aanhouden en bekeuren van bestuurders met een alcoholgehalte lager dan 0,22 mg/l UAL betekenen dat er minder tijd en middelen kunnen worden ingezet voor de andere overtreders. Daardoor zou de objectieve en subjectieve pakkans voor bestuurders met een promillage boven de huidige wettelijke limiet afnemen. Bovendien zou de maatregel ongeloofwaardig over kunnen komen en onbegrip veroorzaken bij bestuurders die slechts licht in overtreding zijn, omdat ze zouden beseffen dat er meer bestuurders met een hoog alcoholgehalte tussen de mazen van het net glippen. Het staat dus niet vast of het algehele resultaat van een nultolerantie beleid positief zou zijn voor de verkeersveiligheid.

Een resolutie van het Europees Parlement beveelt aan om de alcohollimiet voor onervaren bestuurders (rijbewijs minder dan twee jaar) en voor professionele bestuurders te verlagen. De staatssecretaris voor Mobiliteit heeft eveneens zijn intentie geuit om de wettelijke limiet voor de professionele bestuurders in België naar 0,2 g/l bloed terug te schroeven. Dit zijn logische beslissingen, maar het debat over de wettelijke alcohollimiet moet actueel blijven door zich te baseren op nieuwe wetenschappelijke informatie hieromtrent, waarbij echter ook rekening moet worden gehouden met pragmatische overwegingen inzake de capaciteiten van politiecontroles.

Repressieve instrumenten

Ongeacht het niveau van de wettelijke alcohollimiet hangt de naleving ervan door bestuurders gedeeltelijk af van de kans om gecontroleerd te worden. Als die kans niet groot genoeg is, zal een eventuele gedragswijziging na aanscherping van de wet op ROI van korte duur zijn, namelijk net zo lang als de bestuurders nodig hebben om te beseffen dat ze weinig risico lopen te worden gestraft voor de overtreding van de nieuwe wetgeving.

De angst om te worden gecontroleerd is een subjectief gevoel dat zowel afhangt van de objectieve pakkans (het aantal controles) als van de communicatie omtrent de controles. De subjectieve kans hangt ook af van de manier waarop de controles worden uitgevoerd. Als iemand meerdere politiecontroles tegenkomt zonder te hoeven blazen, kan zijn gevoel van straffeloosheid met betrekking tot rijden onder invloed toenemen. Daarom is het belangrijk om het hele jaar door te controleren en niet alleen tijdens gerichte campagnes, en dat deze controles vaak aselect uitgevoerd worden. Tevens is het van cruciaal belang om na elk ongeval alcoholcontroles uit te voeren, om de invloed van de controles op het gedrag van bestuurders te versterken. Het percentage op alcohol geteste bestuurders die bij een ongeval betrokken zijn, is namelijk nog steeds te laag, ondanks de vooruitgang die geboekt is sinds 2005 (slechts 69% van de bij een ongeval betrokken bestuurders werd in 2012 getest)[8].

De objectieve kans om te worden gecontroleerd op rijden onder invloed ligt nog steeds aanzienlijk lager dan de aanbeveling van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid, volgens welke één op de drie bestuurders jaarlijks een ademtest zou moeten ondergaan (dus ongeveer 2.100.000 controles per jaar). De attitudemeting van 2012 (Meesmann & Boets, 2014b) toont aan dat slechts 14% van de bestuurders in dat jaar getest werd. Dit betekent een significante stijging in vergelijking met 2009 en 2006 (respectievelijk 12% en 7% gecontroleerde bestuurders). De subjectieve kans om gecontroleerd te worden blijft echter laag. In 2012 achtte 68% van de bestuurders het risico op een alcoholcontrole laag en slechts 7% vond het risico hoog. Ondanks de stijging van de objectieve kans om gecontroleerd te worden, is de subjectieve kans helaas nauwelijks gestegen sinds 2003. Het blijft dus nodig om het aantal controles verder op te voeren en de politiezones middelen te verschaffen om dit te verwezenlijken.

Het aantal controles is soms beperkt door de tijd die nodig is voor het initialiseren van een ademanalyseapparaat tussen twee controles en door de kosten voor het vervangen van het mondstuk voor elke bestuurder. Daarom is het interessant om gebruik te maken van de 'sampling'-technologie (waarbij met een klein apparaat eerst gecontroleerd kan worden of er alcohol in het voertuig of in de adem van de bestuurder aanwezig is voordat er tot een werkelijke ademtest wordt overgegaan) om meer en aselecte controles te kunnen uitvoeren. Een nieuwe wetgeving zou in de toekomst de

[8] Men zou kunnen tegenwerpen dat een stijging van het percentage gecontroleerde bestuurders niet mogelijk is door de praktische moeilijkheid om zwaargewonden of overleden personen te controleren. Maar zelfs als enkel de niet-gewonden en lichtgewonden in aanmerking worden genomen, bedraagt het aantal gecontroleerde bestuurders slechts 71%, waaruit blijkt dat er op dit vlak nog ruimte is voor verbetering.

juridische onzekerheden over het gebruik van de actieve toestellen (die de adem van de bestuurder controleren) moeten opheffen, zodat de politiediensten deze meer algemeen kunnen gebruiken.

Om de doelmatigheid van bestraffingsmaatregelen te kunnen beoordelen, moeten we kunnen beschikken over de cijfers met betrekking tot het aantal uitgevoerde controles. Ondanks initiatieven op dit gebied is er nog geen algemeen databestand voor de activiteiten van alle zones van de lokale politie. De cijfers op basis van enkel de Bob-campagne zijn echter hoopgevend omdat het aantal controles bij elke nieuwe editie hoger ligt. Het aantal alcoholtests dat door de federale politie werd uitgevoerd, is tussen 2008 en 2012 toegenomen met 116%, met een totaal van 270.875 tests in 2012. Het beleid van de federale politie is om bij elke controle systematisch een alcoholtest uit te voeren. De algemene toepassing van dit principe zou niet alleen kunnen bijdragen tot een verhoging van het objectieve risico, maar meer nog van het subjectieve risico om gecontroleerd te worden.

Tenslotte beschikken Belgische rechters sinds 2010 over een alternatief bestraffingsmiddel, namelijk het alcoholslot. Dit toestel kan voor een periode van minstens één jaar worden verplicht voor bestuurders die de wet op ROI hebben overtreden. Dit is een uitstekende maatregel om het rijden onder invloed van aan alcohol verslaafde bestuurders terug te dringen zonder ze hun mobiliteit te ontnemen. Het heeft nog tot 2013 geduurd voor de eerste veroordeling tot het gebruik van een alcoholslot kon worden toegepast. In totaal werden 7 dergelijke veroordelingen uitgesproken in 2013. In de toekomst zou er veel sneller een beroep moeten gedaan worden op deze maatregel.

De gedragsmeting in de toekomst

De belangrijkste beperking van de gedragsmeting betreft het aantal bestuurders dat gecontroleerd kan worden. Voor bepaalde subgroepen is de onnauwkeurigheidsmarge van de indicatoren groot door de kleine omvang van de steekproef. We kunnen ons dus niet op één enkele editie van de meting baseren om over een evolutie van het gedrag te kunnen spreken, maar we moeten kijken naar de algemene tendens over verschillende jaren heen. Vandaar dat het belangrijk is om de gedragsmeting regelmatig te blijven uitvoeren.

De deelnemende politiezones leveren al belangrijke inspanningen in het kader van de meting en het is moeilijk om nog meer van hen te vragen. We moeten evenwel nadenken over manieren om de politiezones die niet deelnemen, te overtuigen van de meerwaarde van deze gedragsmeting. Zo is het spijtig dat we niet over gegevens beschikken voor alle grote steden in het land.

Ook de methodologie van de controles moet worden aangepast aan de evolutie van het gedrag. Dankzij de sociale media en instrumenten om informatie te delen, hebben de automobilisten de mogelijkheid om steeds sneller gewaarschuwd te worden over controles. We zouden dus samen met de politie moeten herevalueren of controles van één uur nog altijd het meest geschikt zijn om een niet-vertekend zicht te hebben op de ROI-prevalentie.

Aanbevelingen

Op basis van de resultaten van de gedragsmeting en de bovengenoemde bedenkingen bevelen wij de volgende acties aan betreffende de gedragsmeting en alcohol achter het stuur:

1. Het beleid inzake verkeersveiligheid betreffende alcohol achter het stuur een nieuw elan geven gezien de nog steeds grote omvang van het fenomeen rijden onder invloed. Dit kan via ambitieuze maatregelen op het vlak van preventie en repressie.
2. Inspanningen blijven leveren voor de sensibilisering van alle bestuurders, want ROI is een probleem dat alle categorieën van bestuurders treft.
3. De politiezones middelen aanreiken om meer controles uit te kunnen voeren zodat 1 op de 3 bestuurders elk jaar getest wordt op alcoholgebruik en controles uitvoeren op elk moment van de week om zo veel mogelijk bestuurders te bereiken.
4. Het aantal bestraffingen sterk doen stijgen door het gebruik van een alcoholslot voor wie herhaaldelijk inbreuken pleegt.
5. De alcoholtest systematisch uitvoeren bij personen die betrokken zijn bij een ongeval zodat het probleem van alcoholgebruik achter het stuur juist wordt gekwantificeerd. Hierdoor zouden we ook het verband tussen het alcoholgehalte, het profiel van de bestuurder en het risico op een ongeval beter kunnen evalueren.
6. Het ROI-percentage bij de Belgische bestuurders regelmatig blijven evalueren via de gedragsmeting.

Referenties

Beirness, D.J., & Beasley, E.E. (2011). *Alcohol & drug use among drivers. British Columbia Roadside Survey 2010*. Ottawa, Canada: Canadian Centre on Substance Abuse.

Compton, R.P., Blomberg, R.D., Moskowitz, H., Burns, M., Peck, R.C., & Fiorentino D. (2002). Crash risk of alcohol impaired driving. In D.R. Mayhew, & C. Dussault (Eds.), *Proceedings of the sixteenth International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety* (pp. 39-44), Montreal, Canada: Société de l'assurance automobile van Québec.

Dupont, E., Martensen, H., & Silverans, P. (2010). *Verlaagde alcohollimiet voor onervaren bestuurders en voor bestuurders van grote voertuigen: 0,2‰*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Observatorium voor de Verkeersveiligheid.

Focant, N. (2013). *Statistische analyse van de verkeersongevallen in 2012*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Gisle, L., Hesse, E., Drieskens, S., Demarest, S., Van der Heyden, J., & Tafforeau, J. (2010). *Gezondheidsonderzoek, 2008. Rapport II – Levensstijl en preventie*. Brussel, België: Wetenschappelijk Instituut voor Volksgezondheid, operationele directie Volksgezondheid en Toezicht.

Houwing S., Hagenzieker M., Mathijssen R., Bernhoft I. M., Hels T., Janstrup K. Van der Linden T., Legrand S.-A., & Verstraete A. (2011). *Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic Part I: General results*. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.2.3 Part .I

Hjalmarsson, R., Lindquist, M. (2010). Driving under the influence of our fathers. *The B.E. Journal of Economic Analysis & Policy, volume 10 (uitgave 1)*.

Lacey, J.H., Kelley-Baker, T., Furr-Holden, D., Voas, R.B., Romano, E., Torres, P., Tippetts, A.S., Ramirez, A., Brainard, K., & Berning, A. (2009). *2007 National Roadside Survey of Alcohol and Drug Use by Drivers: Alcohol Results*. NHTSA report DOT HS 811 248. Washington DC, Verenigde Staten: National Highway Traffic Safety Administration.

Meesmann, U. & Boets, S. (2014a). *Rijden onder invloed van alcohol en drugs. Resultaten van de gedragsmeting inzake verkeersveiligheid die het BIVV elke drie jaar uitvoert*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Meesmann, U. & Boets, S. (2014b). *Handhaving en draagvlak voor maatregelen. Resultaten van de gedragsmeting inzake verkeersveiligheid die het BIVV elke drie jaar uitvoert*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Ministerie van Infrastructuur & Milieu Rijkswaterstaat (2012). *Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2011 - Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in Weekendnachten*. Den Haag, Nederland: Ministerie van Infrastructuur & Milieu Rijkswaterstaat.

Nuyttens, N., Focant F., Casteels Y. (2012). *Statistische analyse van verkeersongevallen 2010*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Phillips, D.P., Sousa, A.L.R., & Moshfegh, R.T. (2013). Official blame for drivers with very low blood alcohol content: there is no safe combination of drinking and driving. *Injury Prevention,* doi:10.1136/injuryprev-2013-040925.

SafetyNet (2009). Alcohol [WWW page]. URL http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/alcohol/index.htm

Simpson, H.M. & Mayhew, D.R. (1991). *The hard core drinking driver*. Ottawa, Canada: Traffic Injury Research Foundation.

Van der Linden, T., Legrand, S., Silverans, P., & Verstraete, A. (2011). Country report Belgium. In S. Houwing, M. Hagenzieker, R. Mathijssen, I. Bernhoft, T. Hels, K. Janstrup, T. Van der Linden, S. Legrand & A. Verstraete (Eds.), *Deliverable 2.2.3: Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in general traffic, Part II: Country reports* (pp. 6-23). Beschikbaar op www.druid-project.eu.

Bijlagen

Bijlage 1 - Vragenlijsten



Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol"
Editie 2012 – algemeen formulier (1 per controle)

Politiezone (naam)	
Politiezone (nummer)	
Afgesproken plaats controle:	
Afgesproken tijdspanne:	
Datum controle (DD/MM/JJJJ):	
Start controle (uu/mm):	
Einde controle (uu/mm):	
Opmerkingen (bv. evenementen, werken, etc.):	
Zijn er één of twee rijrichtingen op de plaats van controle (1 of 2)?	
Wordt de controle in één of in beide rijrichtingen uitgevoerd (1 of 2)?	
Totaal aantal gepasseerde voertuigen (rijbewijs B, uitgezonderd minibussen en bestelwagens) in de ene rijrichting (indien controle in 1 richting komt hier de verkeerstelling voor die controlerichting):	
Totaal aantal gepasseerde voertuigen (rijbewijs B, uitgezonderd minibussen en bestelwagens) in de andere rijrichting **(Alleen in te vullen indien de controle plaatsvindt in beide rijrichtingen)**:	
Hoeveel personen (coördinator + agenten) werkten aan deze controle mee?	

Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol, editie 2012" Individueel formulier

1/ Type voertuig

Auto ☐

Camionnette, bestelwagen ☐

De voertuigen zoals Renault Kangoo, Citroën Berlingo, enz. worden beschouwd als auto's als ze achteraan zetels hebben en als bestelwagens als ze achteraan geen zetels hebben

2/ Geslacht van de bestuurder :

Man ☐ Vrouw ☐

3/ Geboortedatum van de bestuurder (dd/mm/jjjj)

……

4/ Datum van de eerste uitreiking van het rijbewijs (dd/mm/jjjj)

……

5/ Totaal aantal passagiers : ……

6/ Beschrijving van de passagiers : *De volgorde heeft geen belang. Indien meer dan 5 passagiers (komt zelden voor), noteer dan het geslacht en leeftijd van de overige passagiers op de achterzijde.*

Passagier 1	Man ☐ Vrouw ☐	Leeftijd : ……..
Passagier 2	Man ☐ Vrouw ☐	Leeftijd : ……..
Passagier 3	Man ☐ Vrouw ☐	Leeftijd : ……..
Passagier 4	Man ☐ Vrouw ☐	Leeftijd : ……..
Passagier 5	Man ☐ Vrouw ☐	Leeftijd : ……..

7/ Deze controle NIET meegerekend, hoe dikwijls heeft u als bestuurder al een alcoholtest ondergaan?

……

7bis/ Als het antwoord op vraag 7 niet nul is, van wanneer dateert uw laatste alcoholtest?

Minder dan 1 jaar geleden ☐

1 tot 3 jaar geleden ☐

Meer dan 3 jaar geleden ☐

8/ Wat was de voorziene duur van de verplaatsing tijdens dewelke u zonet werd tegen gehouden?

Minder dan 15 minuten ☐

15 tot 30 minuten ☐

30 minuten tot 1 uur ☐

1 tot 2 uren ☐

Meer dan 2 uren ☐

9/ Van waar komt de bestuurder?

Dit is de laatste plaats waar de bestuurder effectief tijd heeft doorgebracht (bijvoorbeeld: de laatste plaats van de bestuurder die gecontroleerd werd nadat hij van bij hem thuis is vertrokken om aan een café vrienden te gaan oppikken is "thuis" en niet "café").

Thuis ☐

Familie, vrienden ☐

Werk ☐

Café, bar, restaurant ☐

Discotheek, fuif, optreden ☐

Sportclub of sportwedstrijd ☐

Andere ☐

10/ Resultaat van de ademtest:

Weigering ☐

Onmogelijk ☐

S ☐

A ☐

P ☐

11/ Resultaat van de eventuele ademanalyse (gelieve de exacte waarde te noteren):

……. mg/l UAL

Bijlage 2 - Gedetailleerde beschrijving van de steekproef

Verdeling van de controles over de gewesten en provincies

Van de 195 bestaande politiezones hebben er 139 deelgenomen aan de nationale meting van 2012. Het deelnamepercentage van de politiezones was 69% voor Vlaanderen en 72% voor Wallonië. Alle Brusselse politiezones (zes) hebben meegewerkt. Tabel 3 geeft een overzicht van het deelnamepercentage van politiezones per gewest en provincie. De nationale gedragsmeting van 2012 werd ook ondersteund door de wegpolitie. 7 van de 9 eenheden van de federale politie hebben aan de meting meegewerkt.

Tabel 3: Verdeling van het aantal controles per gewest en per provincie

	Aantal zones	Deelnemende zones	Deelnamepercentage
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	**6**	**6**	**100%**
Vlaanderen	**117**	**81**	**69%**
Antwerpen	25	16	64%
Limburg	17	12	71%
Vlaams-Brabant	27	14	52%
Oost-Vlaanderen	29	22	76%
West-Vlaanderen	19	17	89%
Wallonië	**72**	**52**	**72%**
Waals-Brabant	10	8	80%
Henegouwen	23	16	70%
Luik	20	13	65%
Luxemburg	6	4	67%
Namen	13	11	85%

Elke politiezone heeft twee of drie controles uitgevoerd en elke federalepolitie-eenheid 10. In totaal zijn er 478 controles uitgevoerd, waarvan 273 (57%) in Vlaanderen, 190 (40%) in Wallonië en 15 (3%) in het Brussels Gewest.

Tabel 4 geeft een gedetailleerd overzicht van de controles per provincie. Elke provincie vertegenwoordigt ten minste 11% en ten hoogste 32% van de in dat gewest uitgevoerde controles. Aangezien er over het algemeen minder politiezones zijn in dunbevolkte gebieden, is het logisch dat er in Wallonië minder controles zijn uitgevoerd dan in Vlaanderen en in sommige provincies (bijvoorbeeld Luxemburg) minder dan in andere. Sommige verschillen in de verdeling van de controles over de provincies kunnen echter niet alleen verklaard worden op basis van het verschil in bevolkingsomvang. Zo zijn er in de provincie Luik drie keer minder controles gehouden dan in de provincie Namen, terwijl de bevolking van Luik toch meer dan twee keer zo groot is als die van Namen.

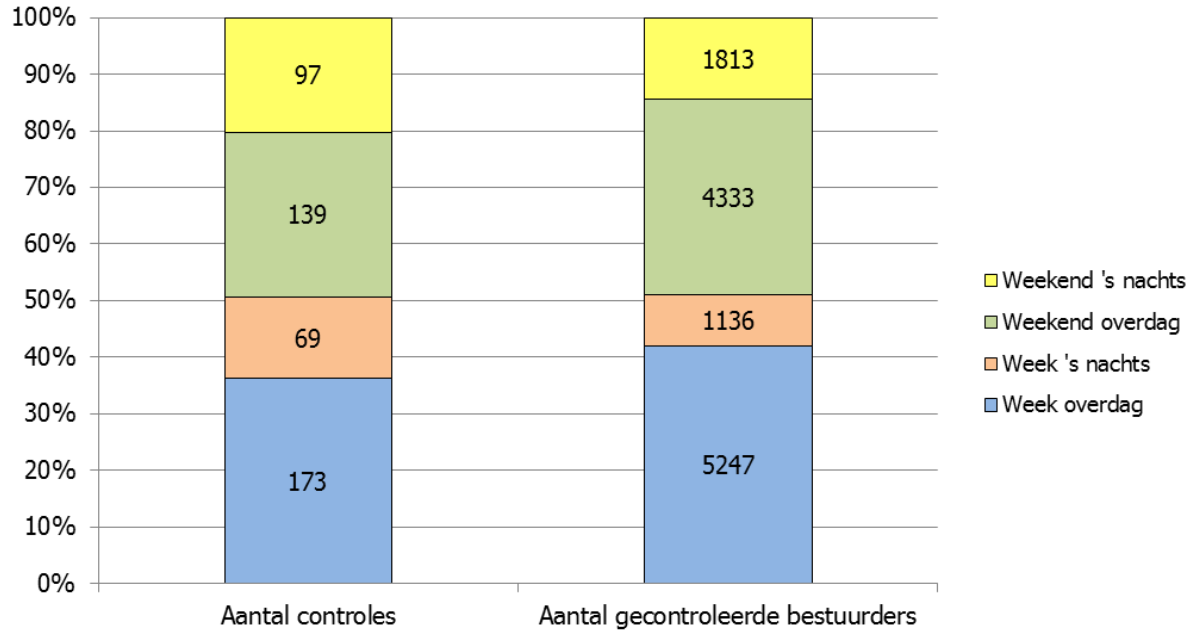
Tabel 4: Aantal controles per provincie en gewest en aandeel in het aantal controles per gewest (controles van de federale politie inbegrepen)

	Aantal controles	Percentage tegenover het gewest
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	**15**	**100%**
Vlaanderen	**273**	**100%**
Antwerpen	56	21%
Limburg	44	16%
Vlaams-Brabant	39	14%
Oost-Vlaanderen	78	29%
West-Vlaanderen	56	21%
Wallonië	**190**	**100%**
Waals-Brabant	21	11%
Henegouwen	55	29%
Luik	34	18%
Luxemburg	20	11%
Namen	60	32%

Verdeling van de controles per periode:

Figuur 25 geeft een overzicht van de verdeling van de controles en de gecontroleerde personen per periode van de week. Het is duidelijk te zien dat er overdag meer controles uitgevoerd zijn dan 's nachts, zowel tijdens de week als in het weekend. Als we kijken naar de gecontroleerde personen is het verschil nog groter. Enerzijds komt dat door de geringere verkeersdichtheid 's nachts, anderzijds doordat er 's nachts minder politie op de been is. Doordat er in weeknachten minder bestuurders gecontroleerd zijn, is de schatting van het ROI-percentage voor deze periode onzekerder, vooral wanneer subgroepen worden beschouwd (er zijn bijvoorbeeld slechts 186 bestuurders van minder dan 25 jaar gecontroleerd op weeknachten).

Figuur 25: Verdeling van het aantal controles en het aantal gecontroleerde personen per periode



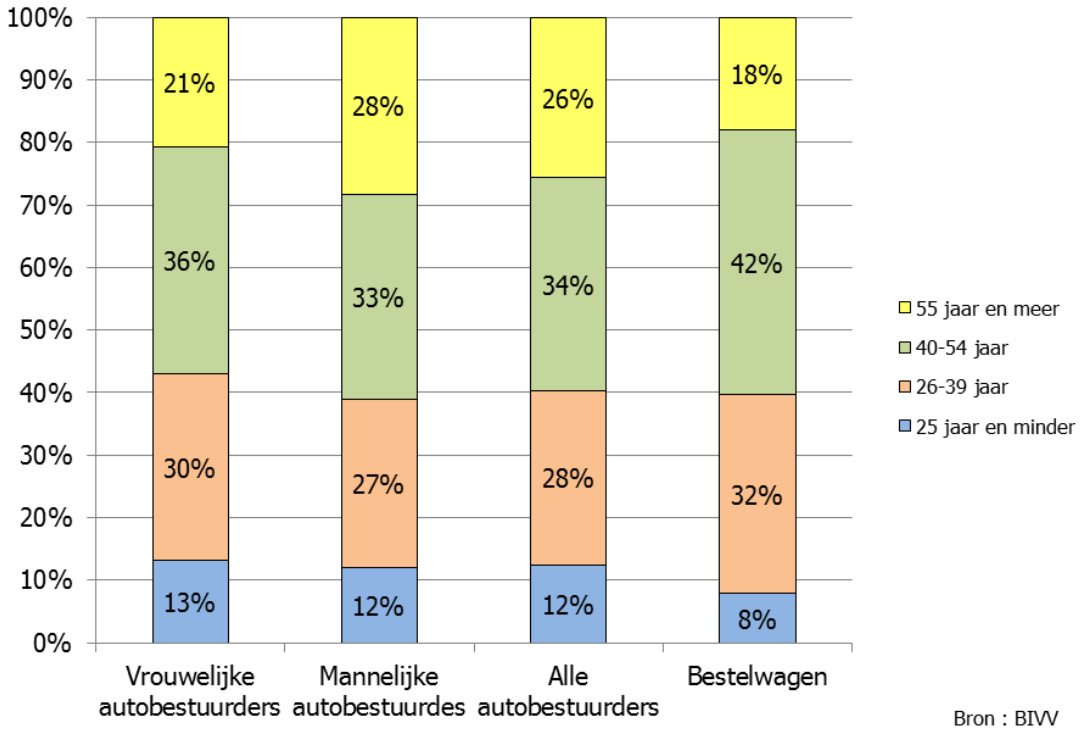
Bron : BIVV

De bestuurders

In totaal werden er 12.529 bestuurders tegengehouden in het kader van de nationale meting van 2012: 11.059 (88%) automobilisten en 993 (8%) bestelwagenbestuurders. Voor de 4% overige voertuigen hebben we geen informatie gekregen over het voertuigtype. De bestuurders waren hoofdzakelijk mannen (65% van de automobilisten en 88% van de bestelwagenbestuurders). Het aandeel vrouwelijke bestuurders bedraagt 34 tot 37% in alle leeftijdscategorieën, behalve bij bestuurders van 55 jaar en ouder, waar dat slechts 28% is. Een gelijkaardige vaststelling werd ook al in 2009 gedaan. Dit betreft de leeftijdscategorie waarin vrouwen oververtegenwoordigd zijn in de bevolking maar waarin ook het percentage vrouwen met een rijbewijs lager ligt.

De gemiddelde leeftijd van de automobilisten was 44,2 jaar en de gemiddelde rijervaring 20,1 jaar. Figuur 26 toont de verdeling van de gecontroleerde bestuurders per leeftijdscategorie. De twee middelste leeftijdscategorieën blijken over het algemeen het best vertegenwoordigd (28 en 34% voor respectievelijk de bestuurders van 26 tot 39 jaar en die van 40 tot 54 jaar). De jongste en oudste bestuurders zijn in verhouding minder goed vertegenwoordigd (respectievelijk 12 en 26%). Deze verdeling geldt ook wanneer een onderscheid gemaakt wordt tussen mannen en vrouwen, met uitzondering van het kleinere percentage vrouwelijke bestuurders van 55 jaar en ouder. Bij de bestelwagenbestuurders valt vooral de ondervertegenwoordiging van jongere bestuurders op.

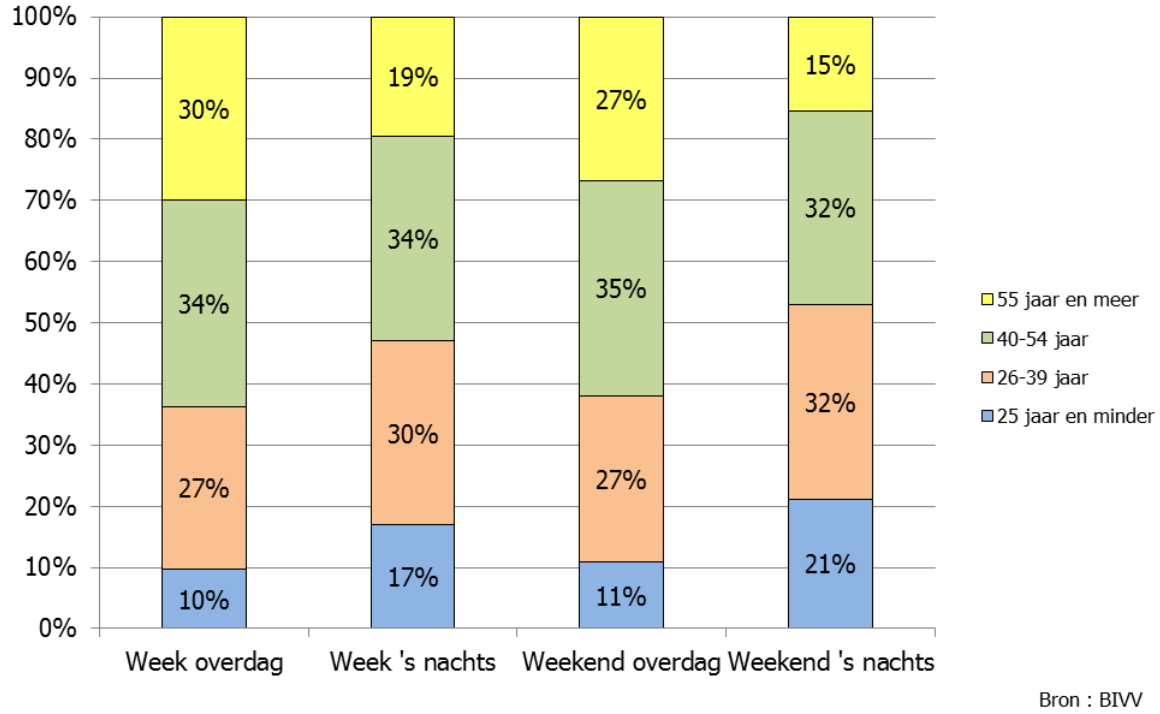
Figuur 26: Verdeling van de gecontroleerde bestuurders per leeftijd



63% van de bestuurders werd tegengehouden in Vlaanderen, tegenover 32% in Wallonië en 5% in Brussel. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bedroeg het aandeel vrouwelijke automobilisten in de steekproef maar 28% tegenover 35% in Vlaanderen en Wallonië. Er werden eveneens minder automobilisten van 55 jaar en ouder gecontroleerd in Brussel (15%) in vergelijking met Vlaanderen (28%) en Wallonië (23%).

De leeftijdssamenstelling van de gecontroleerde groep verschilt aanzienlijk naargelang het moment van de week (Figuur 27): Bij nachtelijke controles werden meer bestuurders van 25 jaar of jonger gecontroleerd dan overdag, terwijl het omgekeerde geldt voor bestuurders boven de 55 jaar.

Figuur 27: Verdeling van gecontroleerde automobilisten per leeftijdscategorie naargelang de periode van de week

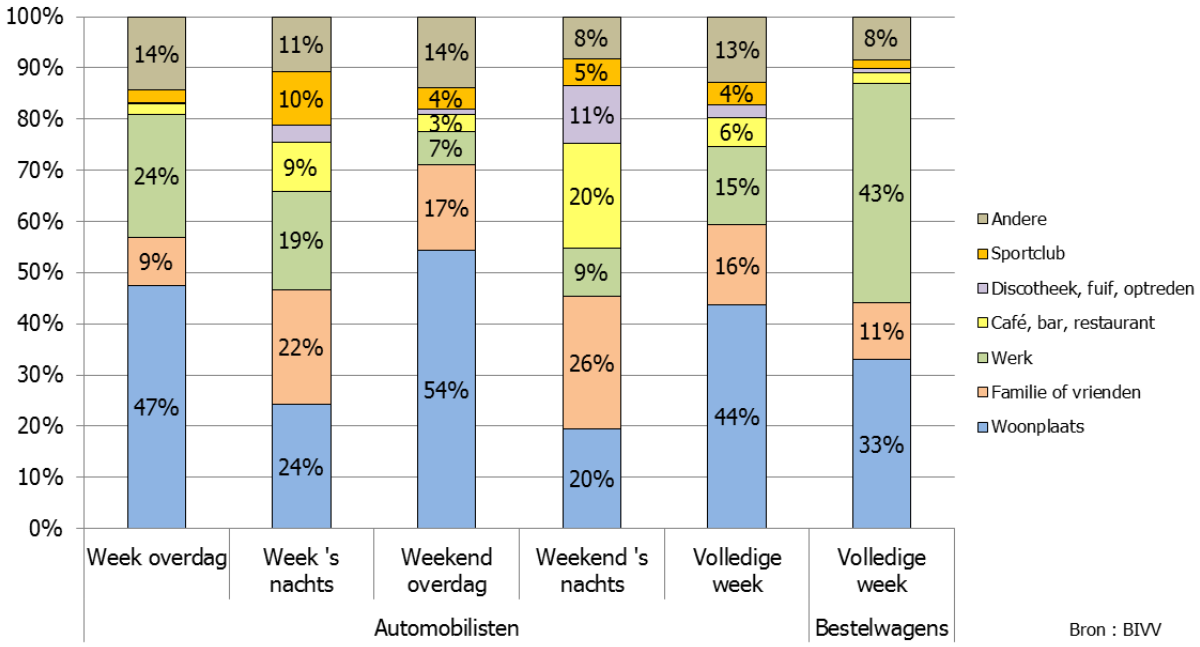


Bron : BIVV

44% van de gecontroleerde automobilisten kwam van thuis (Figuur 28). Woningen van familie of vrienden, de werkplek en 'andere' plaatsen (bijvoorbeeld winkels, school ...) vertegenwoordigen elk ongeveer 15% van de plaatsen van herkomst van de bestuurders. De herkomst van bestuurders verschilt ook sterk per periode van de week. In het weekend neemt het aandeel automobilisten dat van het werk terugkomt vanzelfsprekend af. Uitstapjes naar horecagelegenheden nemen 's nachts toe, vooral in het weekend. Discotheken en andere uitgaansgelegenheden, die door de week en overdag slechts een verwaarloosbaar deel van de herkomst van autoritten uitmaken, vertegenwoordigen 11% van de vertrekplaatsen in weekendnachten. De bestelwagenbestuurders kwamen logischerwijze van heel andere locaties dan de automobilisten, met een groot aantal verplaatsingen van de werkplaats en een verwaarloosbaar deel van horecagelegenheden of andere uitgaansgelegenheden.

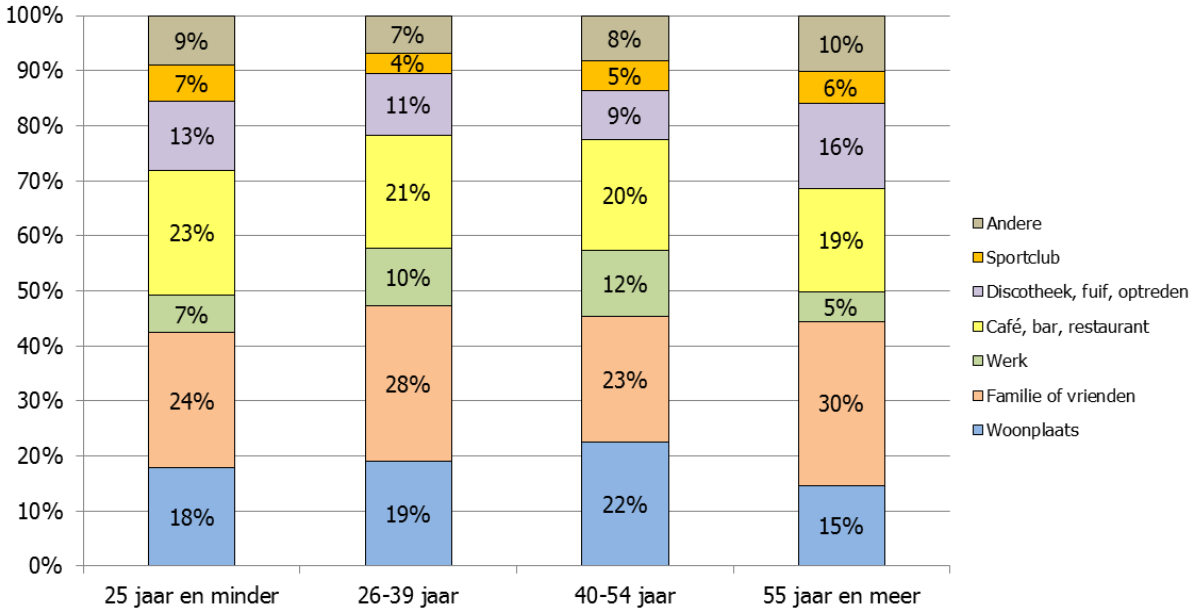
Figuur 29 geeft de herkomst van de automobilisten op weekendnachten weer afhankelijk van hun leeftijd. Er zijn weliswaar verschillen tussen de leeftijdsklassen te zien, maar deze zijn niet al te groot. We zien met name dat de jongste bestuurders iets vaker van horecagelegenheden terugkomen, maar deze plaatsen worden ook door de andere leeftijdscategorieën bezocht. Bestuurders onder de 25 jaar nemen in weekendnachten namelijk maar 23% van de terugritten van discotheken of feestjes en eveneens slechts 23% van die uit een horecagelegenheid voor hun rekening.

Figuur 28: Herkomst van bestuurders naargelang de periode van de week



Bron : BIVV

Figuur 29: Herkomst van automobilisten in weekendnachten naargelang hun leeftijd



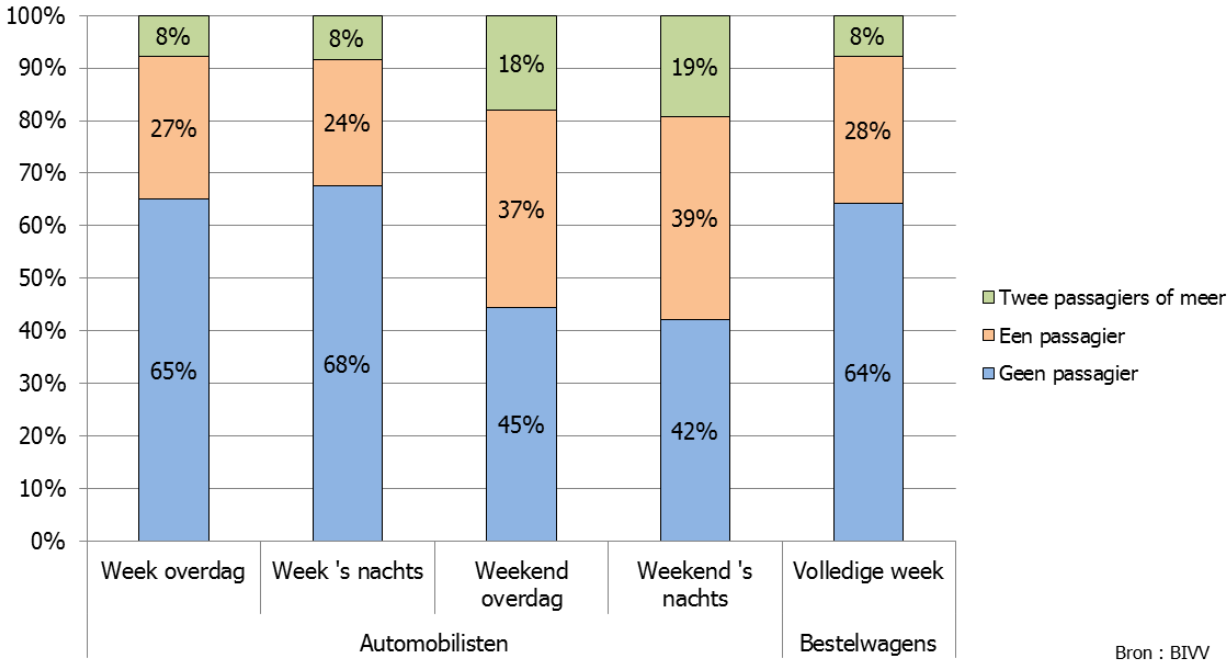
Bron : BIVV

Wat passagiers betreft: 55% van de tegengehouden automobilisten reed alleen en 32% had één passagier in zijn auto. Slechts 13% van de automobilisten vervoerde twee of meer passagiers. Of een bestuurder zich alleen in de auto bevond of niet hing sterk af van het moment van de week waarop de bestuurder tegengehouden werd (Figuur 30) en de plaats waar hij of zij vandaan kwam (Figuur 31). In het weekend is het aandeel bestuurders dat alleen rijdt fors lager dan door de week. Het aandeel automobilisten dat alleen rijdt, is het hoogst onder personen die van hun werk komen en het laagst onder personen die van een horecagelegenheid, discotheek of andere uitgaansgelegenheid komen. Met andere woorden, de perioden waarin de kans dat mensen na het drinken gaan rijden het grootst is, vallen samen met de perioden waarin de kans het grootst is dat ze niet alleen in de auto zitten. Vrouwelijke bestuurders (59%) rijden naar verhouding vaker zonder passagier dan mannelijke

bestuurders (52%). Dat betekent niet noodzakelijk dat vrouwen vaker alleen in de auto zitten dan mannen, maar eerder dat mannen vaker rijden dan vrouwen wanneer ze als koppel samen ergens naartoe rijden.

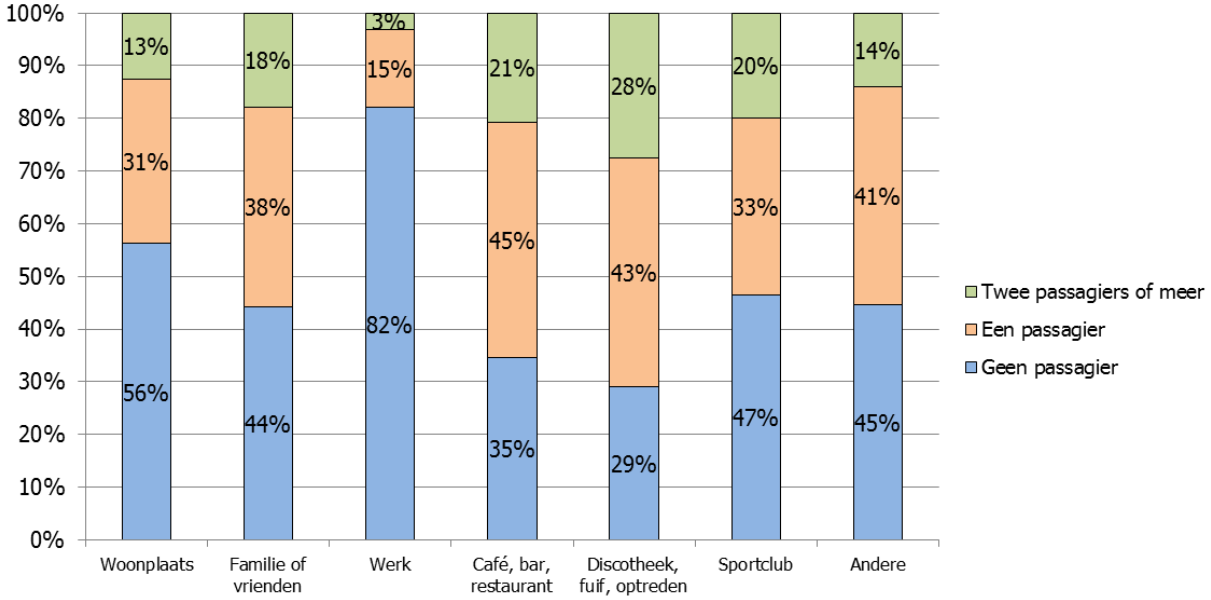
Wat de bestelwagenbestuurders betreft, rijdt 64% alleen en 28% met een passagier, wat quasi overeenkomt met de situatie van de automobilisten op weekdagen.

Figuur 30: Aantal vervoerde passagiers naargelang de periode van de week



Bron : BIVV

Figuur 31: Aantal vervoerde passagiers naargelang de herkomst van de automobilisten

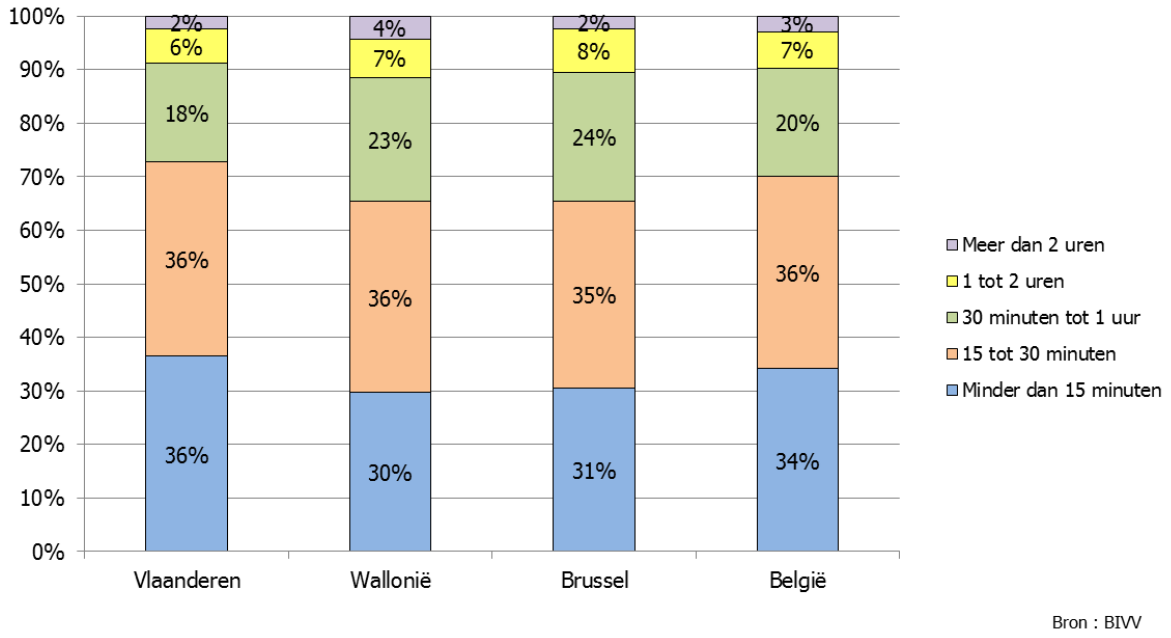


Bron : BIVV

Als we alleen rekening houden met minderjarige passagiers is de trend iets anders dan voor passagiers in het algemeen. 12% van de gecontroleerde personen vervoerde minstens één kind/jongere. Vooral overdag in het weekend worden de meeste verplaatsingen gedaan met minderjarigen in de auto. Logischerwijs vervoeren de categorieën van 25 tot 39 en van 40 tot 54 jaar, dus de categorieën die minderjarige kinderen kunnen hebben, vaker minderjarigen dan jongere en oudere bestuurders. Vrouwen vervoeren vaker (14%) kinderen/jongeren dan mannen (10%).

Figuur 32 toont de door de gecontroleerde bestuurders opgegeven geschatte duur van de verplaatsing. 70% van de autoritten duurt minder dan een halfuur en slechts 10% meer dan een uur. We zien dat er een verschil is tussen de gewesten. In Vlaanderen duren autoritten namelijk gemiddeld korter dan in Wallonië, wat verklaard kan worden door de grotere bevolkings- en verkeersdichtheid in vergelijking met Wallonië. In Brussel zien we een gelijkaardige verdeling van de duur van de trajecten als in Wallonië. Er zijn twee soorten plaatsen die over het algemeen aanleiding geven tot langere reisafstanden: bovenal de werkplek, maar ook discotheken en andere uitgaansgelegenheden. In vergelijking met andere uitgaansgelegenheden of praktische bestemmingen zijn discotheken naar verhouding dun gezaaid en daardoor leiden ze tot langere verplaatsingen. Horecagelegenheden worden over het algemeen in de buurt bezocht (77% van de verplaatsingen duren minder dan 30 minuten).

Figuur 32: Lengte van de verplaatsing naargelang het gewest



Bron : BIVV

Net als in 2009 is de verdeling van bestuurders per leeftijdscategorie, geslacht, periode van de week en herkomst zeer stabiel ten opzichte van de eerdere gedragsmetingen, wat aangeeft dat de selectiemethode voor te controleren bestuurders voor beide metingen hetzelfde is. Dit betekent dat de resultaten van 2012 op betrouwbare wijze vergeleken kunnen worden met die van de vorige jaren.

Bijlage 3 – Modelvorming van het risico op ROI aan de hand van logistieke regressie

Algemeen principe

Een groot aantal factoren beïnvloedt de waarschijnlijkheid van ROI, maar op basis van een eenvoudige analyse van de gegevens is het moeilijk om de invloed van elk van de afzonderlijke factoren te bepalen. Veel factoren zijn namelijk van elkaar afhankelijk. De leeftijd van de bestuurders en de bestemmingen variëren bijvoorbeeld afhankelijk van de periode van de week. Een verschil tussen het ROI-percentage van mannen tussen 39 en 44 jaar die 's nachts in het weekend rijden en vrouwen tussen 25 en 39 jaar die door de week overdag rijden, kan dus worden toegeschreven aan de factoren leeftijd, geslacht, periode van de week, of aan een combinatie van factoren. Het is zelfs mogelijk dat een factor het ROI-percentage beïnvloedt, maar dat het effect van die factor onzichtbaar is doordat het tegengesteld is aan het effect van andere factoren.

Om de invloed van de verschillende factoren op het relatieve risico op rijden onder invloed beter te kunnen begrijpen, hebben we een model opgesteld aan de hand van logistiekeregressieanalyses. Daardoor kunnen we 'bij voor het overige gelijke omstandigheden' de specifieke invloed van elke variabele onderzoeken, de invloed van een variabele kwantificeren en zien of die invloed als significant kan worden beschouwd. Kortom, we kunnen dankzij deze analyse beter begrijpen waarom bepaalde mechanismen tot een stijging of daling van het relatieve risico op ROI leiden.

Concreet wordt met dit model de verhouding tussen ROI en de verschillende determinanten ervan bepaald op basis van de kansverhouding (odds ratio[9]). In de context van dit onderzoek, waarin het percentage bestuurders onder invloed, statistisch gesproken, als laag kan worden beschouwd, kan het concept kansverhouding worden vergeleken met het 'relatieve risico[10]', dat gevoelsmatig eenvoudiger te begrijpen is. Omwille van de duidelijkheid gebruiken we hierna daarom de term 'relatief risico' om de in dit document naar voren gebrachte resultaten te beschrijven. Met het 'relatieve risico op rijden onder invloed' (RRROI) wordt hier de verhouding bedoeld tussen de kans op rijden met een alcoholgehalte boven de wettelijke limiet voor een persoon die tot een categorie van de geteste variabele behoort en de kans op rijden met een alcoholgehalte boven de wettelijke limiet voor een persoon die tot een andere categorie van die variabele behoort, de zogenaamde referentiecategorie.

Wanneer uit het model blijkt dat een relatief risico op ROI significant is, geeft dat aan dat het feit dat iemand tot een bepaalde categorie van de predictor behoort (bv. de categorie 'vrouw' van de predictor 'geslacht') in plaats van tot de referentiewaarde (bv. de categorie 'man') op statistisch significante wijze verband houdt met een stijging of daling van de kans op ROI. Deze toe- of afname komt overeen met een vermenigvuldigingsfactor. Zo kunnen we bijvoorbeeld zeggen dat het relatieve risico op ROI voor vrouwen 0,45 keer hoger ligt dan voor mannen. Je zou ook kunnen zeggen dat het

---

[9] $O.R = \frac{\frac{p}{(1-p)}}{\frac{q}{(1-q)}}$; waarbij q overeenkomt met de kans op ROI in de referentiecategorie van een predictor (bv. mannen voor de predictor 'geslacht'), en p overeenkomt met de kans op ROI voor de categorie die ermee vergeleken wordt ('vrouwen' voor de predictor 'geslacht').

[10] $R.R = \frac{p}{q}$; waarbij q overeenkomt met de kans op ROI in de referentiecategorie van een predictor (bv. mannen voor de predictor 'geslacht'), en p overeenkomt met de kans op ROI voor de categorie die ermee vergeleken wordt ('vrouwen' voor de predictor 'geslacht'). In tegenstelling tot de kansverhouding, houdt het relatieve risico geen rekening met de verhouding tussen de waarschijnlijkheid dat men rijdt onder invloed en de waarschijnlijkheid dat men nuchter rijdt. Aangezien de waarschijnlijkheid van ROI – mathematisch gezien – laag ligt, leveren beide methodes zeer vergelijkbare schattingen op.

relatieve risico op ROI 45% van dat van mannen is. Als deze factor kleiner is dan 1, betekent dat dus dat het relatieve risico van de vergeleken categorie (in ons voorbeeld de vrouwen) lager is dan dat van de referentiecategorie (de mannen). Als deze factor daarentegen groter is dan 1, betekent dit dat het relatieve risico van de vergeleken categorie hoger is dan dat van de referentiecategorie.

Resultaten

Het model hieronder is enkel van toepassing op de automobilisten. Het beweert niet alle factoren die van invloed zijn op het relatieve risico op ROI uitputtend te behandelen. Alleen de tijdens de wegcontroles gemeten variabelen konden in het model worden opgenomen. Bovendien is alleen rekening gehouden met variabelen waarvan redelijkerwijs een verband met het relatieve risico op ROI vermoed kon worden.

Om de relevante variabelen voor dit model te bepalen, werd elke variabele eerst apart getest, waardoor er een significant verband kon worden vastgesteld tussen geslacht, moment van de week, herkomst, gewest, duur van de verplaatsing en rijden onder invloed van alcohol. Deze variabelen hebben als basis gediend bij het opstellen van het globale model.

Het model is stapsgewijs opgebouwd door geleidelijk steeds een nieuwe predictor toe te voegen en het effect ervan op de andere predictoren te observeren. Tabel 5 laat het eindresultaat van de analyse zien, dat wil zeggen het model op basis van de variabelen die een significante invloed hebben op het rijden onder invloed[11]. Daarbij dient opgemerkt te worden dat voor de predictoren 'leeftijd' en 'herkomst' slechts enkele modaliteiten een significante invloed hebben op het relatieve risico op ROI.

We constateren dat het relatieve risico op ROI van vrouwen meer dan de helft lager is als dat van mannen. Ten aanzien van het moment van de week levert de nacht een sterke verhoging van het relatieve risico op ROI in vergelijking met overdag. De predictor 'weekend' verliest echter zijn significantie zodra de herkomst van de bestuurders in het model wordt ingevoerd, wat betekent dat niet het moment op zich het relatieve risico op ROI beïnvloedt, maar het type activiteit waarmee het moment verband houdt. Deze predictor is dus niet gebruikt voor het definitieve model.

Ook de leeftijd heeft een belangrijke invloed op het relatieve risico op ROI. In vergelijking met de jongste leeftijdsgroep is dit risico 2 maal zo groot voor 26- tot 39-jarigen en 2,7 maal zo groot bij 40- tot 54-jarigen.

Voor de factor herkomst geldt dat bestuurders die terugkomen van een horecagelegenheid of discotheek een zeer hoog relatief risico op ROI vertonen in vergelijking met personen die van thuis komen, wat niet verbazingwekkend is. De categorieën 'familie/vrienden' en 'sportclub' zijn ook significant.

Ten slotte blijkt ook de duur van de verplaatsing van significant belang. Dit is de enige continue kwantitatieve variabele in het model. De duur van de verplaatsing wordt uitgedrukt in minuten, wat verklaart dat de waarde van de odds ratio (kansverhouding) zo dicht in de buurt van 1 ligt: zelfs als de variabele significant is, heeft een verschil in reisduur van een minuut logischerwijs geen grote invloed op het relatieve risico op ROI.

Voor het vervoer van passagiers zijn verschillende combinaties getest, met name door een interactieterm in het model te gebruiken voor het geslacht van de bestuurder en dat van de passagiers, maar er is geen enkele andere significante invloed op het relatieve risico op ROI geconstateerd.

[11] Variabelen waarvan P>|t| lager is dan 0,05 worden beschouwd als significant. De significantiedrempel is dus 95%.

Tabel 5: Globaal model op basis van de regressieanalyses

	Odds ratio	Standaard-afwijking	t	P>|t|
Geslacht				
Man - referentiecategorie				
Vrouw	0.45	0.15	-2.35	0.019
Moment van de dag				
Overdag - referentiecategorie				
's Nachts	2.72	0.52	5.25	0.000
Leeftijd				
25 jaar en jonger - referentiecategorie				
26-39 jaar	1.99	0.62	2.23	0.026
40-54 jaar	2.69	0.83	3.23	0.001
55 jaar en ouder	1.63	0.63	1.28	0.203
Herkomst				
Thuis - referentiecategorie				
Familie, vrienden	2.84	0.96	3.09	0.002
Werk	1.42	0.48	1.05	0.294
Café, bar, restaurant	9.67	3.12	7.04	0.000
Feestje, discotheek	3.73	1.40	3.52	0.000
Sportclub	3.57	1.37	3.33	0.001
Andere	1.51	0.59	1.04	0.297
Duur van de verplaatsing	0.98	0.01	-2.41	0.016
F(12, 446) = 14.19				
Kans > F = 0.0000				


BIVV
Belgisch Instituut voor
de Verkeersveiligheid