

Het alcoholslot

BRIEFING

Een alcoholslot is een beveiligingsmaatregel om rijden onder invloed van alcohol tegen te gaan. Het alcoholslot zorgt ervoor dat een voertuig enkel gestart kan worden na een negatieve ademtest. Het kan preventief geïnstalleerd worden, bijvoorbeeld in schoolbussen, of als straf opgelegd worden na een veroordeling om zo recidive tegen te gaan.

Uit de literatuur blijkt dat het alcoholslot een duidelijk positief effect heeft op verkeersveiligheid tijdens de duur van het programma. Enkele recente studies wijzen er bovendien op dat het alcoholslot ook na het verwijderen ervan het risico op recidive vermindert. Een effectief omkaderingsprogramma speelt hierbij een belangrijke rol.

In België kan het alcoholslot sinds 2010 opgelegd worden aan personen die veroordeeld zijn voor rijden onder invloed. In 2018 werd de wetgeving aangepast en moet het alcoholslot verplicht opgelegd worden bij bepaalde zware inbreuken. Een recente evaluatie toont aan dat het alcoholslot tot gedragsverandering kan leiden bij de deelnemers. Er bestaat echter terughoudendheid bij de rechters om het alcoholslot op te leggen, voornamelijk door de hoge kostprijs.

INHOUD

- Wat is een alcoholslot?
- Wat weten we over het gebruik van het alcoholslot in België?
- Welke impact heeft het alcoholslot op verkeersveiligheid?
- Verdere bronnen van informatie

Highlights

- Op korte termijn kan het alcoholslot de kans op recidive verminderen met minstens **75%**.
- Naast België zijn er **8** Europese landen met een alcoholslot-programma dat kan opgelegd worden bij een veroordeling.
- Op 1 december 2022 zijn er in België **1.290** voertuigen die uitgerust zijn met een alcoholslot na een veroordeling.
- De installatie van het alcoholslot en deelname aan het omkaderingsprogramma kost ongeveer **€4.000** voor een sanctie van één jaar.

Gelieve te verwijzen naar dit document als:

Vias institute (2023) Briefing "Het alcoholslot". Brussel, België, Vias institute, www.vias.be/briefing

Redactie van dit document: Annelies Schoeters, annelies.schoeters@vias.

Wat is een alcoholslot?

Wat is een alcoholslot?

Het alcoholslot is een apparaat dat in het voertuig wordt geïnstalleerd en de bestuurder verplicht om een alcoholtest af te leggen vooraleer het voertuig kan gestart worden. Het apparaat bestaat uit een alcoholtester waarin de bestuurder moet blazen en die verbonden is met het startmechanisme van het voertuig. Enkel wanneer een negatieve ademtest (of bij een alcoholgehalte onder een bepaalde grens) wordt afgelegd, kan het voertuig starten. Om fraude te voorkomen, bv. door iemand anders te laten blazen, vraagt het systeem doorgaans ook om een hertest. De bestuurder moet dan op verschillende momenten tijdens het traject opnieuw blazen. Het systeem registreert alle gegevens: het alcoholgehalte, het aantal pogingen dat ondernomen is om te blazen en de momenten waarop de bestuurder heeft geblazen. Deze gegevens worden gebruikt om de bestuurder op te volgen en te controleren dat er niet gefraudeerd wordt (2).

Waarvoor wordt het alcoholslot gebruikt?

Het alcoholslot is een beveiligingsmaatregel om rijden onder invloed van alcohol tegen te gaan. Rijden onder invloed blijft één van de belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid. Alcoholgebruik beïnvloedt immers de rijvaardigheid, met name doordat de reactietijd toeneemt, de alertheid en het gezichtsvermogen afnemen en het beoordelingsvermogen en de reflexen afnemen (1).

Het alcoholslot is meestal gericht op het **voorkomen van recidive** en wordt als beveiligingsmaatregel opgelegd aan bestuurders die een overtreding begingen m.b.t. rijden onder invloed van alcohol. In verschillende landen waaronder België wordt er gesproken over een “alcoholslotprogramma” en is er naast de installatie van het systeem ook een omkaderingsprogramma waarin de veroordeelde psychologische begeleiding krijgt om drinken en rijden te scheiden (2). In België hebben rechters sinds 2010 de mogelijkheid om een alcoholslot op te leggen als beveiligingsmaatregel voor het rijden onder invloed van alcohol bij een promillage vanaf 0,8 pro mille. In de praktijk kon het alcoholslot vanaf 2013 opgelegd worden, maar werd het aanvankelijk heel weinig gebruikt. Vanaf 2018 is er bijkomend een verplichting in hoofde van de rechter om een alcoholslot op te leggen vanaf een alcoholgehalte van 1,8 pro mille (waarvan afgeweken kan worden mits een uitdrukkelijke motivatie) of bij een geval van recidive, waarbij tweemaal een promillage van minimum 1,2 pro mille werd vastgesteld.

Verder zijn er ook enkele landen waar het alcoholslot **preventief** geïnstalleerd wordt, voordat er een inbreuk heeft plaatsgevonden. Dit gebeurt dan in alle voertuigen van een bepaalde categorie, bijvoorbeeld bij voertuigen voor professioneel gebruik zoals schoolbussen, vrachtwagens of taxi's. Ten slotte kan een alcoholslot

ook **vrijwillig** aangekocht worden voor persoonlijk gebruik. Dit gebeurt bijvoorbeeld door bedrijven die zo de kwaliteit van hun vloot willen garanderen (4; 5).

In welke landen wordt het alcoholslot nog gebruikt?

Momenteel zijn er naast België acht Europese landen waar een alcoholslot kan opgelegd worden aan overtreders: Frankrijk, Italië, Oostenrijk, Denemarken, Zweden, Finland, Litouwen en Polen. In Nederland werd het alcoholslotprogramma, dat opgelegd werd door een administratieve overheid (CBR) zonder tussenkomst van de rechter, afgevoerd na een arrest van de Hoge Raad onder meer omdat er in het Nederlandse rechtssysteem op die manier dubbel werd bestraft (hetgeen indruist tegen het non bis in idem-principe)¹. Er zijn heel wat verschillen tussen de alcoholslotprogramma's in de verschillende Europese landen. In sommige landen is het een maatregel die wordt opgelegd door een administratieve overheid, in andere is het een strafrechtelijke maatregel. De doelgroep van het programma verschilt ook tussen de landen (alle inbreuken m.b.t. rijden onder invloed van alcohol of enkel bij specifieke inbreuken of bij recidive). Verder varieert ook de manier waarop het omkaderingsprogramma wordt ingevuld en de duur van het programma (3; 5). In sommige landen wordt er gesproken over een vrijwillige maatregel, maar dan is het alcoholslot meestal een alternatief voor de intrekking van het rijbewijs (4).

Daarnaast zijn er ook verschillende landen die het alcoholslot als preventieve maatregel gebruiken door het te verplichten in bepaalde voertuigen. Zo is in Noorwegen en Spanje het alcoholslot verplicht in voertuigen bestemd voor personenvervoer, m.n. minibussen, bussen en autocars. In Frankrijk is het verplicht in bussen en touringcars die gebruikt worden voor het openbaar vervoer. In Finland is het alcoholslot verplicht in alle voertuigen die bestemd zijn om kinderen te vervoeren zoals schoolbussen. In Zweden is het verplicht in publieke voertuigen en in verschillende Zweedse gemeenten is het alcoholslot verplicht voor schoolbussen. Verder worden alcoholsloten preventief geïnstalleerd in bepaalde bussen in Litouwen (5; 6).

Wat weten we over het gebruik van het alcoholslot in België?

Ook in het Belgische verkeer blijft rijden onder invloed van alcohol een belangrijke oorzaak van verkeersongevallen. Uit de meest recente gedragsmeting van Vias institute blijkt dat 1,9% van de bestuurders op de Belgische wegen rijdt met een alcoholgehalte boven de wettelijke grens van 0,5 pro mille (7). Twee derde hiervan heeft een alcoholgehalte boven 0,8 pro mille, dit aandeel is al gedurende enkele jaren stabiel. Uit een internationale enquête blijkt verder dat België één van de landen is waar rijden onder invloed het vaakst wordt gerapporteerd door bestuurders: 24% van de bevroegde bestuurders gaf in 2019 aan minstens eenmaal in de laatste 30 dagen gereden te hebben onder invloed van alcohol. Uit dezelfde enquête blijkt dat er in België een draagvlak is voor het alcoholslot: 76% van de respondenten is voorstander van de verplichte installatie van een alcoholslot voor bestuurders die meer dan één keer betrappt werden op rijden onder invloed van alcohol (8).

Wat zegt de Belgische wetgeving?

Het alcoholslot met omkaderingsprogramma is in België gelanceerd door de Wet van 12 juli 2009 tot wijziging van de wegverkeerswet van 16 maart 1968¹. De toepassingsvoorwaarden werden vervolgens nog gewijzigd door de Wet van 6 maart 2018².

Wanneer een persoon veroordeeld wordt voor rijden onder invloed, kan de rechter zijn rijbewijs beperken tot motorvoertuigen die uitgerust zijn met een alcoholslot gedurende een periode van 1 tot 3 jaar of definitief. De veroordeelde persoon mag dan enkel rijden met motorvoertuigen die zijn uitgerust met een alcoholslot (tenzij de rechter uitdrukkelijk toestond dat bepaalde voertuigcategorieën, behalve dan de categorie waarmee de overtreding werd begaan, niet moesten worden uitgerust met een alcoholslot).

Tot aan de wetwijziging van 2018 had de rechter de keuze om het alcoholslot op te leggen bij een veroordeling voor rijden onder invloed. Sinds de Wet van 6 maart 2018, moet het alcoholslot verplicht opgelegd worden bij twee categorieën van veroordelingen:

- De rechter moet het alcoholslot opleggen bij een veroordeling van minstens 1,8 pro mille (=0,78 mg/l uitgeademde alveolaire lucht), behalve indien de rechter de keuze motiveert om dat niet te doen.
- De rechter moet het alcoholslot opleggen bij een veroordeling voor een zware recidive wanneer het gaat om een alcoholconcentratie van telkens minstens 1,2 pro mille (=0,50 mg/l uitgeademde alveolaire lucht).

¹ https://etaamb.openjustice.be/nl/loi-du-12-juli-2009_n2009014220.html, geraadpleegd op 8 maart 2022.

² https://etaamb.openjustice.be/nl/loi-du-06-mars-2018_n2018010649.html, geraadpleegd op 8 maart 2022.

Indien een persoon wordt veroordeeld tot een alcoholslot, kan hij er weliswaar voor opteren om geen toestel te laten installeren en geen omkaderingsprogramma te volgen. Dat betekent dan wel dat hij gedurende de periode van het alcoholslot (minstens 1 jaar tot 3 jaar of zelfs definitief) niet meer mag rijden met motorvoertuigen waarvoor een rijbewijs vereist is. Dat komt neer op een feitelijk verval van lange duur.

De maatregel opgelegd door de rechter omvat enerzijds de installatie van een alcoholslot en anderzijds de deelname aan een omkaderingsprogramma. De veroordeelde krijgt ook een nieuw rijbewijs met de vermelding van de code "69", dit rijbewijs is dan beperkt tot bepaalde motorvoertuigen die uitgerust zijn met een alcoholslot.

De installatie van het alcoholslot gebeurt door één van de erkende dienstcentra in België. Het systeem bestaat uit een alcoholmeter die verbonden is met de startmotor van het voertuig en die het starten afhankelijk maakt van het resultaat van de ademtest door de bestuurder. Het voertuig start pas als het niveau van alcoholinname in de adem lager ligt dan 0,2 pro mille (=0,09 mg alcohol per liter uitgeademde lucht). Dit betekent dat de bestuurder (quasi) nuchter moet zijn om het voertuig te kunnen starten. Het systeem bevat ook een 'hertestfunctie' die de bestuurder onderweg op willekeurige tijdstippen 'vraagt' opnieuw in de alcoholmeter te blazen, om zich ervan te vergewissen dat bij het vertrek geen andere persoon dan de bestuurder heeft geblazen en de bestuurder onderweg niet drinkt, kortom om het omzeilen van het systeem tegen te gaan. Het omkaderingsprogramma omvat ook het bijhouden van een register van de verschillende 'events' gerelateerd aan de auto en de alcoholmeter (starten van het voertuig, de resultaten van het gebruik van het toestel ...). De deelnemer moet op regelmatige tijdstippen naar een erkend dienstencentrum om de data te laten downloaden. Daarnaast omvat het programma ook een persoonlijke omkadering door een psycholoog of criminoloog die als enige toegang heeft tot de gedownloadte gegevens van het alcoholslot. De kosten van het systeem en de technische en psychologische omkadering zijn voor rekening van de deelnemer aan het programma. Alle basisbepalingen omtrent de omkadering van de deelnemer in het programma zijn te vinden in het Koninklijk Besluit van 26 november 2010 betreffende de installatie van het alcoholslot en het omkaderingsprogramma³.

Wanneer een deelnemer de voorwaarden van het alcoholslot niet naleeft, informeert de omkaderingsinstelling het parket dat oordeelt of er voldoende aanwijzingen zijn om de persoon opnieuw voor de rechtbank te dagen. De persoon riskeert dan een gevangenisstraf van 15 dagen tot 2 jaar en/ of een boete van € 4.000 tot € 16.000 en met een verval van het recht tot sturen dat minstens even lang duurt als de periode van het alcoholslot (7).

Hoe wordt het omkaderingsprogramma georganiseerd?

De aankoop of huur van een alcoholslot gebeurt bij een erkend dienstencentrum. Dit dienstencentrum staat ook in voor de installatie en voor de periodieke download van de gegevens van het alcoholslot. Momenteel zijn er twee dienstcentra erkend door de FOD Mobiliteit & Vervoer: Krautli en Rauwers. Een overzicht van de locaties van de dienstcentra kan [hier](#) teruggevonden worden.

³ <https://wegcode.be/wetteksten/secties/kb/kb-alcslot/1672-art1-13>, geraadpleegd op 8 maart 2022.

De omkadering gebeurt door een erkende omkaderingsinstelling. Momenteel zijn er drie omkaderingsinstellingen die erkend zijn door de FOD Mobiliteit & Vervoer: Vias institute, Psycho Medisch Advies en Noviter. Deze instellingen zijn verspreid over 86 locaties in België. Een overzicht van de locaties kan [hier](#) teruggevonden worden.

De omkaderingsinstelling staat in voor de persoonlijke begeleiding van de deelnemer tijdens de periode van het programma. Deze begeleiding omvat een inleidend gesprek voor de installatie van het alcoholslot waarin de veroordeelde alle informatie ontvangt over het verloop van het programma, de kosten, de periodieke download van de gegevens en de sanctie wanneer de voorwaarden niet worden nageleefd. Daarnaast zijn er regelmatig begeleidingsgesprekken waarin een psycholoog of criminoloog de veroordeelde enerzijds begeleidt om drinken en rijden gescheiden te houden en anderzijds ook controleert of de voorwaarden van het programma opgevolgd worden. Hiertoe krijgen de begeleiders toegang tot de periodieke gedownloadde gegevens. Verder wordt er ook een vormingsmoment georganiseerd met verschillende deelnemers waarin ervaringen met het gebruik van het toestel en het gescheiden houden van drinken en rijden worden gedeeld.

Wat is de kostprijs?

Alle kosten m.b.t. het alcoholslot en het omkaderingsprogramma zijn voor rekening van de deelnemer. Deze kosten omvatten de aankoop of huur van het alcoholslot, de installatie, de jaarlijkse ijking, de periodieke download van de gegevens en de deelname aan het omkaderingsprogramma. Normaliter komen daar nog de geldboete en de gerechtskosten bovenop, tenzij de rechter, om de hoge kostprijs van het alcoholslotstelsel te drukken, de totale of gedeeltelijke kost van het alcoholslot van het bedrag van de boete aftrekt zonder dat die minder dan €1 kan bedragen.

Het totaalbedrag dat een deelnemer aan het alcoholslotprogramma moet uitgeven bedraagt tussen de € 3.100 en €4.000 voor een sanctie van één jaar, afhankelijk van de alcoholslotfabrikant en of men het toestel huurt of aankoopt (info: Draeger en ACS, beide december 2022). Van deze som is tussen de € 2.100 en € 3.000 bestemd voor de aankoop of huur van het toestel, de installatie, de ijking en de periodieke download van de gegevens. De overige €1.000 zijn de kosten van het omkaderingsprogramma (info: Vias institute, december 2022). Voor een sanctie van twee jaar loopt de totaal kost op tot ongeveer €5.000 en voor een sanctie van drie jaar tot ongeveer €7.000. De prijs voor een sanctie die meerdere jaren omvat is dus relatief gezien goedkoper.

De kostprijs voor de deelnemer ligt erg hoog (zeker in vergelijking met de standaard geldboete die de rechters uitspreken) en dit kan een obstakel vormen voor de toepassing van het alcoholslot. Er zijn echter twee evoluties waardoor we kunnen verwachten dat de prijs in de komende jaren zal dalen. Enerzijds zouden we kunnen verwachten dat de prijs voor de installatie zal dalen. Volgens de EU Verordening 2019/2144 is het immers vanaf juli 2022 verplicht om in alle nieuwe modellen van motorvoertuigen een gestandaardiseerde interface te installeren die de montage van een alcoholslot vergemakkelijkt. Vanaf juli 2024 geldt die verplichting voor alle nieuwe voertuigen. Op die manier kan een alcoholslot gemakkelijker ingebouwd worden en zijn er minder kosten verbonden aan de installatie.

Ten tweede kunnen we verwachten dat er in de toekomst meer prijscompetitie zal zijn omdat er twee nieuwe fabrikanten van alcoholsloten de Belgische markt zullen betreden. Dräger was lange tijd de enige fabrikant die een modelgoedkeuring had voor een alcoholslot dat gebruikt kan worden als gerechtelijke maatregel voor

veroordeelden. Recent heeft ACS, een Canadese fabrikant ook een modelgoedkeuring gekregen voor een alcoholslot dat op de Belgische markt kan verkocht worden (verbonden aan het dienstencentrum Rauwers). Daarnaast is er een derde fabrikant, Smartstart die ook een modelgoedkeuring heeft aangevraagd voor een alcoholslot.

Het alcoholslot van ACS kan enkel gehuurd worden en niet aangekocht; bij Draeger zijn beide opties mogelijk maar is er een significant prijsverschil tussen de opties. Zo heeft elke fabrikant zijn eigenheid, alsook zijn eigen territoriaal netwerk aan dienstencentra. Een prijscompetitie tussen de verschillende spelers zou ervoor kunnen zorgen dat de prijzen nog zullen dalen.

Omwille van die twee redenen kunnen we verwachten dat de kosten van de aankoop en installatie van het alcoholslot de komende jaren zullen dalen. Op korte termijn verwachten we echter eerder een prijsstijging door de inflatie.

Wie zijn de gebruikers?

Op 1 december 2022 waren er in België 1.290 voertuigen uitgerust met een alcoholslot dat opgelegd werd door een rechter in het kader van een veroordeling voor rijden onder invloed van alcohol (10). Door de aanpassing van de wetgeving in 2018 is er vanaf 2019 jaarlijks een sterke stijging van het aantal deelnemers aan het omkaderingsprogramma.

In een recente studie van Vias institute werd op basis van diepte-interviews met deelnemers, rechters en de psychologen en criminologen die deelnemers begeleiden tijdens het omkaderingsprogramma een profiel geschetst van de gebruikers van het alcoholslot. De verschillende gesprekken brengen een grote diversiteit onder de profielen van de deelnemers aan het aan het licht. Sommigen zijn probleemdrinkers en hebben moeite om alcohol en autorijden tijdens het programma van elkaar te scheiden. Nochtans is de maatregel van het alcoholslot niet bedoeld voor personen die psychisch of fysisch ongeschikt zijn om te rijden, bijvoorbeeld wegens een verslavingsproblematiek. Anderen zijn eerder sociale drinkers en hebben geen enkele moeite om drinken en rijden te scheiden. Binnen de groep van problematische drinkers kan er enerzijds een groep onderscheiden worden die al voor de start van het programma hun gedrag en gewoonten hebben veranderd, en soms zelfs komt tot geheelonthouding. Anderzijds is er een groep die hun gewoonten nog niet veranderd heeft. Verder blijkt dat de deelnemers voor de grootste meerderheid mannen zijn (86% van de deelnemers die door het omkaderingsprogramma van Vias institute begeleid worden) (9).

Hoe wordt de wetgeving toegepast door politierechters?

Vias institute heeft in een recente studie o.m. onderzocht in welke mate de wetgeving over het alcoholslot door rechters in België daadwerkelijk wordt toegepast in de gevallen die door artikel 37/1 van de Wegverkeerswet worden voorgeschreven (9). Dat wil zeggen bij een eerste veroordeling van minstens 1,8 pro mille (tenzij de rechter een uitdrukkelijke motivatie geeft om dat niet te doen) of bij een veroordeling voor een zware recidive, waarbij tweemaal een promillage van minstens 1,2 pro mille werd vastgesteld (9).

Uit diepte-interviews met een tiental rechters blijkt dat er bij velen onder hen enige weerstand bestaat rond het strikt toepassen van de wetgeving over het alcoholslot. De politierechters vinden dat het systeem wel degelijk in sommige gevallen relevant kan zijn, maar in andere gevallen vinden ze de straf overdreven, omdat het te lastig en vooral te duur is voor de veroordeelde in verhouding tot de gepleegde overtreiding. Volgens hen maken de wettelijke criteria niet steeds een adequate selectie mogelijk van overtreeders voor wie het alcoholslot relevant zou zijn. Ze geloven dat het systeem zeer nuttig kan zijn om een harde kern van overtreeders aan te pakken bij wie louter financiële sancties of een vervallenverklaring geen impact hebben. Daarentegen zijn enkele rechters van mening dat de huidige criteria om een alcoholslot op te leggen – die uitsluitend gebaseerd zijn op het alcoholgehalte – niet voldoende zijn om de doelgroep te viseren waarvoor het systeem echt doeltreffend zou zijn (9). Ook in de andere Europese landen waar het alcoholslotprogramma wettelijk voorzien is, werden gelijkaardige vormen van terughoudendheid aangetroffen bij de rechters (9).



Welke impact heeft het alcoholslot op verkeersveiligheid?

Welke voor- en nadelen heeft het alcoholslot?

Het alcoholslot heeft enkele duidelijke voordelen op het vlak van verkeersveiligheid. Het doel van het alcoholslot is om het aantal verkeersongevallen waarbij een bestuurder onder invloed van alcohol rijdt te verminderen. Het omkaderingsprogramma dat opgelegd wordt aan veroordeelden draagt hier op drie verschillende manieren toe bij: ten eerste werkt het alcoholslot als een afschrikmiddel. Ten tweede zorgt de installatie van een alcoholslot er in principe voor dat bestuurders niet meer de mogelijkheid hebben om te rijden onder invloed. Ten slotte is het alcoholslot ook een rehabilitatiemaatregel omdat de installatie van het systeem steeds samengaat met een vorm van psychologische begeleiding en educatie (10).

Daarnaast zijn er ook een aantal voordelen voor de veroordeelden zelf. Omdat het alcoholslot meestal een alternatief is voor een rijverbod, geeft het alcoholslot overtreeders de mogelijkheid om toch te blijven rijden. Dit zorgt ervoor dat overtreeders die hun voertuig nodig hebben om naar hun werk te gaan, hun job niet verliezen en helpt hen om geïntegreerd te blijven in de maatschappij. Bovendien helpt het de overtreeders om hen meer bewust te maken van hun verantwoordelijkheden in het verkeer en dat drinken en rijden niet samengaan (3).

Een nadeel van het alcoholslot dat in verschillende landen wordt geïdentificeerd is de hoge kostprijs van het toestel, de installatie en de omkadering. Op basis van een evaluatie door ETSC blijkt dat in verschillende landen de hoge kostprijs een barrière vormt voor veroordeelden om deel te nemen aan het programma (3). Ook in België zien we dat dit een reden vormt voor verschillende rechters om het alcoholslot niet steeds op te leggen (16). Daar staat echter tegenover dat een verkeersongeval ook enorme maatschappelijke kosten met zich meebrengt.

Wat weten we uit wetenschappelijke studies?

Verschillende internationale studies hebben getracht te schatten wat het effect is van het alcoholslot op verkeersveiligheid. Deze studies betreffen een evaluatie van het alcoholslot als maatregel na een veroordeling voor rijden onder invloed. In deze studies kan het effect van het alcoholslot gemeten worden door te kijken naar het aantal alcoholgerelateerde verkeersongevallen of naar de recidive, nl. het aantal veroordeelden dat opnieuw een inbreuk begaat m.b.t. rijden onder invloed.

Internationale studies

De meeste van deze studies hebben het effect van het alcoholslot onderzocht op basis van de recidive. Hier wordt een onderscheid gemaakt tussen het effect tijdens het alcoholslotprogramma (dus wanneer het alcoholslot

geïnstalleerd is bij de veroordeelde) en het effect nadat het alcoholslot verwijderd is. In deze studies wordt de groep veroordeelden die deelnemen aan een alcoholslotprogramma doorgaans vergeleken met een vergelijkbare groep veroordeelden die geen alcoholslot opgelegd kregen (maar een andere straf).

Op basis van een meta-analyse (11) blijkt dat een alcoholslot recidive vermindert met 75% tijdens de periode waarin het alcoholslot geïnstalleerd is. Dezelfde meta-analyse vindt echter dat het effect verdwijnt nadat het alcoholslot verwijderd is: het risico op herval ligt bij de groep deelnemers aan het alcoholslotprogramma niet significant lager dan bij de groep die niet deelnam aan het programma. In andere studies wordt er wel een gedragsverandering op lange termijn gevonden. Zo vonden studies m.b.t. alcoholslotprogramma's in Zweden en in de Verenigde Staten wel een langdurig effect, zowel wat alcoholconsumptie als rijden onder invloed betreft. In deze programma's werd sterk ingezet op een psychologische begeleiding waarin de oorzaken van het alcoholprobleem worden aangepakt (16). Over het algemeen wordt er sterk aangeraden om het opleggen van een alcoholslot steeds gepaard te laten gaan met rehabilitatiemaatregelen omdat het effect anders beperkt blijft tot de periode waarin het alcoholslot geïnstalleerd is (17). Ook in een recente studie van het Nederlandse alcoholslotprogramma (10) werd een effect gevonden nadat het alcoholslot verwijderd was. In deze studie blijkt dat de kans op recidive twee jaar nadat het alcoholslot is verwijderd 54% lager ligt dan in de groep veroordeelden die niet hadden deelgenomen aan een alcoholslotprogramma. Dat wil zeggen dat een deelname aan het alcoholslotprogramma de kans op herval halveert (16).

Belgische studie

We moeten voorzichtig zijn wanneer we de bevindingen van internationale studies vergelijken met de situatie in België omdat de modaliteiten van de verschillende alcoholslotprogramma's sterk kunnen verschillen tussen de verschillende landen: er gelden bijvoorbeeld verschillende regels voor het selecteren van de overtreders, de duur van het programma verschilt en er wordt al dan niet voorzien in persoonlijke omkadering (16). In ons land werd er wel bewust gekozen om een veroordeling tot het alcoholslot steeds gepaard te laten gaan met een omkaderingsprogramma, precies om de kans op recidive nadien te verlagen.

Vias institute heeft recent het effect van het Belgische omkaderingsprogramma onderzocht aan de hand van diepte-interviews en een kwantitatieve analyse van de gegevens die door het alcoholslot worden geregistreerd. Meer bepaald werd onderzocht in welke mate het gedrag van deelnemers aan het programma verandert tijdens de duur van het programma (16).

De kwantitatieve analyse van de uitleesgegevens toont aan dat de deelnemers zelden positief blazen in het alcoholslot. Het aantal fraudegevallen die door de psychologen van het omkaderingsprogramma aan het parket worden gemeld, ligt zeer laag maar er bestaan geen gegevens over het aantal deelnemers dat het alcoholslot omzeilt (bijvoorbeeld door een ander voertuig te gebruiken). Verder geeft het onderzoek aan dat het omkaderingsprogramma de deelnemers bewust maakt van het gevaar van hun gedrag of van het onderschatten van de alcoholconcentratie in hun bloed, nadat ze gedronken hebben. Uit diepte-interviews met deelnemers en psychologen uit het omkaderingsprogramma blijkt dat deelnemers tijdens het programma zich vragen gaan stellen over hun drinkgewoonten en daardoor hun gedrag gaan aanpassen. Zo zijn sommige deelnemers bij de start van het programma verbaasd dat ze bij de initiële blaastest positief zijn terwijl ze dachten onder de toegelaten drempel te zitten, of nog dat ze na een nachtje flink doorzakken de volgende ochtend nog positief testen. Ook de analyse van de uitleesgegevens toont aan dat deelnemers een 'klik' maken tijdens het programma: uit deze gegevens blijkt dat er in de loop van de start van het programma een daling is van het aantal positieve blaastesten in het alcoholslot.

In België vallen er jaarlijks een groot aantal slachtoffers door ongevallen waarin een bestuurder onder invloed van alcohol reed. Op basis van de huidige prevalentie van rijden onder invloed van alcohol, berekende Vias institute dat er jaarlijks een hondertal verkeersdoden en meer dan 200 zwaargewonden kunnen vermeden worden als niemand nog zou rijden met een alcoholgehalte boven 1,2 pro mille (17). Het alcoholslot is één van de maatregelen die daar een belangrijke rol in kan spelen, vooral omdat de maatregel zich richt op bestuurders die (meermaals) reden met een hoog alcoholgehalte.



Verdere bronnen van informatie

Deze studies hebben de effectiviteit van het alcoholslot als maatregel om het aantal alcoholgerelateerde verkeersongevallen te verminderen onderzocht

- De Vos, N., & Tant, M. (2022). Ex-postevaluatie van de wetgeving rond het alcoholslot, Brussel: Vias institute
- Nieuwkamp, R., Martensen, H., Meesmann, U (2017), Alcohol interlock, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube.
- Blom M. & Blokdijk D. (2021), Long-term effectiveness of the alcohol ignition interlock programme: A retrospective cohort study in the Netherlands. *Accident Analysis and Prevention* 151

Deze brochures geven meer informatie over de praktische organisatie van het omkaderingsprogramma in België

- FOD Mobiliteit & Vervoer. Informatie betreffende het alcoholslotprogramma (geldig voor feiten gepleegd vanaf 1 juli 2018)
- Vias institute. Het omkaderingsprogramma "Alcoholslot"

Deze rapporten geven een overzicht van de alcoholslotprogramma's in Europese landen

- Modijefsky, M., et al. *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*. Brussels : European Commission, 2021.
- ETSC. *Alcohol interlocks in Europe*. Brussels : European Transport Safety Council, 2020.



Referentielijst

1. **Nieuwkamp, Ricardo, Martensen, Heike and Meesmann, Uta.** Alcohol interlock. *www.roadsafety-dss.eu*. [Online] 2017. [Cited: 9 12 2022.]
2. **Slootmans, Freya, Delannoy, Shirley and Van den Berghe, Wouter.** *Status van de verkeersveiligheid in België – Achtergrondinformatie bij de Staten-Generaal Verkeersveiligheid 2021*. Brussel : Vias institute, 2021.
3. **ECORYS.** *Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices*. Rotterdam : ECORYS, 2014.
4. **Modijefsky, M., et al.** *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*. Brussels : European Commission, 2021.
5. **ETSC.** *Alcohol interlocks in Europe*. Brussels : European Transport Safety Council, 2020.
6. —. Spain: major changes to road safety rules will see alcohol interlocks in new passenger transport vehicles and mandatory helmets for e-scooter riders. *ETSC*. [Online] European Transport Safety Council, 2021 12 3. [Cited: 10 12 2022.] <https://etsc.eu/spain-major-changes-to-road-safety-rules-will-see-alcohol-interlocks-in-new-passenger-transport-vehicles-and-mandatory-helmets-for-e-scooter-riders/>.
7. **Brion, Mélanie, Meunier, Jean-Christophe and Silverans, Peter.** *Alcohol achter het stuur: de stand van zaken in België. Nationale gedragsmeting 'Rijden onder invloed van alcohol' 2019*. Brussel : Vias institute, 2019.
8. **Vias institute.** Self-declared behaviour. *ESRA dashboard*. [Online] 2019. [Cited: 20 12 2022.] <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrjoiM2Y5MzEwYTMtMTE1Mi00MzNkLWFIOWQtNmU2ZWNiM2RhYzJlIiwidCI6IjlkMWwixYjlyLWE5ZTAtdG1Mi1hMTEwLWZlYzRmZDc1N2M2ZSIsImMiOjh9&pageName=ReportSection9fbd3f40b24badccab99>.
9. **FOD Mobiliteit & Vervoer.** Informatie betreffende het alcoholslotprogramma voor feiten gepleegd na 1 juli 2018. *Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer*. [Online] [Cited: 7 12 2022.] <https://mobilit.belgium.be/>.
10. **Krautli.** *Aantal alcoholsloten op 1/12/2022*. [E-mail]
11. **De Vos, Nathan and Tant, Mark.** *Ex-postevaluatie van de wetgeving rond het alcoholslot*. Brussels : Vias institute, 2022.
12. **Houwing, S.** *Alcohol interlocks and drink driving rehabilitation in the European Union: best practice and guidelines for member states*. Brussels : European Transport Safety Council, 2016.
13. *Long-term effectiveness of the alcohol ignition interlock programme: A retrospective cohort study in the Netherlands.* **Blom, Martine and Blokdijk, Daphne.** 105888, s.l. : Accident Analysis and Prevention, 2021, Vol. 151.
14. *Effectiveness of ignition interlocks for preventing alcohol-impaired driving and alcohol-related crashes: a Community Guide systematic review.* **Elder, R. W., et al.** 3, s.l. : Am J Prev Med., 2011, Vol. 40, pp. 362-76.



Referentielijst

15. **SWOV**. *Rijden onder invloed van alcohol. SWOV-factsheet*. Den Haag : SWOV, November 2022.
16. *Drink Driving as the Commonest Drug Driving—A Perspective from Europe*. **Allsop, R.** 24, 2020, *Int J Environ Res Public Health*, Vol. 17.
17. **Martensen, Heike and Daniels, Stijn**. *Hoeveel slachtoffers kunnen we vermijden door veiliger te rijden? Omvang van belangrijke risicofactoren in het verkeer in België*. Brussel : Vias institute, 2021.
18. *Program design for incentivizing ignition interlock installation for alcohol-impaired drivers: The Ontario approach*. **Ma, T., et al.** 2016, *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 95, pp. 27-32.
19. *Alcohol interlocks and prevention of drunk-driving recidivism*. **Assailly, J.-P. and Cestac, J.** 3, 2014, *European Review of Applied Psychology*, Vol. 64, pp. 141-149.
20. *Administrative Reinstatement Interlock Programs: Florida, A 10-Year Study*. **Voas, R. B., Tippetts, A. S. and Grosz, M.** 7, 2013, *Alcoholism Clinical & Experimental Research*, Vol. 37, pp. 1243-1251.
21. *The effect of ignition interlock programs on drinking-and-driving: a systematic review*. **Blais, E., Sergerie, D. and Maurice, P.** Montréal : s.n., 2013. 23rd Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference .
22. **De Vos, Nathan**. *Ex-postevaluatie van de wetgeving rond het alcoholslot*. Brussels : Vias institute, 2022.