



Rapport nr. 2025 - R - 11 - NL

Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2024

Drinken en rijden in België



Nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” 2024

Drinken en rijden in België

Rapportnummer	2025 - R - 11 - NL
Wettelijk depot	D/2025/0779/33
Opdrachtgever	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Publicatiedatum	15/02/2026
Auteur(s)	Sofie Boets, Naomi Wardenier, Fiorine Debel
Review	Sjoerd Houwing (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), Nederland)
Verantwoordelijke uitgever	Karin Genoe

Inzichten of standpunten in dit rapport zijn niet noodzakelijk deze van de opdrachtgever.

Overname van informatie uit dit rapport is toegestaan mits expliciete bronvermelding: Boets, S., Wardenier, N. & Debel (2026). Nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” 2024 - Drinken en rijden in België, Brussel: Vias institute.

Ce rapport est également disponible en français.

This report includes a summary in English.

Vias institute dankt de korpschefs van de deelnemende politiezones en de WPR eenheden en hun medewerkers voor hun bijdrage aan het onderzoek door alcoholcontroles uit te voeren.

Inhoud

Tabellen- en figurenlijst	5
Lijst van afkortingen	7
Samenvatting	8
Summary	12
1 Inleiding	15
2 Methode	18
2.1 Algemeen principe	18
2.2 Analytische benadering en terminologie	20
2.3 Beschrijving van de steekproef	21
2.4 Statistische analyse	23
3 Rijden onder invloed bij autobestuurders	26
3.1 Algemene prevalentie	26
3.1.1 Situatie in 2024 en evolutie	26
3.1.2 Alcoholconcentratie	27
3.2 Prevalentie naar gewest	28
3.2.1 Situatie in 2024	28
3.2.2 Evolutie	29
3.3 Prevalentie volgens weekperiode	30
3.3.1 Situatie in 2024	30
3.3.2 Evolutie	32
3.4 Prevalentie volgens wegtype	33
3.4.1 Situatie in 2024	33
3.4.2 Evolutie	34
3.5 Prevalentie volgens gender	35
3.5.1 Situatie in 2024	35
3.5.2 Evolutie	35
3.6 Prevalentie volgens leeftijd	36
3.6.1 Situatie in 2024	36
3.6.2 Evolutie	38
3.7 Prevalentie volgens vertrekplaats van de bestuurder	39
3.7.1 Situatie in 2024	39
3.7.2 Evolutie	41
3.8 Prevalentie volgens andere factoren	42
4 Rijden onder invloed bij bestuurders van bestelwagens	45
5 Vergelijking met andere EU-landen	47
6 Conclusies en aanbevelingen	50
6.1 Conclusies	50
6.2 Aanbevelingen	52
6.2.1 Methodologisch	52

6.2.2	Maatregelen	53
6.2.3	Federaal en interfederaal plan voor de verkeersveiligheid	54
	Referenties	55
	Bijlagen	58
	Bijlage 1: EC SWD KPI 4 Alcohol	58
	Bijlage 2: Baseline/Trendline methodologische vereisten KPI alcohol: Random alcoholtesten	59
	Bijlage 3: Bestuurders- en controleformulier 2024	60

Tabellen- en figurenlijst

Tabel 1 Verdeling van de steekproef op basis van het gewest, wegtype en weekperiode (ongewogen) (2024)	22
Tabel 2 Evolutie van de samenstelling van de steekproef 'autobestuurders' in de opeenvolgende edities van de gedragsmeting 'Rijden onder invloed van alcohol' (ongewogen) (2024)	22
Tabel 3 ROI-prevalentie bij autobestuurders naar gewest	29
Tabel 4 ROI-prevalentie bij autobestuurders naar weekperiode	30
Tabel 5 Verdeling van de autobestuurders in de totale steekproef op basis van hun vertrekpunt en de weekperiode	31
Tabel 6 ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang wegtype	33
Tabel 7 ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang gender	35
Tabel 8 ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang leeftijd	36
Tabel 9 Evolutie van de ROI-prevalentie bij autobestuurders naar leeftijdscategorie	39
Tabel 10 ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang vertrekpunt van de bestuurder	40
Tabel 11 Evolutie van de ROI-prevalentie bij autobestuurders naar vertrekplaats (data 2005-2018: oude weging; data 2018-2024: nieuwe weging + 95%-BI)	42
Tabel 12 ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang geschatte duur van de verplaatsing	43
Tabel 13 ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang de woonplaats van de bestuurder	44
Tabel 14 ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang de tijd sinds het behalen van het rijbewijs	44
Tabel 15 ROI-prevalentie bij bestelwagen- en autobestuurders	45
Figuur 1 Evolutie van de algemene prevalentie (95%-BI) van ROI van alcohol bij automobilisten (2003-2018 oude weging; 2018-2021 nieuwe weging) (Bron: Boets et al., 2023)	16
Figuur 2 Schematische weergave van de methodologie van de gedragsmeting 'Rijden onder invloed van alcohol'	19
Figuur 3 Schematische weergave van de verschillende testen tijdens een alcoholcontrole	20
Figuur 4 Overeenkomst tussen ademalcoholconcentratie en bloedalcoholconcentratie	20
Figuur 5 Evolutie van de algemene prevalentie (95%-BI) van rijden onder invloed van alcohol bij autobestuurders (onderbroken lijn: nieuwe wegingsmethode sinds 2021, toegepast op data 2018)	26
Figuur 6 Evolutie van de algemene prevalentie (95%-BI) van het rijden onder invloed bij autobestuurders volgens categorie alarm en positief	27
Figuur 7 Gewogen verdeling van de alcoholconcentratie bij autobestuurders met resultaat alarm of positief (lijn op 0,35 mg/l UAL is de grens tussen alarm en positief)	28
Figuur 8 ROI-prevalentie (95%-BI) bij autobestuurders naar gewest (*)	29
Figuur 9 Evolutie van de ROI-prevalentie (95%-BI) bij autobestuurders naar gewest (onderbroken lijn: nieuwe wegingsmethode sinds 2021, toegepast op data 2018)	30
Figuur 10 ROI-prevalentie (95%-BI) bij autobestuurders naar weekperiode (***)	31
Figuur 11 Verdeling gecontroleerde autobestuurders vs. autobestuurders onder invloed in de steekproef naargelang weekperiode (gewogen)	32
Figuur 12 Evolutie van ROI-prevalentie (95%-BI) bij autobestuurders naar weekperiode (onderbroken lijn: nieuwe wegingsmethode sinds 2021, toegepast op data 2018)	33
Figuur 13 ROI-prevalentie (95%-BI) bij autobestuurders naargelang wegtype (**)	34
Figuur 14 Vergelijking van de ROI-prevalentie (95%-BI) bij autobestuurders naar wegtype in 2018 en 2021 (nieuwe wegingsmethode sinds 2021, toegepast op data 2018)	34
Figuur 15 ROI-prevalentie (95%-BI) bij autobestuurders naargelang gender (*)	35
Figuur 16 Evolutie van de ROI-prevalentie (95%-BI) bij autobestuurders naar gender (onderbroken lijn: nieuwe wegingsmethode 2021, ook toegepast op data 2018)	36
Figuur 17 ROI-prevalentie (95%-BI) bij autobestuurders naargelang leeftijd	37
Figuur 18 Verdeling van de gecontroleerde autobestuurders vs. autobestuurders onder invloed in de steekproef voor de verschillende leeftijdsgroepen naar weekperiode 'dag' en 'nacht' (gewogen)	38
Figuur 19 Evolutie van de ROI-prevalentie (95%-BI) bij autobestuurders naar leeftijdscategorie (onderbroken lijn: nieuwe wegingsmethode sinds 2021, toegepast op data 2018)	39

Figuur 20 ROI-prevalentie (95%-BI) bij autobestuurders naargelang vertrekpunt van de bestuurder (***)	40
Figuur 21 Verdeling gecontroleerde autobestuurders vs. autobestuurders onder invloed in de steekproef naar vertrekplaats (gewogen)	41
Figuur 22 ROI-prevalentie (95%-BI) bij autobestuurders naargelang geschatte duur van de verplaatsing	43
Figuur 23 ROI-prevalentie (95%-BI) bij bestelwagen- en autobestuurders in 2024 (*)	45
Figuur 24 Evolutie van de algemene ROI-prevalentie (95%-BI) bij autobestuurders en bestelwagenbestuurders (onderbroken lijn: nieuwe wegingsmethode sinds 2021)	45
Figuur 25 Nationale Trendline KPIs voor ROI alcohol bij autobestuurders, op 3 wegtypes en 4 weekperiodes samen (Bron: Boets, 2025)	47
Figuur 26 Trendline KPIs voor ROI alcohol bij autobestuurders naargelang wegtype, voor de 4 weekperiodes samen (Bron: Boets, 2025)	48
Figuur 27 Trendline KPIs voor ROI alcohol bij autobestuurders naargelang weekperiode, voor de 3 wegtypes samen (Bron: Boets, 2025)	48
Figuur 28 Trendline KPIs voor ROI alcohol bij autobestuurders naargelang gender, op 3 wegtypes en 4 weekperiodes samen (Bron: Boets, 2025)	49
Figuur 29 Trendline KPIs voor ROI alcohol bij autobestuurders naargelang leeftijdscategorie, op 3 wegtypes en 4 weekperiodes samen (Bron: Boets, 2025)	49
Figuur 30 Trendline KPIs voor ROI alcohol bij autobestuurders naargelang BAC-risicocategorie, op 3 wegtypes en 4 weekperiodes samen (Bron: Boets, 2025)	49

Lijst van afkortingen

AAC: ademalcoholconcentratie (concentratie UAL) in mg/l

BAC: bloedalcoholconcentratie in g/l - *blood alcohol concentration in g/l*

BI: betrouwbaarheidsinterval

BrAC: *breath alcohol concentration (concentration EAA) in mg/l* (ademalcoholconcentratie)

DUI: *driving under the influence of alcohol*

EAA: *exhaled alveolar air* (uitgeademde alveolaire lucht)

KPI: kernprestatie-indicator / *key performance indicator*

ROI: rijden onder invloed van alcohol

UAL: uitgeademde alveolaire lucht

WIV: Wetenschappelijk Instituut Volksgezondheid

WPR: Federale Wegpolitie

Samenvatting

Context en doelstellingen

Rijden onder invloed van alcohol (ROI) is een belangrijke oorzaak van verkeersonveiligheid. Uiteenlopende studies wijzen erop dat dit gedrag relatief vaak voorkomt op de Belgische wegen. Om deze problematiek op te volgen, meet Vias institute sinds 2003 op regelmatige basis de nationale prevalentie van het ROI van alcohol. Deze gedragsmetingen op de baan hebben ook als doel zicht te krijgen op risicofactoren voor het ROI en deze op te volgen in de tijd.

In dit rapport staan de resultaten van de 9^{de} editie van deze meting. Het veldwerk liep van 12 oktober tot en met 24 november 2024.

Deze editie maakte ook deel uit van het Europees Trendline project, de opvolger van het Baseline project waarbinnen de vorige alcoholgedragsmeting (2021) viel. Doel van deze projecten is het geharmoniseerd verzamelen van nieuwe kernprestatie-indicatoren (KPI) voor verkeersveiligheid op Europees niveau, waaronder voor ROI (KPI: % bestuurders dat 'binnen' de wettelijke BAC-limiet rijdt).

Methode

De methode van deze gedragsmeting omvat sinds het begin van de metingen het willekeurig afnemen van alcoholtesten van bestuurders (wagens en bestelwagens) op de baan. Dit gebeurt in samenwerking met vrijwillig deelnemende lokale politiezones en eenheden van de Federale Wegpolitie (snelwegen). De politie wordt gevraagd een bepaald aantal alcoholcontroles te organiseren rekening houdend met specifieke instructies. Vias institute geeft de locaties en tijdstippen (willekeurig geselecteerd) van de controles door. De controles zelf verlopen op een aselechte manier; er worden dus geen uiterlijke criteria gebruikt om te bepalen welke bestuurders getest worden. De alcoholtest omvat een sampling of ademtest, gevolgd door een ademanalyse als het eerdere testresultaat alarm (alert) of positief is. De politie vult voor elke geteste bestuurder een anonieme vragenlijst in met een aantal gegevens van de bestuurder, het alcoholtestresultaat en bijkomende variabelen (o.a. leeftijd en gender van de bestuurder, vertrekplaats, duur van de verplaatsing).

In totaal namen 115 politieafdelingen deel, verdeeld over 106 lokale politiezones (58% van alle lokale zones in België) en alle 9 eenheden van de Federale Wegpolitie (100%). In totaal werden 411 alcoholcontroles georganiseerd en ondergingen 8.370 autobestuurders en 980 bestelwagenbestuurders een alcoholtest.

De belangrijkste indicator van deze studie is het percentage bestuurders onder invloed van alcohol of het % ROI. Alle bestuurders met een alcoholgehalte vanaf 0,22 mg per liter uitgeademde alveolaire lucht (UAL) zijn 'onder invloed'. Voor het identificeren van de categorie 'sterk onder invloed' wordt de drempel van 0,35 mg/l UAL gebruikt. Naast het totaal % ROI wordt dus rekening gehouden met twee subcategorieën: Alarm ($0,22 \text{ mg/l} \leq \text{ademalcoholconcentratie (AAC)} < 0,35 \text{ mg/l}$, of $0,5 \text{ g/l} \leq \text{bloedalcoholconcentratie (BAC)} < 0,8 \text{ g/l}$) en Positief ($\text{AAC} \geq 0,35 \text{ mg/l}$ of $\text{BAC} \geq 0,8 \text{ g/l}$).

Opdat de resultaten representatief zouden zijn voor het verkeersvolume op de Belgische wegen werden de gegevens gewogen op basis van officiële data van het aantal gereden voertuigkilometers per voertuigtype per wegtype per gewest. Bijkomend werd in de weging rekening gehouden met het tijdstip en de duur van de controle en het verkeersvolume tijdens de controle. Dit is dezelfde wegingsprocedure als in de vorige editie (2021); toen betrof dit een geoptimaliseerde procedure ten opzichte van de edities daardoor. In de vorige editie werd de data van de editie daarvoor (2018) herwogen volgens de nieuwe procedure, om vergelijking mogelijk te maken. Dit betekent dat de resultaten van de huidige editie vergelijkbaar zijn met die van 2021 en 2018, maar niet met die van de metingen van voor 2018.

Belangrijkste resultaten

Prevalentie van ROI

In 2024 reed 1,4% van de autobestuurders met een BAC boven de wettelijke limiet. Dit ligt iets lager dan het percentage in 2021 (1,6%) en 2018 (1,6%). In het Federaal Plan voor Verkeersveiligheid (2021) werd het resultaat van 2021 (1,6%) gebruikt als basis voor de bepaling van de streefdoelstelling tegen 2030, namelijk een halvering van de algemene prevalentie van ROI van alcohol bij

autobestuurders van 1,6% in 2021 naar 0,8% in 2030. Het resultaat van de huidige meting (1,4%) is een stap in de goede richting maar er blijven grote inspanningen nodig om het streefdoel te halen.

Net als in alle voorgaande edities, buiten die van 2021, is het % bestuurders dat positief (0,8%) testte in 2024 groter dan het % alarm (0,6%) geteste bestuurders.

Gewest van de controle / woonplaats van de bestuurder

Het % ROI ligt significant hoger bij bestuurders in Wallonië (2,0%) dan in Vlaanderen (0,8%). Vergeleken met de vorige edities, zien we verdergaande daling voor Vlaanderen (2018: 1,7%; 2021: 1,4%) en een verdergaande stijging voor Wallonië (2018 1,4%; 2021: 1,9%).

Dit resultaat komt overeen met het significant resultaat naar gewest met betrekking tot de woonplaats van de bestuurder: 0,9% van de bestuurders wonende in Vlaanderen was onder invloed tegenover 2,1% van de bestuurders wonende in Wallonië.

Periode van de week

Bestuurders rijden significant vaker onder invloed 's nachts (22u-06u) dan overdag (06u-22u), en dit zowel in de week (% ROI dag: 0,6%; nacht: 3,6%) als in het weekend (dag: 1,3%; nacht: 7,2%). Het verschil tussen week- en weekendnachten is niet significant. Vergeleken met 2021 zien we vooral een daling van de ROI-prevalentie op weekdays (van 1,0% naar 0,6%) en zijn de percentages voor de overige weekperiodes ongeveer gelijk gebleven. Het verschil tussen 2018 en 2021 was groter, met dalingen van de ROI-prevalentie op weekendnachten (11,3% naar 7,3%), weeknachten (8,3% naar 3,7%) en weekenddagen (1,8% naar 1,1%), en een stijging op weekdays (0,5% naar 1,0%). Deze evoluties vielen echter nog binnen de brede betrouwbaarheidsintervallen. Meer dan de helft (52,4%) van alle bestuurders onder invloed reed 's nachts, terwijl maar 13,8% van de bestuurderspopulatie 's nachts reed. Net als in de vorige edities is het duidelijk dat speciale acties nodig zijn voor 's nachts. Overdag is de prevalentie van het rijden onder invloed lager maar gezien de hoge verkeersvolumes op die momenten, is het risico hiervan toch ook aanzienlijk. Handhaving is dus noodzakelijk gedurende de volledige weekperiode.

Wegtype / Geplande duur van de rit

Het % ROI ligt significant lager op snelwegen (0,5%) dan op wegen binnen (1,9%) en buiten (2,0%) de bebouwde kom. Dit verschil zagen we ook al in de vorige editie, maar toen was dit niet significant.

Uit de huidige studie blijkt ook dat het percentage bestuurders onder invloed toeneemt naarmate de geplande tripduur afneemt. Mogelijk speelt dit ook een rol bij het verschil naargelang de wegtypes: snelwegen worden nl. vaker voor langere afstanden (rijtijden) gebruikt.

Gender

In 2024 reed 1,7% van de mannen boven de wettelijke limiet tegenover 'slechts' 0,9 % van de vrouwen, een significant verschil. Dit gender verschil is een constante overheen alle metingen sinds 2003. De cijfers voor mannen en vrouwen blijven dus sterk uiteenlopen, al zijn deze in 2024, net als in 2021, verder naar elkaar toe geschoven (2024: vooral door een daling bij de mannen). De grotere geneigdheid van mannen om te rijden onder invloed van alcohol is ook een constante in internationale studies. Het hoge percentage ROI bij mannen is nefast voor de verkeersveiligheid omdat mannen gemiddeld ook veel meer autorijden dan vrouwen. Mannen blijven dus de voornaamste doelgroep voor acties tegen ROI van alcohol.

Leeftijd

De ROI-prevalentie verschilt in 2024 niet significant naargelang de leeftijdscategorie. De leeftijdsgroep met de hoogste prevalentie is die van 40-54-jarigen (1,8%), gevolgd door 26-39-jarigen (1,5%). De laagste percentages zijn te vinden bij de jongste (18-24: 1,1%) en oudste (55+: 1,0-1,1%) groepen. Daar waar de ROI-prevalentie binnen de jongste groep in 2018 en 2021 duidelijk lager was dan bij de oudere bestuurders, is dit verschil in 2024 verdwenen. Dit komt door zowel een daling bij de 55-plussers (2021: 1,6%) als een stijging bij de 18-24-jarigen (2021: 0,8%) in 2024.

Vertrekplaats

Net als in de vorige edities is het moeilijk om duidelijke tendensen te onderscheiden in de evolutie van het ROI volgens de vertrekplaats, aangezien de betrouwbaarheidsintervallen per vertrekplaats vaak erg

groot zijn, door de kleine steekproeven hiervoor. Zoals in de vorige edities zien we wel het duidelijk patroon dat bestuurders die uit een café/bar (14,8%) of restaurant (10,7%) komen het vaakst onder invloed van alcohol zijn. Nadien volgen in de lijst van de locaties met verhoogd risico op ROI de uitgaansgelegenheden (feest/evenement/discotheek...) (5,6%) en sportclub of -activiteit (4,7%). De percentages ROI liggen lager bij bestuurders die van familie of vrienden (1,5%), van thuis (0,7%) of van het werk (0,1%) kwamen. We zien geen evoluties tegenover 2018 en 2021 die de betrouwbaarheidsintervallen overschrijden, buiten voor werk (sterk gedaald % in 2024). Van alle bestuurders onder invloed in de steekproef kwam 33,2% van een horecagelegenheid, terwijl zij 'slechts' 3,9% van de bestuurderspopulatie uitmaken. Het is dus belangrijk om dit in perspectief te plaatsen. Omgekeerd geldt dan weer dat, ondanks het lage ROI-percentage bij mensen die van thuis komen (1,5%), dit vertrekpunt wel instaat voor het merendeel van de verplaatsingen (44% van de gecontroleerde bestuurders). Kortom, een derde van de bestuurders in overtreding is afkomstig van een horecagelegenheid, meer dan een vierde komt van thuis, en meer dan 1 op 10 komt van bij familie/vrienden of een sportgelegenheid. Een ontradringsbeleid dat dus enkel rekening houdt met cafés, restaurants en uitgaansgelegenheden is dus op maar een beperkt deel van de problematiek gericht.

Europese vergelijking

De Europese KPI alcohol scoort zwak op internationale vergelijkbaarheid omdat – in tegenstelling tot bij de andere standaard gedrags-KPIs in Trendline – drie meetmethodes toegelaten zijn die KPIs opleveren die niet vergelijkbaar zijn. Dit heeft te maken met het feit dat de voorkeursmethode van 'random ademtesten op de baan' in verschillende landen onwettig en onhaalbaar is. De meeste landen kozen er in Trendline voor om KPIs op basis van zelfgerapporteerd gedrag op te leveren. Slechts 7 landen gebruikten random ademtesten, waarvan er slechts 4 aan alle methodologische minimumvereisten voldeden. Van deze vier scoort Polen het best, gevolgd door Zwitserland en Portugal, en België tenslotte scoort het slechtst. Een aantal risicofactoren voor ROI worden ook in de meerderheid van de andere landen gevonden, zoals weekendnachten en mannelijke bestuurders.

Bestelwagens

Wat de bestelwagenbestuurders betreft, overschreed 0,6% de wettelijke BAC-limiet in 2024, wat significant minder is dan bij de autobestuurders (1,4%). In 2021 was het verschil ook significant. Beide steekproefgroepen verschillen duidelijk op een aantal aspecten: 88% van de bestelwagenbestuurders is een man (wagens: 62%), bijna de helft (44%) werd gecontroleerd komende van het werk (wagens: 15%), en vergeleken met autobestuurders werd een groter aandeel op een weekday en een kleiner aandeel op een weekendnacht gecontroleerd. De diepgaandere resultaten naar risicofactoren tonen grotendeels dezelfde trends aan als bij autobestuurders maar met grote foutenmarges door de beperkte steekproef.

Aanbevelingen

De aanbevelingen om ROI van alcohol aan te pakken, worden in enkele kernpunten samengevat (Boets et al., 2023; Vias institute, 2025):

- Problematische alcoholconsumptie in de samenleving aanpakken
- De wettelijke alcohollimiet verlagen - Nultolerantie
- De combinatie van alcohol en rijden voorkomen
- Efficiënt gebruik en verhoging van de handhavingscapaciteit voor rijden onder invloed
- Communicatie over alcoholcontroles
- Bijkomende statistieken en verder onderzoek
- Driver Improvement cursussen als vervangende of bijkomende maatregel
- Gebruik van het alcoholslot
- Beschikbaarheid en stimuleren van alternatieven voor ROI

Een bijkomende aanbeveling is om alle bestuurders na een letselongeval te testen op alcohol om meer betrouwbare data hierover te hebben. Momenteel weten we voor ongeveer 1 op 3 bestuurders in letselongevallen niet of er alcohol in het spel was. Idealiter wordt steeds een bloedproef afgenomen bij gewonden, en zelfs bij doden, naar aanleiding van een verkeersongeval.

De beste resultaten worden bereikt met een geïntegreerde aanpak waarbij verschillende maatregelen gecombineerd worden en verschillende sectoren en beleidsgebieden samenwerken.

In het Federaal Plan voor de Verkeersveiligheid (2021) werd als streefdoelstelling voor ROI een halvering van het algemeen % ROI bij autobestuurders van 1,6% in 2021 naar 0,8% in 2030 vooropgesteld. Het resultaat van de meting in 2024 (1,4%) is een stap in de goede richting van de doelstelling, maar grote inspanningen blijven nodig.

Summary

Context and objectives

Driving under the influence of alcohol (DUI) is a major cause of road unsafety. Various studies indicate that this behaviour is relatively common on Belgian roads. To monitor this issue, Vias institute has been measuring the national prevalence of DUI on a regular base since 2003. These behavioural measurements on the road also aim to gain insight into risk factors for DUI and to monitor them over time.

This report includes the results of the 9th edition of this measurement. The fieldwork ran from 12 October to 24 November 2024.

This edition was also part of the European Trendline project, the successor to the Baseline project in which the previous DUI behavioural measurement (2021) fell. The aim of these projects is to collect new key performance indicators (KPI) for road safety at European level in a harmonised way, including for DUI (KPI: % drivers driving 'within' the legal BAC limit).

Method

Since the first DUI behavioural measurement, the method consists of random alcohol testing of drivers (cars and vans) on the road. This is done in cooperation with voluntarily participating local police zones and units of the Federal Road Police (highways). The police are asked to organize a certain number of alcohol controls taking specific instructions into account. Vias institute provides the locations and times (randomly selected) of the controls. The controls are carried out in a random way: no external criteria are used to determine which drivers are tested. The alcohol test includes a sampling or breath test, followed by a breath analysis if the previous test result is alarm (alert) or positive. For each driver tested, the police fills in an anonymous questionnaire with a number of data of the driver, the alcohol test result and additional variables (including age and gender of the driver, place of departure, duration of the journey).

In total, 115 police departments participated, divided over 106 local police zones (58% of all local zones) and all 9 units of the Federal Road Police (100%). A total of 411 alcohol controls were organized and 8.370 car drivers and 980 van drivers underwent an alcohol test.

The most important indicator of this study is the percentage of drivers under the influence of alcohol or the % DUI. All drivers with an alcohol content of 0,22 mg per litre of exhaled alveolar air (EAA) are 'under the influence'. To identify the category 'strongly under the influence', the threshold of 0,35 mg/l EAA is used. In addition to the total % DUI, two subcategories are thus considered: Alarm ($0,22 \text{ mg/l} \leq \text{breath alcohol concentration (BrAC)} < 0,35 \text{ mg/l}$, or $0,5 \text{ g/l} \leq \text{blood alcohol concentration (BAC)} < 0,8 \text{ g/l}$) and Positive ($\text{BrAC} \geq 0,35 \text{ mg/l}$ or $\text{BAC} \geq 0,8 \text{ g/l}$).

For the results to be representative of the volume of traffic on Belgian roads, the data were weighted based on official data on the number of vehicle kilometres driven per vehicle type per road type per region. In addition, the weighting considered the moment and duration of the control and the volume of traffic during the control. This is the same weighting procedure as in the previous edition (2021). In that edition (2021) the procedure was optimized compared to the editions before and data from the edition that preceded (2018) was reweighted according to the new procedure, to make comparison possible. This means that the results of the current edition are comparable to those of 2021 and 2018, but not to those of the measurements from before 2018.

Main results

Prevalence of DUI

In 2024, 1,4% of the tested car drivers drove with a BAC above the legal limit. This is slightly lower than the percentage in 2021 (1,6%) and 2018 (1,6%). In the Federal Road Safety Plan (2021), the result of 2021 (1,6%) was used as a basis for setting the target by 2030, namely, to halve the overall prevalence of DUI among car drivers from 1,6% in 2021 to 0,8% in 2030. The result of the current measurement (1,4%) in 2024 is a step in the right direction, but major efforts are still needed to achieve the target.

As in all previous editions, except for the 2021 edition, the % of drivers who tested positive (0,8%) is greater than the % alarm-tested drivers (0,6%) in 2024.

Region of the control / place of residence of the driver

The % DUI is significantly higher for drivers in Wallonia (2,0%) than in Flanders (0,8%). Compared to previous editions, we see a further decrease for Flanders (2018: 1,7%; 2021: 1,4%) and a further increase for Wallonia (2018: 1,4%; 2021: 1,9%).

This result corresponds to the significant result by region regarding the driver's place of residence: 0,9% of drivers living in Flanders were under the influence compared to 2,1% of drivers living in Wallonia.

Period of the week

Drivers drive significantly more often under the influence of alcohol at night (10 p.m. to 6 a.m.) than during the day (6 a.m. to 10 p.m.), both during the week (% DUI day: 0,6%; night: 3,6%) and at the weekend (day: 1,3%; night: 7,2%). The difference between weeknights and weekend nights is not significant. Compared to 2021, we mainly see a decrease in the DUI prevalence on weekdays (from 1,0% to 0,6%) and the percentages for the other week periods have remained about the same. The difference between 2018 and 2021 was larger, with decreases in DUI prevalence on weekend nights (11,3% to 7,3%), weeknights (8,3% to 3,7%) and weekend days (1,8% to 1,1%), and an increase on weekdays (0,5% to 1,0%). Nevertheless, all these evolutions remained within the broad confidence intervals. More than half (52,4%) of all drivers under the influence of alcohol drove at night, while only 13,8% of the driver population drove at night. As in previous editions, it is clear that special actions are needed for the night. During the day, the prevalence of drunk driving is lower, but given the high traffic volumes at those times, the risk of this is also considerable. Enforcement is therefore necessary during the entire week period.

Road type / Planned duration of the trip

The % DUI is significantly lower on highways (0,5%) than on roads inside (1,9%) and outside (2,0%) of built-up areas. We also saw this difference in the previous edition, but then it was not significant.

The current study also shows that the percentage of drivers under the influence of alcohol increases as the planned trip duration decreases. This may also play a role in the road type related difference: motorways are more often used for longer distances (driving times).

Gender

In 2024, 1,7% of men drove above the legal limit compared to 'only' 0,9% of women, a significant difference. This gender difference has been a constant across all measurements since 2003. The figures for men and women continue to vary widely, although in 2024, as in 2021, they have shifted further towards each other (2024: mainly due to a decrease for men). The greater propensity of men to drive under the influence of alcohol is also a constant in international studies. The high percentage of DUI among men is detrimental to road safety because men also drive much more on average than women. Men therefore remain the main target group for actions against DUI of alcohol.

Age

The DUI prevalence in 2024 does not differ significantly by age category. The age group with the highest prevalence is that of 40–54-year-olds (1,8%), followed by 26-39 year olds (1,5%). The lowest percentages are found in the youngest (18-24: 1,1%) and oldest (55+: 1,0-1,1%) groups. While the DUI prevalence within the youngest group was clearly lower in 2018 and 2021 than among older drivers, this difference has disappeared in 2024. This is due to both a decrease among the over-55s (2021: 1,6%) and an increase among 18-24-year-olds (2021: 0,8%) in 2024.

Departure point

As in previous editions, it is difficult to discern clear trends in the evolution of DUI according to the place of departure, as the confidence intervals per place are often very large, due to the small samples. As in previous editions, we do see the clear pattern that drivers who come from a café/bar (14,8%) or restaurant (10,7%) are most often under the influence of alcohol. These are followed by entertainment venues (party/event/discotheque, etc.) (5,6%) and sports club or activity (4,7%). The percentages of

DUI are lower for drivers coming from family or friends (1,5%), from home (0,7%) or from work (0,1%). We do not see any evolution compared to 2018 and 2021 that exceeds the confidence intervals, except for work (sharply decreased % in 2024). Of all drivers under the influence in the sample, 33,2% came from a catering establishment, while they make up 'only' 3,9% of the driver population. So, it is important to put this in perspective. Conversely, despite the low DUI percentage for drivers coming from home (1,5%), this departure point is responsible for the majority of journeys (44% of the checked drivers). In short, a third of the drivers above the legal limit came from a catering establishment, more than a quarter came from home, and more than 1 in 10 came from family/friends or a sports facility. A dissuasion policy that only considers bars, restaurants and entertainment venues is therefore aimed at only a limited part of the problem.

European comparison

The European KPI alcohol scores poorly on international comparability because – in contrast to the other standard behavioural KPIs in Trendline – three measurement methods are allowed that yield KPIs that are not comparable. This is due to the fact that the preferred method of 'random breath testing on the road' is illegal and unfeasible in several countries. In Trendline, most countries chose to deliver KPIs based on self-reported behaviour. Only 7 countries used random breath tests, of which only 4 met all the methodological minimum requirements. Of these four, Poland scores best, followed by Switzerland and Portugal, and finally Belgium scores the worst. Several risk factors for DUI are also found in the majority of other countries, such as weekend nights and male drivers.

Vans

As for van drivers, 0,6% exceeded the legal BAC limit in 2024, which is significantly less than for car drivers (1,4%). In 2021, the difference was also significant. Both sample groups differ markedly in a number of aspects: 88% of van drivers are male (cars: 62%), almost half (44%) were checked from work (cars: 15%), and compared to car drivers, a larger proportion were checked on a weekday and a smaller proportion on a weekend night. The more in-depth results on risk factors largely show the same trends as among car drivers, but with large margins of error due to the limited sample.

Recommendations

The recommendations to address DUI are summarized in some key points (Boets et al., 2023; Vias institute, 2025):

- Tackling problematic alcohol consumption in society
- Lowering the legal alcohol limit - Zero tolerance
- Preventing the combination of alcohol and driving
- Efficient use and increase of enforcement capacity for drink-driving
- Communication about alcohol controls
- Additional statistics and further research
- Driver Improvement courses as a replacement or additional measure
- Use of alcohol ignition interlock
- Availability and promotion of alternatives to DUI

The best results are achieved through an integrated approach combining different measures and working together across different sectors and policy areas.

An additional recommendation is to test all drivers for alcohol after a road accident to have more reliable data. Currently, for about 1 in 3 drivers in injury crashes, we do not know whether alcohol was involved. Ideally, a blood test is always taken from injured drivers, and even from fatally injured drivers, following a traffic accident.

The Federal Road Safety Plan (2021) set a target for DUI of halving the overall % DUI for car drivers from 1,6% in 2021 to 0,8% in 2030. The result of the measurement in 2024 (1,4%) is a step in the right direction towards the target, but major efforts are still needed.

1 Inleiding

Rijden onder invloed van alcohol (ROI) vormt een belangrijke oorzaak van verkeersonveiligheid¹. Internationaal onderzoek schat dat 1,5 tot 2% van de kilometers afgelegd in de EU gereden worden door personen met een alcoholgehalte boven de wettelijke limiet en dat ongeveer 25% van alle dodelijke ongevallen in de EU alcohol gerelateerd zijn (Europese Commissie, 2018).

In België geldt de algemene wettelijke ademalcoholconcentratie (AAC) van 0,22 mg/l of bloedalcoholconcentratie (BAC) van 0,5 g/l (promille), en voor professionele bestuurders een AAC van 0,09 mg/l of een BAC van 0,2 g/l.

Op basis van de officiële Belgische ongevallenstatistieken bleek 8% van de letselongevallen in 2024 alcoholgerelateerd (betrokkenheid van minstens één positief geteste bestuurder) (Statbel, Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium). Over de jaren heen zien we een stijging van het percentage geteste bestuurders in letselongevallen van 63% in 2015 tot 69% in 2024. Dit betekent dat we voor bijna 1 op 3 bestuurders in letselongevallen niet weten of er alcohol in het spel was. We zien geen verbetering in het percentage betrokken geïntoxiceerde bestuurders (steeds rond de 8 à 10%) ([Vias Verkeersveiligheidsbarometer](#)). Er wordt vanuit gegaan dat deze 8% een onderschatting is aangezien geen ademtest afgenomen kan worden van dodelijk en zwaargewonde bestuurders en de resultaten van eventuele bloedtesten niet opgenomen zijn in de statistieken (Nuyttens et al., 2012). Op weeknachten (30%) en weekendnachten (42%) blijkt een veel hoger percentage letselongevallen alcoholgerelateerd dan op weekdays (5%) en weekenddagen (13%) (Lequeux, 2024). De bloedalcoholconcentratie bij positief geteste bestuurders betrokken in letselongevallen bedraagt gemiddeld 1,7 promille, wat meer dan drie keer zo hoog is als de wettelijke limiet voor niet-professionele bestuurders (0,5 promille). Dit illustreert de sterke stijging van het ongevalsrisico bij hoge alcoholconcentraties (Vias institute, 2024).

In het kader van het Europese [DRUID](#) project (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines, 2011) werden medische gegevens van bestuurders in ongevallen verzameld, wat een vollediger beeld geeft dan politiestatistieken van letselongevallen. Hieruit bleek dat 38,2% van de gehospitaliseerde zwaargewonde bestuurders een BAC boven de 0,5 g/l had. Dit geeft het verhoogd ongevalsrisico van ROI van alcohol aan. Hels et al. (2011) concludeerden binnen DRUID dat het relatief risico op ernstig of dodelijk letsel van alcohol in het verkeer gemiddeld verhoogd is (2-10x) bij een BAC $\geq 0,5 - 0,8$ g/l, sterk verhoogd is (5-30x) bij een BAC $\geq 0,8 - 1,2$ g/l en extreem verhoogd is (20-200x) bij een BAC $\geq 1,2$ g/l. De 'relative risk' studie van Blomberg et al. (2009) kwam tot soortgelijke resultaten.

België scoort algemeen niet goed wat betreft de frequentie van ROI van alcohol. Het Europese DRUID project dateert al van bijna 20 jaar geleden maar dit was het eerste grootschalige initiatief binnen Europa om vergelijkbare nationale indicatoren voor ROI van alcohol te bekomen op basis van aselectieve alcoholtesten op de baan. Tussen 2007 en 2009 werden 50.000 bestuurders in 13 Europese landen willekeurig tegengehouden op de baan en getest (bloed- en speekselmonsters) om de prevalentie van het ROI van alcohol (en drugs) in de algemene bestuurderspopulatie te meten (Houwing, et al., 2011). Uit dat onderzoek bleek dat het aandeel Belgische bestuurders met een bloedalcoholpromillage boven de wettelijke limiet 2,2% was, wat boven het Europese gemiddelde (1,5%) lag. Recentere Europese data van aselectieve alcoholmetingen op de baan zijn beschikbaar in kader van het EC [Baseline](#) project dat als doel had een reeks nieuwe KPIs voor de verkeersveiligheid, waaronder voor rijden onder invloed van alcohol, te verzamelen en te rapporteren op geharmoniseerde wijze binnen Europa. De EC definieerde de KPI Alcohol als volgt: "Percentage bestuurders dat *binnen* de wettelijke BAC limiet rijdt". Deze KPI is omgekeerd geformuleerd ten opzichte van de standaardformulering van de KPIs in België (nl. % *boven* de limiet). In totaal leverden 7 Europese lidstaten, waaronder België, de vereiste KPI op, maar slechts 2 landen (België en Portugal) voldeden aan alle minimale methodologische vereisten, wat de internationale vergelijkbaarheid bemoeilijkt (Yannis & Folla, 2022). Uit deze resultaten blijkt een algemeen patroon, nl. dat in alle landen de KPI-waarden 's nachts lager zijn dan overdag. België bleek de laagste KPI-waarde op weeknachten (96,3%

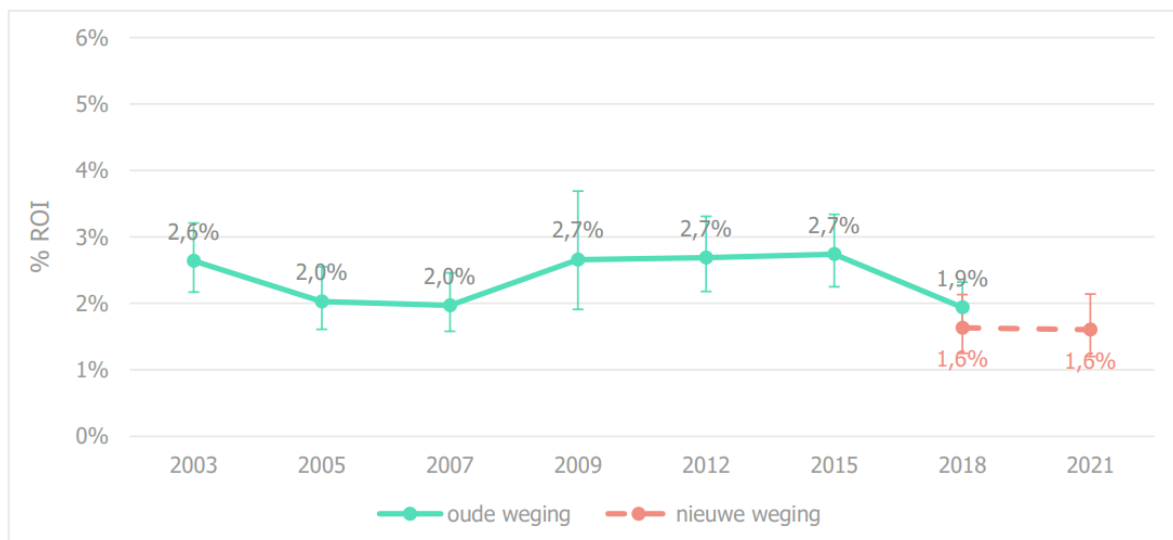
¹ Vias Institute publiceerde in 2024 een [Briefing "Rijden onder invloed van alcohol"](#) (o.a. informatie over het effect op het rijden, ongevalsrisico, Belgische regelgeving, prevalentie, maatregelen, incl. Belgische statistieken). Voor meer informatie: Vias institute (2024). We verwijzen ook naar een recent Europees [ERSO Thematic Report Alcohol and drugs](#): European Commission (2023).

bestuurders onder de wettelijke limiet) te hebben. De zwakkere positie van België met betrekking tot deze problematiek wordt ook bevestigd door wat bestuurders zelf aangeven (Vias institute, [ESRA3 dashboard](#)): 19% van de autobestuurders in België gaf in 2023 aan minstens één keer in de laatste 30 dagen gereden te hebben met een mogelijke alcoholconcentratie boven de wettelijke limiet. Het Europees gemiddelde daarentegen was 11,6% (EU22; Meesmann et al., 2024; Wardenier et al., 2025).

Volgens de nationale politiedatabank waren er in 2023 46.712 geconstateerde verkeersinbreuken voor ROI van alcohol in België, wat neerkomt op bijna 130 per dag (<https://www.politie.be/statistieken/nl/verkeer/verkeersovertredingen>). Dit ligt in lijn met het aantal in 2022 en ligt aanmerkelijk hoger dan in 2020 en 2021 (COVID-19). In de jaren voordien (2015-2018) lag dit aantal nog hoger (>48.000). Deze cijfers zeggen op zich niet veel over het gedrag van bestuurders; deze zijn afhankelijk van het handhavingbeleid van de politie.

Ongeveer 20 jaar geleden werd door de Federale Commissie Verkeersveiligheid (FCVV) aanbevolen de omvang van het ROI van alcohol boven de wettelijke limiet in België in de tijd te monitoren. Naast het opvolgen van de evolutie van het % ROI is een bijkomende doelstelling van deze metingen na te gaan wat risicofactoren zijn voor dit gedrag. In 2003 werd de methode vastgelegd (gedragmeting i.s.m. politie met aselectieve ademtesten op een representatieve steekproef van locaties) en vond de eerste nationaal representatieve meting plaats en nadien volgden metingen in 2005, 2007, 2009, 2012, 2015 en 2018. In 2021 vond de eerste meting plaats die ook kaderde binnen een Europees initiatief om geharmoniseerde alcohol-KPIs te verzamelen (in het reeds vermelde Baseline project). De basismethode van deze editie was hetzelfde als voordien in België maar met uitbreiding van een aantal methodologische vereisten en met een update van de wegingsprocedure.

Figuur 1 geeft een overzicht van het nationaal gemiddelde % ROI bij autobestuurders in België over de jaren heen. Gezien de vernieuwde wegingsprocedure in 2021 (toegepast op de data van 2018) kunnen de resultaten na 2018 niet vergeleken worden met die van voor 2018. De vorige meting (2021) vond plaats tijdens de COVID-19 pandemie wat een mogelijke impact had op (risicofactoren voor) ROI-gedrag (o.a. maatregelen horeca, mobiliteitspatronen).



Figuur 1 Evolutie van de algemene prevalentie (95%-BI) van ROI van alcohol bij automobilisten (2003-2018 oude weging; 2018-2021 nieuwe weging) (Bron: Boets et al., 2023)

De huidige studie is de **9de nationaal representatieve gedragsmeting ROI** in België. Deze vond plaats tussen 12 oktober en 24 november 2024. Deze meting is net als in 2021 gefinancierd door de FOD Mobiliteit & Vervoer en door de Europese Commissie in kader van het [Trendline](#)-project, de opvolger van Baseline. Doel van het Trendline-project is hetzelfde als het Baseline-project nl. Europese lidstaten aan te zetten tot harmonisatie van de methodologie voor het berekenen van de kernprestatie-indicatoren (KPIs) (wat de vergelijkbaarheid tussen lidstaten ten goede komt) en te ondersteunen in de oplevering van deze KPIs binnen de verkeersveiligheid. In het kader van de opvolging van de

langetermijndoelstelling van de EC (Vision Zero: 0 verkeersdoden tegen 2050²) en de tussentijdse doelstellingen (50% minder verkeersdoden en -zwaargewonden tussen 2019 en 2030) definieerde de EC in samenwerking met experts acht KPIs die zicht geven op zaken die de algemene verkeersveiligheid beïnvloeden. Deze KPIs betreffen: veilig gedrag van weggebruikers (snelheid, alcohol, afleiding en gebruik van gordel, kinderbeveiligingssystemen en helm), veiligheid van weginfrastructuur en van voertuigen, en snelheid van medische interventie. Er werden eveneens een aantal minimale methodologische vereisten per KPI vastgelegd. Deze worden beschreven in het 'Commission Staff Working Document SWD (2019) 283' (European Commission, 2019). Binnen het Baseline-project werden de minimale vereisten om een KPI te kunnen opleveren gespecificeerd en geoperationaliseerd. Deze werden in kader van Trendline ge-updatet op basis van de feedback en geleerde lessen uit Baseline. De Baseline KPIs vormden de basis voor het bepalen van lange-termijndoelstellingen (2030 en 2050) en maatregelen voor de verkeersveiligheid (Federaal Plan voor de Verkeersveiligheid, 2021; Interfederaal Plan "All for zero", 2021³; Slootmans et al., 2022; Slootmans, 2023). De Trendline-resultaten laten een eerste vergelijking met de Baseline-resultaten toe, voor landen die dezelfde methode gebruiken in beide edities en voldoen aan de methodologische vereisten.

De EC bepaalde naast de definitie van de Europese KPI ook een aantal minimale methodologische vereisten (zie bijlage 1). In de Baseline/Trendline methodologische richtlijnen werden de EC-vereisten verder gespecificeerd en geoptimaliseerd (Boets et al., 2021; 2023; zie bijlage 2 voor een samenvatting).

In dit rapport wordt gewerkt met de standaard Belgische KPI-formulering zoals in de vorige gedragsmetingsrapporten (% 'boven' de limiet). Dit rapport geeft een overzicht van de methode en resultaten van de Belgische gedragsmeting ROI van alcohol anno 2024 en sluit af met Europese benchmarking en aanbevelingen.

² Vision Zero, Valletta Declaratie van 2017 van de EU voor Federale Transportministers waarbinnen zij zich engageren voor de 0-visie [0 verkeersdoden tegen 2050]

³ Federaal Plan voor de Verkeersveiligheid, 2021: <https://mobilit.belgium.be/nl/publications/federaal-plan-verkeersveiligheid-2021-2025>; Interfederaal Plan "All for zero", 2021: <https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/documents/publications/2023/Interfederaal%20plan%20verkeersveiligheid%20%C2%AB%20All%20for%20zero%20%C2%BB.pdf>

2 Methode

2.1 Algemeen principe

Het principe van gedragsmetingen op de baan is het observeren of meten van gedrag van weggebruikers in de reële verkeerssituatie. Deze methode laat toe heel wat gedragingen te meten, zoals het dragen van de veiligheidsgordel, de gereden snelheid, afleiding achter het stuur, het gebruik van overstekplaatsen door voetgangers. Het doel hiervan is een schatting te maken van hoe frequent bepaald gedrag in het totale verkeer voorkomt.

De enige methode om een representatief beeld van het ROI van alcohol te krijgen, is het afnemen van willekeurige (aselectieve) alcoholtesten bij bestuurders tijdens controles die representatief zijn in termen van plaats, tijd en type bestuurder (eventueel na correctie). Op die manier bekomt men resultaten van een representatieve steekproef van alle bestuurders in het verkeer⁴. Een ander voordeel is dat dergelijke gedragsmetingen een schatting opleveren van de *effectieve* frequentie van ROI van alcohol terwijl bevragingen enkel de zelf *toegegeven* frequentie meten.

De methodologie van deze 9^{de} editie is quasi identiek aan die in de vorige gedragsmetingen om de onderlinge vergelijkbaarheid te garanderen, en is eveneens volledig conform de Europese Trendline-vereisten/aanbevelingen.

Deze sectie geeft de grote lijnen (en een schematisch overzicht) van de methodologie weer. Voor meer gedetailleerde informatie verwijzen we naar het rapport van editie 2012 (Riguelle, 2014) en naar de Trendline methodologische richtlijnen voor KPI Alcohol (Boets et al., 2023).

De gedragsmetingen rijden onder invloed van alcohol in België gebeuren steeds in samenwerking met de lokale en federale politie, aan wie gevraagd wordt een bepaald aantal alcoholcontroles (lokale politie: 3 of 4; federale politie: 10) van minstens één uur te organiseren op basis van specifieke richtlijnen. In België mag de politie willekeurige alcoholcontroles uitvoeren, zonder een overtreding of ongeval als aanleiding. Het weigeren van een alcoholtest is strafbaar.

Om de representativiteit van de resultaten te garanderen, selecteert Vias institute zowel de plaats als het tijdstip van de controles op willekeurige wijze⁵. Twaalf tijdsblokken worden gelijkmatig willekeurig verdeeld over de locaties (6 in de week, 6 in het weekend): 06u-10u, 10u-14u, 14u-18u, 18u-22u, 22u-02u, 02u-06u. Voor de analyse wordt gewerkt met vier elkaar uitsluitende weekperiodes, om na te gaan of het % ROI wijzigt doorheen de week:

- wekdagen: maandag, dinsdag, woensdag, donderdag en vrijdag, van 06u tot 21u59;
- weknachten: nachten van maandag tot dinsdag, van dinsdag tot woensdag, van woensdag tot donderdag en van donderdag tot vrijdag, van 22u tot 05u59;
- weekenddag: zaterdag en zondag, van 06u tot 21h59;
- weekendnacht: nachten van vrijdag tot zaterdag, van zaterdag tot zondag en van zondag tot maandag, van 22u tot 05u59.

De politie evalueert de haalbaarheid van de locatie om een controlepost op te zetten (o.a. veiligheid, voldoende plaats, geen vluchtroutes) en stelt indien nodig een locatie voor in de nabije omgeving van het locatiepunt. Locaties worden dus willekeurig bepaald en niet op basis van een verhoogde kans op overtredingen (bijv. niet aan uitgaansgelegenheden). In elke editie worden zoveel mogelijk dezelfde locaties gebruikt. Nieuw sinds de Baseline-editie (2021) is dat we rekening moeten houden met drie

⁴ Dat betekent dat een bestuurder die veel rijdt meer kans had om deel uit te maken van het staal dan een bestuurder die zich minder vaak in het verkeer begeeft.

⁵ In de eerste edities van de gedragsmeting alcohol werd gebruik gemaakt van een GIS systeem met automatische random selectie van locatiepunten binnen specifieke gebieden, waarna manueel de dichtstbijzijnde locatie die tegemoetkwam aan criteria voor het plaatsen van een dispositief voor deze meting gekozen werd in samenspraak met politie. Als een locatie niet meer geschikt is, is de instructie voor de politiezone om de dichtstbijzijnde geschikte locatie te selecteren. Als een zone een extra locatie wil controleren, dan selecteren onderzoekers van Vias institute random manueel een nieuw punt binnen de jurisdictie van de politiezone, waarna de zone de dichtstbijzijnde locatie die voldoet, selecteert. Deze methode komt overeen met de Europese methodologische richtlijn (Boets et al., 2023).

wegtypes in de locatiesteekproef, nl. wegen binnen en buiten de bebouwde kom (nieuw) en snelwegen (al in vorige edities) om ook indicatoren per wegtype op te leveren (minimale vereiste in Baseline en Trendline). Elke deelnemende lokale politiedienst diende minstens één controle uit te voeren binnen de bebouwde kom alsook één buiten de bebouwde kom. De politie werd gevraagd om indien nodig een geschikte locatie in de nabije omgeving van het oorspronkelijk geselecteerde locatiepunt te vinden om aan deze vereiste te voldoen.

Ook tijdens de controles zelf wordt geen selectie gemaakt die de resultaten zou kunnen beïnvloeden: bestuurders van wagens en bestelwagens worden willekeurig (los van uiterlijke kenmerken) tegengehouden. Zodra een plaats vrijkomt, dient de eerstvolgende passerende bestuurder tegengehouden te worden. De controles verlopen dus op een aselechte manier om de resultaten niet te vertekenen. Het is mogelijk dat bepaalde externe factoren (bijv. het gebruik van applicaties die weggebruikers waarschuwen voor controles) de selectie van gecontroleerde personen beïnvloedt. Om die reden wordt (ook binnen Baseline/Trendline) aangeraden de controles niet langer dan 1u te organiseren op éénzelfde plaats.

De politie vult bij elke controle een 'sessie'-formulier van Vias institute in met een aantal algemene inlichtingen over de locatie en het verloop van de controlesessie (o.a. datum, uur, plaats, aantal agenten, verkeersdrukke). De verkeersdrukke (aantal voertuigen dat de controlepost voorbijreed gedurende de hele controlesessie, ongeacht of ze tegengehouden werden) is een belangrijk element om het aandeel bestuurders onder invloed correct in te schatten (zie sectie 2.4).⁶

Alle tegengehouden bestuurders dienen een alcoholtest te ondergaan – volgens de standaard politionele procedures – en, ongeacht of ze onder invloed zijn of niet, een individuele anonieme vragenlijst (zie bijlage 3) mondeling te beantwoorden. Deze is opgesteld door Vias institute om bijkomende informatie te verzamelen over de bestuurder en het traject (o.a. type voertuig, leeftijd/geslacht van de bestuurder, eerder afgelegde alcoholtesten, duur en vertrekpunt van de verplaatsing). Op dit individuele formulier staat eveneens het resultaat van de alcoholtest(en). Elke deelnemende politiedienst stuurt tenslotte alle ingevulde sessie- en bestuurdersformulieren terug naar Vias institute waar de gegevensinvoer, -verwerking en -analyse gebeuren.

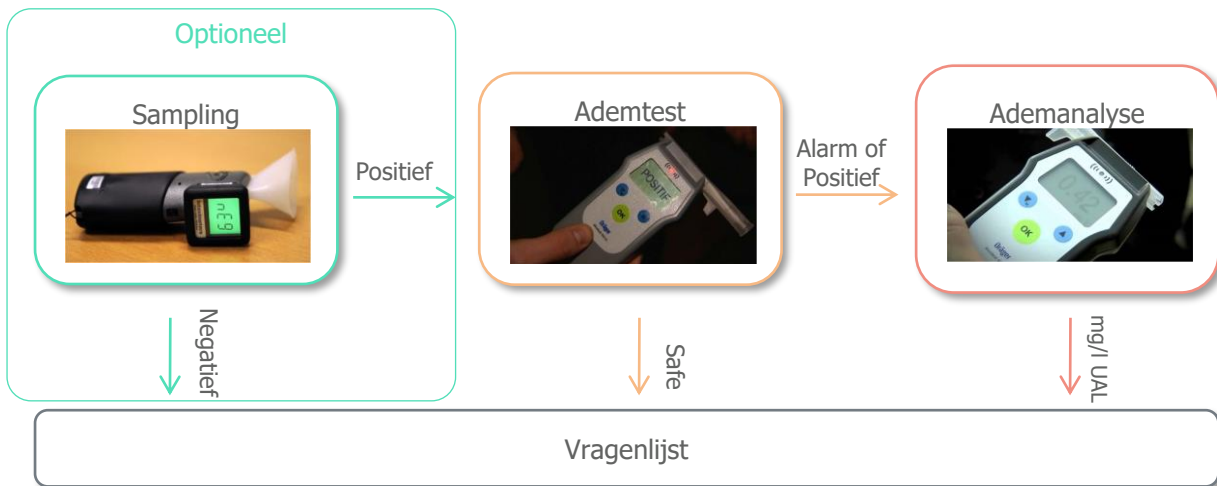


Figuur 2 Schematische weergave van de methodologie van de gedragsmeting 'Rijden onder invloed van alcohol'

⁶ Als het verkeer drukker is, kan een kleiner deel van de bestuurders gecontroleerd worden (kleinere selectieprobabiliteit).

Wat de alcoholtest betreft (Figuur 3), is het sinds de 6^{de} editie (2015) mogelijk (maar niet verplicht) dat de politie eerst gebruik maakt van een 'samplingtoestel' dat de aanwezigheid van alcohol in de lucht detecteert zonder dat de bestuurder in een blaaspijpje moet blazen. Bestuurders met een 'negatieve sampling' worden als nuchter beschouwd, maar zoals alle andere bestuurders dienen zij wel nog de individuele vragenlijst te beantwoorden. Bestuurders met een 'positieve sampling' ondergaan een traditionele *ademtest* die als resultaat 'Safe', 'Alarm' (Alert) of 'Positief' geeft.⁷ Bij 'Alarm' of 'Positief' volgt een *ademanalyse* om de exacte hoeveelheid alcohol te bepalen (mg/l UAL of AAC).

De politie kan in realiteit onmiddellijk overgaan tot een ademanalyse zonder sampling of ademtestfase maar in kader van deze studie werd afgesproken om toch steeds eerst een ademtest af te nemen.



Figuur 3 Schematische weergave van de verschillende testen tijdens een alcoholcontrole

2.2 Analytische benadering en terminologie

De belangrijkste indicator die in de analyses gebruikt wordt, is het percentage bestuurders onder invloed van alcohol. De hoeveelheid alcohol wordt in de dataverzameling uitgedrukt in mg/l uitgedemde alveolaire lucht (UAL). Dit betreft de ademalcoholconcentratie (AAC). Bestuurders met een alcoholgehalte dat de wettelijke grens van 0,22 mg/l UAL (0,5 g/l BAC) bereikt of overschrijdt, zijn 'onder invloed van alcohol'. De waarde van 0,35 mg/l UAL (0,8 g/l BAC) dient om de bestuurders die meer onder invloed van alcohol zijn te identificeren. Deze grens komt overeen met de vroegere wettelijke maximumwaarde en wordt momenteel gebruikt om zwaardere straffen op leggen (Artikel 34 Wegverkeerswet).

	Ademalcoholconcentratie (AAC)	Bloedalcoholconcentratie (BAC)	
S - Safe	AAC < 0,22 mg/l	BAC < 0,5 g/l	} Bestuurders onder invloed van alcohol (ROI)
A - Alarm	0,22 mg/l ≤ AAC < 0,35 mg/l	0,5 g/l ≤ BAC < 0,8 g/l	
P - Positief	AAC ≥ 0,35 mg/l	BAC ≥ 0,8 g/l	

Figuur 4 Overeenkomst tussen ademalcoholconcentratie en bloedalcoholconcentratie⁸

Voor professionele bestuurders⁹ geldt in België een verlaagde wettelijke limiet van 0,09 mg/l UAL (0,2 g/L BAC); zij blazen 'alarm voor professionele bestuurders' vanaf deze lagere drempelwaarde. Vanaf 0,22 mg/l UAL (0,5 g/l BAC) blazen zij 'alarm'. De toestellen van de politie zijn bij de invoering van deze verlaagde alcohollimiet aangepast door toevoeging van een specifieke setting voor professionele

⁷ Alcoholtester Dräger, gehomologeerd.

⁸ Conversietabellen zijn beschikbaar op internet, bijv. <https://www.yprius.be/en/y-knowledgebase/convertng-ual-to-promille/>

⁹ Dit betreft personen die een voertuig besturen waarvoor een rijbewijs C1, C, C1+E, C+E, D1, D, D1+E of D+E vereist is, alsook bestuurders die beroepsmatig personen vervoeren met een voertuig van een andere rijbewijscategorie (rijbewijs A1, A2, A, B of B+E).

bestuurders. De politie stelt net voor het blazen in of het een professionele bestuurder betreft of niet en vervolgens wordt de limiet automatisch aangepast.

De grafieken en de tabellen in dit rapport vergelijken het percentage bestuurders onder invloed in verschillende strata en subgroepen (o.a. gewest, weekperiode, geslacht, leeftijdscategorie) en de evolutie overheen de verschillende gedragsmetingen. Zowel het totaalpercentage van de bestuurders onder invloed als de opsplitsing 'alarm' en 'positief' zijn hierin opgenomen. Aangezien het exacte alcoholgehalte gekend is voor personen die alarm of positief blazen, weten we in welke mate de bestuurders in overtreding de toegelaten waarden overschrijden. De mediaanwaarde van de alcoholconcentratie voor bestuurders in overtreding is een bijkomende indicator. Dit is de alcoholwaarde waar 50% van de bestuurders in overtreding boven zit en waar dus ook 50% van de bestuurders onder blijft.

2.3 Beschrijving van de steekproef

In totaal waren 115 politieafdelingen, waarvan 106 lokale politiezones (58% van alle lokale zones) en alle 9 eenheden van de Federale Wegpolitie (WPR), bereid om deel te nemen aan deze 9^{de} gedragsmeting (12 oktober - 24 november 2024). Wat de lokale zones betreft, namen 68 zones in Vlaanderen (65%) deel, 34 zones in Wallonië (48%) en 4 zones in Brussel (67%). Deze deelnamegraad ligt iets lager dan in de vorige edities. Dit is gerelateerd aan de complexere wervingsprocedure van politie voor deze editie waarbij we een formeel akkoord van DGR/SAT Justitie dienden af te wachten¹⁰.

In totaal werden 411 controles uitgevoerd en ondergingen 8.370 autobestuurders¹¹ en 980 bestelwagenbestuurders¹² een alcoholtest. Tabel 1 geeft een overzicht van de finale steekproef van de controles en bestuurders voor analyse¹³. Gezien de beperkte steekproef voor bestelwagens zullen enkel algemene resultaten voor bestelwagens opgenomen worden (Hoofdstuk 4) en is de analyse uitgebreider voor autobestuurders (Hoofdstuk 3).

In het Vlaams Gewest werden 248 controles (60% van alle controles) georganiseerd. In het Waals Gewest waren dat er 150 (37%). In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) werden 13 controles georganiseerd (3%). In dit rapport worden voor het eerst ook enkele aparte resultaten voor het BHG gepresenteerd aangezien een steekproef van minstens 500 bestuurders (vereiste in Baseline/Trendline) bereikt werd. De betreffende resultaten hebben een grotere foutenmarge en dienen als indicatief bekeken te worden. De Brusselse data zijn sowieso ook opgenomen in de berekening van de nationale indicatoren.

Hoewel de methodologische ambitie erin bestond de controles gelijk te spreiden over de verschillende weekperiodes (weekdag, weeknacht, weekenddag, weekendnacht) vonden toch meer controles overdag plaats dan 's nachts (Tabel 1). Dat valt hoofdzakelijk te verklaren door de beschikbaarheid van politiecapaciteit. Om de resultaten voor alle weekperiodes te berekenen, wordt deze scheeftekening door middel van een weging gecorrigeerd (zie sectie 2.4). Het kleiner aantal controles tijdens bepaalde periodes (nachten) heeft een grotere foutenmarge (betrouwbaarheidsinterval) voor deze periodes tot gevolg.

¹⁰ Aanvraagprocedure voor het uitvoeren van de gedragsmeting in samenwerking met politie bij DGR. Advies DGR en SAT Justitie m.b.t. de toegang tot persoonlijke gegevens/informatie voor het uitvoeren van een onderzoek "gedragsmeting rijden onder invloed van alcohol": gezien de Gemeenschappelijke richtlijn van de Ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken [B.S 28/01/2021], meer bepaald het punt III.2 3), zou het voor de politie a priori geen probleem zijn om het onderzoek te laten uitvoeren, mits de volgende noodzakelijke voorzorgsmaatregelen:

- Gegevens alleen verzameld voor statistische doeleinden;
- Volledige anonimiseren van de verzamelde gegevens;
- Gegevens alleen verzameld in vrijwillige politiezones;
- Vernietiging van de verzamelde gegevens nadat het onderzoek is uitgevoerd.

¹¹ Voertuig met 3 of 4 wielen, vooral voor het transport van personen, met niet meer dan 8 zitplaatsen. Motorvoertuigen met deze kenmerken gebruikt als taxi zijn ook geïncludeerd (CARE, 2021). Rijbewijs B.

¹² Lichte vrachtwagen, voor het transport van goederen, met een maximum toegelaten massa (MTM) van gelijk of minder dan 3.500 kg (CARE, 2021). Rijbewijs B.

¹³ Sommige bestuurders (66; 1%) werden om methodologische redenen uit de oorspronkelijke steekproef gehaald (nl. geen informatie over de alcoholmeting; enkel positieve sampling; geen ademanalyse na een alarm of positieve ademtest; geen informatie over het voertuigtype; ander voertuigtype zoals motorfiets).

De Federale Wegpolitie organiseerde 73 controles op autosnelwegen (18% van alle controles); de lokale politiezones organiseerden 146 controles buiten de bebouwde kom (36%) en 192 binnen de bebouwde kom (47%).

Tabel 1 Verdeling van de steekproef op basis van het gewest, wegtype en weekperiode (ongewogen) (2024)

		Controles	%	Auto- bestuurders	%	Bestelwagen- bestuurders	%
Gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	13	3.2%	561	6.7%	45	4.6%
	Vlaams Gewest	248	60.3%	5442	65.0%	642	65.5%
	Waals Gewest	150	36.5%	2412	28.8%	293	29.9%
Periode	Weekdag	147	35.8%	3452	41.2%	521	53.2%
	Weeknacht	61	14.8%	649	7.8%	87	8.9%
	Weekenddag	133	32.4%	3044	36.4%	295	30.1%
	Weekendnacht	70	17.0%	1225	14.6%	84	8.6%
Wegtype	Binnen bebouwde kom	192	46.7%	3917	46.8%	444	45.3%
	Buiten bebouwde kom	146	35.5%	2958	35.3%	318	32.4%
	Snelweg	73	17.8%	1495	17.9%	218	22.2%
Totaal		411	100%	8370	100%	980	100%

Tabel 2 geeft de evolutie van de kenmerken van de steekproef van de autobestuurders tussen de verschillende edities weer.

Tabel 2 Evolutie van de samenstelling van de steekproef 'autobestuurders' in de opeenvolgende edities van de gedragsmeting 'Rijden onder invloed van alcohol' (ongewogen) (2024)

		2003	2005	2007	2009	2012	2015	2018	2021	2024 ¹⁴
Gender	Man	66,5 %	66,6 %	66,7 %	64,4 %	65,0 %	62,9 %	61,9 %	61,7%	61,7%
	Vrouw	33,0 %	33,2 %	33,2 %	35,6 %	34,7 %	36,2 %	38,2 %	38,3%	36,8%
Leeftijd	18-25	14,8 %	12,7 %	11,7 %	10,4 %	11,0 %	11,7 %	10,2 %	9,7%	10,4%
	26-39	33,3 %	32,5 %	30,1 %	29,9 %	27,5 %	28,3 %	26,3 %	27,6%	27,0%
	40-54	33,1 %	33,9 %	34,4 %	35,8 %	34,2 %	33,4 %	30,9 %	31,1%	31,7%
	55+	18,4 %	18,9 %	22,7 %	22,9 %	26,6 %	25,7 %	32,1 %	31,6%	31,0%
	Gemiddelde leeftijd	41,2	42,1	43,4	43,7	44,7	44,5	46,0	46,2	/ ¹⁵
Vertrekplaats	Werk	n.v.t.	23,8%	23,1%	21,3%	17,6%	17,6%	16,1%	15,4%	15,0%
	Thuis	n.v.t.	43,8%	42,3%	42,7%	46,2%	47,9%	45,1%	45,0%	43,3%
	Familie/ vrienden	n.v.t.	12,5%	11,4%	12,3%	12,7%	11,1%	12,1%	13,8%	15,1%
	Sportclub/ activiteit	n.v.t.	2,7%	3,1%	3,0%	3,5%	3,4%	5,8%	4,3%	5,1%
	Café/bar/ restaurant	n.v.t.	2,4%	2,4%	3,7%	3,5%	3,6%	4,2%	5,2%	7,0%
	Discotheek/ feest/ optreden/ event	n.v.t.	0,8%	1,0%	1,2%	1,3%	0,6%	0,8%	1,8%	2,5%
	Andere	n.v.t.	13,2%	16,6%	15,7%	13,8%	15,1%	16,0%	14,2%	11,7%

¹⁴ De percentages tellen niet altijd op tot 100% omwille van ontbrekende waarden. De politie vulde niet altijd het volledige bestuurdersformulier in (1-3% ontbrekende waarden).

¹⁵ In editie 2024 werd leeftijd in categorieën bevraagd en niet meer op basis van geboortedatum (GDPR).

De relatieve proporties naargelang gender, leeftijd en vertrekplaats komen grotendeels overeen met de laatste edities. De meerderheid (62%) is man en tussen de 40 en 54 jaar, gevolgd door 26-39-jarigen. Doorheen alle edities zien we een toename in de categorie 55-plussers. Wat de vertrekplaats van de gecontroleerde bestuurders betreft, fluctueert het aandeel 'thuis' over de edities heen tussen 42% en 48% (deze editie weer wat lager: 43,3%) maar blijft dit steeds veruit het hoogste %. Verder zien we ten opzichte van eerdere metingen een consistente afname van bestuurders komende van het 'werk'. In de huidige editie komen iets meer bestuurders dan in de vorige edities van uitgaansgelegenheden (café, restaurant, feest, optreden...), sportgelegenheden (enkel een hoger aandeel in 2018) en familie/vrienden.

De steekproef omvat ook 152 professionele bestuurders (87 auto- en 65 bestelwagenbestuurders). Gezien deze kleine steekproef worden geen aparte resultaten gepresenteerd. Deze steekproef is mee opgenomen binnen de volledige groep van de auto- en bestelwagenbestuurders. Voor hen geldt echter wel de wettelijke BAC-limiet van 0,2 promille, maar geen enkele professionele bestuurder in de steekproef testte 'alarm voor professionele bestuurders' ($0,2 \leq \text{BAC} < 0,5 \text{ g/l}$).

2.4 Statistische analyse

Opdat de resultaten representatief zouden zijn voor het verkeer op Belgische wegen werd aan elke metingseenheid (bestuurder) een wegingscoëfficiënt toegekend. Deze weging houdt rekening met de weekperiode (correctie aantal controles per weekperiode naargelang de werkelijke proportie (tijdsduur) van de periodes in een week), de controleduur (standaardisering) en de verkeersdrukke tijdens de sessie (telling passerende voertuigen¹⁶), alsook met verkeersvolumedata per voertuigtype (wagen/bestelwagen) op het wegennetwerk in elk gewest.

Meer specifiek omvat de wegingscoëfficiënt volgende factoren:

- Wegingsfactor 1- steekproeftrekking fase 1 (controles): correctie weekperiode in de steekproef: (% tijd van elke weekperiode in een week) gedeeld door (aantal sessies per weekperiode).
- Wegingsfactor 2- steekproeftrekking fase 2 (selectie van bestuurders): correctie van de kans dat een bepaalde bestuurder in een sessie getest wordt: (aantal getelde voertuigen per minuut) gedeeld door (aantal geobserveerde bestuurders per minuut * duur van de sessie).
- Wegingsfactor 3- correctie naar het verkeersvolume van wagens en bestelwagens per wegtype per gewest op basis van nationale gegevens (FOD Mobiliteit en Vervoer, 2017)¹⁷ [% voertuigkilometers per wegtype x gewest] gedeeld door [% getelde voertuigen per wegtype x gewest].

Het gebruik van verkeersvolumedata (wegingsfactor 3) voor de weging is nieuw sinds editie 2021 en is conform de aanbevelingen binnen Trendline (Elgner et al., 2024). De wegingsformule in de vorige edities hield in wegingsfactor 1 bijkomend rekening met de lengte van het wegennet in elk gewest (bijv. Wallonië heeft een groter wegennetwerk dan Vlaanderen) en combineerde dit met de verkeersdrukke op die wegen zoals gemeten door verkeerstellingen tijdens de controles (wegingsfactor 2). De huidige wegingscoëfficiënt bevat geen correctie naar weglengte in combinatie met verkeersdrukke, maar is gebaseerd op onafhankelijke informatie over het verkeersvolume in elk gewest (bijv. in Vlaanderen worden meer voertuigkilometers afgelegd dus weegt dit gewest meer door in het gemiddelde) en bijkomend wordt nu ook rekening gehouden met verkeersvolume naar wegtype [per gewest], bijv. snelwegen tellen het grootste aantal voertuigkilometers en wegen meer door in het gemiddelde dan de andere wegen. De nationale verkeersvolumedata van de FOD Mobiliteit en Vervoer (2017) bevat geen differentiatie naargelang weekperiode. Wegingsfactor 3 (verkeersvolume) bevat dus geen correctie naargelang de weekperiode. Er wordt wel gecorrigeerd voor duur van de weekperiodes in wegingsfactor 1 voor wat het aantal sessies per weekperiode betreft, en in wegingsfactor 2 naar drukke tijdens de sessies (tellingen) die ook varieert naargelang weekperiode. Wegingsfactor 1 voor

¹⁶ Om rekening te kunnen houden met de selectieprobabiliteit van bestuurders om gecontroleerd te worden, werden alle passerende voertuigen tijdens de sessie geteld. Hoe drukker het verkeer, hoe kleiner de kans voor een bestuurder om gecontroleerd te worden.

¹⁷ FOD Mobiliteit en Vervoer op basis van gegevens van de gewesten. Gebruikte cijfers in miljoen voertuig-kilometers nationaal en per gewest zijn van 2017 (laatst beschikbare data).

correctie naar werkelijke duur van de weekperiodes en wegingsfactor 2 met correctie naar verkeersvolume op basis van tellingen zijn dezelfde als in de vorige edities.

De aanpassing van de weging sinds 2021, en retrospectief toegepast op de data van 2018, is een optimalisering tegenover de vorige edities maar leidt ertoe dat de resultaten van deze editie niet volledig vergelijkbaar zijn met die van de vorige edities. De evolutiefiguren in dit rapport zullen net als in het rapport van 2021 voor het jaar 2018 dus twee waarden weergeven: de oorspronkelijke waarde op basis van de oude weging en de nieuw berekende waarde op basis van de nieuwe weging. Enkel deze laatste waarde wordt gebruikt om de evolutie tot 2024 te bespreken. De nieuwe weging kon niet volledig toegepast worden op de data van 2018 omdat toen enkel een onderscheid gemaakt werd tussen 2 wegtypes, nl. snelweg en niet-snelweg (vs. sinds 2021: 3 wegtypes). De nieuwe weging houdt normaal rekening met verkeersvolumedata naar 3 wegtypes, maar voor deze berekening werd dit gereduceerd naar de 2 beschikbare wegtypes in de 2018 dataset.

Net zoals in de vorige edities vertoonde de dataset een aantal afwijkende waarden of 'uitschieters', vooral bij de telling van het aantal passerende voertuigen. Deze wegingsfactor is onderhevig aan random variatie waarbij heel grote verkeersstellingen tijdens sessies tot extreme gewichten kunnen leiden. Uitschieters op dit niveau werden getrimd (afgerond) volgens de methode in Moore & McCabe (2005). Deze methode houdt in dat uitschieters naar beneden worden getrimd naar de waarde van Q1 (eerste kwartiel) - 1,5 interkwartielafstand als de waarde lager ligt en uitschieters naar boven naar de waarde Q3 (derde kwartiel) + 1,5 interkwartielafstand als de waarde hoger ligt, om extreme wegingscoëfficiënten te vermijden.

In overeenstemming met de standaardprocedure in de vorige edities werden uitschieters met betrekking tot een hoog percentage bestuurders dat rijdt onder invloed in de controlesessie, waarbij het vermoeden bestaat dat de politie bestuurders toch niet willekeurig selecteerde, verwijderd uit de data. Op basis van een binomiale verdeling werd voor elke sessie berekend wat de kans is om de geobserveerde prevalentie (of hoger) in die sessie te bekomen, rekening houdend met het aantal bestuurders dat werd gecontroleerd in die sessie en de prevalentie ROI in dat tijdslot tijdens de vorige gedragsmeting ROI. Sessies waarbij die kans kleiner was dan 1/1.000 werden verwijderd uit de data (5 controlesessies in 2024).

Afhankelijk van de aantallen observaties wordt aan de 'percentages bestuurders onder invloed' van de verschillende subgroepen een betrouwbaarheidsinterval gegeven (in de figuren). De proporties worden steeds voorgesteld met de 95%-betrouwbaarheidsintervallen¹⁸. Bij het berekenen van de betrouwbaarheidsintervallen en de significantieproeven werd rekening gehouden met de complexe steekproeftrekking. De omvang van het betrouwbaarheidsinterval is afhankelijk van het aantal observaties in de bestudeerde subgroep: groepen met een beperkt aantal observaties hebben een grotere foutenmarge (betrouwbaarheidsinterval).¹⁹

Voor de analyses werd versie 4.0.2 gebruikt van het statistisch programma R (R Core Team, 2020) met het 'survey' package versie 4.0 (Lumley, 2020) voor de statistische analyses met een complex surveydesign (steekproeftrekking in 2 fases: eerst een selectie van de controles (locatie en periode), dan een selectie van de bestuurders binnen deze controle).

Om de gegevens te beschrijven, werden descriptieve statistieken gebruikt. Om proporties te vergelijken werden Pearson's chi-squared (Adjusted Wald) testen uitgevoerd, als aan de voorwaarden voldaan werd (o.a. onafhankelijke groepen, categorische variabelen, voldoende verwachte waarden in de cellen)²⁰. Om mediane alcoholwaarden te vergelijken werden Kruskal-Wallis testen uitgevoerd. Wanneer de p-waarde minder dan 5% bedroeg ($p \leq 0,05$), werd het waargenomen verschil tussen de vergeleken verhoudingen als statistisch significant beschouwd. Een p-waarde $\leq 0,05$ (aangeduid met

¹⁸ 95% betrouwbaarheidsinterval betekent dat als je de steekproefprocedure 100 keer zou herhalen, 95 van die keren het interval het werkelijke populatiegemiddelde (proportie) zou bevatten. Het interval meet de onzekerheid van de schatting en een kleiner interval duidt op een nauwkeurigere schatting van het populatiegemiddelde (proportie).

¹⁹ Binnen Baseline werd de minimale subgroepsteekproef bepaald op 500 voor vergelijkende analyse. In Trendline werd dit uitzonderlijk voor complexe strata (bijv. weeknacht) verlaagd naar 250, met de sterke aanbeveling data van minstens 500 bestuurders te verzamelen voor meer betrouwbare KPI's.

²⁰

<https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC3900058/#:~:text=The%20study%20groups%20must%20be,in%20the%20case%20study%20example>.

*) geeft aan dat de kans minder is dan 5 op 100 dat de waargenomen associatie aan het toeval te wijten is, een p-waarde $\leq 0,01$ (**) geeft aan dat de kans minder is dan 1 op 100 en een p-waarde $\leq 0,001$ (***) geeft aan dat de kans minder is dan 1 op 1000.

Dit rapport omvat de beschrijvende analyse van de gedragsmetingsdata, wat toelaat de elementen te identificeren die de kans op ROI beïnvloeden, maar dit laat niet toe het effect van elke variabele afzonderlijk te bepalen. Verschillen tussen leeftijdsgroepen kunnen bijv. verklaard worden door andere verplaatsingsgewoonten (op verschillende ogenblikken of voor andere redenen). Dit vereist diepgaandere analyses, maar valt buiten de scope van het huidige rapport.

3 Rijden onder invloed bij autobestuurders

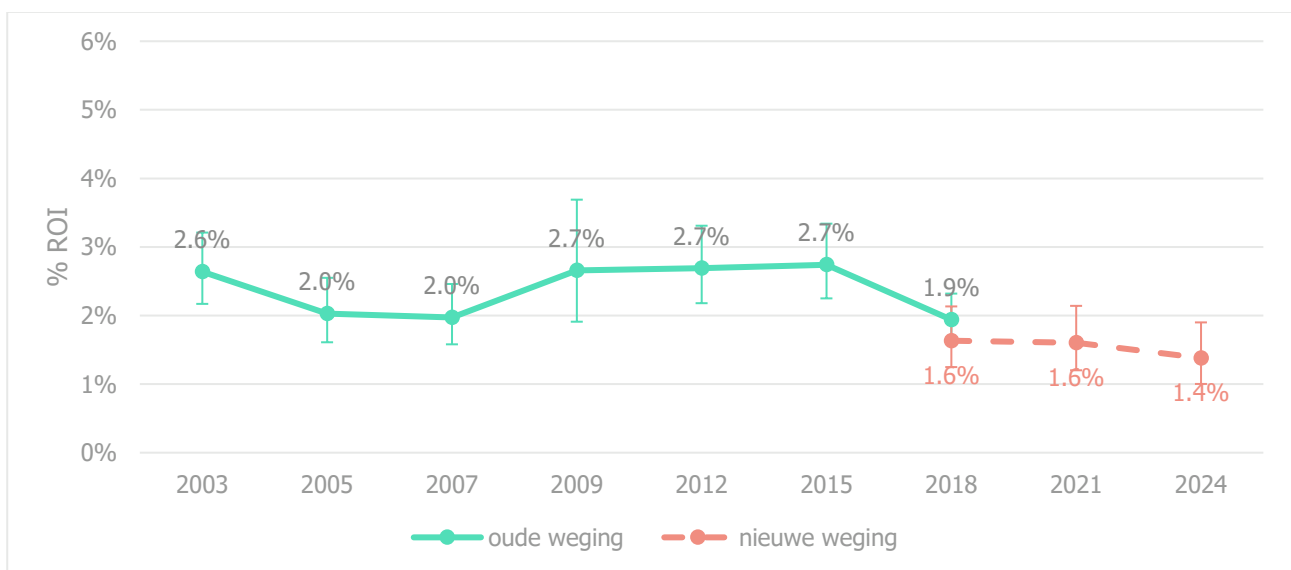
Alle resultaten in dit hoofdstuk zijn gewogen (zie sectie 2.4) met als doel representatief te zijn voor het verkeersvolume in België. Sinds 2021 wordt een nieuwe wegingsprocedure gebruikt, gebaseerd op de Baseline richtlijnen. Deze weging werd toen ook toegepast op de data van de meting in 2018, om een correct zicht te krijgen op de evolutie tussen 2018 en 2021. Dit betekent dat alle evolutiegrafieken voor de meting van 2018 twee prevalentiewaarden bevatten, één op basis van de oude weging en één op basis van de nieuwe weging. Dezelfde vernieuwde wegingsprocedure werd gebruikt voor de meting van 2024. Omwille van de veranderde wegingsprocedure kunnen de resultaten van 2018-2024 niet zomaar vergeleken worden met die van de edities tussen 2003 en 2015.

De resultaten geven het gewogen gemiddeld percentage (indicatorwaarde) met 95%-betrouwbaarheidsinterval weer. De betrouwbaarheidsintervallen worden in de figuren getoond en indien niet mogelijk zijn deze in een bijhorende tabel opgenomen.

3.1 Algemene prevalentie

3.1.1 Situatie in 2024 en evolutie

Editie 2024 van de gedragsmeting toont een algemene prevalentie van 1,4% aan van rijden met een alcoholgehalte boven de wettelijke limiet²¹ bij autobestuurders in België. Dit betekent dat gemiddeld genomen, over alle wegtypes en weekperiodes heen, 1,4% van de autobestuurders onder invloed rijdt.



Figuur 5 Evolutie van de algemene prevalentie (95%-BI) van rijden onder invloed van alcohol bij autobestuurders (onderbroken lijn: nieuwe wegingsmethode sinds 2021, toegepast op data 2018)

Het % ROI in 2024 ligt iets lager dan het % in de twee voorgaande edities (1,6% in 2018 (nieuwe weging) en 2021).

Ook de laatst beschikbare cijfers van zelfgerapporteerd gedrag bij een subset van Belgische autobestuurders uit een representatieve steekproef van volwassen Belgen (ESRA3, 2023) tonen een niet significante daling van het % wel eens gereden te hebben terwijl men mogelijk boven de wettelijke alcohollimiet was in de laatste 30 dagen' tussen 2018 (22,4%) en 2023 (19,0%) (www.esranet.eu/en/ESRA-123-dashboard).

²¹ $\geq 0,22$ mg alcohol per liter uitgeademde alveolaire lucht (UAL), het equivalent van 0,5 g alcohol per liter bloed

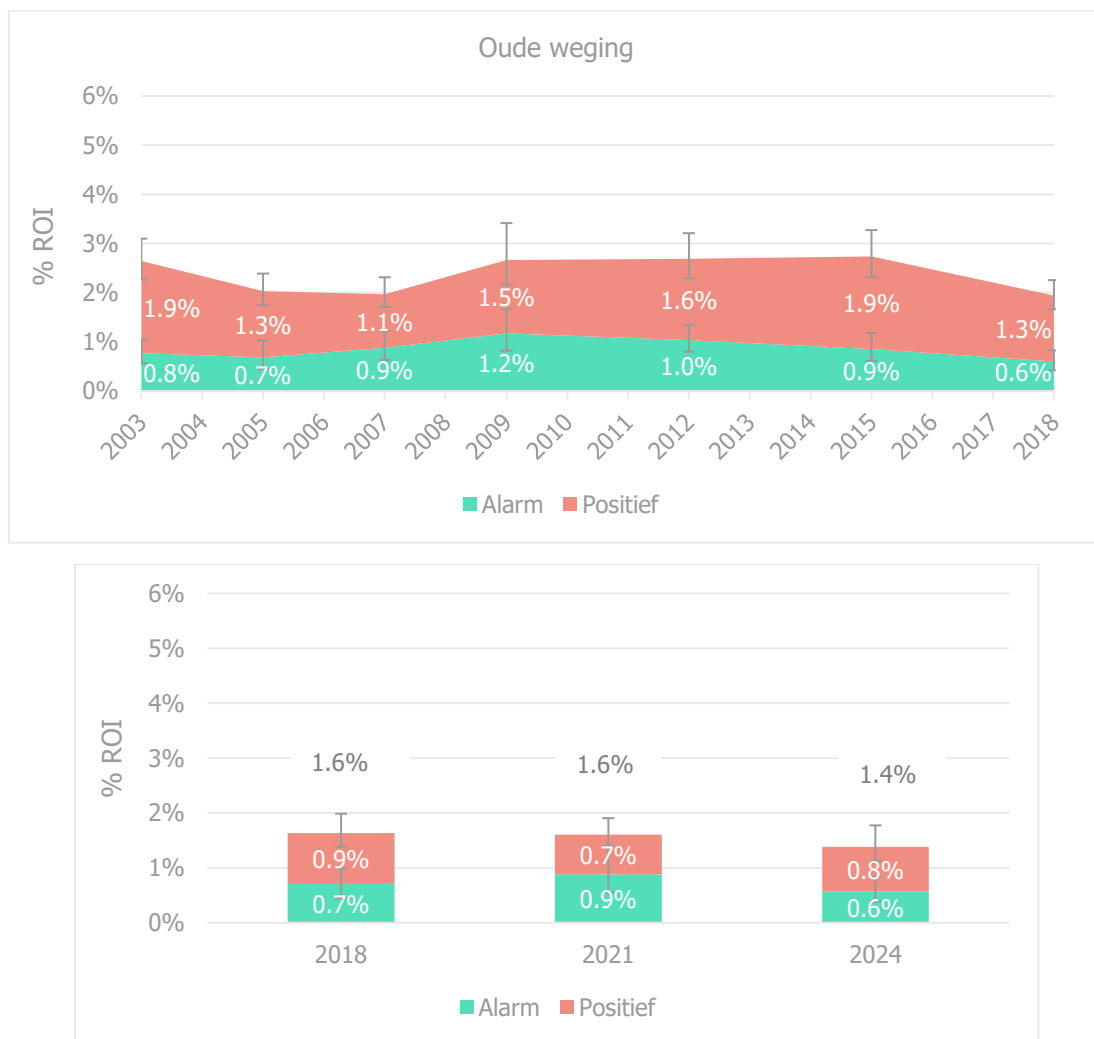
3.1.2 Alcoholconcentratie

Iets meer bestuurders onder invloed bliezen positief (nl. 0,8%: vanaf 0,35 mg/l AAC of 0,8 g/l BAC) dan alarm (nl. 0,6%: tussen 0,22 en 0,35 mg/l AAC of tussen 0,5 en 0,8 g/l BAC) in 2024. Deze verdeling komt overeen met het nieuw gewogen resultaat van 2018, terwijl de verdeling in 2021 omgekeerd was (hoger % alarm dan positief) (Figuur 6).

In alle voorgaande edities (2003-2018, oude weging) was het % positief geteste bestuurders ook groter dan het % alarm geteste bestuurders, met vaak nog grotere verschillen, maar door de veranderde weging kunnen deze resultaten niet zomaar vergeleken worden met de recentste resultaten.

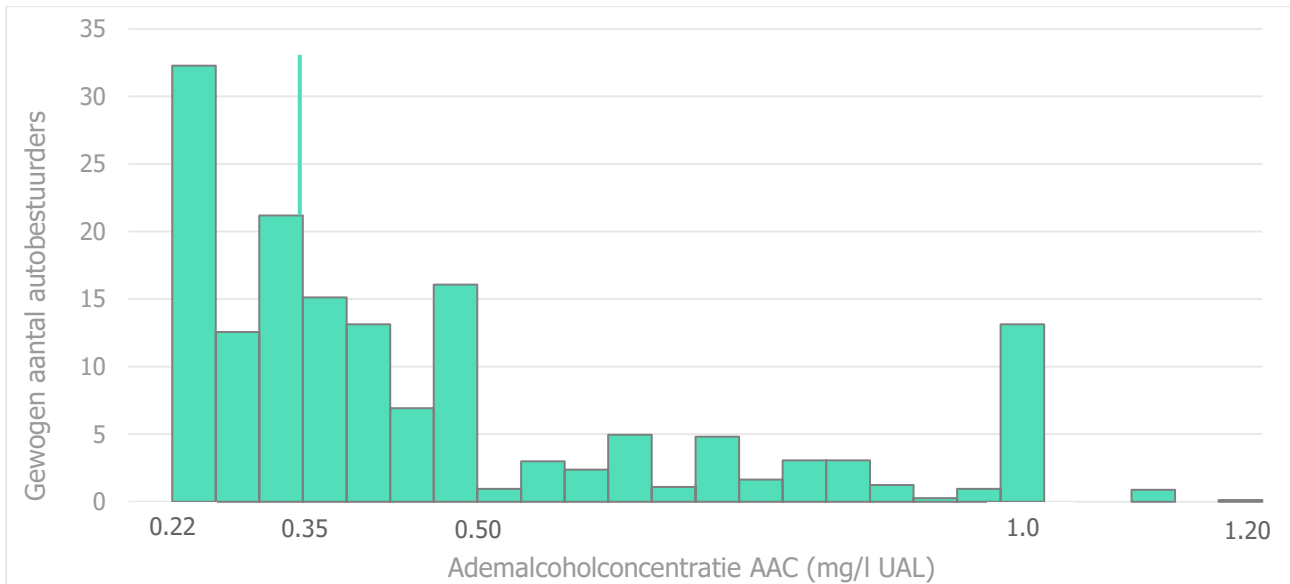
T.o.v. 2021 is het % alarm gedaald van 0,9% naar 0,6% en is het % positief licht gestegen van 0,7% naar 0,8% (zie Figuur 6). Dit suggereert dat autobestuurders in 2024 algemeen weer zwaarder onder invloed het stuur namen tegenover in 2021. De verschillen overschrijden de betrouwbaarheidsintervallen echter niet.

De grootste hoeveelheid alcohol in editie 2024 bedroeg 1,20 mg/l AAC (2,76 g/l BAC).



Figuur 6 Evolutie van de algemene prevalentie (95%-BI) van het rijden onder invloed bij autobestuurders volgens categorie alarm en positief

De mediane AAC is 0,38 mg/l (95%-BI: 0,33-0,44; BAC 0,87 g/l) een waarde binnen de 'positieve' categorie. Figuur 7 geeft een overzicht van de verdeling van de gemeten alcoholconcentraties in UAL (totaal gewogen steekproef autobestuurders boven de limiet is 158; de onverwachte pieken hebben te maken met de algemeen kleine aantallen per alcoholconcentratie).



Figuur 7 Gewogen verdeling van de alcoholconcentratie bij autobestuurders met resultaat alarm of positief (lijn op 0,35 mg/l UAL is de grens tussen alarm en positief)

Het algemene % ROI is een nuttige indicator die snel zicht geeft op de omvang van het rijden onder invloed en toelaat om de evolutie ervan te bestuderen. Maar eigenlijk komt dit niet overeen met de realiteit op het terrein. Daarvoor schommelt het ROI te sterk doorheen de week en naargelang het profiel van de bestuurder. De analyse van de frequentieverdeling op basis van deze factoren (volgende secties) laat toe om een beter zicht te krijgen op de factoren die samenhangen met een relatief hoger risico op rijden onder invloed.

3.2 Prevalentie naar gewest

De plaats van de controle geeft aan over welk gewest het gaat. Het aantal observaties in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ligt dit jaar iets hoger dan in vorige edities (N=561) dus deze resultaten worden voor het eerst ook apart gepresenteerd in deze sectie. Voorzichtigheid bij de interpretatie blijft belangrijk aangezien dit nog steeds een beperkte steekproef met grotere foutenmarges betreft.

3.2.1 Situatie in 2024

De geschatte ROI prevalentiewaarde is 0,8% in het Vlaams Gewest, 2,0% in het Waals Gewest en 2,4% in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Door de beperkte steekproef is het betrouwbaarheidsinterval in Brussel (zie Figuur 8) breder omdat de onzekerheid over de schatting van het populatiegemiddelde groter is.

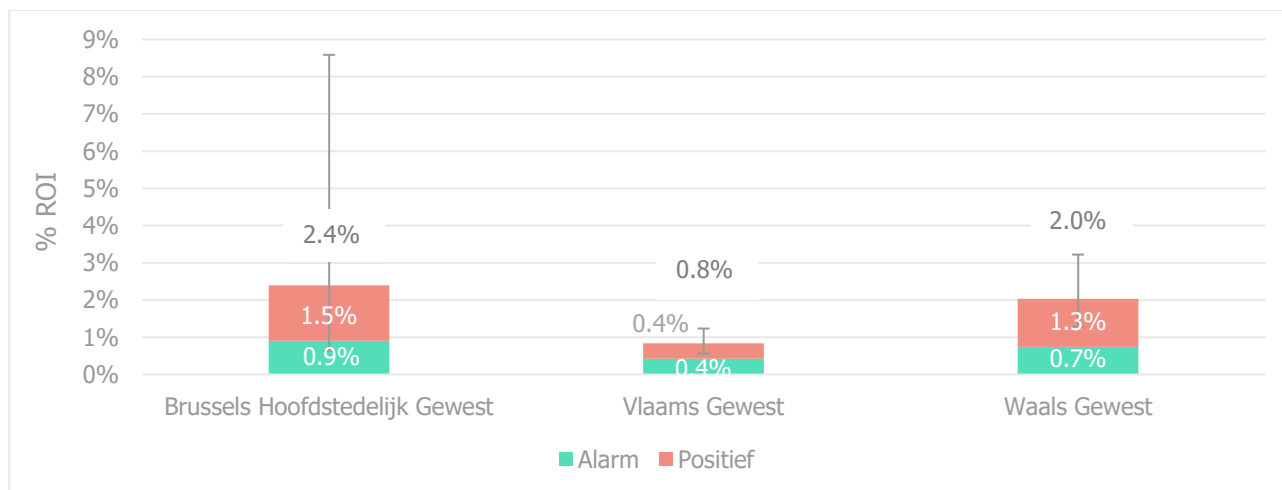
Het % ROI ligt statistisch significant hoger in Wallonië dan in Vlaanderen in 2024 (* $p \leq 0,05$).

De mediane alcoholwaarden verschillen niet significant naar gewest. Louter descriptief ligt de mediane alcoholgraad hoger in Wallonië (0,38 mg/l AAC, cfr 0,87 g/l BAC) dan in Vlaanderen (0,33 mg/l AAC, cfr 0,76 g/l BAC), terwijl deze in 2021 hetzelfde waren (beide 0,34 mg/l AAC). De Brusselse mediaan bedraagt 0,43 mg/l AAC (cfr 0,99 g/l BAC).

We zien in Wallonië en Brussel een groter aandeel positief blazende bestuurders dan alarm blazende bestuurders (Wallonië: 1,3% vs. 0,7%; Brussel: 1,5% vs. 0,9%). In Vlaanderen is het aandeel positief en alarm even groot.

Tabel 3 ROI-prevalentie bij autobestuurders naar gewest

	Effectieve steekproef	Alarm	Positief	Totaal	Mediane AAC (95%-BI)
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	561	0.9%	1.5%	2.4%	0.43 (0.36-0.49)
Vlaams Gewest	5442	0.4%	0.4%	0.8%	0.33 (0.25-0.41)
Waals Gewest	2412	0.7%	1.3%	2.0%	0.38 (0.30-0.46)



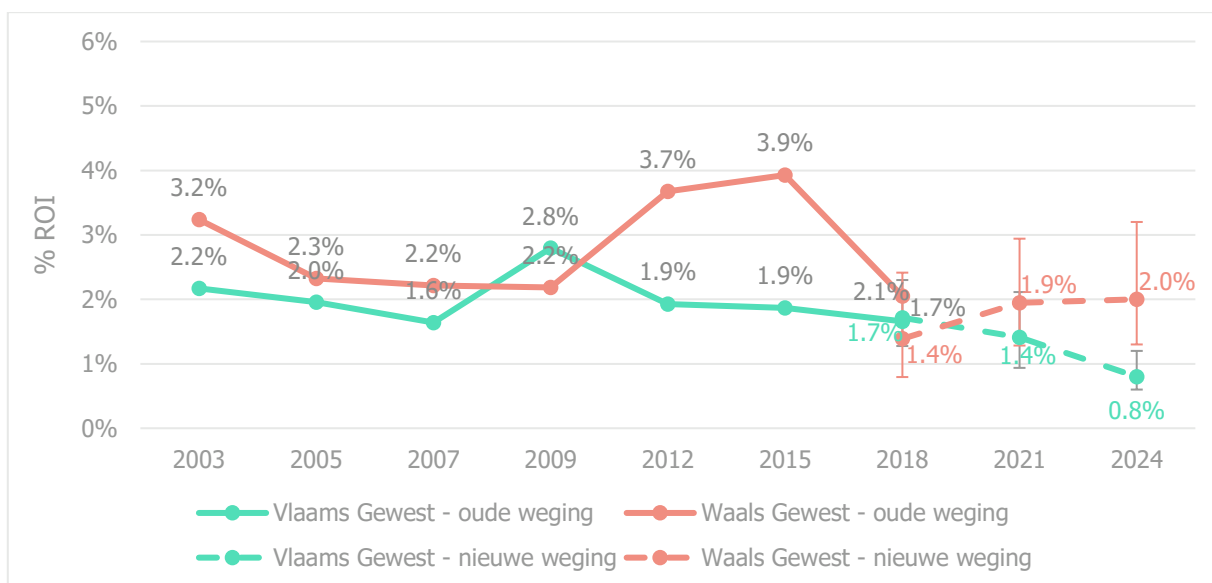
Figuur 8 ROI-prevalentie (95%-BI) bij autobestuurders naar gewest (*)

Uit de Belgische resultaten van de ESRA3 survey (2023) blijkt eveneens dat in het Vlaams Gewest (15%) wonende autobestuurders significant minder verklaren gereden te hebben terwijl ze wellicht meer dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol gedronken hadden dan autobestuurders uit het Brussels Gewest (26,6%, $p < 0,01$) en Waals Gewest (23,4%, $p < 0,001$), wat de resultaten van de gedragsmeting bevestigt.

3.2.2 Evolutie

In de twee vorige edities was er geen significant verschil naargelang gewest. We zien voor Vlaanderen in 2024 een verdergaande dalende trend van het % ROI: van 1,7% in 2018, naar 1,4% in 2021 tot 0,8% in 2024. Dit betekent ongeveer een halvering van het % op 5 jaar tijd. Zowel het % alarm (2021: 0,8%; 2024: 0,4%) als het % positief (2021: 0,6%; 2024: 0,4%) is gedaald in Vlaanderen tegenover de vorige editie. In Wallonië zagen we een stijging van het % ROI in 2021 (1,9%) tegenover 2018 (1,4%) en in 2024 is dit % zelfs nog iets gestegen (2,0%). Tegenover de vorige editie 2021 is het % alarm er gedaald (2021: 1,0%; 2024: 0,7%) en is het % positief er gestegen (2021: 0,9%; 2024: 1,3%).

Deze cijfers zijn niet zomaar te vergelijken met die van de voorgaande edities (2003 t/m 2015), gebaseerd op de oude wegingsprocedure.



Figuur 9 Evolutie van de ROI-prevalentie (95%-BI) bij autobestuurders naar gewest (onderbroken lijn: nieuwe wegingsmethode sinds 2021, toegepast op data 2018)

3.3 Prevalentie volgens weekperiode

3.3.1 Situatie in 2024

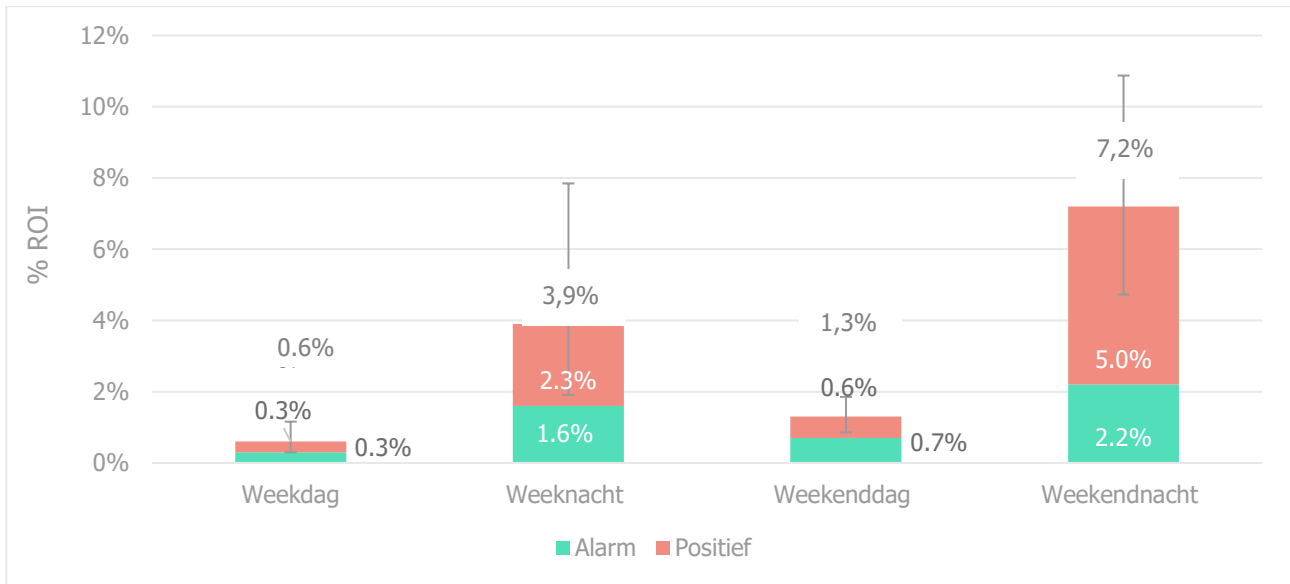
De ROI-prevalentie hangt sterk af van de weekperiode (***) ($p \leq 0,001$). Bestuurders rijden significant vaker onder invloed 's nachts (22u-06u) dan overdag (06u-22u), zowel in de week ($p \leq 0,05$) als in het weekend ($p \leq 0,001$), en ook significant vaker tijdens weekenddagen dan tijdens weekdagen ($p \leq 0,05$). Het % ROI verschilt niet significant tussen week- en weekendnachten. Tenslotte zijn de verschillen tussen weekenddag en weeknacht ($p \leq 0,001$) en tussen weekendnacht en weekdag ($p \leq 0,001$) ook significant verschillend.

Tijdens weekendnachten blijkt 7,2% van de willekeurig gestopte autobestuurders onder invloed van alcohol te zijn. Dat komt overeen met 1 op de 14 rijdende bestuurders. De meeste bestuurders die onder invloed waren, bliezen positief (5,0%); 2,2% blies alarm). Daarna volgen de weeknachten met een ROI-prevalentie van 3,9%, waarbij de meerderheid ook positief blaast. Het % ROI bedraagt 1,3% op weekenddagen (met een ongeveer gelijk aandeel alarm en positief) en het significant laagste % ROI zien we tijdens weekdagen (0,6%, evenveel alarm als positief).

De mediane alcoholwaarden van bestuurders onder invloed verschillen niet significant naar weekperiode. Louter descriptief is de mediane AAC het hoogst in de weekendnachten (0,47 mg/l AAC; cf. 1,08 g/l BAC), gevolgd door weeknachten (0,42 mg/l AAC; cf. 0,96 g/l BAC). We zien dat de meerderheid van de bestuurders die 's nachts onder invloed rijden positief blaast. Overdag is het aandeel alarm en positief blazende bestuurders onder invloed meer gelijk verdeeld.

Tabel 4 ROI-prevalentie bij autobestuurders naar weekperiode

	Effectieve steekproef	Alarm	Positief	Totaal	Mediane AAC (95%-BI)
Weekdag	3452	0.3%	0.3%	0.6%	0.37 (0.26-0.48)
Weeknacht	649	1.6%	2.3%	3.9%	0.42 (0.08-0.76)
Weekenddag	3044	0.7%	0.6%	1.3%	0.33 (0.25-0.41)
Weekendnacht	1225	2.2%	5.0%	7.2%	0.47 (0.31-0.64)



Figuur 10 ROI-prevalentie (95%-BI) bij autobestuurders naar weekperiode (***)

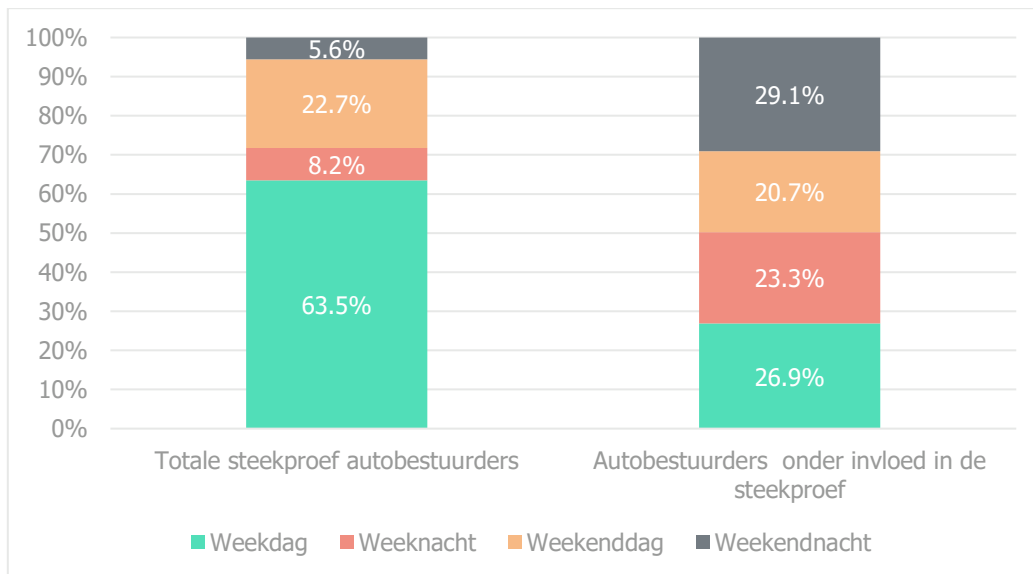
Bij de vergelijking van het % ROI naargelang weekperiodes is het duidelijk dat het vertrekpunt van de bestuurders een rol speelt: 's nachts komen er nl. meer bestuurders van plaatsen waar alcohol vaak gedronken wordt (zie Tabel 5: proportioneel meer bestuurders komende van restaurant, café/bar, feest/event 's nachts dan overdag; zie ook sectie 3.7) **Error! Reference source not found.**

Tabel 5 Verdeling van de autobestuurders in de totale steekproef op basis van hun vertrekpunt en de weekperiode

	Weekdag	Weeknacht	Weekenddag	Weekendnacht	Totaal
Thuis	45.7%	26.9%	52.1%	14.7%	42.1%
Werk	27.9%	27.8%	7.4%	13.1%	18.1%
Vrienden/familie	8.5%	16.1%	16.7%	24.6%	14.5%
Sport	2.1%	9.4%	6.0%	7.1%	4.9%
Restaurant	1.3%	6.1%	3.8%	15.3%	4.7%
Feest/event/discotheek/fuif	0.7%	1.6%	0.9%	11.0%	2.3%
Café/bar	0.6%	4.6%	1.1%	6.4%	1.9%
Andere	13.0%	7.6%	11.5%	7.0%	11.1%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%

In vergelijking met het hoge ROI-percentage dat we typisch 's nachts zien, kunnen de vaststellingen overdag onbeduidend lijken. Toch zijn ook deze ROI-cijfers helemaal niet verwaarloosbaar: op een weekdag rijdt 0,6% van de bestuurders onder invloed en net op die momenten is de verkeersdruk het grootst. Overdag rijden er immers veel meer voertuigen rond én zijn er ook algemeen meer kwetsbare weggebruikers op de weg dan 's nachts.

De eerste kolom van de figuur hieronder toont dat 63,5% van de autobestuurders in de steekproef gecontroleerd werd tijdens een weekdag en 22,7% tijdens een weekenddag (aangezien dit gewogen proporties zijn naar verkeersvolume, zijn deze percentages ook indicatief voor het werkelijke verkeersvolume op die momenten). Dat komt neer op 86% van alle verkeer in de steekproef. De tweede kolom van de figuur zoekt in op de steekproef van de autobestuurders die onder invloed zijn. Hieruit blijkt dat 26,9% van de bestuurders onder invloed overdag tijdens de week reed. Over de hele week bekeken, geldt dat bijna de helft van de bestuurders onder invloed (26,9% + 20,7%) overdag werd betrapt.



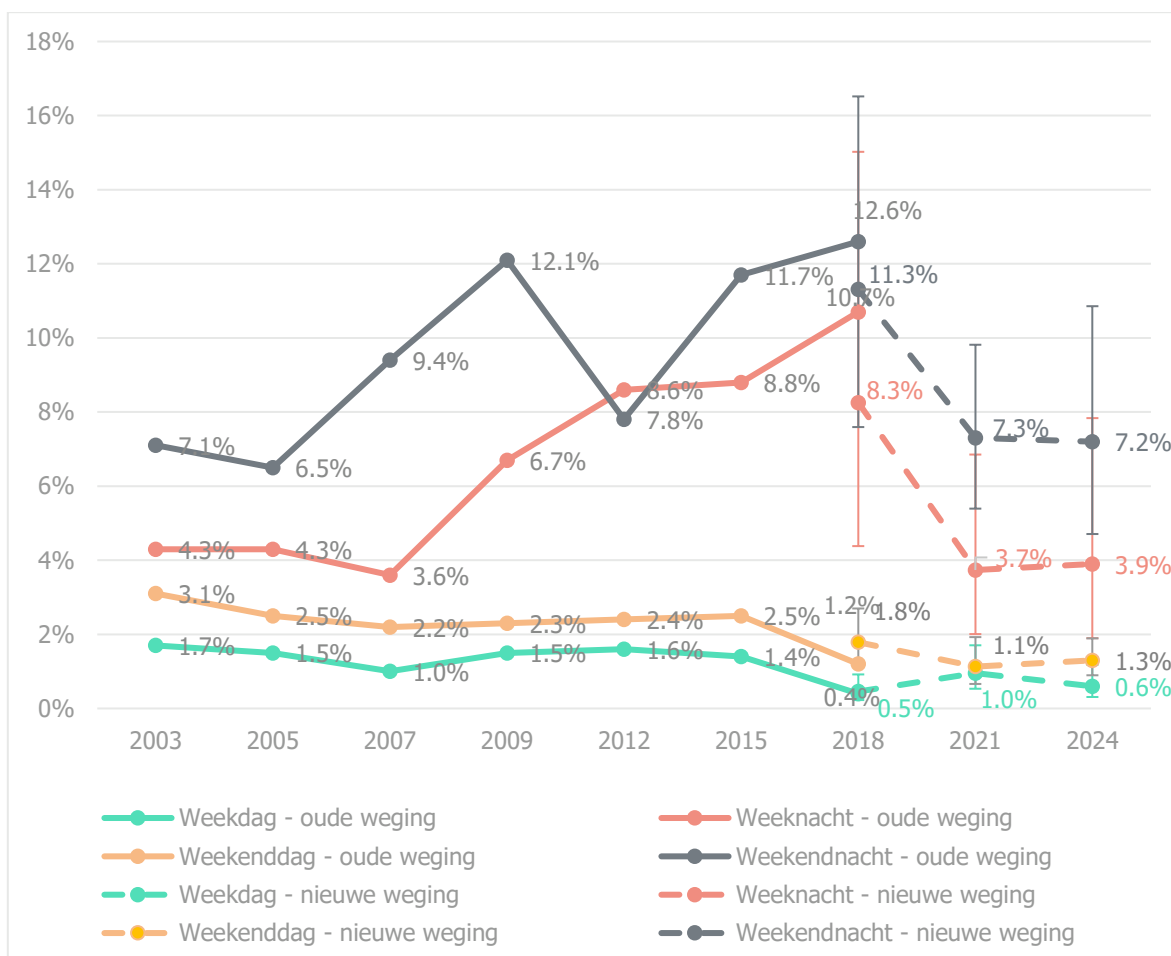
Figuur 11 Verdeling gecontroleerde autobestuurders vs. autobestuurders onder invloed in de steekproef naargelang weekperiode (gewogen)

Aangezien 52,4% van alle ROI-bestuurders in de steekproef 's nachts reed, terwijl maar 13,8% van de totale verkeerspopulatie in nachtelijke uren rijdt, is het wel duidelijk dat weekend- en weeknachten de periodes met verhoogd risico op ROI zijn en dat deze speciale acties vereisen. Tijdens de week- en weekenddagen is de prevalentie van het rijden onder invloed lager maar gezien de hoge verkeersvolumes op die momenten, is het risico hiervan toch aanzienlijk waardoor handhaving tijdens de hele weekperiode noodzakelijk blijft.

3.3.2 Evolutie

Na de duidelijke daling van het % ROI tijdens de nachten in 2021 (week: 3,7%; weekend: 7,3%) tegenover 2018 (week 8,3%; weekend: 11,3%), zien we in 2024 een redelijke status quo voor zowel week- (3,9%) als weekendnachten (7,2%). Dezelfde trend zien we voor weekenddagen (2018: 1,8%; 2021: 1,1%; 2024: 1,3%). Enkel voor weekdagen zien we een grotere daling in 2024 (0,6%) tegenover 2021 (1,0%), en wordt weer ongeveer het niveau van in 2018 bereikt (0,5%).

In de twee vorige edities (alsook in de edities vanaf 2009) werden ook telkens significant meer bestuurders onder invloed gemeten 's nachts tegenover overdag (zowel in de week als in het weekend).



Figuur 12 Evolutie van ROI-prevalentie (95%-BI) bij autobestuurders naar weekperiode (onderbroken lijn: nieuwe wegingsmethode sinds 2021, toegepast op data 2018)

3.4 Prevalentie volgens wegtype

3.4.1 Situatie in 2024

Sinds editie 2021 wordt (naar aanleiding van de Baseline-richtlijnen) rekening gehouden met 3 wegtypes in de dataverzameling en analyse, nl. wegen binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom en snelwegen.

Het % ROI varieert significant naargelang wegtype in 2024 (**). Op snelwegen (0,5%) zijn significant minder bestuurders onder invloed van alcohol dan op wegen binnen (1,9%; $p \leq 0,01$) en buiten (2,0%, $p \leq 0,001$) de bebouwde kom.

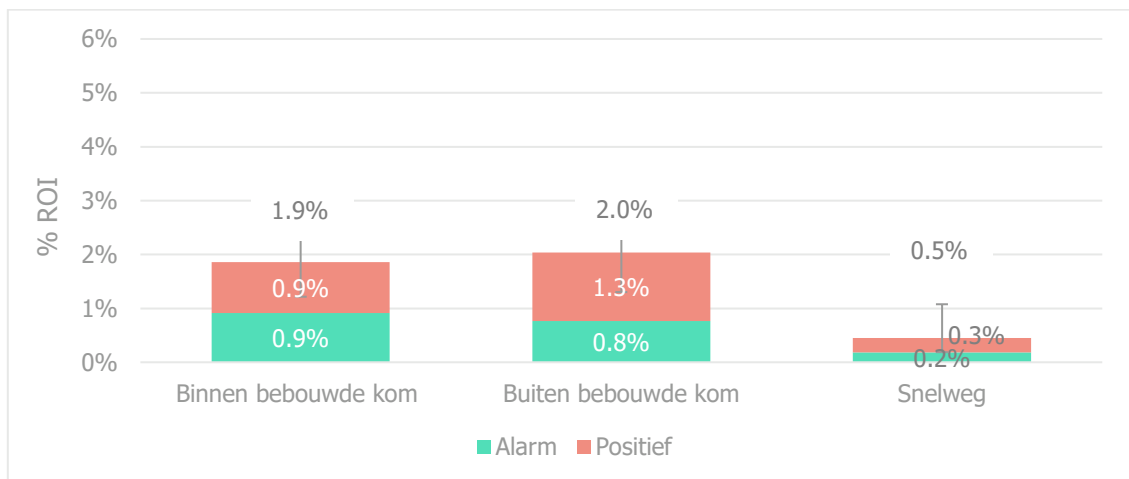
Buiten de bebouwde kom blaast de meerderheid van de onder invloed zijnde bestuurders (1,3%) positief tegenover 0,8% alarm. Op de andere wegtypes is het aandeel alarm en positief ongeveer gelijk. De mediane alcoholwaarden verschillen niet statistisch significant naar wegtype.

Uit deze studie blijkt verder ook dat het percentage bestuurders onder invloed toeneemt naarmate de geplande tripduur afneemt (zie sectie 3.8). Mogelijk speelt dit ook een rol bij het verschil naargelang wegtype: snelwegen worden nl. vaker voor langere afstanden of langdurigere ritten gebruikt (minder alcohol).

Tabel 6 ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang wegtype

	Effectieve steekproef	Alarm	Positief	Totaal	Mediane AAC (95%-BI)
Binnen bebouwde kom	3917	0.9%	0.9%	1.9%	0.35 (0.30-0.40)
Buiten bebouwde kom	2958	0.8%	1.3%	2.0%	0.38 (0.31-0.45)

Snelweg	1495	0.2%	0.3%	0.5%	0.46 (0.15-0.77)
----------------	------	------	------	-------------	------------------

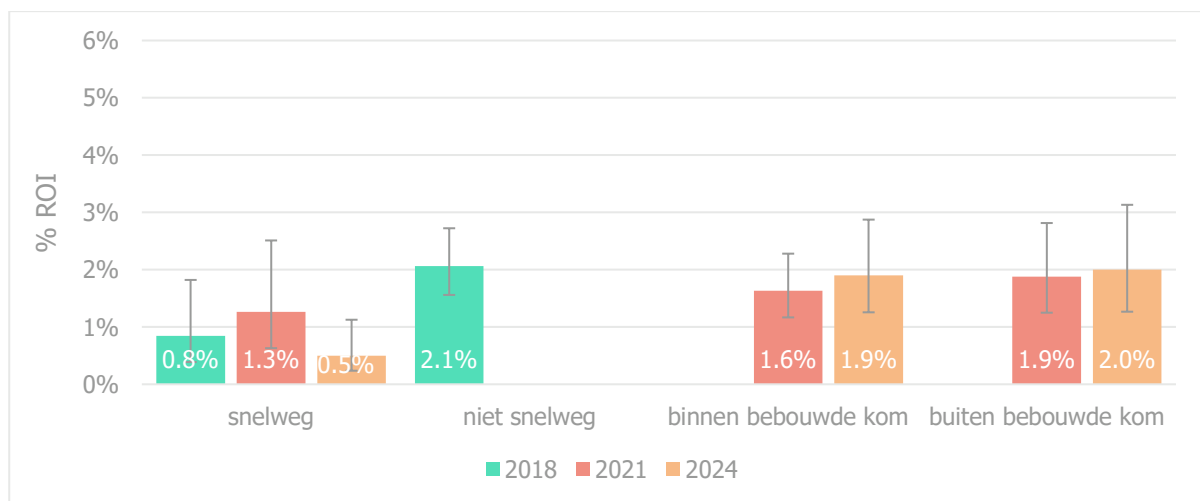


Figuur 13 ROI-prevalentie (95%-BI) bij autobestuurders naargelang wegtype (**)

3.4.2 Evolutie

In de metingen t/m 2018 werden bestuurders getest op snelwegen door de Federale Wegpolitie (WPR) en op 'niet-snelwegen' door de lokale politiezones, maar werd geen onderscheid gemaakt in de analyse. Voor het rapport van de meting in 2021 werden de % ROI naar beide wegtypes berekend met de nieuwe wegingsprocedure voor de meting van 2018 om de evolutie sindsdien enigszins in kaart te kunnen brengen.

Uit Figuur 14 blijkt dat het % ROI op snelwegen opnieuw – weliswaar niet significant - afgenomen is in 2024 (0,5%) tegenover in 2021 (1,3%), naar een waarde die weer dichterbij de waarde in 2018 (0,8%). De ROI-prevalentieschattingen op de lagere snelheidswegen lijken licht toegenomen tegenover 2021: van 1,6% naar 1,9% binnen de bebouwde kom en van 1,9% naar 2,0% buiten de bebouwde kom. Deze % lijken lager te liggen dan het algemeen 'niet-snelwegen'-percentage in 2018 (2,1%). De betrouwbaarheidsintervallen van deze indicatoren over de 3 edities heen overlappen echter dus we kunnen niet spreken over significante evoluties.



Figuur 14 Vergelijking van de ROI-prevalentie (95%-BI) bij autobestuurders naar wegtype in 2018 en 2021 (nieuwe wegingsmethode sinds 2021, toegepast op data 2018)

3.5 Prevalentie volgens gender

3.5.1 Situatie in 2024

Het % ROI varieert sterk naargelang het gender/geslacht van de autobestuurder (*). In 2024 reed 1,7% van de mannen onder invloed tegenover 0,9% van de vrouwen ($p \leq 0,05$).

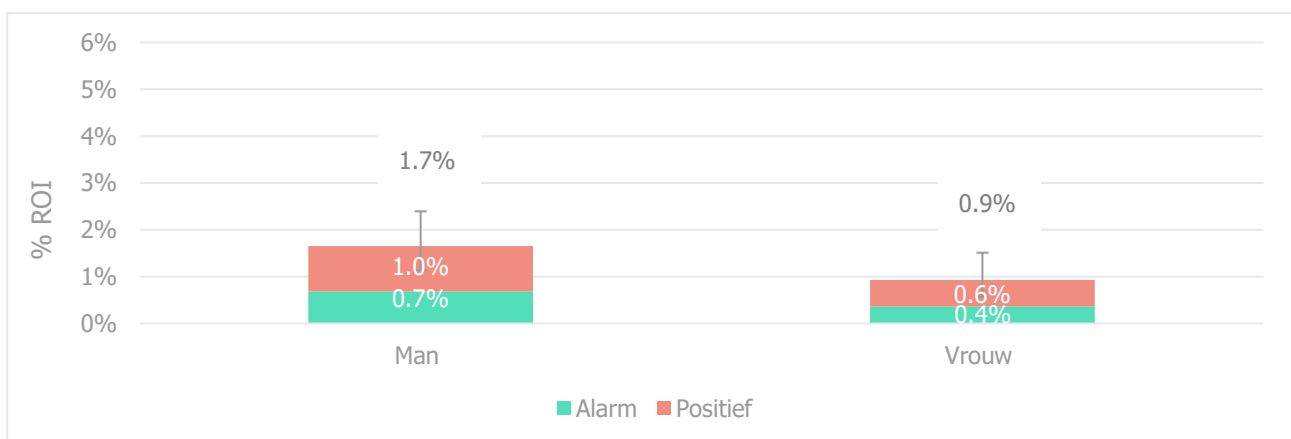
Er zijn verschillende mogelijke verklaringen voor het feit dat mannen vaker onder invloed van alcohol rijden. Ten eerste drinken mannen in België algemeen vaker alcohol dan vrouwen (VAD, 2024; Braeckman & Fiers, 2022). Mannen houden er ook minder veilige meningen op na wat ROI betreft (Wardenier et al., 2025). Uit de meest recente Belgische resultaten van de ESRA3-bevraging in 2023 blijkt nl. dat mannen significant vaker akkoord gaan met de volgende stellingen: "Voor korte ritten kan men het risico nemen om te rijden onder invloed van alcohol", "Ik vertrouw mezelf als chauffeur nadat ik een kleine hoeveelheid alcohol gedronken heb gedronken (bv. één glas wijn of één pintje bier)", "Ik kan nog rijden als ik na een feestje een beetje dronken ben" en "Ik kan nog rijden als ik een ruime hoeveelheid alcohol gedronken heb (bv. een fles wijn)". Uit de ESRA3-bevraging blijkt ook dat significant meer mannen (24,7%) aangeven onder invloed van alcohol gereden te hebben in de laatste 30 dagen dan vrouwen (12,9%, $p < 0,001$).

Het % positief blazende bestuurders is zowel bij mannen als vrouwen groter dan het % alarm blazende bestuurders. Descriptief ligt de mediane hoeveelheid alcohol hoger voor vrouwen dan voor mannen, maar het verschil is niet statistisch significant. Uit de cijfers van de VAD (2024) weten we echter dat mannen over het algemeen grotere hoeveelheden drinken dan vrouwen.

De hogere ROI-prevalentie bij mannen is nefast voor de verkeersveiligheid aangezien mannen vaker dan vrouwen rijden en zij ook meer risico nemen in het verkeer. Van de autobestuurders die tijdens deze gedragsmeting gecontroleerd werden, was 62% mannelijk en bij de bestuurders onder invloed vonden we 74% mannen (gewogen cijfers). Mannen blijven dus de voornaamste doelgroep van de maatregelen om het ROI terug te dringen.

Tabel 7 ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang gender

	Effectieve steekproef	Alarm	Positief	Totaal	Mediane AAC (95%-BI)
Man	5054	0.7%	1.0%	1.7%	0.38 (0.32-0.43)
Vrouw	3210	0.4%	0.6%	0.9%	0.45 (0.29-0.60)

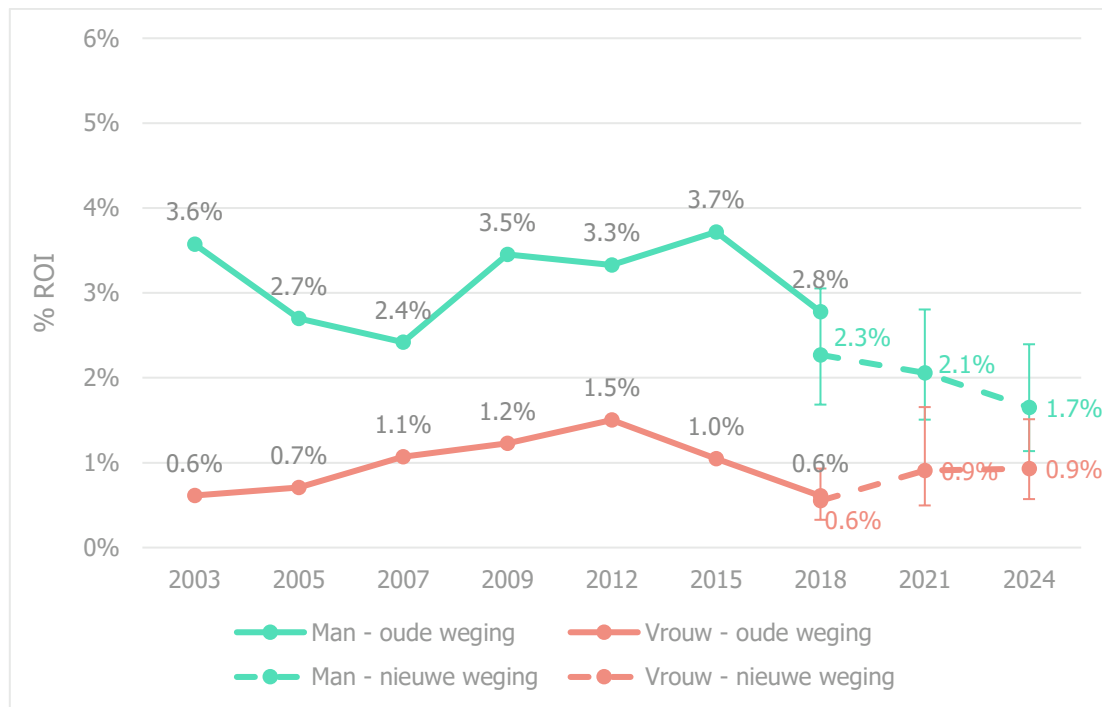


Figuur 15 ROI-prevalentie (95%-BI) bij autobestuurders naargelang gender (*)

3.5.2 Evolutie

Het % ROI bij mannen daalt (niet significant) verder sinds 2018 (2,3%) en 2021 (2,1%) naar 1,7% in 2024. Bij vrouwen steeg het % ROI licht (niet significant) tussen 2018 (0,6%) en 2021 (0,9%) en dit blijft stabiel in 2024 (0,9%). Het significant verschil tussen vrouwen en mannen wordt sinds het begin van de metingen

gevonden, over 2 decennia heen, maar de percentages komen in de 2 laatste metingen dichters naar elkaar toe.



Figuur 16 Evolutie van de ROI-prevalentie (95%-BI) bij autobestuurders naar gender (onderbroken lijn: nieuwe wegingsmethode 2021, ook toegepast op data 2018)

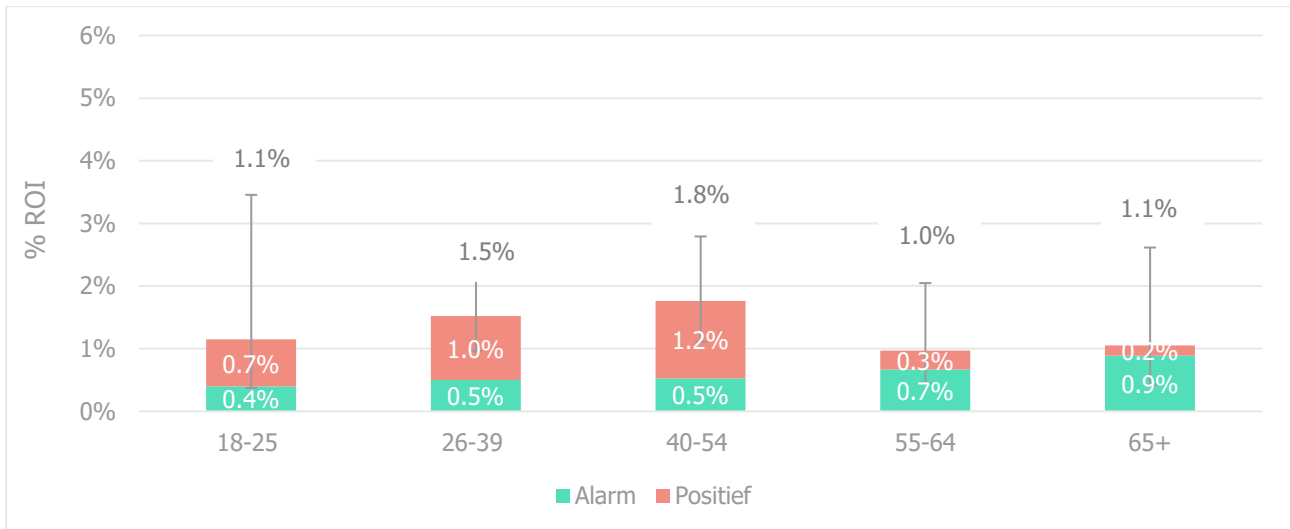
3.6 Prevalentie volgens leeftijd

3.6.1 Situatie in 2024

De ROI-prevalentie in 2024 is het laagst in de jongste en oudste leeftijdsgroepen: 18-25-jarigen (1,1%), 55-64-jarigen (1,0%) en 65-plussers (1,1%). De middelste leeftijdsgroepen rijden vaker onder invloed: 1,8% van de 40-54-jarige bestuurders en 1,5% van de 26-39-jarige bestuurders. De verschillen zijn echter niet statistisch significant. De foutenmarge voor de jongste groep is groter gezien de wat kleinere steekproef.

Tabel 8 ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang leeftijd

	Effectieve steekproef	Alarm	Positief	Totaal	Mediane AAC (95%-BI)
18-25	853	0.4%	0.7%	1.1%	0.65 (0.33-0.97)
26-39	2218	0.5%	1.0%	1.5%	0.42 (0.28-0.56)
40-54	2606	0.5%	1.2%	1.8%	0.42 (0.34-0.50)
55-64	1418	0.7%	0.3%	1.0%	0.27 (0.15-0.39)
65+	1131	0.9%	0.2%	1.1%	0.29 (0.11-0.47)



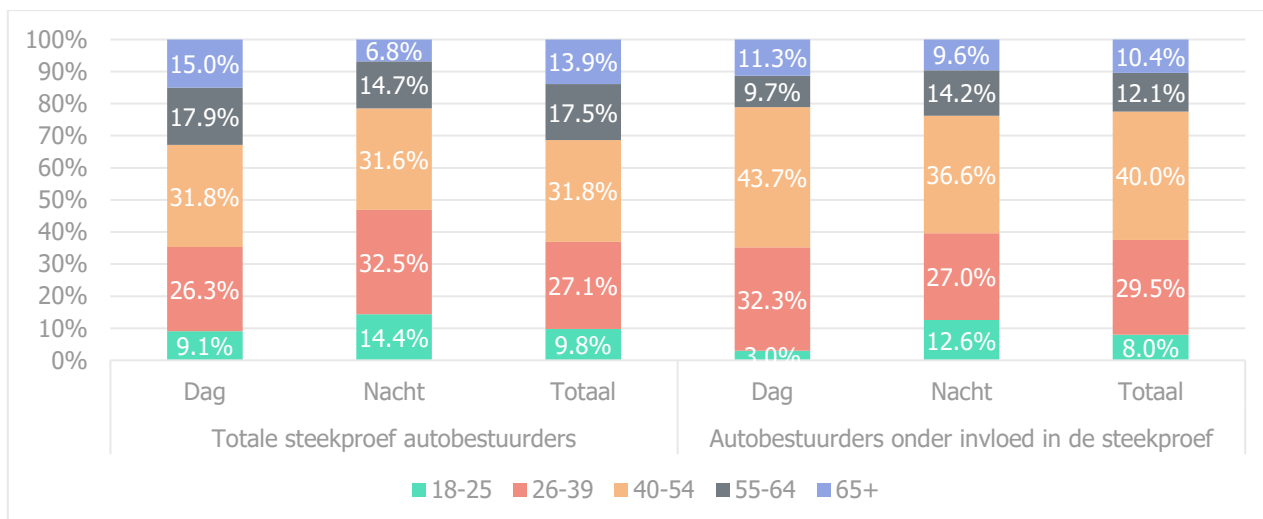
Figuur 17 ROI-prevalentie (95%-BI) bij autobestuurders naargelang leeftijd

Ongeveer in lijn met de gedragsmetingsresultaten blijkt uit de Belgische ESRA-bevraging dat significant meer 25- tot 44-jarige autobestuurders rijden als men meer dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol gedronken heeft en dit persoonlijk aanvaardbaarder vinden dan jongere ($p < 0,01$) en oudere ($p < 0,001$) bestuurders (Wardenier et al., 2025).

Uit de verdelingen naargelang alcoholgehalte, zien we dat bestuurders tussen 18 en 54 jaar vaker meer gedronken hebben en positief blazen (meer dan 0,35 mg/l UAL of 0,8 g/l BAC) – ongeveer dubbel zo vaak als dat ze alarm blazen – terwijl de 55-plussers duidelijk vaker alarm dan positief blazen. De mediane AAC verschilt significant naargelang leeftijdscategorie ($p \leq 0,01$). Deze is het hoogst in de jongste groep (18-25: 0,65 mg/l AAC of 1,49 g/l BAC) en daalt grosso modo met het stijgen van de leeftijd (26-39 en 40-54: 0,42 mg/l (0,96 g/l BAC), 55-64: 0,27 mg/l en 65+: 0,29 mg/l). De jongste bestuurders rijden dus niet vaker onder invloed maar als ze onder invloed rijden, dan is het wel vaker met een hoger alcoholgehalte t.o.v. oudere bestuurders.

Uit de Gezondheidsenquête van Sciensano 2023-2024 blijkt dat alcoholconsumptiepatronen evolueren met de leeftijd (Gisle et al., 2025). Het hoogste gemiddeld aantal standaardglazen alcohol per week is 12,9 en dit betreft de jongste groep 15- tot 24-jarigen; dit verschilt echter niet significant t.o.v. het aantal bij oudere personen. Wel zien we dat jongere personen duidelijk vaker 'binge drinken' (i.e. voor een vrouw in minder dan 2 uur tijd minimaal 4 standaardglazen alcohol drinken; voor een man minimaal 6 standaardglazen). Het aandeel 'binge drinken' daalt omgekeerd evenredig met stijgende leeftijd, terwijl het aandeel 'dagelijkse consumptie van alcohol' stijgt met hogere leeftijd. Dit betreffen algemene prevalentiecijfers in de samenleving en niet in verkeer maar deze zouden ook een indicatie kunnen vormen voor in het verkeer.

Aangezien de rij- en drinkgewoonten anders zijn voor de verschillende leeftijdsgroepen, hebben we de variabelen 'leeftijdsgroep' en 'dag vs. nacht' gekruist om eventuele interacties te identificeren. Onderstaande figuur geeft de leeftijdsverdeling weer van de bestuurders in de totale steekproef (dus in het verkeer) en van de bestuurders die te veel gedronken hebben. We herhalen dat er geen significant leeftijdseffect is op het % ROI; de volgende vergelijkingen zijn beschrijvend.



Figuur 18 Verdeling van de gecontroleerde autobestuurders vs. autobestuurders onder invloed in de steekproef voor de verschillende leeftijdsgroepen naar weekperiode 'dag' en 'nacht' (gewogen)

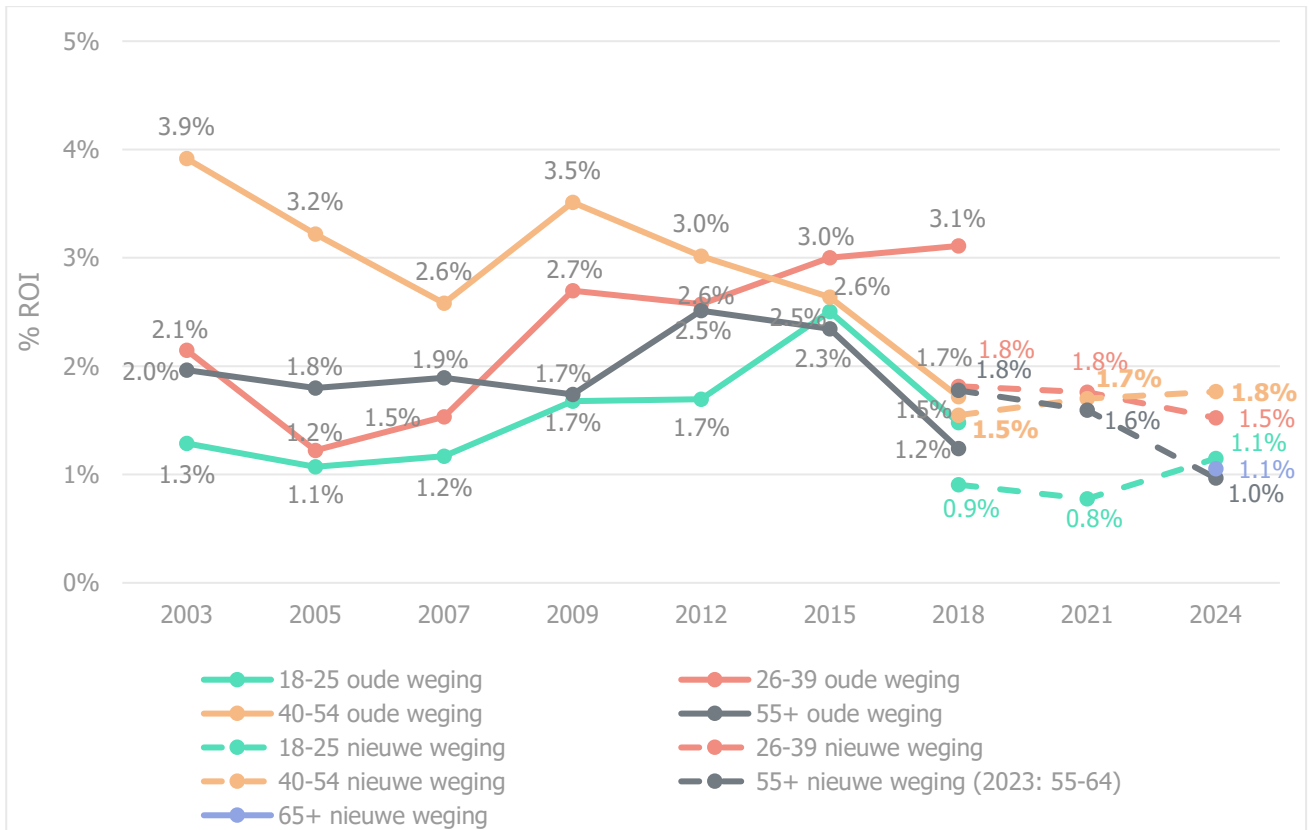
De 'Totaal' kolommen tonen dat de jongste en twee oudste leeftijdsgroepen een kleiner aandeel vormen binnen de groep bestuurders onder invloed dan hun aandeel in het verkeer (totale steekproef). Een vergelijking van de twee kolommen 'nacht' wijst erop aan dat 2 leeftijdsgroepen 's nachts oververtegenwoordigd zijn bij de bestuurders onder invloed: 40-54-jarigen en in mindere mate 65-plussers. Op dat ogenblik maken zij 32%, respectievelijk 7%, van het verkeer uit, maar van alle bestuurders onder invloed 's nachts komt 37%, respectievelijk 10%, uit deze groepen. Overdag zijn opnieuw 40-54-jarigen maar ook 26-39-jarigen oververtegenwoordigd in de groep bestuurders onder invloed (44%, respectievelijk 32%, van alle bestuurders onder invloed, terwijl zij 32%, respectievelijk 26%, van de totale steekproef uitmaken).

3.6.2 Evolutie

Vergeleken met de 2 vorige edities zien we bij de jongste groep 18-25-jarigen een stijging in 2024 naar 1,1% ROI, nadat dit in 2018 (0,9%) en 2021 (0,8%) ongeveer gelijk gebleven was. Dit doorbreekt de tendens in 2018 en 2021, evenals in alle voorgaande metingen (oude weging), dat het % ROI bij 18-25-jarigen het laagst is in vergelijking met de andere leeftijdsgroepen. In 2024 delen zij de laagste plaats met de 2 oudste groepen (vanaf 55 jaar).

Verder zien we een verdergaande daling van het % ROI bij 55-plussers (2018: 1,8%, 2021: 1,6%, 2024: 1,1% 55-64 en 1,0% 65+) en een verdergaande lichte stijging van het % ROI bij 40-54-jarigen (2018: 1,5%, 2021: 1,7%, 2024: 1,8%). Wat de groep 26-39 jaar betreft, was het % ROI stabiel in 2018 en 2021 en zien we nu een daling naar 1,5%.

We kunnen geen grote uitspraken doen over evoluties aangezien de verschuivingen sinds 2018 binnen de grenzen van de betrouwbaarheidsintervallen vallen.



Figuur 19 Evolutie van de ROI-prevalentie (95%-BI) bij autobestuurders naar leeftijdscategorie (onderbroken lijn: nieuwe wegingsmethode sinds 2021, toegepast op data 2018)

Tabel 9 Evolutie van de ROI-prevalentie bij autobestuurders naar leeftijdscategorie

	2018	95% BI		2021	95% BI		2024	95%-BI	
18-25	0.9%	0.5%	1.8%	0.8%	0.4%	1.5%	1.1%	0.4%	3.5%
26-39	1.8%	1.1%	3.0%	1.8%	1.1%	2.9%	1.5%	1.0%	2.4%
40-54	1.5%	1.0%	2.4%	1.7%	0.9%	3.0%	1.8%	1.1%	2.8%
55+ (2024: 55-64)	1.8%	1.0%	3.1%	1.6%	1.0%	2.6%	1.0%	0.5%	2.0%
65+							1.1%	0.4%	2.6%

3.7 Prevalentie volgens vertrekplaats van de bestuurder

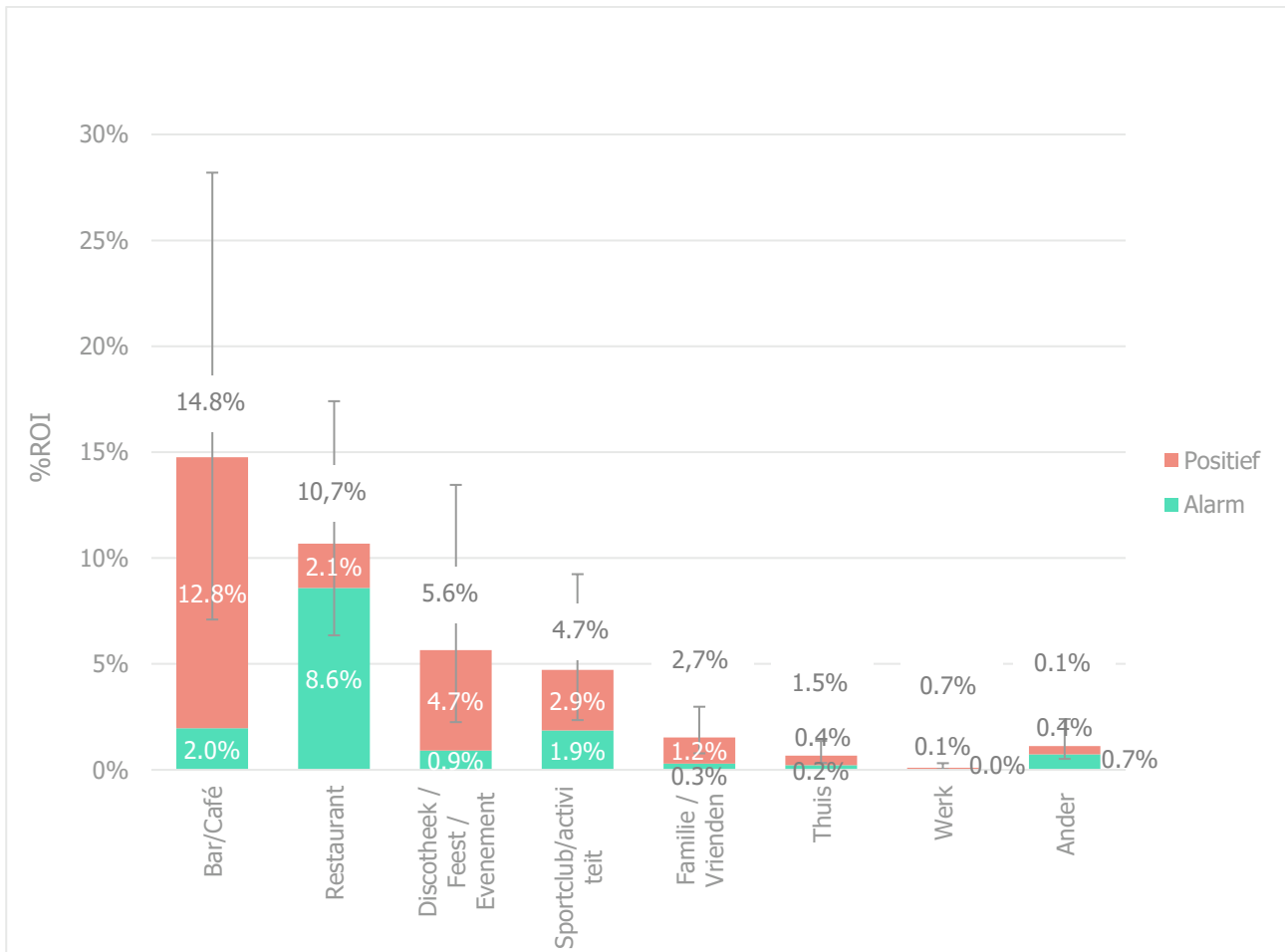
3.7.1 Situatie in 2024

De tijdens de gedragsmeting tegengehouden bestuurders werd gevraagd om aan te geven wat de vertrekplaats was van hun huidige trip. In elke editie kunnen dezelfde categorieën van vertrekplaats aangeduid worden naast een restcategorie 'andere'.

Uit de resultaten blijkt dat het vertrekpunt van de bestuurder een factor is die het ROI-percentage sterk beïnvloedt (***) $p \leq 0,001$). De steekproeven zijn echter redelijk beperkt voor een aantal categorieën, met grote foutenmarges tot gevolg, waardoor voorzichtigheid bij het interpreteren vereist is. We dienen deze resultaten te beschouwen als indicatief. De categorie 'andere' omvat voornamelijk privé-activiteiten die niet tot één van de andere categorieën behoren (bijv. boodschappen, arts/ziekenhuis, bank, bibliotheek, cinema, hobby, ...).

Tabel 10 ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang vertrekpunt van de bestuurder

	Effectieve steekproef	Alarm	Positief	Totaal	Mediane AAC (95%-BI)
Bar, Café	181	2.0%	12.8%	14.8%	0.70 (0.38-1.02)
Restaurant	378	8.6%	2.1%	10.7%	0.25 (0.20-0.30)
Feest, Fuif, Event, Discotheek, Sportclub, -activiteit	217	0.9%	4.7%	5.6%	0.46 (0.30-0.61)
Familie, vrienden	416	1.9%	2.9%	4.7%	0.42 (0.36-0.48)
Thuis	1178	0.3%	1.2%	1.5%	0.50 (0.18-0.83)
Werk	3699	0.2%	0.4%	0.7%	0.35 (0.24-0.47)
Ander	1241	0.0%	0.1%	0.1%	0.46 (0.40-0.52)
	147	0.7%	0.4%	1.1%	0.31 (0.12-0.50)



Figuur 20 ROI-prevalentie (95%-BI) bij autobestuurders naargelang vertrekpunt van de bestuurder (***)

Niet zo verrassend zijn de bestuurders die van een horecagelegenheid (café of restaurant) komen het vaakst onder invloed van alcohol. De ROI-prevalentie komt in dit geval uit op bijna 15% (café) en 11% (restaurant).

Daarna volgen bestuurders die van een uitgaansgelegenheid/event (5,6%), sportactiviteit (4,7%) en familie of vrienden (2,7%) komen. Tenslotte zijn er de bestuurders die van thuis of van hun werk komen. Het ROI-percentage bedraagt hier – een toch niet te verwaarlozen – 1,5% en 0,7%.

De ROI-percentages voor café/bar en restaurant liggen significant hoger dan wanneer een bestuurder vertrokken was van een sportclub/activiteit, van bij familie/vrienden, van thuis of van het werk ($p \leq 0,05-0,001$).

Bij de meeste vertrekplaatsen blaast de meerderheid van de overtredders onder invloed positief, en dit uitgesproken wat geïntoxiceerde bestuurders komende van een café/bar betreft (2% alarm vs. 12,8%

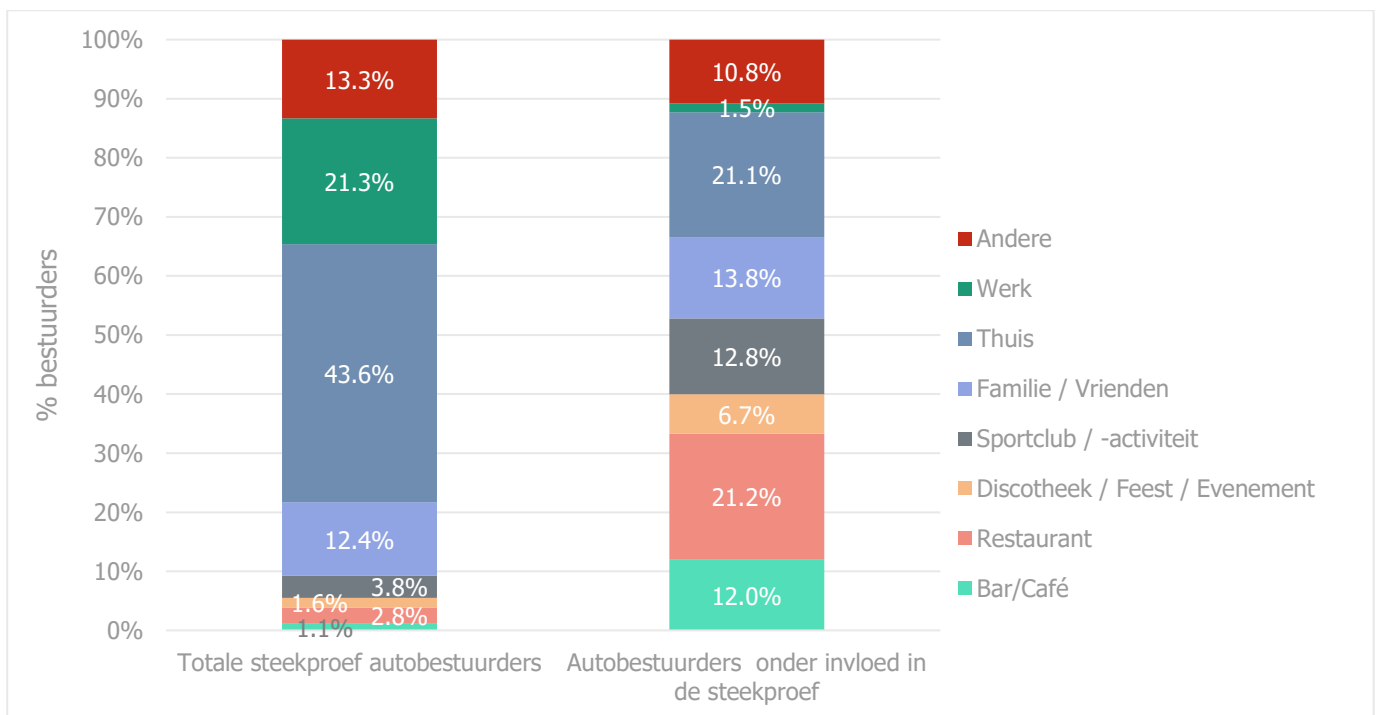
positief). De enige uitzondering hierop zijn de bestuurders in overtreding die van op restaurant kwamen; deze bliezen vaker alarm (8,6%) dan positief (2,1%).

ROI-overtreders komende van café/bar hebben ook veruit de hoogste mediane AAC, nl. 0,70 mg/l (cf. 1,61 g/l BAC), gevolgd door 0,50 mg/l AAC voor overtreders komende van familie/vrienden.

Figuur 21 vergelijkt het aandeel bestuurders in de totale steekproef naargelang vertrekplaats met hun aandeel in de overtredersgroep. We zien dat bestuurders in overtreding komende van bar/café, restaurant, uitgaansgelegenheid en sportclub/activiteit instaan voor 9,3% van het verkeer maar wel instaan voor meer dan de helft (52,7%) van de ROI-overtreders. Deze plaatsen hebben m.a.w. een sterk verhoogd risico op ROI.

De ROI-percentages liggen dan wel erg hoog bij personen die van horecagelegenheden komen (zij omvatten 33,2% van de ROI-bestuurders), toch is het belangrijk dit in perspectief te plaatsen: het aantal bestuurders komende van deze vertrekpunten is nl. eerder aan de lage kant (nl. 3,9%; zie figuur hieronder). Omgekeerd geldt dan weer dat, ondanks het lage ROI-percentage bij mensen die van thuis komen (1,5%), dit vertrekpunt wel instaat voor het merendeel van de verplaatsingen (44% van de gecontroleerde bestuurders).

Kortom, een derde van de bestuurders in overtreding is afkomstig van een horecagelegenheid, meer dan een vierde komt van thuis, en meer dan 1 op 10 komt van bij familie/vrienden of een sportgelegenheid. Een ontradingsbeleid dat enkel rekening houdt met uitgaansgelegenheden is dus op maar een beperkt deel van de problematiek gericht.



Figuur 21 Verdeling gecontroleerde autobestuurders vs. autobestuurders onder invloed in de steekproef naar vertrekplaats (gewogen)

3.7.2 Evolutie

Vergeleken met de resultaten van 2018 en 2021 zien we wisselende patronen:

- café/bar of restaurant: na een kleine stijging in 2021 (van 10,6% naar 12,3%) is het % ROI redelijk stabiel gebleven in 2024 (verdeeld over 14,8% café/bar en 10,7% restaurant)
- feest/feest/event: na een daling in 2021 (van 7,9% naar 3,9%), weer een stijging in 2024 naar 5,6%, nog steeds lager dan in 2018
- sportclub/activiteit: na een lichte daling in 2021 (van 4,2% naar 3,8%), weer een stijging in 2024 naar 4,7%, boven het niveau van 2018
- familie/vrienden: eerst een lichte daling in 2021 (van 2,9% naar 2,7%) en in 2024 een grotere verdergaande daling naar 1,5%

- thuis: gelijkaardig % ROI over de 3 edities heen (0,8% naar 0,6% naar 0,7%)
- werk: na een stijging in 2021 (van 1,0 naar 1,6%) een sterke daling naar 0,1% in 2024

Geen van de opeenvolgende indicatoren naar vertrekpunt overschrijdt de grenzen van de betrouwbaarheidsintervallen, dus we kunnen geen grote uitspraken doen over evoluties, behalve wat de vertrekplaats 'werk' betreft: opvallend lager voorkomen van ROI bij bestuurders komende van hun werk dan in de 2 vorige edities.

Bestuurders die van een café, bar of restaurant komen, hebben over alle edities heen het grootste risico onder invloed te zijn. De variaties tussen 2018, 2021 en 2024 voor wat bestuurders komende van een evenement of feest betreft, lijken groot maar de betrouwbaarheidsintervallen zijn ook groot. De relatief kleine aantallen bestuurders (in elke editie) die afkomstig zijn van een horecagelegenheid, sportclub of een evenement/feest maken de betreffende ROI-indicator gevoeliger voor grote variaties. Daardoor is het ook moeilijk om voor deze vertrekpunten een duidelijke trend vast te stellen.

Over alle metingen heen blijven de drie vertrekpunten met de laagste ROI-frequentie: thuis, het werk, en 'andere' (bijv. boodschappen, arts/hospitaal...).

Tabel 11 Evolutie van de ROI-prevalentie bij autobestuurders naar vertrekplaats (data 2005-2018: oude weging; data 2018-2024: nieuwe weging + 95%-BI)

Oude weging	Café, Restaurant	Evenement, feest, discotheek, show	Sportclub, -activiteit	Familie, Vrienden	Werk	Thuis	Ander
2005	14,7%	8,6%	5,7%	3,9%	1,2%	1,2%	1,1%
2007	11,7%	14,6%	2,4%	3,0%	1,4%	1,4%	1,2%
2009	20,4%	14,1%	6,8%	3,8%	1,5%	1,2%	1,4%
2012	15,0%	7,1%	5,5%	4,3%	2,0%	1,3%	1,6%
2015	17,6%	15,9%	6,6%	6,3%	1,1%	1,2%	1,7%
2018	16,9%	6,7%	1,8%	2,2%	2,6%	0,7%	2,1%

Nieuwe weging	Café, Restaurant	Evenement, feest, discotheek, show	Sportclub, -activiteit	Familie, Vrienden	Werk	Thuis	Ander
2018	10,6%	7,9%	4,2%	2,9%	1,0%	0,8%	1,0%
	(6,6-16,7)	(2,7-21,2)	(1,3-12,8)	(1,7-5,0)	(0,5-1,7)	(0,4-1,5)	(0,3-3,4)
2021	12,3%	3,9%	3,8%	2,7%	1,6%	0,6%	0,5%
	(7,6-19,3)	(1,5-9,8)	(0,9-14,3)	(1,6-4,6)	(0,7-3,5)	(0,4-1,0)	(0,2-0,9)
2024	Café: 14,8%	5,6% (2,3- 13,5)	4,7%	1,5%	0,1%	0,7%	1,1%
	(7,1-28,2)		(2,3-9,2)	(0,8-3,0)	(0,0-0,3)	(0,3-1,4)	(0,5-2,4)
	Restaurant: 10,7%						
	(6,4-17,4)						

Tot slot, zagen we in editie 2021 dat bestuurders over vertrekplaatsen heen vaker alarm dan positief bliezen, behalve komende uit een café/bar en van familie/vrienden, terwijl in 2024 bestuurders vaker positief dan alarm bliezen (enkel niet voor restaurant).

3.8 Prevalentie volgens andere factoren

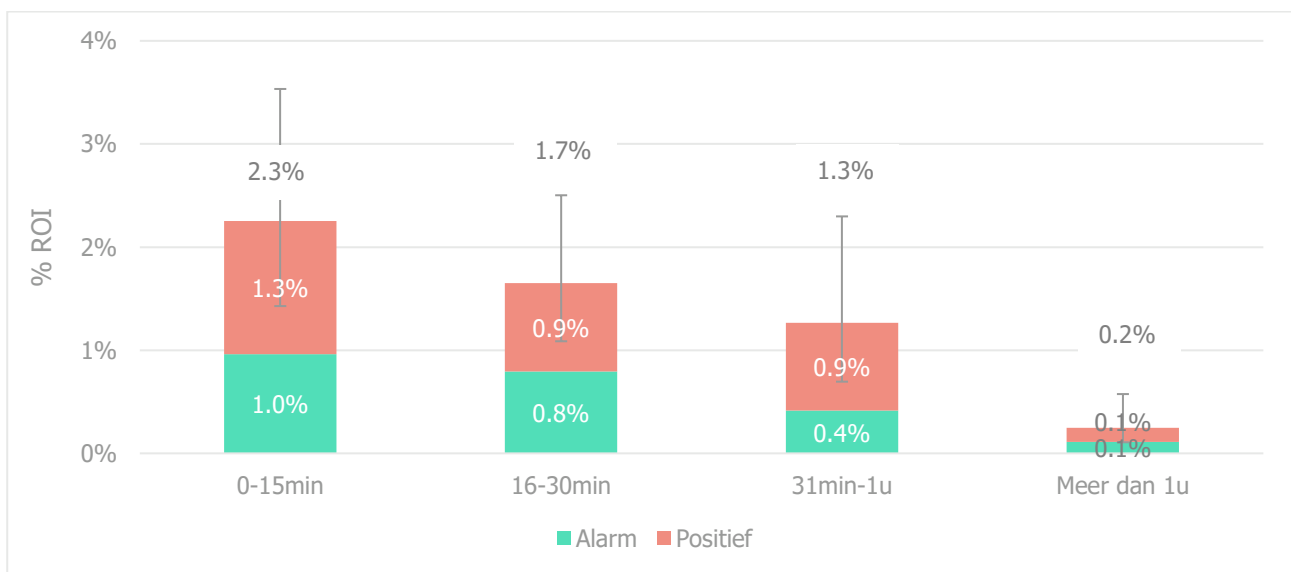
De tijdens de gedragsmeting tegengehouden bestuurders werden verder ook nog gevraagd om in te schatten wat de **geschatte tijdsduur van de verplaatsing** zou geweest zijn als zij niet door de politie tegengehouden waren. In de edities 2009 en 2012 van de gedragsmeting was er een duidelijk verband tussen de geschatte reistijd en het rijden onder invloed: hoe langer de reistijd, hoe kleiner het ROI-percentage werd.

Een eventuele verklaring voor dit verband was dat bestuurders waarschijnlijk minder drinken als ze nog een lange verplaatsing voor de boeg hebben²².

In de edities nadien (2015, 2018) was deze trend minder duidelijk, maar in edities 2021 en 2024 is deze trend opnieuw ontwaard: het % overtreders daalt met stijgende geschatte duur van de rit. De ROI-prevalentie is 2,3% voor korte ritten tot een kwartier, zakt tot 1,7% voor ritten tussen 16 en 30 minuten, tot 1,3% voor ritten tussen een half uur tot een uur en tot 0,2% voor ritten van meer dan een uur (significant minder dan de andere reistijden, $p \leq 0.01-0.001$). De mediane AAC verschilt niet significant naar geplande tripduur.

Tabel 12 ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang geschatte duur van de verplaatsing

	Effectieve steekproef	Alarm	Positief	Totaal	Mediane AAC (95%-BI)
0-15min	1888	1.0%	1.3%	2.3%	0.42 (0.30-0.54)
16-30min	2756	0.8%	0.9%	1.7%	0.35 (0.25-0.44)
31min-1u	2474	0.4%	0.9%	1.3%	0.37 (0.15-0.60)
Meer dan 1u	1160	0.1%	0.1%	0.2%	0.33 (0.09-0.58)



Figuur 22 ROI-prevalentie (95%-BI) bij autobestuurders naargelang geschatte duur van de verplaatsing

Tenslotte verzamelde de politie nog een aantal bijkomende variabelen met betrekking tot de bestuurders: tijd sinds het behalen van het rijbewijs, regio van de woonplaats (of buitenland), aanwezigheid van passagiers en eerdere alcoholcontroles. We geven een kort overzicht van deze resultaten.

Wat de regio van de **woonplaats van de bestuurder** betreft, zien we een significant verschil tussen Vlaamse en Waalse bestuurders ($p \leq 0,05$): 0,9% van de Vlaamse bestuurders was onder invloed tegenover 2,1% van de Waalse. Dit komt overeen met het resultaat naar gewest op basis van de plaats van de controle (sectie 3.2). De mediane AAC bij Vlaamse bestuurders is 0,33 mg/l AAC, bij Waalse bestuurders ligt dat wat hoger, nl. 0,42 mg/l. Bij de Waalse bestuurders onder invloed blaast de meerderheid positief; bij de Vlaamse bestuurders is het % alarm en positief blazen gelijk verdeeld. De steekproeven van Brusselse en buitenlandse bestuurders zijn beperkter met grotere foutenmarges tot gevolg. Het resultaat voor Brusselse inwoners komt niet overeen met de prevalentie naar gewest op basis van controlelocatie in sectie 3.2.

²² Verschillende elementen kunnen verklaren waarom de ROI-frequentie lager ligt bij bestuurders die langere trajecten afleggen:

- Duur van de verplaatsing: een bestuurder die nog een lange verplaatsing voor de boeg heeft, gaat waarschijnlijk minder drinken.
- Tijd verstreken tussen consumptie en begin van de verplaatsing: een bestuurder die gedronken heeft en nog een lange verplaatsing voor de boeg heeft, gaat mogelijk wachten tot zijn alcoholgraad weer gezakt is vooraleer hij achter het stuur kruipt.
- Tijd verstreken tussen het begin van de verplaatsing en de controle: in de veronderstelling dat de alcoholconsumptie plaatsvond voor de bestuurder achter het stuur kroop, krijgt de alcoholconcentratie in het bloed van een bestuurder die een kort traject aflegt niet de kans om te dalen tegenover het ogenblik dat de controle gebeurt. Bij een lange verplaatsing is het mogelijk dat de alcoholcontrole lange tijd na het vertrek gebeurt waardoor de alcoholconcentratie de tijd kreeg om te dalen.

Uit de steekproefverdelingen in de 3 gewesten op basis van de controlelocatie blijkt dat in Brussel 65% van de gecontroleerde bestuurders ook effectief in Brussel woont, in Vlaanderen 92% van de gecontroleerden in Vlaanderen woont en in Wallonië 87% in Wallonië woont. Vooral de Brusselse steekproef omvat dus een groot deel inwoners van de andere gewesten: 20,5% Vlamingen en 9% Walen (rest buitenland of ontbrekende waarde). De mediane alcoholwaarden verschillen significant naargelang woonplaats ($p \leq 0,001$): hoger bij Waalse bestuurders en lager bij buitenlandse bestuurders ten opzichte van bij Vlaamse en Brusselse bestuurders.

Tabel 13 ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang de woonplaats van de bestuurder

	Effectieve steekproef	Alarm	Positief	Totaal	Mediane AAC (95%-BI)
Vlaanderen	5814	0.5%	0.4%	0.9%	0.33 (0.25-0.41)
Brussel	534	0.5%	0.5%	1.0%	0.33 (0.29-0.37)
Wallonië	2505	0.7%	1.5%	2.1%	0.42 (0.28-0.56)
Buitenland	415	1.4%	0.1%	1.5%	0.25 (0.16-0.34)

Wat de **tijd sinds het behalen van het rijbewijs** betreft, is de steekproef '<2 jaar' te klein voor analyse (1 persoon positief). We zien geen significant verschil tussen 2-5 jaar rijervaring en meer dan 5 jaar rijervaring.

Tabel 14 ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang de tijd sinds het behalen van het rijbewijs

	Effectieve steekproef	Alarm	Positief	Totaal	Mediane AAC
<2 jaar	461	0.0%	0.2%	0.2%	-
2-5 jaar	680	0.3%	1.4%	1.8%	0.38
>5 jaar	8019	0.6%	0.7%	1.3%	0.42

Bijkomende analyses werden uitgevoerd naar het effect van het al dan niet hebben van **passagiers** in de wagen (geen of minstens 1) en van het aantal eerder ondergane **alcoholcontroles** ooit (geen, 1, meer dan 1), maar voor geen van beide werden significante verschillen gevonden.

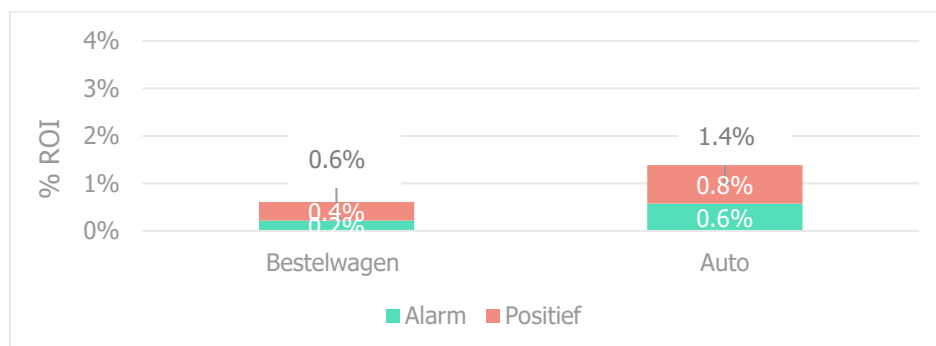
4 Rijden onder invloed bij bestuurders van bestelwagens

Zoals in de vorige editie van de gedragsmeting, werd de politie gevraagd bestelwagens²³ te controleren op het ROI van alcohol. Deze gegevens worden afzonderlijk geanalyseerd om de gegevens voor de personenwagens met de voorgaande edities te kunnen vergelijken en omdat de nationaal en Europees vereiste KPI enkel personenwagens betreft. Dit jaar bestond de steekproef uit 980 bestelwagenbestuurders (in 2012 en 2021 was dit ongeveer evenveel, in 2015 was dit iets meer: 1.123, in 2018 werd de data van bestelwagens niet verder geanalyseerd). In het verkeer zijn er veel minder bestelwagens dan personenwagens (in deze studie gaat het om ongeveer 12% van alle tegengehouden bestuurders). De resultaten kampen dan ook met grotere foutenmarges.

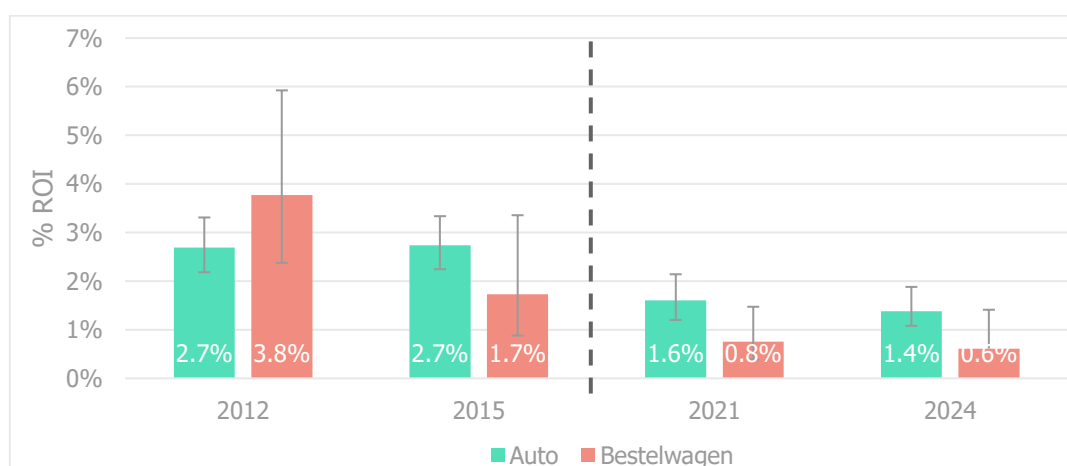
ROI komt significant minder vaak voor in bestelwagens dan in auto's (* $p \leq 0,05$). In 2024 bleek 0,6% van de bestelwagenbestuurders onder invloed te rijden, tegenover 1,4% van de autobestuurders. Net als bij de autobestuurders bleven bestuurders onder invloed vaker positief dan alarm. De mediane AAC is hetzelfde voor beide voertuigtypes.

Tabel 15 ROI-prevalentie bij bestelwagen- en autobestuurders

	Effectieve steekproef	Alarm	Positief	Totaal	Mediane AAC (95%-BI)
Bestelwagen	980	0.2	0.4	0.6	0.38 (0.23-1.10)
Wagen	8370	0.6	0.8	1.4	0.39 (0.33-0.44)



Figuur 23 ROI-prevalentie (95%-BI) bij bestelwagen- en autobestuurders in 2024 (*)



Figuur 24 Evolutie van de algemene ROI-prevalentie (95%-BI) bij autobestuurders en bestelwagenbestuurders (onderbroken lijn: nieuwe wegingsmethode sinds 2021)

²³ Bestelwagens zijn gedefinieerd als 'motorvoertuig bestemd voor vervoer van goederen, waarvan de toegestane maximum massa niet meer bedraagt dan 3.500 kg'.

In 2021 was het verschil ook al significant, maar voordien niet. De ROI-percentages van 2012 en 2015 zijn echter niet vergelijkbaar met die van 2021 en 2024 omwille van de veranderde wegingsmethode.

We wijzen er op dat de populatie van bestelwagenbestuurders verschilt van de populatie autobestuurders. Zo is 88% van de bestelwagenbestuurders in de ongewogen steekproef mannelijk, tegenover 62% van de autobestuurders. De grote meerderheid van de geteste bestuurders van bestelwagens is tussen de 26 en 54 jaar oud (69,1%) terwijl dit bij de autobestuurders 59% is. Ook werd bijna de helft van de bestelwagenbestuurders gecontroleerd op de terugweg van hun werk (44%), tegenover slechts 15% van de autobestuurders. In vergelijking met de autobestuurders reed ook een groter aandeel bestelwagenbestuurders in de week overdag en een kleiner aandeel op een weekendnacht. Bestelwagenbestuurders (2,9%) kwamen ook minder vaak van café, restaurant of uitgaansgelegenheden dan autobestuurders (9,5%).

Wat betreft de gegevens over bestelwagens kampen alle analyses met hetzelfde probleem: door de grote foutenmarges zijn alle vergelijkingen statistisch niet significant. Toch geven de resultaten een zekere indicatie en tekenen bepaalde trends die we bij de personenwagens zien zich ook af bij de bestuurders van bestelwagens, maar zonder significant te zijn, zoals²⁴:

- Het % ROI is hoger bij mannen (0,7%; 0,3-1,6) dan bij vrouwen (N101) (0,0%). Dit is een significant verschil ($p \leq 0,05$).
- Het % ROI is hoger bij 26-39-jarigen (0,7%) en 40-54-jarigen (1,0%) dan in de andere leeftijdsgroepen.
- Het % ROI is het laagst op snelwegen (0,0%; $p \leq 0,05$)
- Het % ROI is het hoogst in Brussel (1,8%; 0,3-9,0), gevolgd door het Waals Gewest (0,8%; 0,1-3,1) en dan het Vlaams Gewest (0,5%; 0,2-1,1).
- Het % ROI ligt hoger op weeknachten (5,8%; 1,6-19,0) dan op andere momenten (0,7% weekdag; 0,2% weekenddag, 0,1% weeknacht). Opgelet, de steekproef gecontroleerde bestuurders van bestelwagens 's nachts is beperkt (<100).

²⁴ We geven hier steeds het % alarm + positief met het 95%-betrouwbaarheidsinterval weer.

5 Vergelijking met andere EU-landen

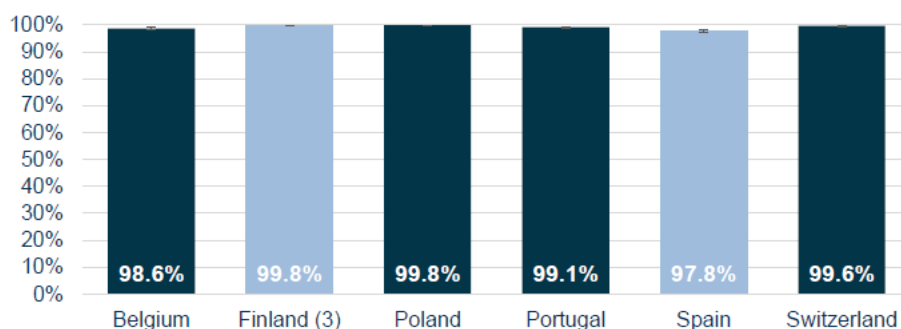
Zoals in de inleiding aangegeven, kadert deze studie deels binnen het Europese [Trendline](#)-project. De Europese Commissie (EC) definieerde de KPI voor rijden onder invloed van alcohol als volgt: 'Percentage bestuurders dat 'binnen' de wettelijke BAC limiet rijdt' (zie bijlage 1 voor de minimale methodologische vereisten opgelegd door de EC). In het Baseline-project werden de methodologische vereisten voor de KPI verder uitgewerkt (Boets et al., 2021) en nadien werden deze in het kader van het Trendline-project geoptimaliseerd (Boets et al., 2023; zie bijlage 2 voor een samenvatting). De Europese KPI is omgekeerd geformuleerd ten opzichte van de standaardindicatoren in België (% 'boven' de wettelijke limiet). In dit hoofdstuk wordt de Europese KPI-formulering gebruikt.

In totaal leverden zeven Europese lidstaten, waaronder België, deze KPI gebaseerd op willekeurige alcoholtesten van bestuurders op de baan op (Boets, 2025). Vier van deze zeven landen voldoen aan alle minimum methodologische vereisten. In drie landen zijn er verschillende deviaties waardoor niet alle resultaten volledig vergelijkbaar zijn (o.a. geen snelwegen in Finland; laag aantal bestuurders (<250) op snelwegen en weeknachten in Spanje, en meerdere afwijkingen in Luxemburg waardoor dit land meestal niet opgenomen werd in de figuren). De betreffende resultaten worden hieronder gepresenteerd. De lichtgekleurde balken in de figuren wijzen op afwijkingen in de methodologie (zie info onder elke figuur). De KPI's van deze landen zijn niet volledig vergelijkbaar met die van de andere landen.

Daarnaast leverden elf lidstaten KPI's op basis van zelfgerapporteerd gedrag (8 periode-prevalentie bevraging; 4 trip-prevalentie bevraging²⁵) op. Deze zijn niet vergelijkbaar met de KPI's op basis van willekeurige alcoholtesten en zijn dan ook niet opgenomen in dit rapport.

We kunnen stellen dat de internationale vergelijkbaarheid van de alcohol-KPI's in Europa eerder beperkt is, vanwege methodologische verschillen. Ten eerste zijn drie verschillende basismethodes toegelaten, wat resulteert in onvergelijkbare KPI's. Ten tweede, blijven methodologische verschillen bestaan binnen eenzelfde basismethode, bijv. niet voldoen aan minimumvereisten, verschillen in operationalisering of in weging. Idealiter kiezen in volgende projectedities meer landen de methode van random ademtesten op een representatieve locatiesteeekproef als dat wettelijk mogelijk en haalbaar is, aangezien dit de gouden standaardmethode is.

Figuur 25 geeft een overzicht van de nationale KPI's voor ROI van alcohol bij autobestuurders in de landen die random ademtesten gebruikten (gewogen gemiddelde voor de 3 wegtypes, nl. binnen en buiten de bebouwde kom en snelweg, en voor 4 weekperiodes, nl. week/weekend en dag/nacht, samen). Meer dan 98% van de autobestuurders rijdt binnen de wettelijke BAC-limiet in de meeste landen. Het hoogste percentage is te vinden in Polen (99,8%); het laagste in Spanje (97,8%). Van de 4 landen die valide KPI's opleverden, scoort België het zwakst. Polen is het land met de laagste wettelijke BAC-limiet (0,2 g/l); in de andere landen is de limiet 0,5 g/l.

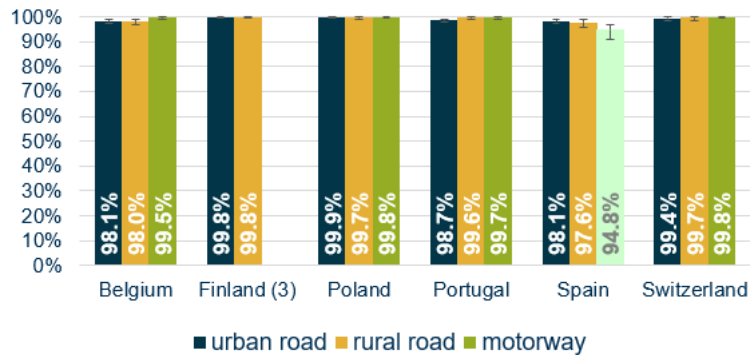


Lichtgekleurd: afwijkingen: Finland (geen snelwegen), Spanje (snelwegen en weeknachten N<250)

Figuur 25 Nationale Trendline KPI's voor ROI alcohol bij autobestuurders, op 3 wegtypes en 4 weekperiodes samen (Bron: Boets, 2025)

²⁵ Eén land leverde zowel periode- als trip-prevalentie KPI's op (Finland).

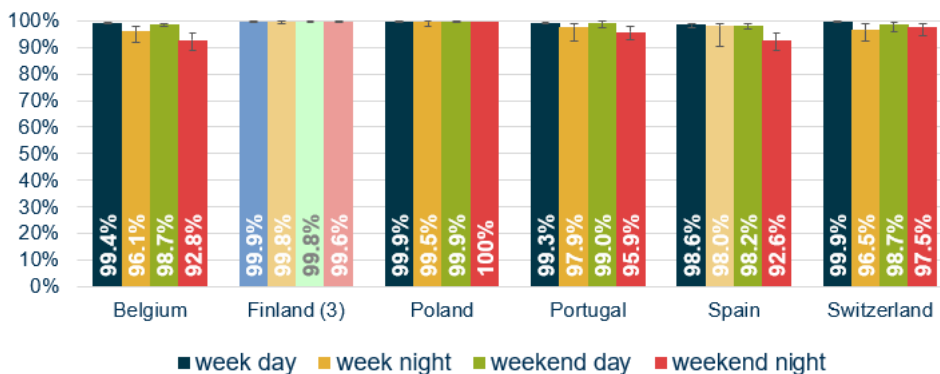
Figuur 26 geeft een overzicht van de minimum vereiste nationale KPI alcohol naargelang de drie wegtypes, over de vier weekperiodes heen. In enkele landen ligt de gemiddelde KPI-waarde voor snelwegen hoger dan voor de andere wegtypes, maar algemeen zijn de verschillen erg klein en niet significant. Enkel in België is het verschil groter. In Portugal en Zwitserland is het percentage op snelwegen en op rurale wegen bijna gelijk, en beide liggen hoger (minder ROI) dan op urbane wegen (meer ROI).



Lichtgekleurd: afwijkingen: Spanje (snelweg en weeknacht: N<250)

Figuur 26 Trendline KPIs voor ROI alcohol bij autobestuurders naargelang wegtype, voor de 4 weekperiodes samen (Bron: Boets, 2025)

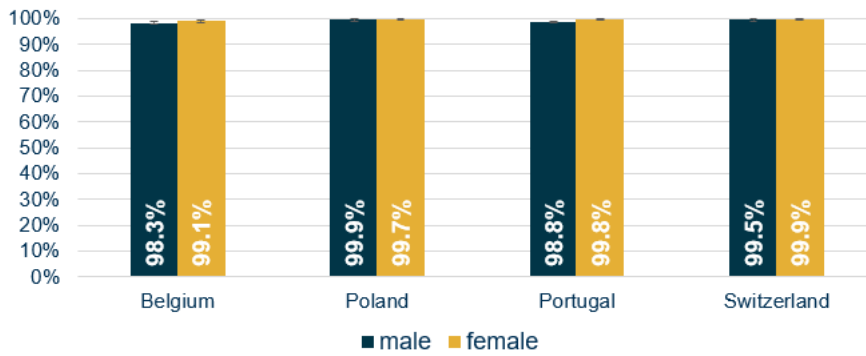
Het overzicht van de KPIs naargelang weekperiode in Figuur 27 toont in vier van de zes landen een hogere incidentie van rijden boven de wettelijke limiet tijdens de nacht, en dit vooral in het weekend. De laagste KPIs tijdens weekendavonden zijn te vinden in Spanje (92,6%) en België (92,8%). Op weekavonden scoort België het slechtst met 96,1%, na Zwitserland (96,5%). In Polen en Finland zien we daarentegen geen lagere KPIs op weekendnachten; daar is amper verschil naargelang de weekperiode.



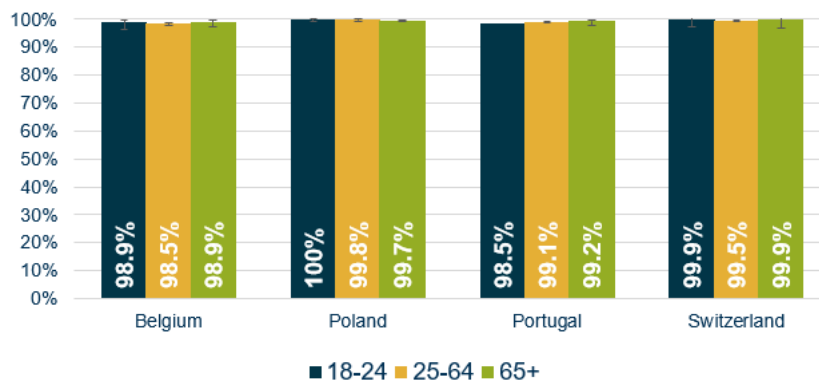
Lichtgekleurd: afwijkingen: Finland (geen snelwegen), Spanje (snelwegen en weeknachten N<250)

Figuur 27 Trendline KPIs voor ROI alcohol bij autobestuurders naargelang weekperiode, voor de 3 wegtypes samen (Bron: Boets, 2025)

Vier landen leverden KPIs op naargelang gender en leeftijdsgroep. In Figuur 28 zien we dat vrouwen vaker binnen de wettelijke alcohollimiet rijden dan mannen in België en Portugal. Dit geldt minder tot niet Zwitserland en Polen. Dit genderverschil werd ook gevonden in de meeste landen die zelfgerapporteerde KPIs voor ROI alcohol opleverden. We zien geen duidelijk patroon in de KPIs alcohol wat leeftijdscategorie betreft (Figuur 29). De KPI's voor 18- tot 24-jarigen, 25-64-jarigen en 65-plussers zijn vergelijkbaar.



Figuur 28 Trendline KPIs voor ROI alcohol bij autobestuurders naargelang gender, op 3 wegtypes en 4 weekperiodes samen (Bron: Boets, 2025)



Figuur 29 Trendline KPIs voor ROI alcohol bij autobestuurders naargelang leeftijdscategorie, op 3 wegtypes en 4 weekperiodes samen (Bron: Boets, 2025)

Vier landen leverden ook indicatoren (geformuleerd als % ROI) naargelang de optioneel gevraagde BAC-risicocategorieën op. Deze indicatoren zijn gerelateerd aan het relatieve risico van ROI op ernstige/dodelijke letsels en hangen dus niet af van verschillen en veranderingen in gerelateerde wetgeving. De resultaten staan in Figuur 30. De meeste bestuurders onder invloed vallen in de BAC-categorie 0,5-0,79 g/l. België heeft meer risicovolle overtreeders (0,8% \geq 0,8 g/l). In Polen en Zwitserland werden geen overtreeders getest met een BAC \geq 1,2 g/l.

	BAC \geq 0.5 g/l	BAC 0.5-0.79 g/l (Medium increased risk)	BAC 0.8-1.19 g/l (Highly increased risk)	BAC 1.2+ g/l (Extremely increased risk)
Belgium	1.4% (1.0% - 1.9%)	0.6% (0.4% - 0.8%)	0.4% (0.3% - 0.8%)	0.4% (0.2% - 0.6%)
Poland	0.1% (0.0% - 0.3%)	0.1% (0.0% - 0.2%)	0.0% (0.0% - 0.2%)	0.0% (0.0% - 0.1%)
Portugal	0.8% (0.6% - 1.3%)	0.5% (0.3% - 0.9%)	0.1% (0.0% - 0.2%)	0.2% (0.1% - 0.6%)
Switzerland	0.4% (0.2%-0.9%)	0.3% (0.1%-0.8%)	0.1% (0.0%-0.3%)	0.0% (0.0%-0.1%)

Figuur 30 Trendline KPIs voor ROI alcohol bij autobestuurders naargelang BAC-risicocategorie, op 3 wegtypes en 4 weekperiodes samen (Bron: Boets, 2025)

Vergelijking met Baseline (mogelijk voor België, Spanje en Portugal) toont een redelijke status-quo van de nationale KPI.

Finale beschouwingen en aanbevelingen m.b.t. de verschillende Trendline KPIs en het gebruik ervan in het beleidsproces zijn terug te vinden in Van den Berghe et al. (2025) en Aarts et al. (2025).

6 Conclusies en aanbevelingen

6.1 Conclusies

Sinds 2003 meet Vias institute het gedrag van de Belgische bestuurders op het vlak van alcohol. De 9^{de} nationaal representatieve gedragsmeting ROI in België vond plaats in oktober-november 2024. In totaal werden 8.370 auto- en 980 bestelwagenbestuurders gecontroleerd door 106 lokale politiezones en alle 9 eenheden van de Federale Wegpolitie.

De belangrijkste resultaten van deze gedragsmeting staan hieronder vermeld.

Lichte daling van de algemene prevalentie van ROI

In 2024 reed gemiddeld 1,4% van de autobestuurders met een alcoholconcentratie boven de wettelijke limiet ($\geq 0,22\text{mg/l AAC}$ of $0,5\text{g/l BAC}$), ongeacht het type weg en de dag van de week. Dit komt ongeveer overeen met 1 op 70 bestuurders. Vergeleken met de twee vorige metingen betekent dit een lichte daling (1,6% in 2018, 1,6% in 2021), wat een gunstige trend is. Net als in alle voorgaande edities (op die in 2021 na) was het % bestuurders dat positief testte groter dan het % alarm geteste bestuurders, zij het beperkt: 0,6% alarm en 0,8% positief.

Het resultaat van de meting in 2021 vormde de basis voor de formulering van de streefdoelstellingen in het Federaal Plan voor de Verkeersveiligheid (2021), met name een halvering van het algemeen % ROI bij autobestuurders van 1,6% in 2021 naar 0,8% in 2030, alsook een daling met 90% tegen 2050 (Slootmans, 2023). Het resultaat van 2024 betekent alvast een stap in de goede richting maar grote inspanningen blijven vereist.

Meer bestuurders onder invloed in Wallonië dan in Vlaanderen

Het % ROI ligt significant hoger bij bestuurders die gecontroleerd zijn in het Waals Gewest (2,0%) dan in het Vlaams Gewest (0,8%). In 2021 zagen we al een gelijkaardig verschil maar dit was minder uitgesproken (niet significant). In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ligt het percentage op 2,4%, en hoewel dit cijfer met voorzichtigheid moet worden bekeken wegens de relatief kleine steekproef met een groot betrouwbaarheidsinterval, wordt deze tendens bevestigd door de ESRA3-bevindingen. Het % bestuurders onder invloed is ook 2,5 keer hoger in Wallonië dan in Vlaanderen. In Wallonië steeg het aantal bestuurders boven de limiet de laatste jaren (1,4% in 2018; 1,9% in 2021). In Vlaanderen zien we daarentegen een verdergezette daling (1,7% in 2018; 1,4% in 2021). Het mediane alcoholgehalte ligt ook hoger in Wallonië (AAC $0,38\text{mg/l}$ of BAC $1,13\text{‰}$) dan in Vlaanderen (AAC $0,33\text{mg/l}$ of BAC $0,94\text{‰}$).

Hoogste prevalentie ROI tijdens weekendnachten

Bestuurders rijden significant vaker onder invloed 's nachts (22u-06u) dan overdag (06u-22u), en dit zowel in de week ('s nachts: 3,9% vs. overdag: 0,6%) als in het weekend ('s nachts: 7,2% vs. overdag: 1,3%). Voor weekendnachten betekent dit dat 1 op 14 bestuurders boven de limiet rondrijdt, hetgeen het blijvend belang van campagnes en handhaving onderstreept. Tijdens de nachten blaast de meerderheid van de bestuurders onder invloed positief ($\geq 0,35\text{mg/l AAC}$ of $0,8\text{‰ BAC}$), terwijl er overdag ongeveer even vaak alarm ($0,22\text{-}0,35\text{mg/l AAC}$ of $0,5\text{-}0,8\text{‰ BAC}$) als positief geblazen wordt. Het mediane alcoholgehalte is ook het hoogst tijdens weekendnachten ($0,47\text{mg/l AAC}$ of $1,08\text{‰ BAC}$), gevolgd door weeknachten ($0,42\text{mg/l AAC}$ of $0,96\text{‰ BAC}$). Deze resultaten verschillen niet significant met die in 2021. Toen was er t.o.v. 2018 sprake van dalingen van de ROI-prevalentie op weekendnachten, weeknachten en weekenddagen en een stijging op weekdagen. In 2024 zien we enkel voor weekdagen een iets grotere daling in 2024 (0,6%) tegenover 2021 (1,0%) en wordt weer ongeveer het niveau van in 2018 bereikt (0,5%). Aangezien 52,4% van alle ROI-bestuurders in de steekproef 's nachts reed, is het duidelijk dat weekend- en weeknachten de periodes met verhoogd risico op ROI zijn en dat deze speciale acties vereisen. Overdag is de prevalentie van het rijden onder invloed lager maar gezien de hoge verkeersvolumes op die momenten, is het risico hiervan toch aanzienlijk.

Meer ROI binnen en buiten de bebouwde kom dan op snelwegen

Het % ROI ligt significant lager op snelwegen (0,5%) dan op wegen binnen en buiten de bebouwde kom (1,9% en 2,0%). In 2021 zagen we een gelijkaardig verschil maar minder uitgesproken (niet significant).

Bestuurders buiten de bebouwde kom blazen vaker positief (1,3%) dan alarm (0,8%) terwijl dat gelijkloopt op de twee andere wegtypes.

Mannen rijden vaker onder invloed

In 2024 reed 1,7% van de mannen boven de wettelijke limiet tegenover 0,9% van de vrouwen, een significant verschil. Dit betekent dat mannen ongeveer dubbel zo vaak in overtreding zijn dan vrouwen. Dit significant verschil naar gender is een constante in alle metingen sinds 2003. De cijfers voor mannen en voor vrouwen blijven dus sterk uiteen liggen, maar deze schuiven wel naar elkaar toe. We zagen dit in 2021 en in 2024 wordt dit bevestigd en verdergezet (man/vrouw: 2018 2,3%/0,6%; 2021: 2,1%/0,9%).

De grotere geneigdheid van mannen om te rijden onder invloed van alcohol is ook een constante in internationale studies (Meesmann et al., 2017).

Het hogere percentage ROI bij mannen is nefast voor de verkeersveiligheid omdat mannen gemiddeld ook meer autorijden dan vrouwen en over het algemeen bereid zijn meer risico's te nemen. Mannen blijven dus een onmiskenbare doelgroep om alcohol achter het stuur terug te dringen.

40-54-jarige bestuurders het vaakst onder invloed maar geen grote leeftijdsverschillen

De ROI-prevalentie verschilt niet significant naargelang leeftijdscategorie. De jongste en oudste leeftijdsgroepen rijden minder onder invloed (18-25: 1,1%; 55-64: 1,0%; 65+: 1,1%). De middelste leeftijdsgroepen rijden meer onder invloed: 40-54-jarige bestuurders het vaakst (1,8%), gevolgd door 26-39-jarige bestuurders (1,5%).

Vergeleken met de 2 vorige edities zien we in 2024 bij de jongste groep helaas een stijging (2018: 0,9%; 2021: 0,8%; 2024: 1,1%), en ook bij de 40-54-jarigen is er een stijgende lijn (2018: 1,5%; 2021: 1,7%; 2024: 1,8%), bij de 26-39-jarigen een daling (1,8% in 2018 en 2021; 2024: 1,5%) en bij de 55-plussers een dalende lijn (2018: 1,8%; 2021: 1,6%; 2024: 1,0%). De resultaten over deze laatste edities heen overschrijden de betrouwbaarheidsintervallen echter niet dus we kunnen niet spreken over significante evoluties.

De hoopvolle dalende trend die we sinds 2015 zagen bij de jongste groep wordt niet bestendigd in de laatste gedragsmeting. We ontwaren geen uitgesproken leeftijdsgebaseerde risicogroep op basis van deze meting. Maatregelen zijn dus idealiter gericht op alle leeftijdsgroepen, zeker de bestuurders tussen 26 en 54 jaar maar de jongere autobestuurders vormen sowieso ook steeds een relevante doelgroep omdat alcoholgebruik voor hen een grotere toename van het ongevalsrisico inhoudt (Meesmann et al., 2017).

Bestuurders komende uit cafés en restaurants het vaakst onder invloed

Het vertrekpunt van de bestuurder is een factor die het ROI-percentage sterk beïnvloedt. De steekproeven zijn echter redelijk beperkt voor een aantal categorieën, met grote foutenmarges tot gevolg, waardoor voorzichtigheid bij het interpreteren vereist is. Zoals in de vorige edities rijden bestuurders die uit een café/bar (14,8%) of restaurant (10,7%) komen het vaakst onder invloed van alcohol. Daarna volgen bestuurders die van een uitgaansgelegenheid (bijv. feest, discotheek, evenement, festival) (5,6%), sportclub of -activiteit (4,7%) en familie of vrienden (2,7%) komen. Tenslotte zijn er de bestuurders die van thuis of van hun werk komen; het ROI-percentage bedraagt voor hen een toch niet te verwaarlozen 1,5% en 0,7%. Bij de meeste vertrekplaatsen blaast de meerderheid van de overtreders 'positief', en dit uitgesproken wat bestuurders komende van een café/bar betreft (2% alarm vs. 12,8% positief). De enige uitzondering hierop in deze editie zijn de bestuurders in overtreding die van op restaurant kwamen; deze bliezen vaker alarm (8,6%) dan positief (2,1%). Het lijkt er dus op dat restaurantbezoekers die te veel alcohol gedronken hebben om te mogen rijden, dit in iets beperktere mate deden dan ROI-bestuurders komende van andere plaatsen. We zien verder geen grote evoluties sinds 2018; de percentages per vertrekplaats vallen steeds binnen de brede betrouwbaarheidsintervallen. Enkel wat vertrekplaats 'werk' betreft, merken we een opvallend lager voorkomen van ROI dan in de 2 vorige edities (2018: 1,0%; 2021: 1,6%; 2024: 0,1%). De ROI-percentages liggen dan wel erg hoog bij personen die van horecagelegenheden komen (zij omvatten 33,2% van de ROI-bestuurders), toch is het belangrijk dit in perspectief te plaatsen: het aantal bestuurders komende van deze vertrekpunten is nl. eerder aan de lage kant (nl. 3,9%). Omgekeerd geldt dan weer dat, ondanks het lage ROI-percentage bij mensen die van thuis komen (1,5%), dit vertrekpunt wel instaat voor het merendeel van de verplaatsingen (44% van de gecontroleerde bestuurders kwam van thuis). Kortom, een derde van de bestuurders in overtreding is afkomstig van een horecagelegenheid, 21% komt van thuis, en 14% komt van

bij familie/vrienden. Een ontradringsbeleid dat enkel rekening houdt met horeca en uitgaansgelegenheden is dus op maar een beperkt deel van de problematiek gericht.

Hoogste prevalentie ROI bij korte trajecten

De bestuurders die tijdens deze gedragsmeting werden tegengehouden, werd ook gevraagd om een schatting te maken van hun geschatte reistijd als ze niet door de politie waren gecontroleerd. Er bestaat een duidelijk verband tussen de geschatte reistijd en rijden onder invloed van alcohol: hoe langer de rit, hoe lager het percentage positieve bestuurders. Dit percentage bedraagt 2,3% voor ritten van minder dan een kwartier, 1,7% voor ritten tussen 16 en 30 minuten, 1,3% voor ritten tussen een half uur en een uur en 0,2% voor ritten van meer dan een uur. We zagen dit ook in 2018 en in het merendeel van de vorige edities. Een mogelijke verklaring is dat bestuurders vaker risico's nemen voor korte trajecten.

Lagere ROI-prevalentie bij bestelwagenbestuurders

Wat de bestelwagenbestuurders betreft, overschreed 0,6% de wettelijke BAC-limiet in 2024, een lichte daling ten opzichte van 2021 (0,8%). Dit is significant minder dan bij autobestuurders (1,4%). Beide steekproefgroepen verschillen ook duidelijk op een aantal vlakken: 88% van de bestelwagenbestuurders is een man (wagens: 62%), bijna de helft (44%) werd gecontroleerd komende van het werk (auto's: 15%), en vergeleken met autobestuurders werd een groter aandeel op een weekday en een kleiner aandeel op een weekendnacht gecontroleerd. De bestelwagensteekproef is te klein voor verdergaande conclusies want de foutenmarges van de resultaten zijn te groot.

EU benchmarking

De Europese KPI alcohol scoort zwak op internationale vergelijkbaarheid omdat – in tegenstelling tot bij de andere standaard gedrags-KPIs in Trendline – drie meetmethodes toegelaten zijn die KPIs opleveren die niet vergelijkbaar zijn. Dit heeft te maken met het feit dat de voorkeursmethode van 'random ademtesten op de baan' in verschillende landen onwettig en onhaalbaar is. De meeste landen kozen er in Trendline voor om KPIs op basis van zelfgerapporteerd gedrag op te leveren. Slechts 7 landen gebruikten random ademtesten, waarvan er slechts 4 aan alle methodologische minimumvereisten voldeden. Van deze vier scoort Polen het best, gevolgd door Zwitserland en Portugal, en België tenslotte scoort het slechtst. Een aantal risicofactoren voor ROI worden ook in de meerderheid van de andere landen gevonden, zoals weekendnachten en mannelijke bestuurders.

6.2 Aanbevelingen

6.2.1 Methodologisch

De wegingsmethode werd in 2021 geoptimaliseerd op basis van de Baseline-aanbevelingen; de data van de editie 2018 werd toen opnieuw geanalyseerd op basis van deze weging om beide edities te kunnen vergelijken. Dezelfde weging werd gebruikt in de huidige editie. Voor een verdergaande historische vergelijkbaarheid sinds 2003 zouden de resultaten van alle voorgaande edities opnieuw berekend moeten worden op basis van de nieuwe weging.

Overheen de verschillende edities sinds 2003 vond het veldwerk van de gedragsmeting alcohol plaats in het najaar dan wel in het voorjaar. De enige algemene regel is dat geen data verzameld kan worden tijdens schoolvakantieperiodes of tijdens hevige winterperiodes. Dit kan tot verschillen in KPIs leiden aangezien drinkpatronen kunnen variëren naargelang het seizoen. Idealiter wordt de data dus zoveel mogelijk in dezelfde periode verzameld. De laatste 3 edities liepen in het najaar (sept-nov) en zijn dus wat jaarperiode betreft vergelijkbaar. Een algemene limiet van gedragsmetingen is dat de KPIs slechts een beperkte periode van het jaar betreffen terwijl het doel is te generaliseren naar een volledig jaar.

Daarnaast zou het relevant zijn om naast de huidige beschrijvende (vergelijkende) analyses ook analyses toe te passen die de specifieke invloed van elke variabele op de kans op ROI identificeren. Aan de hand van logistische regressie kunnen resultaten weergegeven worden onder de vorm van het 'Relatief Risico op rijden onder invloed', i.e. hogere of lagere kans dat een deelpopulatie (bijv. vrouwen) onder invloed rijdt in vergelijking met een andere deelpopulatie van dezelfde variabele die als referentie dient (in dit geval dan mannen).

6.2.2 Maatregelen

In het eindrapport van de vorige gedragsmeting ROI (Boets et al., 2023) werd in het luik maatregelen gepleit voor een geïntegreerde aanpak van rijden onder invloed van alcohol waarbij verschillende maatregelen gecombineerd worden en verschillende sectoren en beleidsgebieden samenwerken. Dergelijke aanpak houdt niet enkel rekening met de algemene ROI-prevalentie, maar ook met het ongevalsrisico van specifieke doelgroepen en de impact van hoge alcoholconcentraties op het ongevalsrisico. Concreet werden 7 types concrete maatregelen voorgesteld (zie onder). Deze komen terug in algemene reviews over maatregelen om ROI terug te dringen (Fell, 2019; Fisa et al., 2022). Voor een uitgebreid overzicht hiervan wordt verwezen naar het vorige rapport (Boets et al., 2023). Bijkomend wordt verwezen naar de aanbevolen maatregelen in het recente [Briefingdocument rijden onder invloed](#) van alcohol van Vias institute (2024). We vullen de 7 types maatregelen hieronder aan met een aantal hoofdconclusies uit de Briefing en verwijzen naar het origineel document voor verdere details.

1) **Problematische alcoholconsumptie in de samenleving aanpakken.**

Beleidsmaatregelen kunnen genomen worden om alcoholgebruik te verminderen (bijv. prijsverhogingen, strengere minimumleeftijden, minder beschikbaarheid en publiciteit van alcohol...).

2) **De wettelijke alcohollimiet verlagen / nultolerantie.**

Uit studies blijkt dat het verlagen van de BAC-limiet voor het rijden (0,2 of 0,3‰) kan leiden tot een verlaging van het aantal alcoholgerelateerde verkeersongevallen of verkeersslachtoffers. De verlaging wordt daarvoor weliswaar best gecombineerd met andere acties zoals een strengere handhaving.

Vanuit Vias institute worden een aantal voordelen van een nultolerantie voor alle bestuurders voorgesteld. Een eerste aspect betreft de vereenvoudigde communicatie: elke inname van alcohol wordt nl. als onverenigbaar met het besturen van een voertuig beschouwd, wat de ruimte voor "grijze zones" verkleint. Waar controles vandaag nog vaak aanleiding geven tot discussies over toegestane marges of het tellen van "standaardglazen", maakt een nultolerantie de boodschap ondubbelzinnig: alcohol en rijden horen niet samen. Een bijkomend voordeel is dat het de kans op "eerlijke vergissingen" mogelijk verkleint. De conventionele wijsheid stelt vaak dat "twee drankjes kunnen" alvorens men achter het stuur kruipt, omdat men ervan uitgaat dat men dan onder de wettelijke limiet van 0,22 mg/l AAC (0,5 g/l BAC) blijft. In werkelijkheid is dit een oversimplificatie. De effecten van alcohol verschillen immers naargelang lichaamsgewicht, geslacht, metabole snelheid en het tijdsverloop tussen consumptie en rijden. Bovendien is het niet zeker dat elke bestuurder weet wat een "standaardglas" precies inhoudt (i.e. 10 gram alcohol). Het lijkt dan ook waarschijnlijk dat een aanzienlijk deel van de bestuurders die boven de limiet blazen, een verkeerde inschatting maakt bij het tellen van het aantal standaardglazen en bij het zelf inschatten van hun BAC. Daarnaast kan een nultolerantie bijdragen aan de versterking van de sociale norm. Duidelijke regels ondersteunen de norm dat alcohol en rijden onverenigbaar zijn. Onderzoek toont aan dat percepties van sociale norm een belangrijke voorspeller zijn van de intentie om onder invloed te rijden (Meesmann et al., 2015). De impact van een nultolerantie op het aantal verkeersslachtoffers werd in België geschat door Moreau et al. (2020). Op basis van internationale vergelijkingen tussen landen met verschillende wettelijke limieten becijferden zij dat een nultolerantie in het meest conservatieve scenario zou leiden tot een reductie van ongeveer 10 dodelijke slachtoffers per jaar. Dit scenario gaat er van uit dat enkel bestuurders die vandaag met een AAC lager dan 0,22 mg/l (BAC 0,5 g/l) rijden, hun gedrag zouden aanpassen (zonder afname van dronken rijden met hogere alcoholgehalten). Een nultolerantie kan echter ook helpen beletten dat het drinkgedrag escaleert tot een AAC van >0,22 mg/l (BAC 0,5 g/l), aangezien alcohol al vanaf de eerste consumptie ontremmend kan werken (McPhee & Hendershot, 2023). Daarom is het realistisch om rekening te houden met een grotere veiligheidswinst dan het conservatieve scenario suggereert, met name dat ook een zekere afname van dronken rijden met AACs boven de 0,22 mg/l (BAC 0,5 g/l) verwacht kan worden. Volgens de schattingen van Moreau et al. kan de invoering van een nultolerantie in België leiden tot een reductie van 10 tot 17 dodelijke slachtoffers en 8 tot 20 zwaargewonden per jaar. Daarmee overstijgt de maatregel niet alleen symbolische waarde, maar vertegenwoordigt ze ook een substantiële en aantoonbare gezondheidswinst.

3) **Verkeersveiligheidscultuur rond alcohol verbeteren.**

4) **Handhaving verhogen en efficiënt organiseren.**

Er is een consensus in de vakliteratuur dat het verhogen van de pakkans een kost-effectieve methode is om verkeersgedrag te verbeteren en het aantal ongevallen te verminderen (Elvik et al., 2012).

5) **Communicatie over alcoholcontroles om de subjectieve pakkans te verhogen.**

Daarnaast zijn er ook indicaties dat campagnes tegen rijden onder invloed een positief effect kunnen hebben op de verkeersveiligheid (Eichorn & Kaiser, 2017).

6) **Uitbreiden van Driver Improvement cursussen**

Uit een meta-analyse van Slootmans et al. (2017) blijkt dat sensibilisatiecursussen het recidivepercentage kunnen reduceren met 40 procent.

7) **Gebruik van het alcoholslot**

Een alcoholslot kan de kans op recidive voor ROI verminderen zolang het alcoholslot geïnstalleerd is. In combinatie met een programma dat de oorzaken van het alcoholprobleem aanpakt, kan een alcoholslot tot een blijvende verandering in alcoholconsumptie en rijgedrag leiden.

Tot slot dienen **alternatieven voor als men heeft gedronken en nog een traject moet afleggen beschikbaar te zijn en gestimuleerd te worden**. Weggebruikers die gedronken hebben, dienen gemotiveerd te worden om niet meer zelf te rijden en zich te laten vervoeren. Idealiter denkt men al aan alternatieven alvorens te beginnen drinken. Naast openbaar vervoer kan er ook gedacht worden aan (al dan niet gesubsidieerde) taxi's, systemen voor gedeeld vervoer (BOB) en specifieke programma's om bestuurders tijdens feestnachten thuis te brengen (Vias institute, 2024).

Tot slot wordt aanbevolen om **alle bestuurders na een letselondeval te testen op alcohol** om meer betrouwbare data hierover te hebben. Momenteel weten we voor ongeveer 1 op 3 bestuurders in letselondevallen niet of er alcohol in het spel was. Idealiter wordt steeds een bloedproef afgenomen bij gewonden, en zelfs bij doden, naar aanleiding van een verkeersongeval.

6.2.3 Federaal en interfederaal plan voor de verkeersveiligheid

Het federaal actieplan voor de verkeersveiligheid 2021-2025 is het engagement van de federale overheid om, op de gebieden waarvoor ze bevoegd is, de maatregelen te nemen die nodig zijn om het aantal verkeersgewonden en doden te doen dalen ([Federaal Plan](#) voor de Verkeersveiligheid, 2021). Zoals in de inleiding aangegeven, vormde het KPI-resultaat van de meting van 2021 de basis voor de bepaling van de doelstelling tegen 2030 voor rijden onder invloed van alcohol, met name een halvering van 1,6% in 2021 naar 0,8% in 2030, en een vermindering met 90% tegen 2050 (Slootmans et al., 2022; Slootmans, 2023). De gedragsmeting van 2024 is de eerste opvolgmeting in de monitoring die een indicatie geeft over de evolutie van de KPI in België. De resultaten suggereren alvast een positieve trend tussen 2021 en 2024 maar deze KPI dient verder gemonitord te worden in de komende jaren om te kunnen spreken over een duidelijke evolutie en om te kunnen bepalen of de doelstelling tegen 2030 (en 2050) al dan niet behaald wordt.

In het federaal plan wordt gesteld dat de strijd tegen rijden onder invloed van alcohol geïntensifieerd dient te worden. Dit omvat enerzijds efficiëntere controles, nl. gefocust op de meest problematische plaatsen en tijdstippen; het afnemen van een ademtest, of bij letsel een bloedproef, van bestuurders in ongevallen; de verlaging van de minimumdrempel voor de ademtest van 1,9 l tot 1,2 l, en de afschaffing van de mogelijkheid om een wachttijd van 15 minuten voor de ademtest te vragen. Anderzijds wordt vooropgesteld de sancties te versterken aangezien overtredingen ruim boven de wettelijke alcohollimiet (de meerderheid van de overtredingen) nog vaak afgehandeld worden met eenvoudige boetes (Federaal Plan, 2021).

Het [interfederaal plan](#) 'All for zero' (2021) omvat het gezamenlijk engagement van de overheden op regionaal en federaal niveau om maatregelen te nemen op het vlak van verkeersveiligheid, om de doelstellingen te halen. Deze gemeenschappelijke visie bouwt verder op de regionale en federale doelstellingen en actieplannen (<https://all-for-zero.be/>).

Referenties

- Aarts, L., Mons, C., Van den Berge, W., Heffernan, S., Larsson, P.C., Markov, M., Salathe, M., Silverans, P., Sternlund, S., Vadeby, A. (2025). *The use of KPIs in the policy process. Results of the Trendline Policy Integration Questionnaires. Final*. Report produced as part of the Trendline project. https://trendlineproject.eu/trendline-results/trendline_results-pac-questionnaires_final-2025.pdf
- Blomberg, R. D., Peck, R. C., Moskowitz, H., Burns, M., & Fiorentino, D. (2009). *The Long Beach/Fort Lauderdale relative risk study*. Journal of Safety Research, 40, 285-292.
- Boets (2025) *Trendline project. Report on KPI Alcohol*. Report produced as part the Trendline project, supported by the European Union. <https://trendlineproject.eu/media/pages/trendline-results/bbe8e1123e-1764252485/kpi-alcohol-report.pdf>
- Boets, S., Wardenier, N., De Vos, N., Bouwen, L. (2023). *Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2021 - Drinken en rijden in België*. Brussels, Belgium: Vias institute; 2023.
- Boets, S., Folla, K., Houwing, S., Forsman, Å., Klipp, S., Areal, A., Jankowska-Karpa, D. & Meesmann, U. (2023). *KPI Driving under the Influence of Alcohol. Methodological Guidelines*. Report produced as part of the Trendline project, supported by the European Union
- Boets, S., Silverans, P., Houwing, S., Forsman, Å., Klipp, S. & Folla, K. (2021). *Methodological guidelines – KPI Driving under the Influence of Alcohol*. Baseline project, Brussels: Vias institute. <https://baseline.vias.be/en/publications/methodological-guidelines-kpi/>
- Braekman, E., S. Fiers, S. (2022). *Preventiebarometer: alcohol*. Brussel, België: Sciensano; 2022. Rapportnummer: D/2022.14.440/56. Beschikbaar op: doi.org/10.25608/4d4x-9h20
- Brion, M., Meunier, J-C. & Silverans, P. (2019). *Alcohol achter het stuur: de stand van zaken in België. Nationale gedragsmeting 'Rijden onder invloed van alcohol' 2019*. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum. https://www.vias.be/publications/Alcohol%20achter%20het%20stuur%20-%20De%20stand%20van%20zaken%20in%20Belgi%C3%AB/Alcohol_achter_het_stuur.pdf
- Eichhorn, A., Kaiser, S. (2017). *Awareness raising and campaigns – Driving under the influence*, European Road Safety Decision Support System.
- Elgner, J., Andrášik, R., Bijleveld, F., Boets, S. and Van den Berghe, W. (2024). *Suggested approach for weighting sample data and calculation of statistics*. Note produced as part the Trendline project, supported by the European Union. <https://trendlineproject.eu/media/pages/publications/32e9d29d7c-1719921954/statistical-analysis-of-kpi-data.pdf>
- Elvik, R., Sogge C.V., Lager, L., Amundsen, F.H., Pasnin, L.T., Karlsen, R., et al. (2012). *Assessing the efficiency of priorities for traffic law enforcement in Norway*. Accident Analysis & Prevention. 2012 Jul; 47: 146-152.
- ERSO (2018). *Alcohol 2018*. EC - European Road Safety Observatory. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/ersosynthesis2018-alcohol.pdf
- European Commission (2018). *Alcohol*. Brussels, Directorate General for Transport. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/pdf/ersosynthesis2018-alcohol.pdf
- European Commission (2019). *Commission Staff Working Document - EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero"*. SWD(2019) 283 final. <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>
- European Commission (2021). *Road safety thematic report – Alcohol, drugs and medicine*. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2022-01/Road%20safety%20thematic%20report%20Alcohol%20drugs%20and%20medicines_final.pdf
- European Commission (2023). *Road safety thematic report – Alcohol and drugs*. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.

Federaal Plan voor Verkeersveiligheid 2021-2025. Volledige versie.

<https://gilkinet.belgium.be/sites/default/files/articles/Federaal%20plan%20verkeersveiligheid%20-%20Finaal2.pdf>

Fell, J.C. (2019). *Approaches for reducing alcohol-impaired driving: evidence-based legislation, law enforcement strategies, sanctions and alcohol-control policies*. Forensic science review. 2019; 31(2): 161-184.

Fisa, R., Musukuma, M., Sampa, M., Musonda, P. & Young, T. (2022). *Effects of interventions for preventing road traffic crashes: an overview of systematic reviews*. BMC Public Health. 2022 Mar; 22(1): 513.

Gisle L, Van der Heyden J, Janssens M. (2025). *Gezondheidsenquête 2023-2024: Gebruik van alcohol*. Brussel, België: Sciensano; 2025. Rapportnummer: D/2025.14.440/63. Beschikbaar op: www.gezondheidsenquête.be

Hels, T., Bernhoft I. M., Lyckegaard, A., Houwing S., Hagenzieker M., Legrand S.-A., Isalberti, C., Van der Linden T. & Verstraete A. (2011). *Risk of injury by driving with alcohol and other drugs. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines)*. 6th Framework programme. Deliverable 2.3.5. Available at: https://www.bast.de/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_2_3_5.html?nn=613800

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 II: Country reports*. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.2.3 Part II. https://www.bast.de/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_2_2_3_Part2.html?nn=613800

Interfederale, gemeenschappelijke visie: All for zero. Een gedeelde visie over verkeersveiligheid in België. 23 november 2021. <https://www.all-for-zero.be/nl/all-for-zero>

Lequeux. Personal communication referring to Algemene directie statistiek - Statistics Belgium. 2024.

McPhee, M. D., & Hendershot, C. S. (2023). *Meta-analysis of acute alcohol effects on response inhibition*. Neuroscience & Biobehavioral Reviews, 152, 105274. <https://doi.org/10.1016/j.neubiorev.2023.105274>

Meesmann, U., Martensen, H., & Dupont, E. (2015). *Impact of alcohol checks and social norm on driving under the influence of alcohol (DUI)*. Accident Analysis & Prevention, 80, 251–261. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.04.004>

Meesmann, U., Pires, C., Wardenier, N. (2024). *Driving under the influence of alcohol, drugs or medication. ESRA3 Thematic report Nr. 10*. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). (2024-R-31-EN). Vias institute. <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2023/thematicreportno10drivingundertheinfluenceofalcoholdrugsormedication.pdf>

Meesmann, U., Vanhoe, S. & Opendakker, E. (2017). *Themadossier Verkeersveiligheid nr. 13. Alcohol*. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid. https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20n%C2%B013%20-%20Alcohol/Themadossier_verkeersveiligheid_nr._13_Alcohol.pdf

Meesmann, U., Wardenier, N., Torfs, K., Pires, C., Delannoy, S. & Van den Berghe, W. (2022). *A global look at road safety. Synthesis from the ESRA2 survey in 48 countries*. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Brussel, Belgium: Vias institute. <https://www.vias.be/publications/ESRA%202%20A%20global%20look%20at%20road%20safety/A%20global%20look%20at%20road%20safety%20-%20Synthesis%20from%20the%20ESRA2%20survey%20in%2048%20countries.pdf>

Moore, S., & McCabe, G.P. (2005). *Statistiek in de praktijk* (5th ed.). Academic Service.

Moreau, N., Martensen, H., Daniels, S. (2020). *Verlaging van de wettelijke alcohollimiet in België? – Mogelijke effecten op het aantal verkeersslachtoffers*, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid. https://www.vias.be/publications/Verlaging%20van%20de%20wettelijke%20alcohollimiet%20in%20Belgi%C3%AB/Verlaging_van_de_wettelijke_alcohollimiet_in_Belgi%C3%AB.pdf

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

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.

<https://www.vias.be/publications/Drinken%20we%20te%20veel%20als%20we%20rijden%20-%20Nationale%20gedragsmeting%20-%20Rijden%20onder%20invloed%20van%20alcohol%202012/Drinken%20we%20te%20veel%20als%20we%20rijden%20-%20Nationale%20gedragsmeting%202012.pdf>

Schinckus, L., Meesmann, U., Delannoy, S., Wardenier, N. & Torfs, K. (2021). *Hoe kijken weggebruikers naar verkeersveiligheid? – Resultaten van de zesde nationale attitudemeting (2018)*, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum verkeersveiligheid.

<https://www.vias.be/publications/Hoe%20kijken%20weggebruikers%20naar%20verkeersveiligheid.final/Hoe%20kijken%20weggebruikers%20naar%20verkeersveiligheid-final.pdf>

Schoeters A., Daniels, S. & Wahl, J. (2019). *België in Europees perspectief – Een systematische vergelijking van indicatoren voor verkeersveiligheid*, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

<https://www.vias.be/publications/Belgi%C3%AB%20in%20Europees%20perspectief%20-%20Een%20systematische%20vergelijking%20van%20indicatoren%20voor%20verkeersveiligheid/Belgi%C3%AB%20in%20Europees%20perspectief.pdf>

Silverans, P., & Boets, S. (2021). *Considerations for sampling weights*. Baseline project. Brussels: Vias institute. <https://baseline.vias.be/en/publications/guidelines/>

Slootmans, F., Martensen, H., Kluppels, L., Meesmann, U. (2017). *Rehabilitation courses as alternative measure for drink-driving offenders*, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube.

Slootmans, F. (2023). *Statusrapport verkeersveiligheid – Waar staan we na één jaar All For Zero?*, Brussel: Vias institute.

Slootmans, F., Delannoy, S. & Van den Berghe, W. (2022). *Status van de verkeersveiligheid in België – Achtergrondinformatie bij de Staten-Generaal Verkeersveiligheid 2021*, Brussel: Vias institute.

<https://www.vias.be/publications/Status%20van%20de%20verkeersveiligheid%20in%20Belgi%C3%AB/Status%20van%20de%20verkeersveiligheid%20in%20Belgi%C3%AB%202021.pdf>

VAD (2021). *Factsheet alcohol*. Brussel: VAD. Available at: <https://www.vad.be/assets/factsheet-alcohol>

VAD (2024). *Kerncijfers Alcohol*. Oktober 2024.

https://vad.be/content/uploads/2025/01/factsheet_cijfers_alcohol.pdf

Vias institute (2024). *Briefing "Rijden onder invloed van alcohol"*. Brussel, België, Vias institute, www.vias.be/briefing

Vias institute (2025). *Verkeersveiligheidsbarometer - Het jaar 2024* (2025).

Wardenier, N., Laurant, S. & Meesmann, U. (2025). *De kijk van Belgische weggebruikers op verkeersveiligheid – Belgische resultaten van de ESRA3 survey (2023)*, Brussel: Vias institute

Yannis, G., Folla K. (2022). *Baseline report on the KPI Driving under the Influence of Alcohol*. Baseline project, Brussels: Vias institute

Bijlagen

Bijlage 1: EC SWD KPI 4 Alcohol

Commission Staff Working Document - EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero", SWD (2019) 283, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>

Rationale: Driving under the effect of alcohol is frequently cited as a major collision causation factor.

Definition of the KPI: **Percentage of drivers driving within the legal limit for blood alcohol content (BAC).**

Minimum methodological requirements:

Data collection method	Random breath testing. If random testing is not possible: Breath testing results from enforcement actions (even if not random) and / or Self-reported behaviour through anonymous surveys.
Road type coverage	Motorways, rural non-motorway roads, and urban roads to be covered.
Vehicle type	Passenger cars as a minimum; goods vehicles, buses and motorcycle if possible (results disaggregated by vehicle type).
Location	Random sample (methodology for Member States to decide).
Time of day	Any time for testing (not relevant for self-reporting).
Day of week	Separate results for weekdays and weekends.
Month	Late spring, early autumn.
Tolerance	Measurement instrument error.
Sampling methods	Random (methodology for Member States to decide).
Sample size	Member States to decide.

Bijlage 2: Baseline/Trendline methodologische vereisten KPI alcohol: Random alcoholtesten

Samenvattend overzicht van methodologische vereisten en aanbevelingen voor observatiestudies op de weg in het kader van de **Baseline** KPI alcohol (Boets et al., 2021):

SWD minimum requirements	Baseline minimum requirements for roadside breath testing	Baseline recommended options for roadside breath testing
<p>KPI: % within legal BAC limit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Method: roadside survey with breath testing of randomly selected drivers - Road type: rural, urban, motorway - Vehicle type: min. cars, other if possible - Location: random - Time: any - Day: week, weekend - Tolerance: instrument error - Month: late spring, early autumn 	<ul style="list-style-type: none"> - % \leq legal BAC limit + CI aggregated - % \leq legal BAC limit + CI per road type - % \leq legal BAC limit + CI per time period - 4 time periods: night/day x week/weekend - Allow exclusion of motorways if not available or feasible for police forces - Min. sample size: 2,000 tested car drivers - Min 500 drivers/road type (3) AND /time period (4) - 1 location = min. 1 control session of min. 30 minutes - Min. 10 different locations/road type (3) AND /time period (4) - Min. 2 different locations/road type x time period (12 crossed strata) - Free month choice but not during holidays or heavy winter period - Traffic counts during sessions (10 min) + estimates of road network length (3 types) for weighing data 	<ul style="list-style-type: none"> - Boost sample size for more accurate estimates and further (crossed) stratifications - Geographical coverage - Exact/mean BAC - Complete disaggregated data - Other vehicle types (goods vehicles, buses, motorcycle) - Driver/ride characteristics - Exclusion of locations with <10 cars/hour is allowed - Region stratification (e.g. NUTS1; all min. sample sizes per region) - Collaboration with police - Use official traffic volume data to sample locations and to weigh data according to considered stratifications - Postpone until COVID-19 restrictions back to normal

Samenvattend overzicht van methodologische vereisten en aanbevelingen voor observatiestudies op de weg in het kader van de **Trendline** KPI alcohol (Boets et al., 2022):

Methodological requirements: random breath tests

- Minimum KPI estimate (95% CI) for **passenger car drivers**:
 - Country level
 - Time period (4 levels: weekday/night, weekend day/night)
 - Road type (3 levels: urban, rural, motorways)
- Minimum sample sizes: in total 2000 drivers
 - Min. 500 per road type, min. 250 per week period*
 - Random selection of locations: min. 10 locations/stratum, min. 2 for each combination
 - 1 session min. 30 min.
 - Weighting procedure incl. traffic volume
- Optional variables: gender, age group, BAC level ...
- Observations during holidays and heavy winter period excluded



* Lowered in Trendline based on Baseline feasibility - originally also min. 500 drivers per week period.

Bijlage 3: Bestuurders- en controleformulier 2024

Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol, editie 2024" Bestuurdersformulier

Om alle nodige maatregelen te nemen om de anonimisering van de meegedeelde gegevens te garanderen, mag, na verzending door de politie van de informatie op het formulier naar Vias institute, deze informatie niet bewaard worden bij de politie, noch in digitale vorm in de verwerkingssystemen van de politiediensten, noch op papier.

Zodra Vias institute het onderzoek heeft afgerond, zullen de door de politie verzonden formulieren vernietigd worden.

1) Type voertuig: <input type="checkbox"/> Wagen <input type="checkbox"/> Bestelwagen <i>Voertuigen zoals Renault Kangoo, Citroën Berlingo, enz. worden beschouwd als wagens als ze achteraan zitplaatsen hebben en als bestelwagens als ze achteraan geen zitplaatsen hebben.</i>	
2) Geslacht bestuurder: <input type="checkbox"/> Man <input type="checkbox"/> Vrouw	9) Wat was uw vertrekpunt? <i>Dit is de laatste plaats waar de bestuurder effectief tijd heeft doorgebracht (bijv: als hij/zij van thuis vertrokken is om aan een café vrienden op te halen, is het "thuis" en niet "café")</i>
3) Leeftijdscategorie bestuurder: <input type="checkbox"/> 18-25 <input type="checkbox"/> 26-39 <input type="checkbox"/> 40-54 <input type="checkbox"/> 55-64 <input type="checkbox"/> 65+	
4) Tijd sinds 1^{ste} uitreiking rijbewijs B bestuurder: <input type="checkbox"/> <2 jaar <input type="checkbox"/> 2-5 jaar <input type="checkbox"/> >5 jaar	
5) Woonplaats bestuurder: <input type="checkbox"/> Vlaams Gewest <input type="checkbox"/> Brussels Hoofdstedelijk Gewest <input type="checkbox"/> Waals Gewest <input type="checkbox"/> Buitenland	
6) Totaal aantal passagiers:	10) Professionele bestuurder waarvoor een wettelijke alcohollimiet van 0,2 g/l BAC (0,09 mg/l UAL) geldt? <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Ja
7) Deze controle NIET meegerekend, hoe dikwijls hebt u als bestuurder al een alcoholtest ondergaanin de laatste 12 maanden?sinds het behalen van uw rijbewijs?	11) Pre-test (sampling): <input type="checkbox"/> Niet gebruikt <input type="checkbox"/> Negatief <input type="checkbox"/> Positief
7bis) Wanneer was uw laatste alcoholtest? (indien van toepassing) <input type="checkbox"/> Minder dan 1 jaar geleden <input type="checkbox"/> 1 tot 3 jaar geleden <input type="checkbox"/> Meer dan 3 jaar geleden	12) Resultaat van de ademtest: <input type="checkbox"/> Weigering <input type="checkbox"/> Onmogelijk <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> A (professionele bestuurder) <input type="checkbox"/> P
8) Wat was ongeveer de voorziene duur van uw verplaatsing (in uren, minuten)? u min.	13) Resultaat van de eventuele ademanalyse (exacte waarde): mg/l UAL

Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol", 2024

Naam en nummer van de politiezone

Plaats van de controle (locatie, adres, ev. navigatiecoördinaten)

Type weg Binnen bebouwde kom Buiten bebouwde kom

Afgesproken tijdspanne Week Weekend 02-08u 08-10u 10-14u 14-18u 18-22u 22-02u

Datum controle (dag/maand/jaar)

Start controle (u: min) Einde controle (u: min)

Welk kader komt overeen met de uitgevoerde controle en noteer het resultaat van de telling (gepasseerde en tegengehouden wagens en bestelwagens) weer:

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De rijbaan heeft <u>1 rijrichting</u>	De rijbaan heeft <u>2 rijrichtingen</u> en de controle werd uitgevoerd in <u>1 rijrichting</u>	De rijbaan heeft <u>2 rijrichtingen</u> en de controle werd uitgevoerd in <u>beide rijrichtingen</u>
Totaal aantal gepasseerde (incl. tegengehouden) personenwagens en bestelwagens tijdens de volledige controle:	Totaal aantal gepasseerde (incl. tegengehouden) personenwagens en bestelwagens tijdens de volledige controle in <u>de controlerichting</u> :	Totaal aantal gepasseerde (incl. tegengehouden) personenwagens en bestelwagens tijdens de volledige controle in <u>beide rijrichtingen samen</u> :

Aantal personen dat aan de controle meegewerkt heeft (coördinator + agenten)

Gebruikte u samplingtoestellen tijdens deze controle? (snuffelaar, "neus", pre-test, etc.)

Ja, voor alle bestuurders	<input type="checkbox"/>
Ja, voor bepaalde bestuurders	<input type="checkbox"/>
Neen	<input type="checkbox"/>

Opmerkingen (bijv. evenementen, werken, etc.)



Vias institute

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be