

BIVV

Nationale Gedragmeting Rijden onder invloed van alcohol

2007



**NATIONALE GEDRAGSMETING “RIJDEN ONDER INVLOED
VAN ALCOHOL”
- 2007 -**

D/2009/0779/53

Auteur : E. DUPONT

Afdeling “Gedrag en Beleid”

Verantwoordelijke uitgever : Patric DERWEDUWEN

© BIVV, Observatorium voor de verkeersveiligheid, Brussel, 2009

Inhoudstafel

<i>Samenvatting</i>	3
1. Oorsprong en doelstellingen van de meting	4
2. Methodologie	6
2.1. Deelname van de politie, selectie van de controlepunten en tijdspannes	6
2.2. Verloop van de controles	7
3. <i>Resultaten</i>	8
3.1. Beschrijving van de steekproef	9
3.2. Percentage bestuurders onder invloed volgens tijdstip van de week en gewest	10
3.3. Percentage bestuurders onder invloed volgens leeftijd, geslacht en herkomst ..	12
3.4. Evolutie sinds 2003	17
3.5. De Belgische gegevens in Europese context	23
3.6. Conclusies en aanbevelingen	29
4. <i>Bijlagen</i>	35
Bijlage 1 - Vragenlijsten	35
Bijlage 2 – Gedetailleerde beschrijving van de steekproef	38
2.1. Verdeling van de controles over het grondgebied	38
2.2. Verdeling van de controles per tijdspanne:	39
2.3. De bestuurders	40
Bijlage 3 - Regressiemodellen	44
3.1. Algemene principes voor de interpretatie van de analyses	44
3.2. Resultaten	48

Samenvatting

Dit rapport beschrijft de resultaten van de editie 2007 van de nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol", die het BIVV om de twee jaar organiseert in samenwerking met de Belgische politiediensten. In totaal vonden 402 controles plaats, waarbij 11 721 bestuurders getest werden. Zo kunnen we een schatting maken van het aandeel van de Belgische bestuurders die rijden onder invloed van alcohol. Dit aandeel wordt concreet uitgedrukt d.m.v. het percentage bestuurders met 0,22 mg of meer alcohol/l uitgeademde alveolaire lucht. We spreken in dit verband ook over de prevalentie van ROI¹ in België.

Uit de resultaten van de editie 2007 blijkt globaal gezien dat 2% van de bestuurders onder invloed achter het stuur plaatsnemen. Dit percentage varieert echter aanzienlijk naargelang van het tijdstip van de week (tijdens weekendnachten loopt het aantal bestuurders onder invloed op tot 10%), de leeftijd, het geslacht (bij mannen is het percentage bestuurders onder invloed ei zo na drie keer groter dan bij vrouwen) en de herkomst van de bestuurders (15% van de bestuurders die op de terugweg zijn van een horeca-etablisement zijn onder invloed, bij bestuurders die terugkomen van een feestje is dit 13%). Op het einde van dit rapport worden de resultaten van 2007 vergeleken met die van de vorige edities (2005 en 2003). Deze vergelijking brengt geen enkele opmerkelijke evolutie aan het licht inzake het fenomeen ROI. In het algemeen ligt het percentage bestuurders onder invloed het hoogst tijdens weekendnachten en de situatie is er voor deze periode van de week zeker niet op vooruitgegaan in 2007.

¹ rijden onder invloed

1. Oorsprong en doelstellingen van de meting

ROI is een belangrijke oorzaak van verkeersonveiligheid. Zo tast alcohol zelfs in geringe hoeveelheden de rijvaardigheid aan. Het ongevalsrisico stijgt exponentieel naarmate de gebruikte hoeveelheid hoger ligt: "In vergelijking met een nuchtere bestuurder, loopt een bestuurder met 0,8g alcohol/l bloed (= 0,35 mg/l Uitgeademde Alveolaire Lucht) 2,7 keer zoveel risico om betrokken te raken in een verkeersongeval. Dit risico is zelfs 22 keer groter voor een bestuurder met 1,5 g alcohol/l bloed."² ROI staat trouwens op het lijstje met belangrijke verkeersveiligheidsproblemen die in kaart werden gebracht door de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (SGVV), die voor het specifieke probleem van ROI onder meer de volgende kwantitatieve doelstelling formuleerde: "De omvang van het ROI van alcohol, i.e. ademalcoholconcentratie groter of gelijk aan 0,22 mg alcohol per liter alveolaire lucht, bedraagt ten laatste tegen 2008, *ongeacht het tijdstip van de week*, niet meer dan 3%, rekening houdend met de bovengrens van een 95%-betrouwbaarheidsinterval, berekend volgens de theorie van de toevalssteekproeven."³ Merk op dat we bij de bestuurders nog een onderscheid maken tussen bestuurders met een alcoholconcentratie tussen 0,22 en 0,35 mg alcohol/l UAL ("alarm") en bestuurders met 0,35 mg alcohol of meer/l UAL ("positief").

De nationale alcoholgedragmeting werd ontwikkeld om het gedrag van de weggebruikers inzake rijden onder invloed van alcohol op de voet te volgen, in het licht van deze doelstelling. Deze meting is dus hoofdzakelijk bedoeld om een kwantitatieve indicator te leveren m.b.t. de prevalentie (lees: de omvang) van ROI bij de populatie van Belgische bestuurders⁴. Het BIVV had reeds in 1998 en 2000 gedragsmetingen georganiseerd m.b.t. ROI, maar deze hadden enkel betrekking op de weekendnachten. Naar aanleiding van de Staten-Generaal en op basis van de aanbevelingen van de Federale Commissie, werd de

² Compton, R.P., Blomberg, R.D., Moskowitz, H., Burns, M., Peck, R.C. & Fiorentino, D. (2002) Crash rate of alcohol impaired driving. Proceedings of the sixteenth International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety ICADTS, Montreal. Cited in ERSO (2009). Retrieved 27 februari 2009 from http://www.erso.eu/knowledge/Content/05_alcohol/crashes_and_injuries.htm.

³ Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, Dossier 2 "Alcohol en illegale drugs", p.4, januari 2002 - <http://www.fcvv.be/Docs/2002/Dossier%20%20%20Alcohol.pdf>

⁴ De meting is beperkt tot bestuurders van personenwagens.

methodologie in 2003 herzien (Vanlaar, 2005⁵), wat er onder meer voor zorgde dat het verzamelen van gegevens uitgebreid werd tot alle perioden van de week.

⁵ Vanlaar, W. (2005). Drink driving in Belgium: results from the third and improved roadside survey, *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 37, pp. 391-397.

2. Methodologie

2.1. Deelname van de politie, selectie van de controlepunten en tijdspannes

In mei 2007 verzocht het BIVV alle politiezones om deel te nemen aan de nationale gedragsmeting. De deelnemende politiezones werden uitgenodigd om een coördinator aan te duiden voor de studie, die vervolgens belast zou worden met de opvolging van de briefwisseling en de praktische organisatie van de controles. In 2007 gebruikten de politiezones die reeds deelnamen aan de nationale gedragsmeting van 2005 (en/of 2003) dezelfde meetpunten. Het BIVV had toen binnen het grondgebied van elk van de deelnemende politiezones op zuiver toevallige wijze acht controlepunten uitgekozen (waarvan 3 "hoofdmeetpunten" en 5 "reservepunten"). Deze locaties werden vervolgens bekendgemaakt aan de coördinatoren, die zich ter plekke begaven om na te gaan of het effectief mogelijk was om er een controledispositief te plaatsen, rekening houdend met de veiligheid, de plaats en de verkeersdensiteit. Als aan één of meer van deze criteria niet voldaan werd, werd de coördinator verzocht om één van de reservepunten te selecteren in plaats van het (de) hoofdmeetpunt(en). Als de reservepunten evenmin voldeden, moest de coördinator een nieuw punt selecteren in een straal van 500 à 1000 meter rond het oorspronkelijke punt. De coördinatoren maakten vervolgens aan het BIVV de definitieve selectie bekend van 2 of 3 meetpunten.

Het BIVV heeft vervolgens op toevallige wijze tijdspannes toegekend aan elk van de door de politiezones geselecteerde punten. De meettijdstippen voor elke locatie werden meegedeeld aan de politiezones, die vervolgens hun definitieve bevestiging gaven aan het BIVV.

De volgende tijdspannes werden gebruikt:

- 06:00:00-10:00 tijdens de week
- 10:00:00-14:00 tijdens de week
- 14:00:00-18:00 tijdens de week
- 18:00:00-22:00 tijdens de week
- 22:00- 02:00 tijdens de week
- 02:00:00-06:00 tijdens de week
- 06:00:00-10:00 tijdens het weekend
- 10:00:00-14:00 tijdens het weekend
- 14:00:00-18:00 tijdens het weekend
- 18:00- 22:00 tijdens het weekend
- 22:00- 02:00 tijdens het weekend
- 02:00:00- 06:00:00 tijdens het weekend

Verloop van de controles

De verkeerscoördinatoren kregen gedetailleerde instructies voor het verrichten van de controles. De belangrijkste richtlijn was dat zoveel mogelijk bestuurders tot stilstand moesten gebracht worden (m.a.w. : voor zover er plaats was en er agenten beschikbaar waren om de bestuurders tegen te houden en een alcoholtest af te nemen), *zonder zich hierbij te baseren op zichtbare criteria zoals leeftijd of geslacht*. Indien de controle moest afgebroken worden (slecht weer, teveel bestuurders onder invloed, ongeval...), werd de coördinator verzocht om een tweede controle te houden op een latere datum, maar op dezelfde plaats en binnen dezelfde tijdspanne als oorspronkelijk de bedoeling was. Om over een voldoende groot staal te beschikken, werden de observaties beperkt tot één voertuigcategorie: alleen personenwagens (dus geen vrachtwagens, bestelwagens, minibusjes...) moesten naar de kant voor controle. De bestuurders werden verzocht om eerst een reeks vragen te beantwoorden, en vervolgens een alcoholtest af te leggen. De vragenlijst⁶ die ze moesten beantwoorden, bevatte de volgende informatie: geslacht, leeftijd, geboortedatum, herkomst en het aantal inzittenden. Bovendien was er ook een vraag over de subjectieve controlekans voor ROI, over de kennis van de wettelijk toegelaten

⁶ De bestuurders vulden de vragenlijsten niet zelf in, de agenten die de controle verrichtten stelden de vragen en noteerden de antwoorden.

alcoholhoeveelheid en over het resultaat van de alcoholtest. Bijlage 1 bevat een kopie van deze vragenlijst.

Om te vermijden dat de controlecapaciteit zou afnemen door de identificatie van bestuurders onder invloed, werden de politiezones verzocht om een afzonderlijk team te voorzien voor de afhandeling van deze dossiers. Bij elke controle voerden de politiezones ook een verkeerstelling⁷ uit, en vulde de coördinator een "algemene vragenlijst" in (cf. Bijlage 1). Deze vragenlijst bevatte de volgende informatie: datum, tijdstip en plaats van de controle, aantal agenten ter plaatse, verkeerstelling, totaal aantal gecontroleerde bestuurders en aanwezigheid van een horecagelegenheid in een straal van 1000 tot 5000 m rond het meetpunt.

3. Resultaten

Voor alle duidelijkheid is het belangrijk te preciseren dat we in dit rapport het begrip "bestuurder onder invloed" gebruiken als we het hebben over gelijk welke bestuurder met een alcoholgehalte boven de wettelijke limiet, m.a.w. elke bestuurder waarbij de ademtest een "alarm" ($\geq 0,22$ en $< 0,35$ mg/l UAL⁸ of $\geq 0,5$ en $< 0,8\%$) of "positief" ($\geq 0,35$ mg/l UAL of $\geq 0,8\%$) resultaat oplevert. In deze paragraaf beschrijven wij hoe het percentage bestuurders onder invloed beïnvloed wordt door de verschillende gemeten factoren (tijdstip van de week, leeftijd van de bestuurders...). Voor elk van deze factoren geven we d.m.v. grafieken de evolutie weer van het percentage bestuurders onder invloed. Deze grafieken worden bovendien geïnterpreteerd op basis van de resultaten van een regressieanalyse, die gedetailleerd beschreven wordt in bijlage 3. Op die manier kunnen we oordelen of de vastgestelde verschillen statistisch significant kunnen worden beschouwd.

Deze regressieanalyses zijn bedoeld om het relatieve risico op ROI te voorspellen, dat (zonder in detail⁹ te treden) opgevat kan worden als de evolutie van de kans dat een bestuurder onder invloed achter het stuur plaatsneemt, in relatie tot de verschillende

⁷ De verkeerstelling vormt een essentieel element om de geldigheid van de resultaten te garanderen: om de representativiteit van de steekproef te garanderen is het nodig om de gegevens te wegen op basis van de verkeersdichtheid voor elk van de controlepunten.

⁸ UAL: Uitgeademde Alveolaire Lucht

⁹ Zie bijlage 3 voor details

modaliteiten van éénzelfde factor (zo hebben we voor de factor "leeftijd" de modaliteiten "jonger dan 25 jaar", "tussen 26 en 39 jaar", "tussen 40 en 54 jaar" en "ouder dan 55 jaar").

Deze kans wordt geschat op basis van het vastgestelde percentage bestuurders onder invloed voor de verschillende modaliteiten van elke factor. De regressieanalyse stelt ons dan weer in staat om te achterhalen of de kans voor ROI *significant* verschilt van de ene modaliteit tot de andere.

3.1 Beschrijving van de steekproef

Bijlage 2 van dit rapport bevat een gedetailleerde beschrijving van de steekproef (spreiding van de controles over het grondgebied, volgens de verschillende tijdspannes, gemiddelde leeftijd van de gecontroleerde bestuurders...). We beperken ons hier echter tot het samenvatten van de voornaamste eigenschappen van de steekproefstaal.

Over het hele grondgebied werden er in totaal 402 controles uitgevoerd, en werden er 11 721 bestuurders getest. De meeste controles vonden plaats in Vlaanderen (240 controles, goed voor 60% van alle controles), maar ook in Wallonië vonden voldoende controles plaats (151 controles, goed voor 37% van alle controles). Wat Brussel betreft, beschikken we echter over onvoldoende gegevens¹⁰ om een betrouwbare schatting te maken van de prevalentie van ROI voor dit gewest (11 controles in Brussel, goed voor slechts 3% van alle controles), zodat het bijgevolg onmogelijk is om een betrouwbare vergelijking te maken met de twee andere gewesten.

Algemeen gesproken ligt het aantal controles overdag veel hoger dan het aantal controles 's nachts, dit komt voornamelijk omdat de politiezones overdag meer manschappen kunnen inzetten. Deze disproportionaliteit vormt een probleem waarvoor in de volgende edities een oplossing moet worden gevonden. Bij de analyse van de resultaten hebben we hiermee echter rekening gehouden door aan de hand van wegingscoëfficiënten een correctie door te voeren.

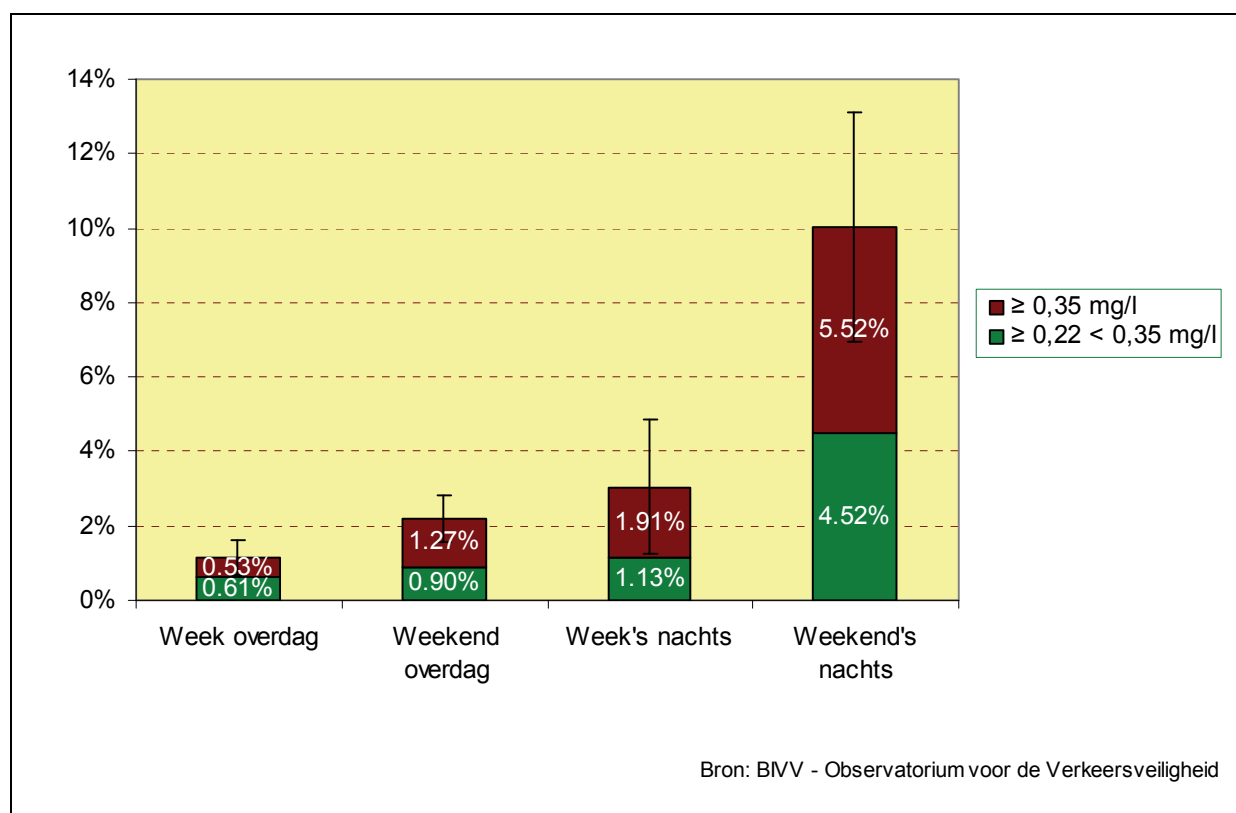
De steekproef van bestuurders waarbij gegevens werden verzameld bestaat grotendeels uit mannen van 26 tot 54 jaar oud (cf. Bijlage 2 voor meer details). De meerderheid van de bestuurders kennen de wettelijke limiet voor ROI, maar toch blijft er een aanzienlijk aantal dat er niet van op de hoogte is, of dat er een verkeerd beeld van heeft, in

¹⁰ Deze situatie is te wijten aan het feit dat het verzamelen van gegevens een bevoegdheid is die volledig in handen is van de politiezones. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest telt een pak minder politiezones dan beide andere gewesten, de werkdruk is er bijgevolg veel groter.

het bijzonder bij de vrouwen. Tot slot stellen we vast dat de meeste bestuurders de controlekans voor ROI "heel klein" of "klein" vindt.

3.2. Percentage bestuurders onder invloed volgens tijdstip van de week en gewest

Uit de resultaten van de nationale gedragsmeting van 2007 blijkt dat 2% van de gecontroleerde bestuurders reden onder invloed van alcohol. Daarvan waren 61% positief (d.w.z. met een alcoholconcentratie hoger of gelijk aan 0,35 mg/l UAL). De resultaten van 2007 stemmen op dit punt overeen met die van de twee vorige edities: de meerderheid van de bestuurders onder invloed zijn bestuurders met meer dan 0,35 mg/l UAL¹¹.

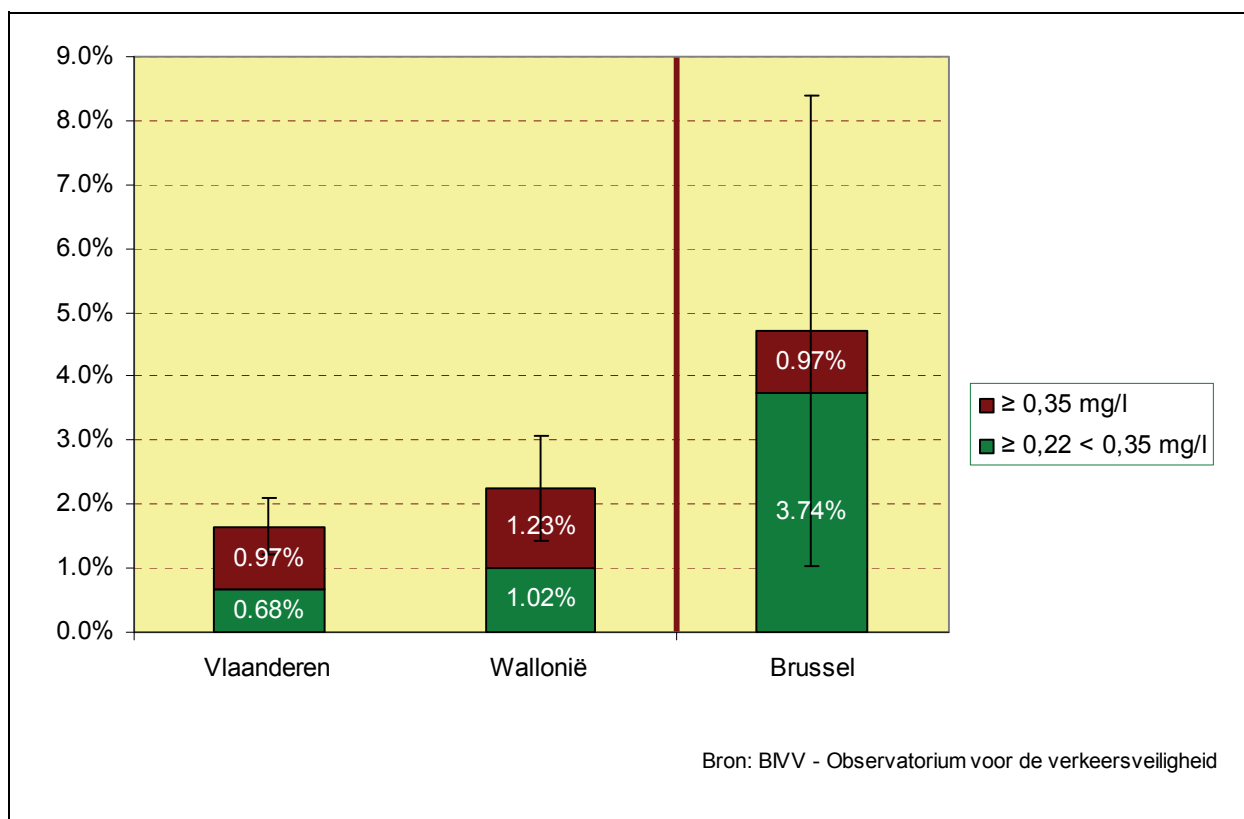


Figuur 1 : Percentage bestuurders onder invloed¹² per tijdstip van de week¹³

¹¹ In respectievelijk 0,1 en 1,9% van de gevallen werd de test geweigerd of was het onmogelijk de test uit te voeren. Het percentage gevallen waarbij het onmogelijk was om een test uit te voeren is in 2007 toegenomen t.o.v. 2005 (0,6%).

¹² De term "percentage bestuurders onder invloed" verwijst naar het percentage bestuurders van alle bestuurders die getest werden gedurende de verschillende tijdstippen van de week (en niet naar alle bestuurders die op de verschillende tijdstippen van de week onder invloed aan het verkeer deelnamen).

Op het eerste gezicht lijkt het globale percentage bestuurders onder invloed (2%) relatief klein. Dit percentage varieert echter sterk naargelang van het tijdstip van de week (zie Figuur 1). De regressieanalyses bevestigen het belang van deze factor: het relatieve risico voor ROI ligt tijdens het weekend bijna 2 keer zo hoog is als tijdens de week, en is 's nachts bijna 3 keer zo hoog als overdag (dit zowel tijdens de week als tijdens het weekend). Voor alle tijdstippen van de week geldt dat de meerderheid van de "bestuurders onder invloed" boven de 0,35 mg/l zaten, maar deze disproportie is minder uitgesproken dan tijdens de vorige edities.



Figuur 2 : Percentage bestuurders onder invloed in elk van de drie gewesten (de schattingen voor Brussel zijn gebaseerd op een gering aantal observaties en mogen dus niet vergeleken worden met de resultaten voor de andere gewesten)

Het percentage bestuurders onder invloed varieert weinig naargelang het gewest. Figuur 2 lijkt aan te tonen dat deze proportie lager ligt in Vlaanderen dan in Wallonië, maar de analyses laten ons niet toe te besluiten dat er tussen deze twee gewesten een significant verschil bestaat voor het relatieve risico voor ROI.

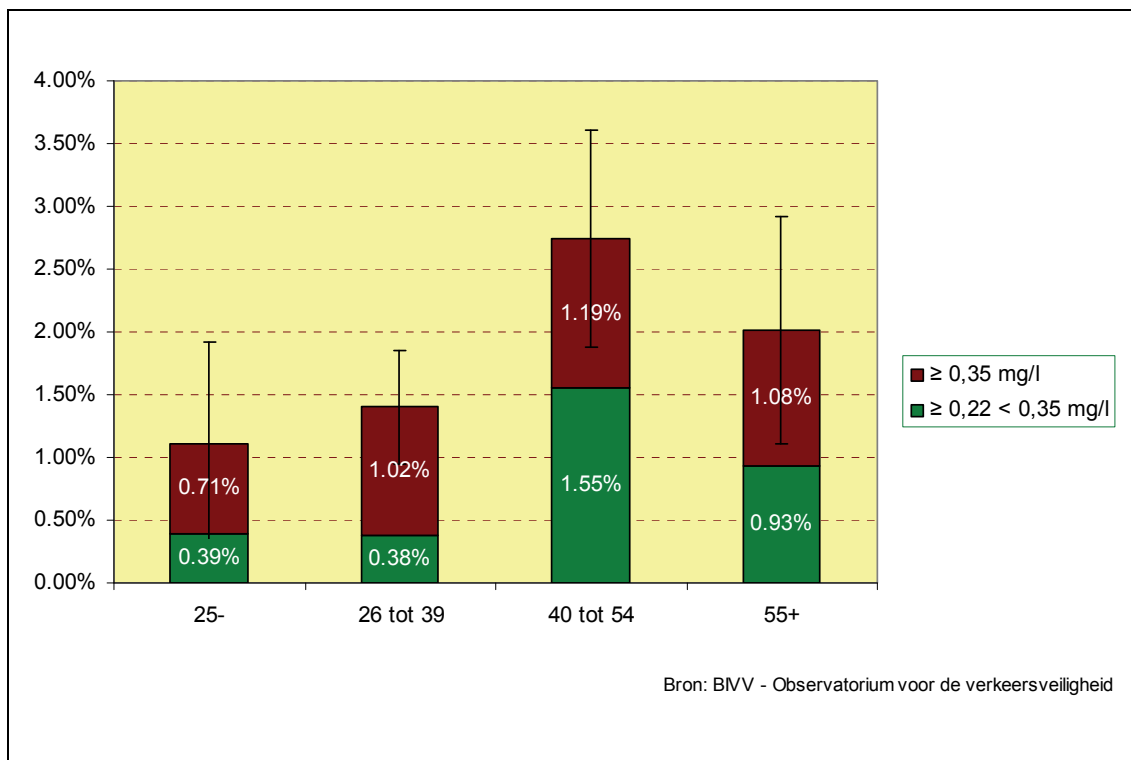
¹³ De betrouwbaarheidsintervallen op de grafiek komen overeen met de betrouwbaarheidsintervallen voor het gecumuleerde percentage van bestuurders met een "alarm" resultaat ($\geq 0,22 < 0,35$ mg/l UAL) en een "positief" resultaat ($\geq 0,35$ mg/l UAL).

Het percentage bestuurders onder invloed in Brussel ligt in vergelijking met de twee andere gewesten uitermate hoog. Merk echter op dat het hoge percentage bestuurders onder invloed in Brussel voornamelijk bestaat uit bestuurders met een alcoholconcentratie van 0,22 tot 0,35 mg/l UAL (in tegenstelling tot de andere gewesten, waarvoor het percentage bestuurders met een bloedalcoholconcentratie groter of gelijk aan 0,35mg/l UAL de overhand heeft). Men moet tevens voor ogen houden dat de gegevens voor Brussel zeer klein in aantal zijn, en aanzienlijke schommelingen vertonen van de ene nationale meting tot de andere (cf. p 17 van dit rapport). De schatting van het percentage bestuurders onder invloed in Brussel kan dus moeilijk betrouwbaar genoemd worden, dit wordt trouwens aangegeven door het ruime betrouwbaarheidsinterval voor dit gewest (Figuur 2).

3.3. Percentage bestuurders onder invloed volgens leeftijd, geslacht en herkomst

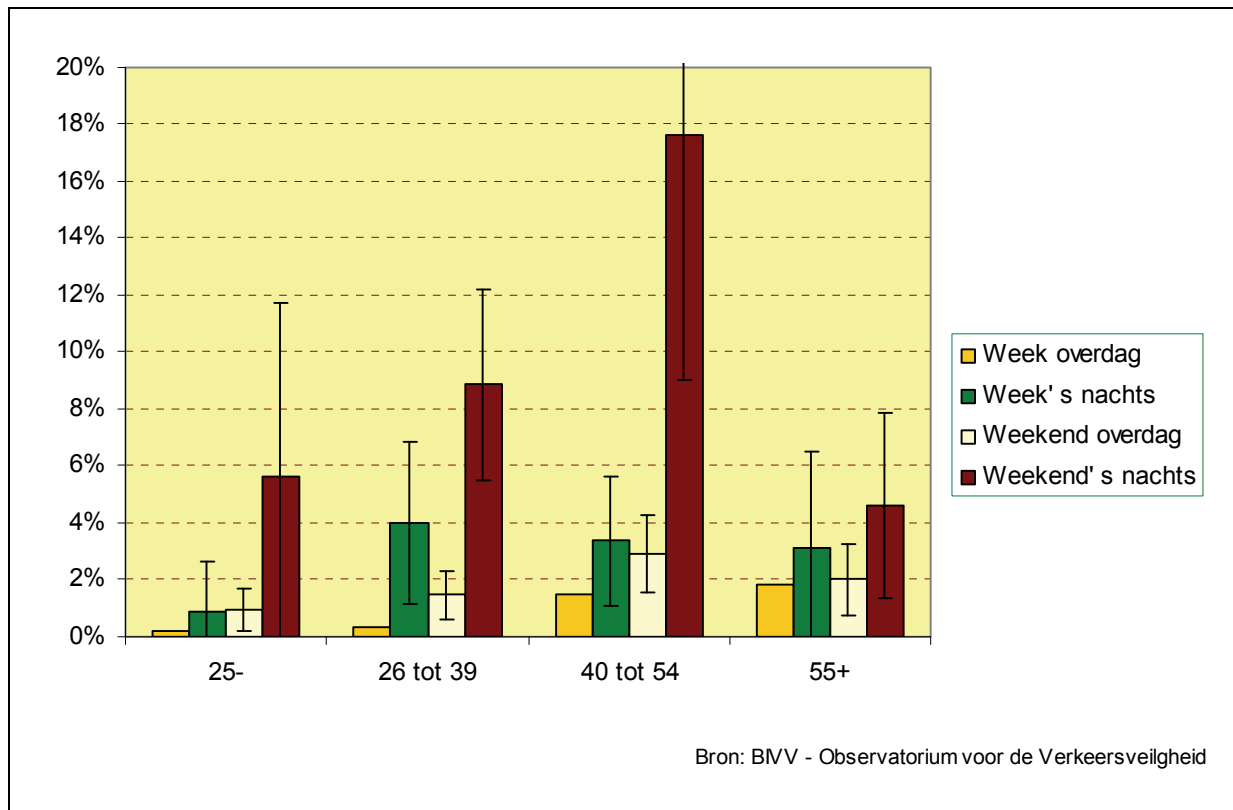
Uit de resultaten blijkt dat de proportie bestuurders onder invloed bij mannen (2,47%) beduidend hoger ligt dan bij vrouwen (1,08%). De regressieanalyses bevestigen deze tendens: het risico voor ROI bij vrouwen bedraagt amper 41 % van het relatieve risico voor ROI voor mannen.

Figuur 3 illustreert de schommelingen van het percentage bestuurders onder invloed, naargelang van de leeftijd. De categorie 40-54 jaar verschilt aanzienlijk van de andere leeftijdscategorieën en lijkt als dusdanig een bijzondere risicogroep te vormen, ongeacht het tijdstip van de week. Deze interpretatie wordt tevens bevestigd door de resultaten van de regressieanalyses. Als we elk van de leeftijdscategorieën vergelijken met de jongste leeftijdscategorie (-25 jaar), blijkt dat het relatieve risico voor ROI bijna vijf keer zo hoog ligt voor de categorie van 40-54 jaar. Ook bij 55-plussers ligt het relatieve risico voor ROI significant hoger dan bij bestuurders jonger dan 25 jaar. Als we de leeftijdsgroep van 26 tot 39 jaar vergelijken met de bestuurders jonger dan 25 jaar, merken we geen verschillen voor het relatieve risico voor ROI. Merk op dat het percentage bestuurders met een alcoholconcentratie tussen 0,22mg/l UAL < 0,35 mg/l UAL) bij bestuurders van 40 tot 54 jaar het duidelijkst stijgt ten opzichte van de personen jonger dan 25 jaar. Dit was niet het geval bij de vorige edities van de meting, toen de resultaten uitwezen dat bestuurders van 40 tot 54 jaar zich voor *beide* wettelijk bepaalde alcoholdrempels (van 0,22 tot 0,35 mg/l UAL en \geq 0,35 mg/l UAL) onderscheidden van de jongere leeftijdsgroepen.



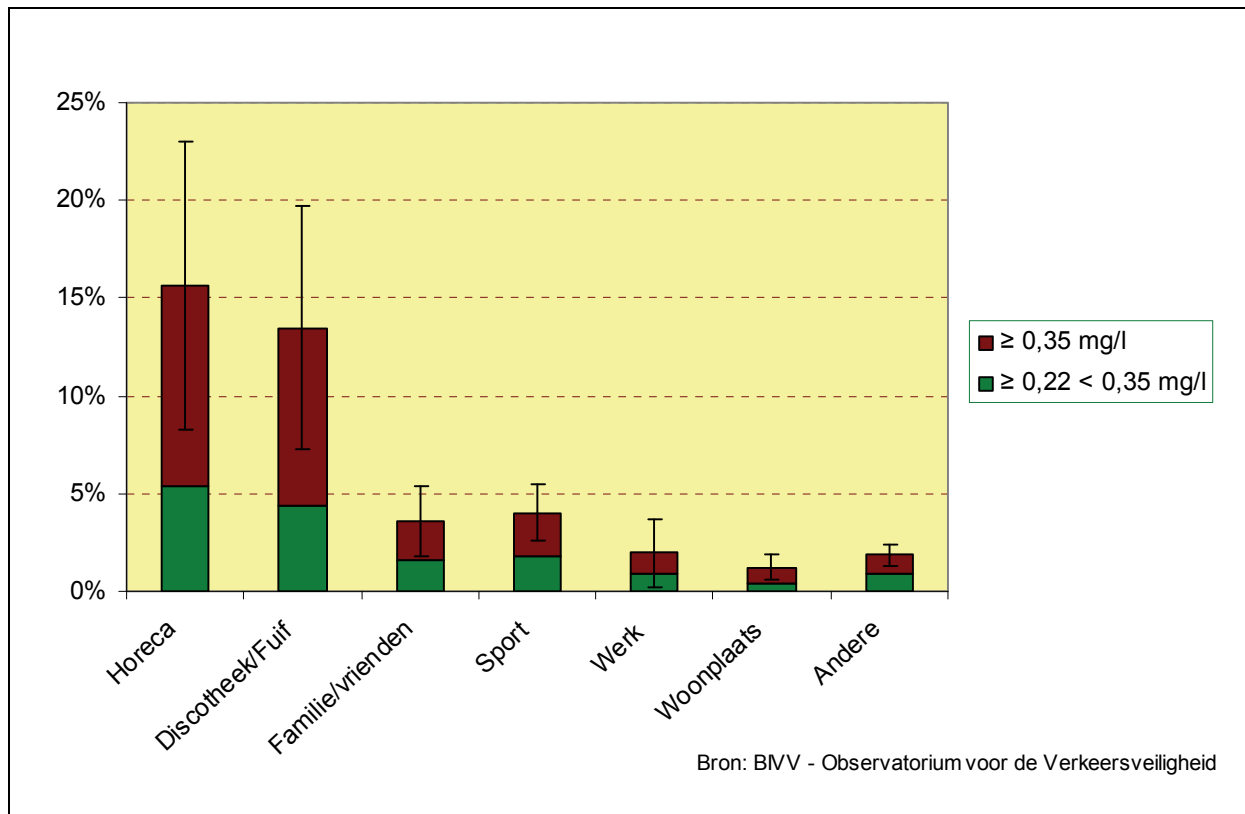
Figuur 3 : Percentage bestuurders onder invloed per leeftijdscategorie

Als we *per leeftijdscategorie* voor de verschillende tijdstippen van de week de evolutie bestuderen van het percentage bestuurders onder invloed (zie figuur 4), merken we globaal gezien telkens hetzelfde patroon: 's nachts ligt het percentage bestuurders onder invloed hoger dan overdag, en tijdens het weekend ligt dit percentage hoger dan tijdens de week. Bij 40-54-jarigen ligt het percentage bestuurders onder invloed overigens het hoogst, dit geldt voor alle tijdstippen van de week, met uitzondering van de weeknachten, waarvoor er geen verschil is met bestuurders van 26 tot 39 jaar of met 55-plussers (zie Figuur 4).



Figuur 4 : Percentage bestuurders onder invloed per leeftijd en tijdstip van de week

Het percentage bestuurders onder invloed varieert ook naargelang van de herkomst van de bestuurders. De resultaten zijn weinig verrassend: bestuurders zijn het meest geneigd tot drinken en rijden na een bezoek aan een horecazaak of na avondje uit. Dit is ook (zij het in mindere mate) het geval na een familie- of vriendenbezoek of na het sporten (cf. Figuur 5). Vergeleken met het relatieve risico voor ROI voor personen die thuis vertrokken, ligt het relatieve risico voor ROI 6 keer hoger voor personen die terugkomen van een horecabezoek. Dit cijfer is bijna 7 keer zo groot voor personen op de terugweg van een avondje uit of een discotheekbezoek, en bijna dubbel zo groot voor personen die terugkomen van het sporten of van een bezoek aan familie of vrienden. Het relatieve risico voor ROI voor bestuurders op de terugweg van hun werk of een plaats aangeduid onder "andere", is hetzelfde als voor bestuurders die thuis vertrokken zijn.



Figuur 5: Percentage bestuurders onder invloed naargelang van hun herkomst

We willen erop wijzen dat hoewel het percentage bestuurders onder invloed binnen de laatstgenoemde groep bestuurders verwaarloosbaar klein lijkt, het absolute aantal dat overeenkomt met dit percentage toch niet over het hoofd mag worden gezien. Tabel 1 deelt het absolute aantal bestuurders in naar plaats van herkomst, geeft het procentuele aandeel weer van elke plaats van herkomst, geeft per plaats van herkomst aan hoeveel procent bestuurders onder invloed waren en geeft per plaats van herkomst in absolute cijfers aan hoeveel bestuurders onder invloed waren. Op basis van deze tabel stellen we vast dat de plaatsen van herkomst met het hoogste percentage bestuurders onder invloed dié plaatsen zijn waarbij het minst bestuurders gecontroleerd werden,. Vermits de meerderheid van de bestuurders die aan een alcoholcontrole onderworpen werden thuis vertrokken waren, ligt het absolute aantal bestuurders onder invloed (59) bij hen bijna even hoog als het absolute aantal bestuurders onder invloed die terugkwamen van een horecazaak (76), en zelfs hoger dan het absolute cijfer van bestuurders onder invloed die terugkwamen van een discotheek of van een avondje uit (34).

	Totaal aantal bestuurders	Procentueel aandeel binnen de steekproef	Percentage bestuurders onder invloed*	Aantal bestuurders onder invloed
Horeca	504	4%	15.1%	76
Avondje uit	260	2%	13.1%	34
Familie/ Vrienden	1,622	14%	3.3%	56
Sport	460	4%	3.0%	18
Werk	2,150	18%	2.1%	41
Woon- plaats	5,056	43%	1.4%	59
Andere	1,635	14%	1.1%	29

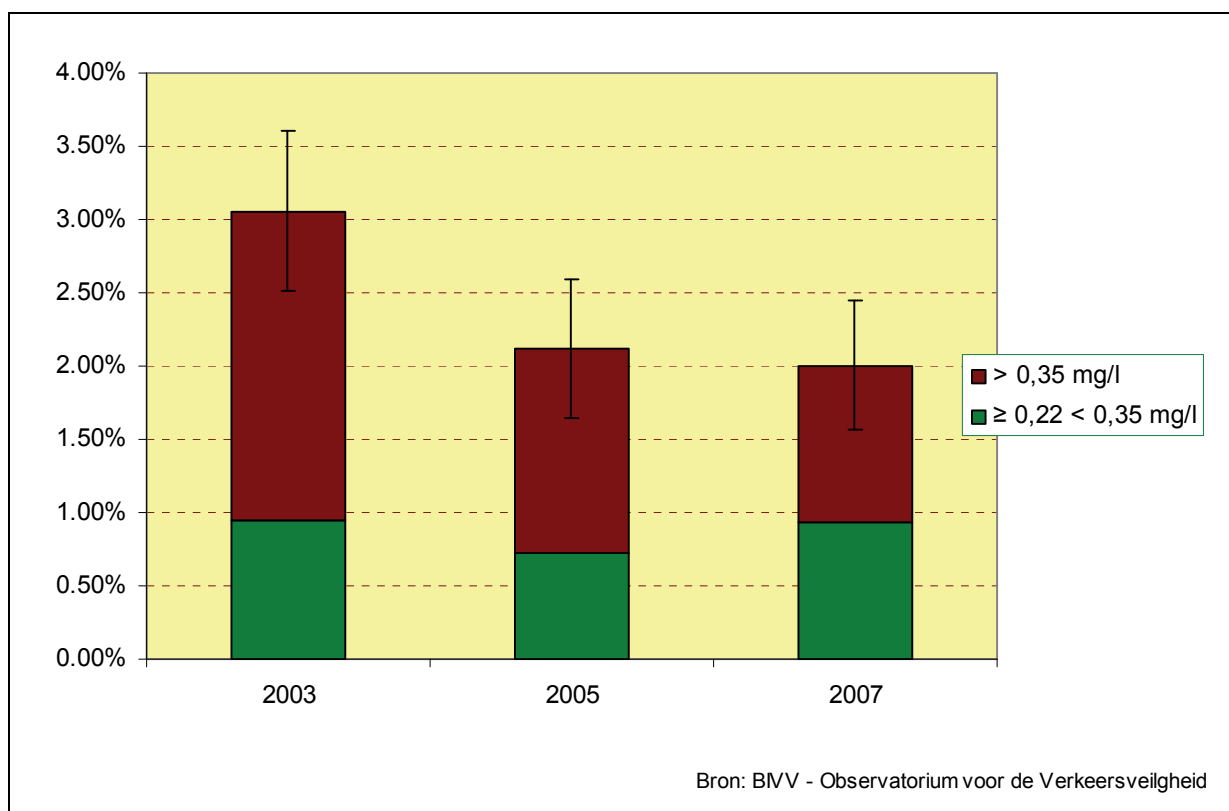
*Tabel 1: Onderverdeling van de bestuurders naar plaats van herkomst, procentueel aandeel van de positieve bestuurders naar plaats van herkomst en absoluut aantal bestuurders onder invloed naar plaats van herkomst - *Gewogen gegevens*

3.4. Evolutie sinds 2003

We beschikken vandaag over de resultaten van de drie nationale gedragsmetingen die respectievelijk plaatsvonden in 2003, 2005 en 2007. Vanuit strikt statistisch oogpunt stellen deze gegevens ons nog niet in staat om conclusies te trekken over de evolutie van de prevalentie van ROI bij de Belgische bevolking. We kunnen echter wél de resultaten van deze drie edities met elkaar vergelijken, hierbij voor de geest houdend dat het slechts gaat om een "visuele inspectie", waarbij evenwel geen enkele welke interpretatie m.b.t. de evolutie doorheen de tijd vanuit statistisch oogpunt kan bevestigd worden.

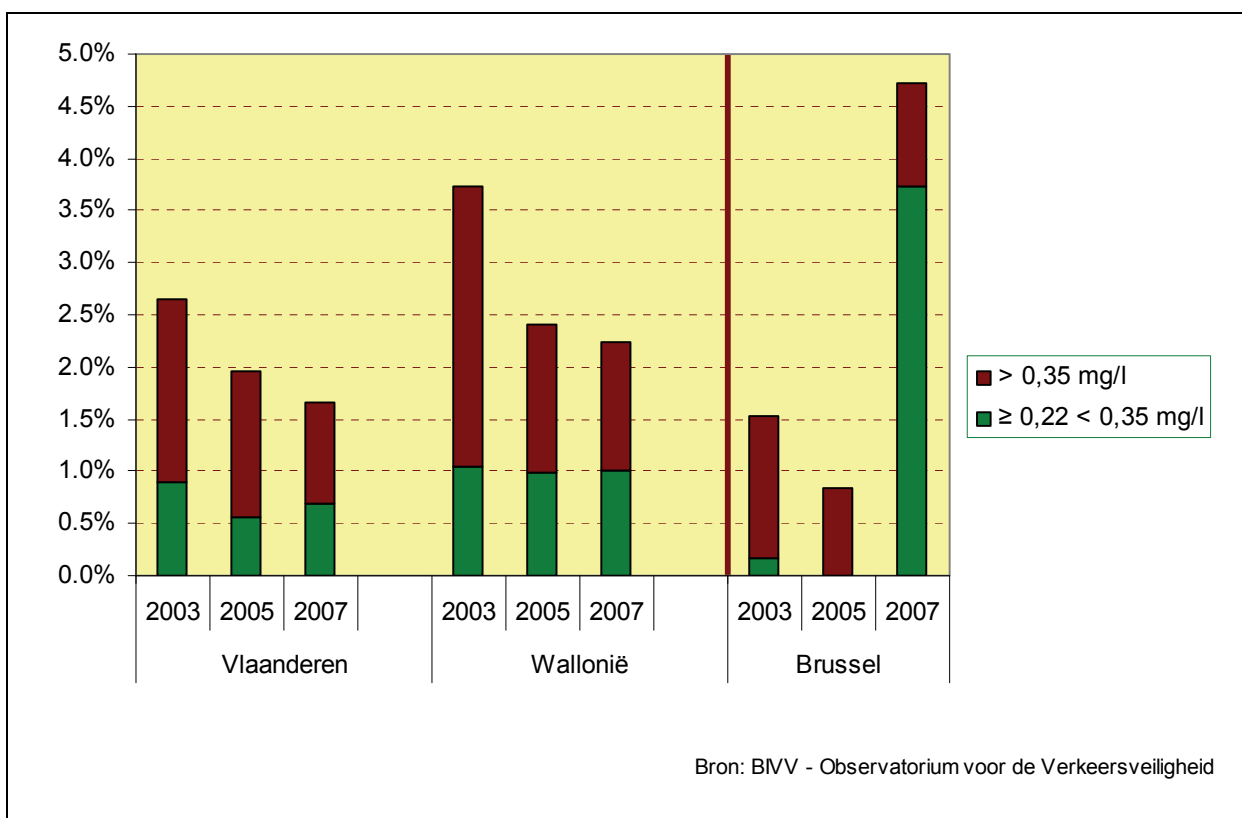
3.4.1. Algemeen

Na een aanzienlijke daling tussen 2003 en 2005 heeft het percentage bestuurders onder invloed zich tussen 2005 en 2007 gestabiliseerd.



Figuur 6: Evolutie van het percentage bestuurders onder invloed tussen 2003 en 2007

Het percentage bestuurders onder invloed lijkt zowel in Vlaanderen als in Wallonië een gelijkaardige evolutie doorgemaakt te hebben. De resultaten voor Brussel daarentegen vormen een uitzondering en worden gekenmerkt door aanzienlijke schommelingen. Deze schommelingen zijn deels te verklaren doordat de metingen voor de verschillende edities plaatsvonden op verschillende tijdstippen, en doordat het beperkte aantal beschikbare gegevens geen betrouwbare indicator oplevert voor dit gewest. Deze twee verklaringen houden trouwens onderling verband met elkaar: zo heeft in 2005 geen enkele Brusselse politiezone nachtelijke controles uitgevoerd, wat zich vertaalt in een uiterst laag aantal bestuurders onder invloed voor dit gewest.

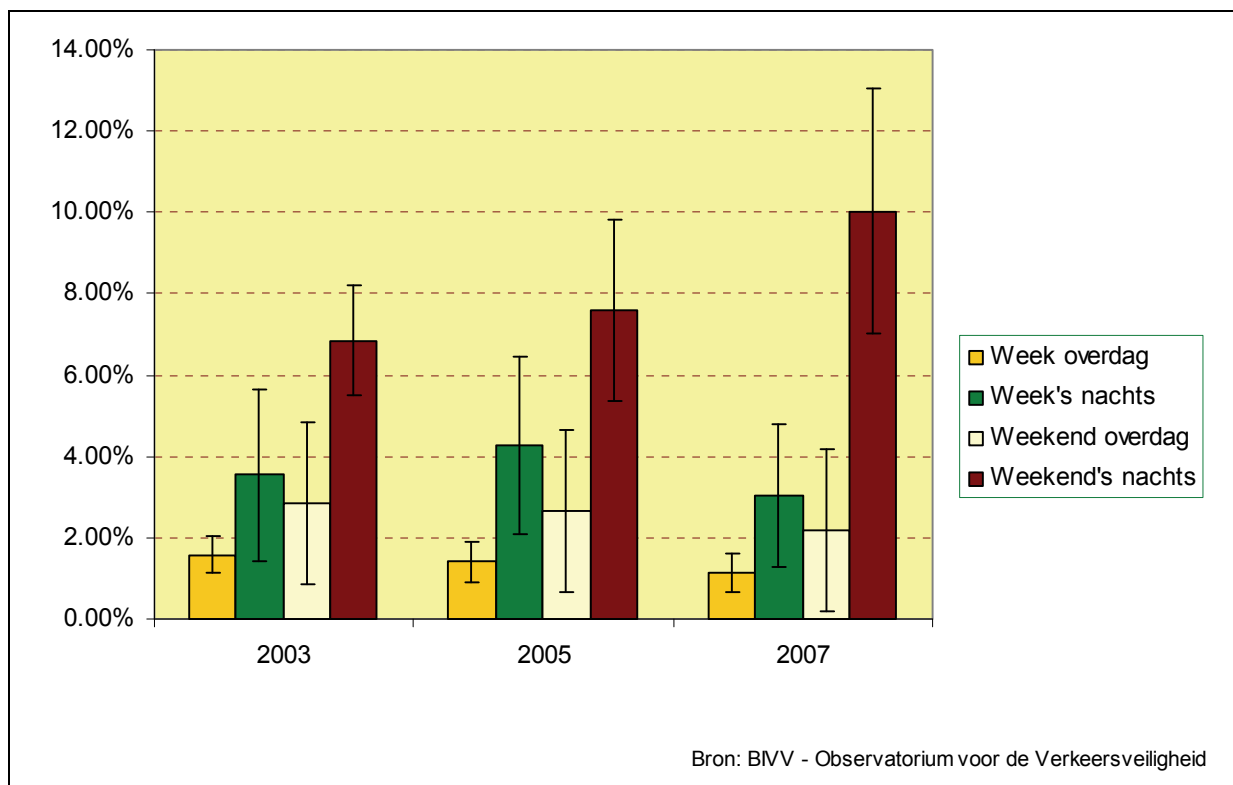


Figuur 7: Evolutie van het globale percentage bestuurders onder invloed in de drie gewesten (de schattingen voor Brussel zijn gebaseerd op een gering aantal observaties en mogen dus niet vergeleken worden met de resultaten voor de andere gewesten)

3.4.2. Invloed van de tijdstippen van de week

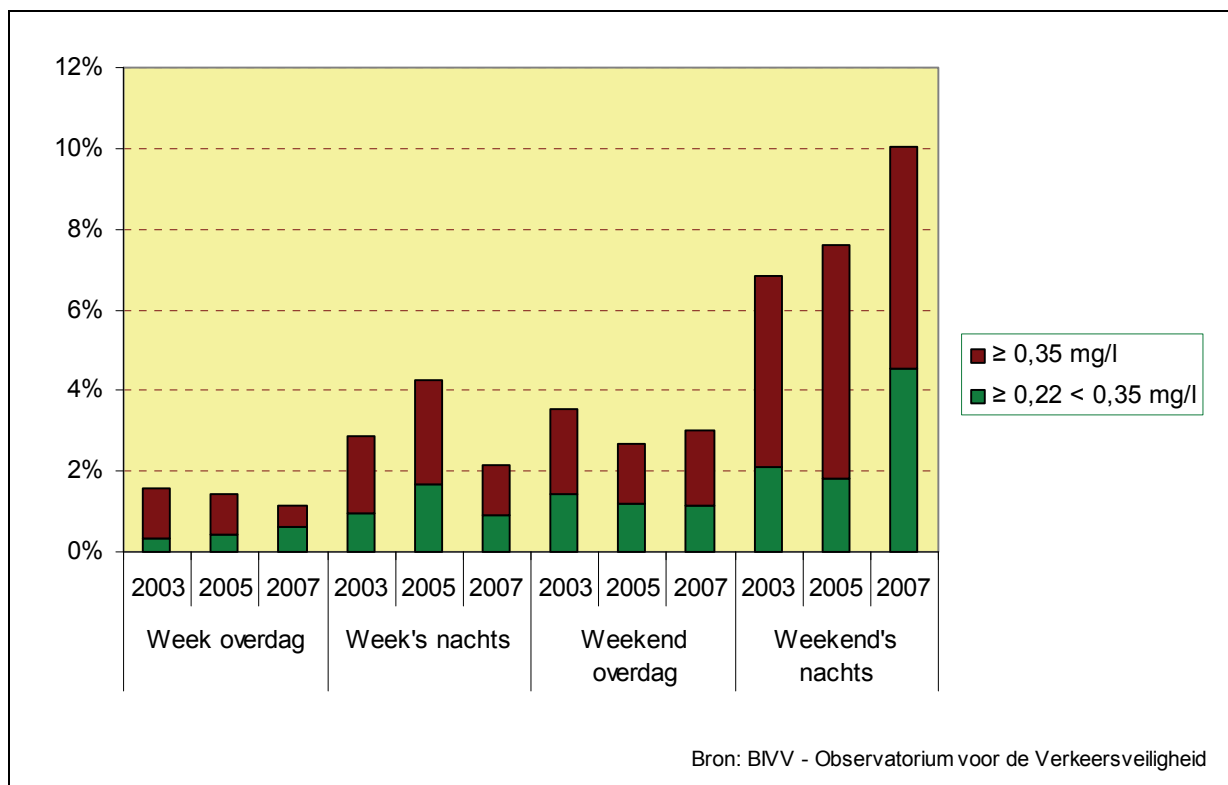
Het percentage bestuurders onder invloed van alcohol varieert sterk naargelang van de verschillende tijdstippen van de week, en het is dus niet verbazend dat we voor de drie edities van de meting telkens exact hetzelfde patroon waarnamen: het risico dat een bestuurder achter het stuur plaatsneemt na alcohol gebruikt te hebben ligt in het weekend

hoger dan tijdens de week en ligt 's nachts hoger dan overdag. Het belang van de verschillende tijdstippen van de week wordt tevens bevestigd als we de evolutie onderzoeken van het ROI tijdens de drie edities van de nationale gedragsmeting (figuur 10): het percentage bestuurders onder invloed overdag is zowel tijdens de week als tijdens het weekend stabiel gebleven, maar vertoont schommelingen voor de weeknachten, met een piek in 2005. De evolutie voor de weekendnachten is onrustwekkender, zo lijkt het percentage bestuurders onder invloed sinds 2003 (en dan met name tussen 2005 en 2007) gestegen te zijn voor dit tijdstip. We moeten er echter op wijzen dat deze toename tussen 2003 en 2005 eerder betrekking had op de bestuurders met een alcoholconcentratie van 0,22 mg/l UAL tot 0,35 mg/l UAL en niet zozeer op de automobilisten die 0,35 mg/l UAL of meer bliezen (cf. Figuur 8).



Figuur 8: Percentage bestuurders onder invloed per tijdstip van de week voor de drie edities van de nationale meting

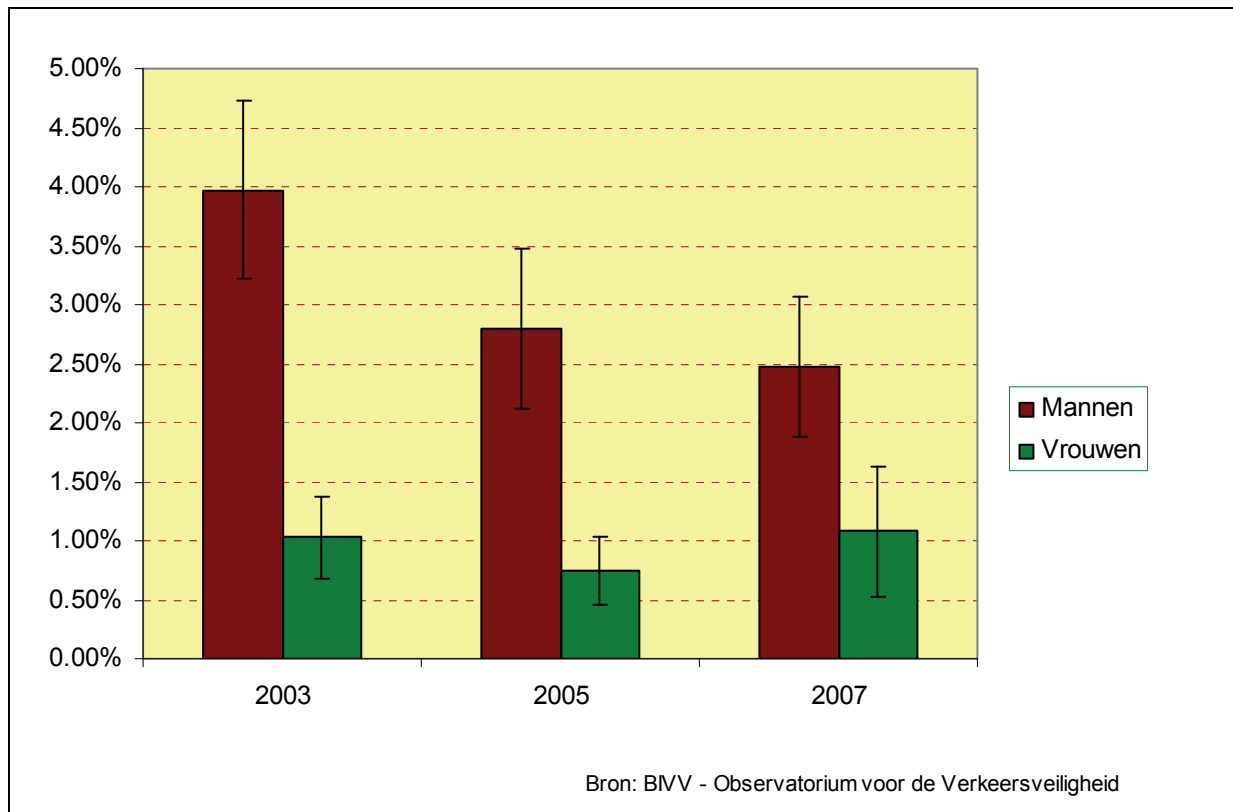
We moeten hoe dan ook wachten tot we de resultaten hebben van toekomstige edities van de nationale meting eer we kunnen uitmaken of er sprake is van een stijgende tendens die een reële gedragswijziging bij de weggebruikers weerspiegelt, of dat het eerder om een toevallige fluctuatie gaat.



Figuur 9: Percentage bestuurders met een "alarm" of "positief" resultaat per tijdstip van de week, voor de drie edities van de nationale meting

3.4.3. Persoonseigenschappen van de bestuurders

De drie edities van de nationale meting ROI toonden systematisch aan dat het leeuwendeel van de bestuurders onder invloed mannen waren. Toch lijkt de kloof tussen mannen en vrouwen iets kleiner te zijn geworden tussen 2003 en 2007, voornamelijk doordat het percentage mannelijke bestuurders onder invloed tussen 2003 en 2005 gedaald is.

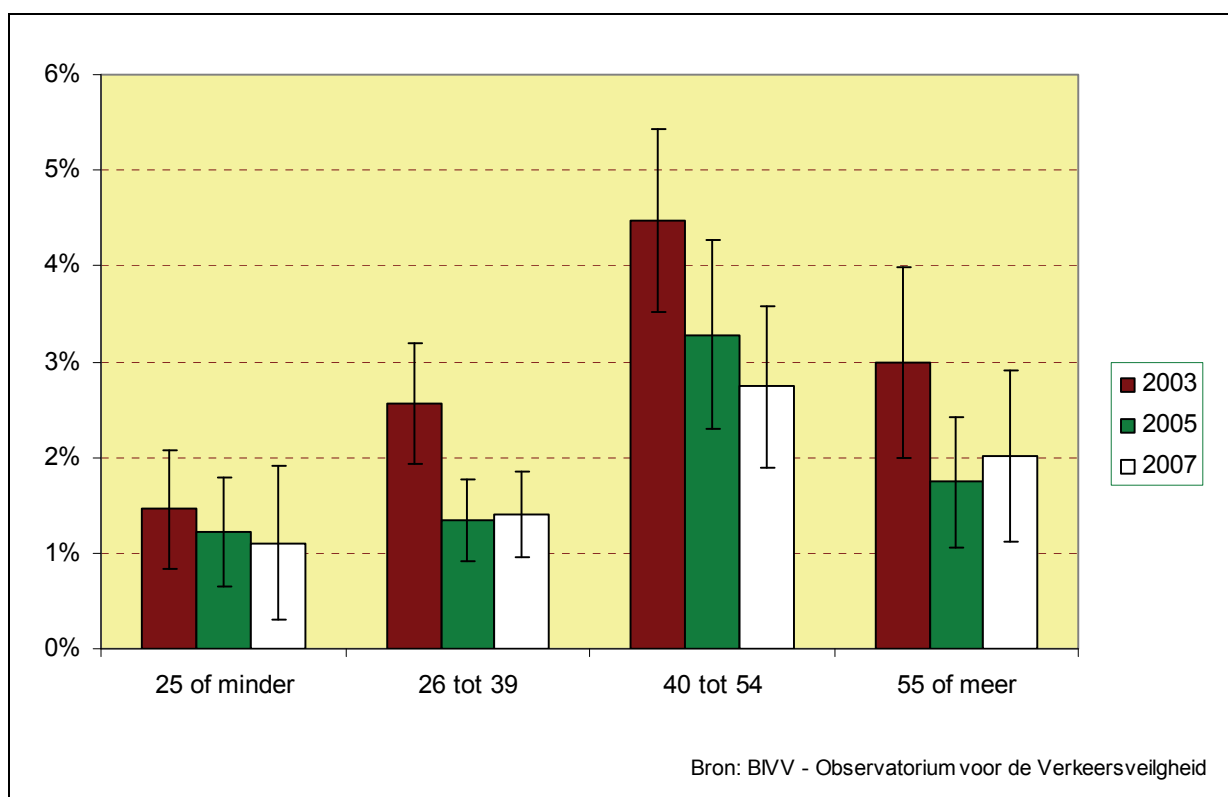


Figuur 10 : Percentage bestuurders onder invloed bij mannen en vrouwen – 2003, 2005 et 2007

Ook wat de leeftijd van de bestuurders betreft, zijn de resultaten van de drie edities gelijklopend: bestuurders van 40 tot 54 jaar vormen de grootste risicogroep (zie figuur 10). Hierna komen personen van 55 jaar en ouder, maar het onderscheid met de eerste groep is niet altijd even duidelijk, zoals blijkt uit de editie 2007. Bij de bestuurders tot 25 jaar en de bestuurders tussen 26 en 39 jaar vinden we de laagste percentages bestuurders onder invloed, en dit voor alle tijdstippen van de week. Het is belangrijk om erop te wijzen dat het verhoogde risico voor personen van 40 tot 54 jaar louter betrekking heeft op het ROI. De nationale gedragsmeting ROI stelt ons niet in staat om rechtstreekse conclusies te trekken over het *ongevalsrisico* dat voortkomt uit het ROI. Dit ongevalsrisico ligt bij jongere bestuurders hoger dan bij oudere bestuurders, ongeacht het feit de eerste groep minder vaak onder invloed rijdt dan de laatste¹⁴.

¹⁴ Cf. bijvoorbeeld het onderzoek van Keall et al.(2004), aangehaald door ERSO (2009), waaruit blijkt dat een bestuurder van meer dan 30 jaar met een promillage van .8 g/l evenveel risico loopt als een bestuurder jonger dan 19 jaar met een promillage van .3 g/l.
http://www.erso.eu/knowledge/Content/05_alcohol/crashes_and_injuries.htm.

ROI varieert dus sterk van de leeftijd van de bestuurders, maar vooralsnog is het moeilijk om uit te maken of de verschillen voortvloeien uit een generatiegebonden groepsfenomeen (de jonge generaties zijn opgegroeid met Bob en de idee dat alcohol en rijden niet samengaan, is meer in hun mentaliteit verankerd), of enkel een weerspiegeling vormt van leeftijdsgebonden tendensen in het alcoholgebruik (jongeren gebruiken minder vaak alcohol – maar áls ze dit doen, kunnen de hoeveelheden oplopen – en naarmate men ouder wordt het alcoholgebruik regelmatig en wordt het gespreid over alle tijdstippen van de week¹⁵).



Figuur 11: Percentage bestuurders onder invloed voor de verschillende leeftijdscategorieën - 2003, 2005 en 2007

¹⁵ Wetenschappelijk Instituut Volksgezondheid – Gezondeheidsenquête door middel van interview, België, 2001 – Deel 3 – Leefstijl. – <http://www.iph.fgov.be/epidemiologie/epinl/crospnl/hisnl/his01nl/his23nl.pdf>

3.5. De Belgische gegevens in Europese context

3.5.1. De prevalentie van ROI

De gegevens van de nationale meting geven aan dat de situatie inzake ROI in België sinds 2003 bitter weinig geëvolueerd is. Maar we kunnen ons ook afvragen hoe België inzake ROI presteert in vergelijking met andere landen. Ligt de prevalentie van ROI hoger of lager dan in onze buurlanden? Jammer genoeg is het op basis van de geschatte prevalentie niet makkelijk om rechtstreeks vergelijkingen te maken tussen België en andere EU-lidstaten. Eerst en vooral hebben weinig landen metingen ontwikkeld om kwantitatieve indicatoren te verkrijgen over de prevalentie van ROI¹⁶. Voorts bestaan er verschillende definities van het begrip "bestuurder onder invloed" en houden de diverse lidstaten er verschillende methodologieën op na¹⁷. Zo kunnen de resultaten van de studies in het Verenigd Koninkrijk niet vergeleken worden met de Belgische resultaten (cf. figuur 14). Ook in Nederland gebeuren metingen van de prevalentie van ROI, en onze noorderburen hebben dezelfde wettelijke limiet als bij ons. Ook hun methodologie benadert de onze, maar de metingen gebeuren enkel tijdens de weekendnachten. Op basis van deze metingen werd de prevalentie voor ROI gedurende weekendnachten in Nederland in 2006 geschat op 3%¹⁸.

3.5.2. De prestatie-indicator voor alcohol

We ondervinden dus heel wat problemen als we de prevalentie voor ROI willen vergelijken tussen de verschillende landen, daarom paste het Europees Observatorium voor de Verkeersveiligheid een alternatieve methode toe om een performantie-indicator m.b.t. rijden onder invloed van alcohol te definiëren¹⁹. Deze performantie-indicatoren werden specifiek ontwikkeld om de verschillende lidstaten met elkaar te kunnen vergelijken inzake verschillende verkeersveiligheidsaspecten. Deze indicatoren moeten aan twee vereisten voldoen: enerzijds moeten ze de variaties inzake de bestudeerde problematiek weergeven,

¹⁶ Hakkert, S., Gitelman, V., & Vis, M. A. (Eds.) (2007). Road Safety Performance Indicators: Theory. Deliverable D 3.6 of the EU FP6 project SafetyNet - http://www.erso.eu/safetynet/fixed/WP3/sn_wp3_d3p6_spi_theory.pdf

¹⁷ http://www.erso.eu/knowledge/content/05_alcohol/drinking_and_driving.htm

¹⁸ Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2007). Rijden onder invloed in Nederland in 1999-2006 – Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten - http://stiva.nl/page/downloads/Rijden_20onder_20invloed_20in_20Nederland_201999-2006_tcm195-185844.pdf

¹⁹ Hakkert et al. (2007)

anderzijds moeten ze gebaseerd zijn op gegevens die in de verschillende lidstaten gelijkaardig zijn, zodat het mogelijk wordt om de verkregen waarden met elkaar te vergelijken. Daarom is de indicator "alcohol" niet gebaseerd op de prevalentie van ROI, maar op het aantal doden bij alcoholgerelateerde ongevallen, gedefinieerd als "*het percentage doden bij ongevallen met ten minste één bestuurder onder invloed van alcohol*"²⁰.

Een dergelijke indicator is uiteraard niet perfect, één van de belangrijkste nadelen is dat hij uitsluitend gebaseerd is op het aantal *dodelijke* ongevallen. Dit maakt dat hij slechts een gedeeltelijke weerspiegeling vormt van het aandeel van zwaargewonden en lichtgewonden die voortkomen uit ongevallen met ten minste één bestuurder onder invloed. Een tweede nadeel van deze indicator bestaat erin dat de interpretatie ervan sterk afhangt van (1) het percentage bestuurders dat bij een dodelijk ongeval betrokken raakte en *waarvan het alcoholgehalte daadwerkelijk gemeten werd* en (2) van de manier waarop de geteste bestuurders geselecteerd worden. Zo neemt men in de meeste lidstaten immers niet systematisch een alcoholtest af wanneer zich een ongeval voordoet. In België werd ongeveer 20% van de bestuurders die bij een dodelijk ongeval betrokken raakten op alcohol getest, terwijl we in 2006 al aan 33% zaten.²¹

De indicator die we hier beschrijven wordt berekend als de verhouding tussen het aantal doden bij een ongeval met een bestuurder onder invloed en *het totaal aantal doden*. In België bedroeg dit percentage 8,2% in 2002 en 5,4% in 2006. Vermits evenwel slechts een kleine minderheid van de bestuurders die bij een dodelijk ongeval betrokken raakten getest werd, onderschat deze indicator het aantal alcoholgerelateerde doden. Daarom werd ook een verbeterde indicator ontwikkeld, die rekening houdt met het percentage geteste bestuurders en die ervan uitgaat dat ongeveer de helft van de bestuurders *die niet getest werden* eveneens onder invloed verkeerden (cf. Vis & Van Gent, 2008). Als we uitgaan van deze verbeterde indicator, ontdekken we dat 24,4% van de doden bij alcoholgerelateerde ongevallen in 2002 effectief onder invloed was, voor 2006 komen we uit op 10,8%. Deze cijfers (zowel de verbeterde als de onverbeterde) laten dus uitschijnen dat België tussen 2002 en 2006 een drastische vermindering kende van het percentage doden bij alcoholgerelateerde ongevallen.

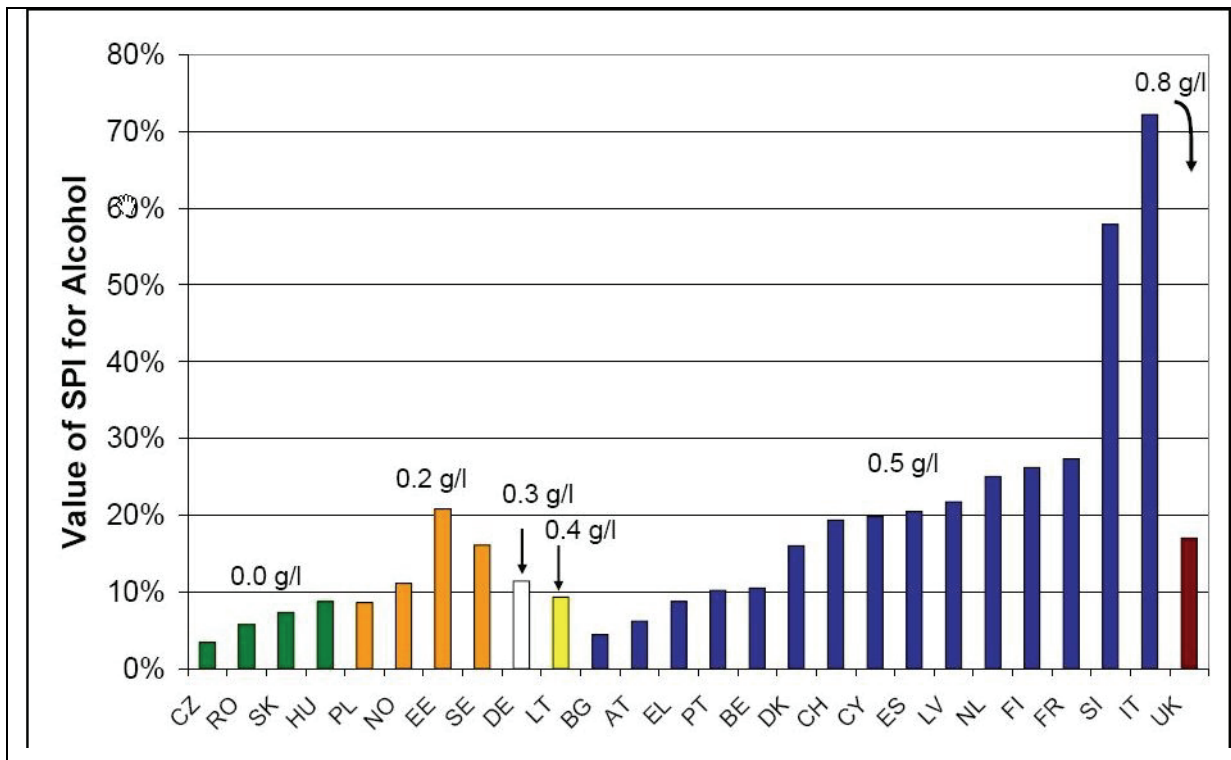
²⁰ Vis. M. A, & Van Gent, A. L. (Eds.) (2008). Road safety performance indicators: Updated country comparisons. D3.11a of the EU FP6 project SafetyNet. www.erso.eu.

²¹ Het is ook interessant te vermelden dat het percentage bestuurders dat in België bij een ongeval (*ongeacht de ernst ervan*) betrokken raakte en waarvan het alcoholgehalte effectief gemeten werd in 1991 nog 31% bedroeg, maar in 2007 al opgelopen was tot 55%.

	Aantal doden	Aantal alcoholgerelateerde doden	Percentage geteste bestuurders	Niet verbeterde alcoholindicator	Verbeterde alcoholindicator
Slovenië	263	158	92.8	55.7	57.9
Griekenland	1657	133	85.1	8.0	8.7
Frankrijk	4709	1400	84.1	25	27.3
Cyprus	86	15	78.8	17.4	19.8
Spanje	4104	365	52.9	14.2	20.5
Portugal	854	57	48.3	6.7	10.2
België	1069	58	33.4	5.4	10.8

Tabel 2: Aantal overlijdens, aantal overlijdens in een ongeval met ten minste één bestuurder onder invloed en percentage geteste bestuurders in 2006 (Portugal : 2007) in de lidstaten waarvoor het percentage geteste bestuurders bekend is - Bron: Sørensen et al., (2008).

Tabel 2 bevat het totaal aantal doden, het aantal doden bij een alcoholgerelateerd ongeval, het percentage geteste bestuurders en de verbeterde en onverbeterde alcoholindicator voor de lidstaten *waarvan het percentage geteste bestuurders gekend is*. Specifiek voor België kunnen we enkele opmerkingen maken: Eerst en vooral is België het land met het laagste aantal bestuurders die bij een dodelijk ongeval getest werden (33%). Ten tweede kent België ook één van de laagste waarden wat de alcoholindicator betreft. Figuur 12 stelt ons in staat om de waarden voor de alcoholindicator van de verschillende lidstaten visueel met elkaar te vergelijken. Deze figuur houdt rekening met het bestaan van verschillende wetgevingen in de lidstaten, die elk hun eigen definitie hebben van "bestuurder onder invloed", wat ook een weerslag heeft op de alcoholindicator zelf. Als we België vergelijken met de landen met een soortgelijke alcohollimiet, stellen we vast dat België tot het koppeloton behoort. Toch moeten we erop wijzen dat het momenteel moeilijk blijft om met zekerheid te bepalen of deze goede rangschikking daadwerkelijk aantoont dat België minder alcoholgerelateerde doden kent, of dat de verklaring eerder gezocht moet worden in de onbetrouwbaarheid van de gegevens over de rol van alcohol bij verkeersongevallen (gering percentage geteste bestuurders).



Figuur 12: Percentage doden die voortkomen uit een ongeval met ten minste één bestuurder onder invloed van alcohol. De verschillende kleuren stellen de verschillende wettelijke limieten voor in de diverse lidstaten. De gegevens dateren uit 2007 (CZ, RO, PL, SE, LT, BG, PT, LV), 2006 (BE, DE, EL, FR, C, ES, AT, SI, SK, FI, UK, NO) of 2005 (DK, EE, HU, NL, CH) – aangepast uit Vis, M.A. & Van Gent A.L. (Eds.) (2008)

3.5.3. Alcoholgebruik, andere indicatoren voor de prevalentie van ROI:

Er werden ook vergelijkingen gemaakt tussen de verschillende lidstaten op basis van variabelen die *onrechtstreeks* verband houden met de proportie alcoholgerelateerde doden. Deze waren bedoeld om te onderzoeken of de waarden voor de prestatie-indicator "alcohol" in de verschillende lidstaten in verband konden worden gebracht met de prevalentie van ROI, het alcoholgebruik, of het zelfgerapporteerde gedrag van de bestuurders inzake ROI in elk van de verschillende landen. Op die manier werd voor de verschillende lidstaten een "alcoholprofiel" opgesteld. We zullen evenwel niet blijven stilstaan bij het verband tussen de alcoholindicator en deze andere variabelen: zo kon – vermoedelijk om statistische redenen²² - slechts een gering aantal verbanden aan het licht gebracht worden. In Tabel 3 geven wij een samenvatting van België's waarden voor de verschillende soorten variabelen. Per

²² Gering aantal observaties (de gegevens worden samengebracht op het niveau van de landen), het gaat hier om verbanden tussen rangschikkingen die per variabele werden toegekend aan elk land, de gegevens voor de verschillende variabelen werden verzameld op uiteenlopende momenten.

variabele geven we het Europese gemiddelde en de laagste en de hoogste gerapporteerde waarde, zodat we per variabele kunnen zien hoe België presteert binnen de Europese context.

	Waarde BE	Europees gemiddelde	Laagste waarde	Hoogste waarde
<i>Alcoholgebruik (liter/persoon)</i>	10	10.8	5.8 (Noorwegen)	16.2 (Tsjechië)
<i>Prevalentie (gegevens afkomstig van TISPOL)²³ (Aantal overtredingen/Aantal gecontroleerde bestuurders)</i>	4.4%	2.2%	0.1% (Finland)	8.8% (Verenigd Koninkrijk)
<i>Zelfgerapporteerd gedrag (1): % bestuurders die beweren dat ze in de week voorafgaand aan het onderzoek één of meerdere keren onder invloed achter het stuur zaten²⁴</i>	5.8%	4.1%	0.3% (Polen)	7.3% (Italië)
<i>Zelfgerapporteerd gedrag (2): % bestuurders die beweren dat alcohol vaak of heel vaak aan de basis ligt van een ongeval</i>	62%	55.5%	35% (Nederland)	70% (Verenigd Koninkrijk/ Italië)
<i>Zelfgerapporteerd gedrag (3): % bestuurders die beweren dat ze gedurende de drie jaren die voorafgingen aan de enquête getest werden op alcoholgebruik</i>	23%	29.4%	64% (Finland)	4% (Italië)

Tabel 3: Situering van België ten opzichte van het Europese gemiddelde voor alcoholgebruik, prevalentie voor ROI, en drie attitude-indicatoren m.b.t. ROI (Sartre 2003)

²³ TISPOL (2008). Police catch 13,000 world cup drink drivers. European Traffic Police Network (TISPOL). <https://www.tispol.org/node/614>

TISPOL (2008a). Vigilance call as campaign catches 2000 drink drivers a day. European Traffic Police Network (TISPOL). <http://www.tispol.org/node/614>

²⁴ Cauzard, J. P. (Ed.) (2004). European drivers and road risk. Part 1: Report on principal analysis, INRETS, Paris. <http://Sartre.inrets.fr/documents-pdf/repS3V1E.pdf>

Op basis van deze tabel stellen we vast dat het alcoholgebruik (liter/persoon) in België iets lager ligt dan het Europese gemiddelde. De gegevens voor de variabele "prevalentie" zijn afkomstig van de controles die het "European Traffic Police Network" in 2006 organiseerde in 19 verschillende landen. We willen er wel op wijzen dat deze controles plaatsvonden tijdens de wereldbeker voetbal van juni 2006. Bovendien vonden ze niet plaats volgens een eenvormige onderzoeksmethodologie, maar waren ze gebaseerd op de gebruikelijke controlemethododes van de politiediensten uit de verschillende lidstaten. De gegevens m.b.t. de prevalentie die hier vermeld werden zijn dus minder betrouwbaar dan de gegevens van de nationale gedragsmeting, wat vermoedelijk de verklaring vormt voor het verschil met de schattingen op basis van deze gedragsmeting. Maar het grote voordeel van de "Tispol-gegevens" is dat ze verzameld werden voor verschillende Europese landen. Ze brengen onder meer aan het licht dat de prevalentie in België hoger ligt dan het Europese gemiddelde. Tot slot stellen de resultaten van de SARTRE-studie ons in staat om de verkeersattitudes van de Europese bestuurders met elkaar te vergelijken. Zo blijkt het percentage dat toegaf gedurende de week voor het onderzoek (2003) onder invloed achter het stuur gezeten te hebben hoger te liggen dan het Europese gemiddelde. Dit komt overeen met een vaststelling op basis van de resultaten van de Tispol-controles: België's prevalentie voor ROI ligt hoger dan het Europese gemiddelde. De resultaten van het Sartre-onderzoek brengen echter aan het licht dat het aantal Belgen dat alcohol als een frequente ongevalsoorzaak beschouwt, hoger ligt dan het Europese gemiddelde. Tot slot blijkt uit de Sartre-studie ook dat het percentage Belgische bestuurders dat verklaart gedurende de drie jaren vóór het onderzoek gecontroleerd te zijn op alcoholgebruik lager ligt dan het Europese gemiddelde. Samenvattend kunnen we stellen dat de Belgen qua alcoholgebruik het Europese gemiddelde benaderen en zich goed bewust zijn van het gevaar van alcohol in het verkeer. Desondanks ligt België's prevalentie voor ROI (zowel op basis van het zelfgerapporteerde gedrag als op basis van de Tispol-controles) hoger dan het Europese gemiddelde. Het aantal door de bestuurders gerapporteerde controles ligt echter lager dan het Europese gemiddelde. Geen enkele van de voor de verschillende variabelen geobserveerde waarden geeft ons goede redenen om te veronderstellen dat België zich van andere EU-lidstaten onderscheidt inzake het percentage alcoholgerelateerde verkeersdoden.

3.6. Conclusies en aanbevelingen

De conclusies op basis van de resultaten van de nationale gedragsmeting ROI van 2007 verschillen niet fundamenteel van de conclusies van de vorige edities. Als we kijken naar de evolutie van de resultaten sinds 2003, merken we dat het globale percentage bestuurders onder invloed in 2007 (2%) niet geëvolueerd is sinds 2005 (2,10%).

Maar zoals we reeds meermaals vermeldden, verhult dit globale percentage het feit dat bepaalde factoren een doorslaggevende invloed hebben op het gedrag van de weggebruikers m.b.t. ROI, en is het essentieel dat we rekening kunnen houden met deze factoren om de omvang van het ROI in België te evalueren. De belangrijkste factoren zijn (1) de verschillende tijdstippen van de week, (2) de leeftijd en het geslacht van de bestuurders en (3) de herkomst. Enerzijds ligt het percentage bestuurders onder invloed 's nachts immers hoger dan overdag, en anderzijds ligt dit cijfer tijdens het weekend hoger dan tijdens de week (ter herinnering: 3,03% tijdens weekenddagen tegen 1,14% voor weekdays, 10,04% tijdens weekendnachten tegen 2,17% tijdens weeknachten). Deze proportie ligt bovendien aanzienlijk hoger bij mannen (2,47%) dan bij vrouwen (1,08%) en ligt hoger bij personen van 40 tot 54 jaar oud (2,74%) dan bij de andere leeftijdsgroepen. Tot slot blijkt 15% van de bestuurders die terugkeren van een horecazaak onder invloed te zijn, bij bestuurders die terugkomen van een avondje uit is dit 13%. Rekening houdend met al deze verschillende factoren, is het besluit snel gemaakt dat de prevalentie van ROI nog steeds alarmerend is in België. Tijdens weekendnachten in oktober en november 2007 was gemiddeld 1 op de 10 bestuurders in het Belgische verkeer onder invloed!

Het in 2007 tijdens weekendnachten geobserveerde percentage bestuurders onder invloed lijkt in vergelijking met 2005 nog gestegen te zijn. We kunnen nog niet zeggen of het hier om een reële stijging gaat, dan wel om een toevallige fluctuatie (dergelijke fluctuaties konden niet vermeden worden bij de resultaten van de verschillende edities). Toch moet dit resultaat als alarmerend beschouwd worden. Hoewel de geobserveerde percentages op andere tijdstippen van de week lijken te beantwoorden aan de doelstellingen voor 2008 van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (maximum 3% van de bestuurders onder invloed op *alle* tijdstippen van de week)²⁵, zijn de resultaten voor weekendnachten in 2007 *nog een heel eind* van deze doelstellingen verwijderd.

²⁵ Begeleidingscomité van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, Dossier 2 "Alcohol en illegale drugs", p.4, januari 2002 - <http://www.fcvv.be/Docs/2002/Dossier%20%20%20Alcohol.pdf>

3.6.1. Prevalentie van ROI en ongevalsrisico

Dankzij de nationale gedragsmeting ROI beschikken we over gedetailleerde informatie inzake de prevalentie van ROI. Toch is het vooralsnog onmogelijk om deze gegevens te vergelijken met de statistieken van alcoholgerelateerde ongevallen. Om doeltreffend te werk te kunnen gaan, zouden we beide types informatie immers met elkaar in verband moeten kunnen brengen. Zo hebben we bijvoorbeeld goede redenen om aan te nemen dat sommige categorieën bestuurders met een relatief lage prevalentie (bijvoorbeeld jonge bestuurders), toch een aanzienlijk hoger risico lopen om betrokken te raken bij een (ernstig) ongeval. Het zou daarom nuttig zijn om de cijfers betreffende de prevalentie van ROI te kunnen vergelijken met de ongevalscijfers, om zo de omvang in te schatten van het risico om bij een ongeval betrokken te raken *wanneer men daadwerkelijk onder invloed is*. Een dergelijke vergelijking zal echter geen betrouwbare conclusie opleveren zolang het percentage van de bestuurders die bij een ongeval daadwerkelijk op alcohol worden getest niet naar omhoog gaat. Zoals eerder gezegd, heeft België gedurende de afgelopen jaren reeds behoorlijke stappen vooruit gezet in deze zin. Ideaal gezien *zouden deze tests systematisch moeten uitgevoerd worden, bij elke bestuurder die bij een ongeval betrokken raakt*.

Een ander essentieel element om in verband het ROI en de ongevalsbetrokkenheid met mekaar te kunnen vergelijken zijn de *effectieve waarden van de bloedalcoholconcentratie*. De internationale literatuur over dit onderwerp vermeldt immers dat de alcoholconcentratie bij bestuurders die bij ongevallen (en dan vooral bij ernstige ongevallen) betrokken raken, beduidend hoger ligt dan de wettelijke limiet²⁶. Indien we over de exacte waarden zouden beschikken van de alcoholconcentraties bij de bestuurders, zouden we beter de risicogroepen op de verschillende tijdstippen van de week in kaart kunnen brengen, en dit op basis van het niveau van de alcoholintoxicatie, en niet meer louter op basis van de frequentie waarmee de bestuurders de wettelijke limiet overschrijden²⁷.

²⁶ Sørensen, M, Assum, T., Eksler, V., and Tecl, J. (2008). Safety performance indicator for alcohol: data quality in selected countries and comparison with other alcohol indicators. Deliverable 3.10a of the EUFP6 project SafetyNet.

²⁷ De resultaten van soortgelijke metingen in Nederland: (http://stiva.nl/page/downloads/Rijden_20onder_20invloed_20in_20Nederland_201999-2006_tcm195-185844.pdf) en in het Verenigd Koninkrijk (Jackson, P. G. (2008). A review of the methodologies employed in Road-Side surveys for drinking and driving » Road Safety Research Report n°90. Department for Transport: London) zijn gebaseerd op de exacte alcoholconcentratie in de uitgeademde alveolaire lucht.

3.6.2. Welke bestuurders zijn onder invloed? - Identificatie van subcategorieën om doeltreffender in te grijpen

Het zou belangrijk zijn om onze kennis over de "bestuurder onder invloed" te verfijnen door middelen te ontwikkelen om te bepalen wat de verhouding is van bestuurders onder invloed ingevolge problematisch alcoholgebruik (alcoholafhankelijkheid) t.o.v. de "sociale drinkers" onder de automobilisten. Dit onderscheid is cruciaal, vermits de eerste groep geneigd zal zijn om vaker onder invloed te rijden dan de tweede, en vermits er voor de eerste groep specifieke maatregelen moeten worden genomen daar hun gedrag inzake ROI moeilijker bij te sturen is dan dat van de tweede groep.

Volgens een enquête van het Wetenschappelijk Instituut Volksgezondheid, zou het aantal alcoholafhankelijke personen²⁸ in België rond de 7% liggen. Dit probleem zou zich frequenter voordoen bij mannen (10%) dan bij vrouwen (4%). Mannen van 55 tot 64 jaar en vrouwen van 35 tot 44 jaar zouden de grootste risicogroepen vormen voor alcoholafhankelijkheid. Volgens Kayser²⁹ wordt de probleemdrinker in de internationale literatuur gedefinieerd als een individu dat één of meerdere van de volgende kenmerken vertoont: een bloedalcoholconcentratie van minimaal 1,5 promille, één of meerdere arrestaties voor ROI, contacten met hulpverleningsinstellingen, medische indicaties van alcoholisme (Levercirrose), ... Het aantal veroordelingen voor ROI - en dus het aantal recidivegevallen – lijkt echter één van de betrouwbaarste en makkelijkst meetbare indicatoren om te bepalen welk aandeel probleemdrinkers hebben binnen de groep van bestuurders onder invloed. Zo zouden probleemdrinkers meer kans lopen om gecontroleerd en veroordeeld te worden, juist omdat ze onder invloed zijn gedurende een groter gedeelte van de tijd die ze achter het stuur doorbrengen (Müller & Weiler, 1987, aangehaald door Kayser, 1990). Er bestaat overigens relatief veel documentatie over het verband tussen recidive en alcoholafhankelijkheid: buitenlands onderzoek dat personen die voor het eerst tegen de lamp liepen vergeleek met personen die reeds eerder betrapt werden, toont aan dat personen die zich aan recidive bezondigen vaker rapporteren dat ze reeds vanaf 's morgens alcohol gebruiken, last hebben van black-outs, of van problemen die verband houden met hun dagelijks alcoholgebruik... (Vejroska, 1983, aangehaald door Kayser, 1990). Andere

²⁸ Gedefinieerd op basis van het aantal personen die verklaren dat ze reeds de behoefte gevoeld hebben om hun alcoholgebruik af te bouwen, die zich reeds schuldig voelden omtrent hun alcoholgebruik, die reeds kritiek kregen omtrent hun alcoholgebruik, of reeds de behoefte voelden om minder alcohol te drinken, zodat ze 's morgens volledig uitgerust zijn.

²⁹ Kayser, R. E. (1990). Rijden onder invloed : Effectiviteit van een voorlichtingsprogramma. Mondiss-Kampen

studies toonden aan dat het aandeel van alcoholafhankelijke personen toeneemt naarmate het aantal recidivegevallen voor ROI stijgt³⁰. Op basis van deze informatie, willen we wijzen op de noodzaak om in België een centraal register aan te leggen van overtredingen, dit is nl. de enige manier om recidive op te sporen en te kwantificeren. Ook het exacte niveau van alcoholintoxicatie, waarvan we het belang reeds eerder vermeldden, zou een basis kunnen vormen om alcoholafhankelijke bestuurders te identificeren. Momenteel laten de resultaten van de nationale gedragsmeting ROI ons nog niet toe om occasionele drinkers te onderscheiden van alcoholafhankelijke bestuurders.

3.6.3. Sensibilisatie

De vastgestelde fluctuaties voor ROI lopen duidelijk gelijk met de tendensen in het alcoholgebruik bij de Belgische bevolking. De gezondheidsenquête van het Wetenschappelijk Instituut Volksgezondheid³¹ van 2001 omvatte een luik m.b.t. alcoholgebruik. De resultaten van deze enquête brachten o.a. aan het licht dat 12% van de Belgische bevolking aangeeft dagelijks alcohol te gebruiken. Bij mannen is dit 15%, bij vrouwen minder dan 9%. Het percentage dagelijkse drinkers ligt bijzonder laag bij jongeren van 15 tot 24 jaar, terwijl het bij de leeftijdsgroep van 40 tot 54 jaar in de buurt ligt van 17%. Zesendertig percent van de bevroegden gaven aan dat ze gedurende de week alcohol gebruikten, terwijl de overgrote meerderheid (70%) toegaf tijdens het weekend alcohol te gebruiken. Het percentage gebruikers tijdens de week neemt toe naargelang de leeftijd van de consumenten (zo verklaart 19% van de mannen tijdens de week alcohol te gebruiken, bij mannen van 25-34 jaar is dit 30%, bij mannen van 35-44 jaar 40%, bij mannen van 40-54 jaar 50% en bij mannelijke 55-plussers 55%).

Op zich is het niet verbazend dat we parallellen merken tussen het alcoholgebruik en het fenomeen van het ROI. Om onder invloed te rijden moet men immers alcohol gebruikt hebben! Maar men moet ook de mogelijkheid hebben om een voertuig te besturen (m.a.w. beschikken over een voertuig en een rijbewijs). Het is dus niet verwonderlijk dat de prevalentie voor ROI bij jonge bestuurders lager ligt dan bij oudere bestuurders. Toch roept de parallel tussen het alcoholgebruik en het ROI de volgende vraag op: Is ROI een bewuste

³⁰ Small (1982), cité dans Kayser, 1990 : De volledige groep van de bestuurders die voor de derde keer recidive pleegden, 70% van de bestuurders die voor de tweede keer recidive pleegden, en 50% van de bestuurders die voor het eerst recidive pleegden, kunnen volgens deze auteur als alcoholafhankelijk bestempeld worden.

³¹ Wetenschappelijk Instituut Volksgezondheid (2001). Gezondheidsenquête door middel van interview, België 2001 – Boek 3: Levensstijl. EPI - IPH verslag nr. 2002 – 22.

keuze, of is dit verschijnsel eerder te wijten aan een samenloop van omstandigheden, zonder dat de bestuurders zich de vraag stellen: zou ik eigenlijk wel achter het stuur plaatsnemen (m.a.w.: rijdt elke persoon die alcohol gebruikte en genoodzaakt is zijn voertuig te besturen effectief onder invloed)? Het zou nuttig zijn om middelen te ontwikkelen om meer te weten te komen over de bestuurders die vrijwillig hun alcoholgebruik loskoppelen van het besturen van een wagen (door hun alcoholgebruik te beperken, een Bob aan te duiden, beroep te doen op de Responsible Young Drivers, of gebruik te maken van het openbaar vervoer of van een taxi). De resultaten van de nationale meting leveren hieromtrent immers geen enkele indicatie. En toch is het essentieel om een betere kijk te krijgen op de eigenschappen van deze bestuurders en op hun drijfveren om niet te drinken en te rijden, dit moet ons toelaten om doeltreffende maatregelen te ontwikkelen op het vlak van sensibilisatie en handhaving.

De resultaten die we verkregen op basis van de verschillende edities van de nationale gedragsmeting ROI brengen duidelijk aan het licht dat de prevalentie voor ROI het hoogst ligt bij bestuurders van 40 tot 54 jaar. De Bob-campagnes blijven noodzakelijk voor alle leeftijdscategorieën, maar gerichte sensibilisatie voor bestuurders van 40 tot 54 jaar lijkt opportuun. Deze initiatieven zouden rekening moeten houden met het feit dat de verschillende leeftijdsgroepen elk een verschillend ongevalsrisico hebben, en moeten ontwikkeld worden op basis van een geïntegreerde aanpak waarbij handhaving en sensibilisatie elkaar aanvullen.

3.6.4. Handhaving

Internationale studies naar de evolutie van het aantal alcoholgerelateerde verkeersdoden brengen algemeen gesproken aan het licht dat de invoering van wetten ter beteugeling van het ROI in de meeste landen een onmiddellijk effect hadden. Maar we stellen ook vast dat dit effect na de invoering van de nieuwe wetgeving al gauw verloren gaat doordat de bestuurders na een tijdje merken dat de frequentie van de controles hen niet noodzakelijk dwingt om hun gedrag aan te passen (Evans, 2004). De wetgeving kan dus pas doeltreffend zijn indien men de nodige middelen inzet om de controlekans bij de populatie bestuurders voldoende hoog te houden. De aanbevelingen van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid passen overigens rechtsreeks in deze logica. Volgens deze aanbevelingen zou één op de drie bestuurders jaarlijks aan een ademtest moeten onderworpen worden. De vrees voor een alcoholcontrole is namelijk nog onvoldoende verspreid bij de Belgische bestuurders: de resultaten van de nationale attitudemeting van 2006 gaven aan dat 63% van de bevroegden de controlekans voor ROI "klein tot heel klein" vond, en dat amper 7.5% van de bevroegde bestuurders verklaarde het afgelopen jaar gecontroleerd te zijn op ROI (indien de aanbevelingen van de FCVV toegepast zouden worden zou dit 33% zijn). De aanbevelingen van de editie 2005 van de nationale gedragsmeting benadrukten reeds de noodzaak om de controles op te voeren en de zichtbaarheid ervan te vergroten (pers, ...). Hoewel gerichte controles noodzakelijk blijven om bepaalde groepen bestuurders beter te bereiken, *is het ook belangrijk om aselechte controles uit te voeren* om bij de bevolking de idee te verspreiden dat niemand aan alcoholcontroles ontsnapt. Tot slot moeten we beschikken over cijfermateriaal over het aantal verrichte controles, teneinde de doeltreffendheid van de handhavingsmaatregelen te evalueren. De enige gegevens waarover wij momenteel beschikken om de evolutie van het aantal alcoholcontroles in kaart te brengen zijn de gegevens van de Bob-campagnes, die suggereren dat het aantal controles in de loop der tijd gestegen is (tenminste gedurende de campagneperiode). Deze stijging kan enkel positief onthaald en aangemoedigd worden.

4. Bijlagen

Bijlage 1 - Vragenlijsten



Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed, editie 2007" – algemeen formulier (per controle)

Politiezone:

Afgesproken plaats controle:

Afgesproken tijdspanne:

Datum controle (DD/MM/JJJJ):

Start controle (uu/mm):

Einde controle (uu/mm):

Opmerkingen
(bv. evenementen, werken, etc.):

Zijn er één of twee rijrichtingen op de plaats van controle (1 of 2)?

Wordt de controle in één of in beide rijrichtingen uitgevoerd (1 of 2)?

Totaal aantal gepasseerde voertuigen (rijbewijs B, uitgezonderd minibussen en bestelwagens) in de ene rijrichting (indien controle in 1 richting komt hier de verkeerstelling voor die controlerichting):

Totaal aantal gepasseerde voertuigen (rijbewijs B, uitgezonderd minibussen en bestelwagens) in de andere rijrichting (**Ook in te vullen indien slechts in één rijrichting werd gecontroleerd, behalve indien er slechts één rijrichting is**):

Is er horéca of zijn er discotheken binnen een straal van 1000m van de controlelocatie (ja/nee)?

Is er horéca of zijn er discotheken binnen een straal van 5000m van de controlelocatie (ja/nee)?

Hoeveel personen (coördinator + agenten) werkten aan deze controle mee?

Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed, editie 2007" – individueel formulier

Gelieve het gepaste antwoord binnen het hokje met een duidelijk kruisje aan te duiden. Indien gevraagd, gelieve binnen het hokje duidelijk het juiste getal te noteren (zonder toevoeging van het woord: "jaar", etc.) of de volledige datum (dd/mm/jjjj, bv. 05/02/1972 en niet 5/2/72).

<p>1/ <u>Geslacht van de bestuurder:</u></p> <p>Man <input type="checkbox"/></p> <p>Vrouw <input type="checkbox"/></p>	<p>7/ <u>Wat is de wettelijke limiet voor het toegelaten alcoholgehalte bij chauffeurs?</u></p> <p>0,2 pro mille (g/l bloed) <input type="checkbox"/></p> <p>0,5 pro mille (g/l bloed) <input type="checkbox"/></p> <p>0,8 pro mille (g/l bloed) <input type="checkbox"/></p> <p>1,2 pro mille (g/l bloed) <input type="checkbox"/></p> <p>1,5 pro mille (g/l bloed) <input type="checkbox"/></p> <p>Geen idee <input type="checkbox"/></p>
<p>2/ <u>Geboortedatum (dd/mm/jjjj)</u></p> <p style="text-align: center;">.....</p>	<p>8/ <u>Van waar komt de bestuurder?</u></p> <p>Thuis <input type="checkbox"/></p> <p>Vrienden, familie <input type="checkbox"/></p> <p>Werk <input type="checkbox"/></p> <p>Café, bar, restaurant <input type="checkbox"/></p> <p>Discotheek, fuif, optreden <input type="checkbox"/></p> <p>Sportclub <input type="checkbox"/></p> <p>Andere <input type="checkbox"/></p>
<p>3/ <u>Aantal passagiers</u></p> <p>Nul <input type="checkbox"/></p> <p>Een <input type="checkbox"/></p> <p>Twee <input type="checkbox"/></p> <p>Drie of meer <input type="checkbox"/></p>	<p>9/ <u>Resultaat van de ademtest :</u></p> <p>Weigering <input type="checkbox"/></p> <p>Onmogelijk: <input type="checkbox"/></p> <p>S <input type="checkbox"/></p> <p>A <input type="checkbox"/></p> <p>P <input type="checkbox"/></p>
<p>4/ <u>Datum eerste uitreiking rijbewijs (dd/mm/jjjj)?</u></p> <p style="text-align: center;">.....</p>	
<p>5/ <u>Hoeveel maal bent u als bestuurder voor het rijden onder invloed getest geweest (deze controle niet meegerekend)?</u></p> <p style="text-align: center;">.....</p>	
<p>6/ <u>Hoe groot is volgens u de kans dat u tijdens een autorit gestopt wordt voor een alcoholcontrole?</u></p> <p>Erg klein (minder dan 20% kans) <input type="checkbox"/></p> <p>Klein (tussen 20 en 40% kans) <input type="checkbox"/></p> <p>Matig (tussen 40 en 60% kans) <input type="checkbox"/></p> <p>Groot (tussen 60 en 80% kans) <input type="checkbox"/></p> <p>Zeer Groot (meer dan 80% kans) <input type="checkbox"/></p> <p>Geen idee <input type="checkbox"/></p>	

Bijlage 2 – Gedetailleerde beschrijving van de steekproef

2.1. Verdeling van de controles over het grondgebied

Van alle 196 politiezones op het grondgebied, namen er 145 deel aan de nationale gedragsmeting van 2007. Vlaamse en Waalse politiezones vertoonden een gelijkaardige deelnamegraad (respectievelijk 77 en 68%). Bovendien nam ook 66% van de Brusselse politiezones deel. Tabellen 1 a en 1 b vermelden het aantal deelnemende politiezones per gewest, provincie en gerechtelijk arrondissement. De nationale gedragsmeting betreffende ROI van alcohol werd ook gesteund door de Wegpolitie. Zeven van de 9 verkeerseenheden van de federale politie namen deel.

<u>Vlaanderen</u>	<u>Antwerpen</u>	<u>Limburg</u>	<u>Vlaams Brabant</u>	<u>Oost-Vlaanderen</u>	<u>West- Vlaanderen</u>
<i>Gerechtelijk arrondissement:</i>	Antwerpen: 6/11	Hasselt: 9/9	Leuven: 12/12	Gent: 8/10	Brugge: 6/9
	Mechelen: 3/7	Tongeren: 9/9	Brussel: 11/15	Oudenaarde: 5/5	Kortrijk: 3/6
	Turnhout: 6/7			Dendermonde: 11/14	Veurne: 2/3
					Ieper: 1/1
Per provincie:	60%	100%	85%	82%	74%

Tabel 4a: Deelnemende politiezones per Gewest, provincie en gerechtelijk arrondissement - Vlaanderen

<u>Wallonie</u>	<u>Brabant Wallon</u>	<u>Liège</u>	<u>Luxembourg</u>	<u>Namur</u>	<u>Hainaut</u>
<i>Gerechtelijk arrondissement:</i>	Nivelles: 6/10	Liège: 7/10	Arlon: 3/3	Namur: 3/6	Tournai: 5/8
		Verviers: 2/4	Marche- en- Famenne: 0/1	Dinant: 5/7	Mons: 5/6
		Eupen: 2/2	Neufchâteau 1/ 2		Charleroi: 6/9
		Huy: 4/4			
Per provincie:	60%	75%	67%	61%	69%

Tabel 4b: Deelnemende politiezones per Gewest, provincie en gerechtelijk arrondissement - Wallonië

Elke politiezone heeft twee tot drie controles gehouden, elke federale politie-eenheid heeft er 10 gehouden. In totaal vonden er 402 controles plaats, waarvan er 95% werden uitgevoerd door de lokale politie en 5% door de federale politie. De federale politie heeft uitsluitend gecontroleerd ter hoogte van op- en afritten van autosnelwegen, dit betekent dat 5% van de controles uitsluitend plaatsvond langs dit type weg. Van alle 402 controles,

vonden er 240 (60%) plaats in Vlaanderen, 151 (37%) in Wallonië en 11 (3%) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

<u>Vlaanderen</u>					
	Antwerpen	Limburg	Oost-Vlaanderen	West-Vlaanderen	Vlaams-Brabant
	41	50	60	34	55
Percentage/Gewest	17%	21%	25%	14%	23%

Tabel 5a: Proportie uitgevoerde controles in elke Vlaamse provincie ten opzichte van alle uitgevoerde controles in Vlaanderen (240)

<u>Wallonië</u>					
	Brabant wallon	Hainaut	Liège	Luxembourg	Namur
	10	52	37	18	34
Deelname-percentage/Gewest	7%	34%	24%	12%	23%

Tabel 5b: Proportie uitgevoerde controles in elke Waalse provincie ten opzichte van alle uitgevoerde controles in Wallonië (151)

Tabellen 2 a en 2 b bevatten respectievelijk voor Wallonië en Vlaanderen de proportie uitgevoerde controles per provincie. Uit deze tabellen blijkt dat de verschillende Vlaamse provincies gelijkmatiger vertegenwoordigd zijn dan de Waalse. 34% van de controles in Wallonië vond plaats in Henegouwen en amper 7% in de provincie Waals-Brabant.

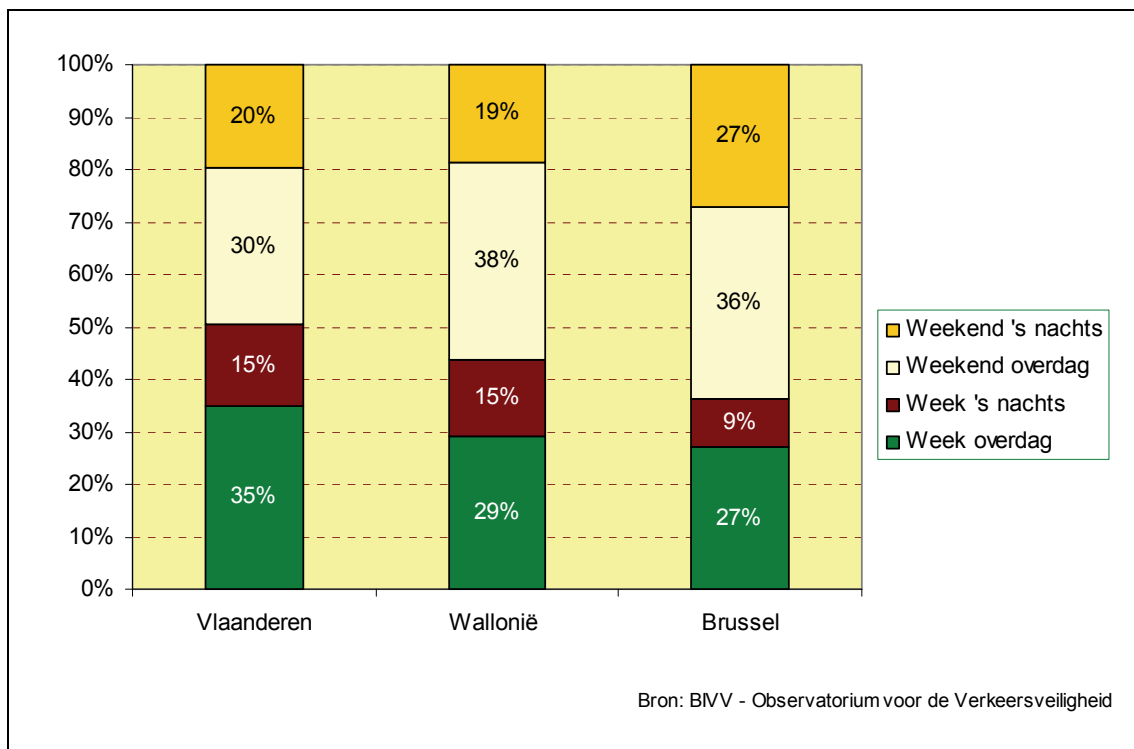
2.2. Verdeling van de controles per tijdspanne:

Definitie	Vlaanderen	Wallonië	Brussel	Totaal
Week				
Overdag: 06-21.59 u	84	44	3	131 (33%)
's Nachts: 22.00 u – 05.59 u	37	22	1	60 (15%)
Weekend				
Overdag: 06-21.59 u	72	57	4	133 (33%)
's Nachts: 22.00 u – 05.59 u	47	28	3	78 (19%)

Tabel 6: Aantal controles overdag/s nachts/tijdens de week/tijdens het weekend in de drie gewesten

Tabel 3 vermeldt de definitie van controles "overdag/s nachts" en "tijdens de week/tijdens het weekend". Om de resultaten te kunnen vergelijken met andere verkeersveiligheidsstatistieken in België, hebben we de definitie van de "werkgroep statistiek" toegepast op deze gegevens. Volgens deze definitie stemt "overdag" overeen met de periode van 06.00 u tot en met 21.59 u, terwijl "'s nachts" overeenstemt met de periode

van 22.00 u tot en met 05.59 u. Het weekend start op vrijdagochtend en bevat ook de nacht van zondag op maandag. Tabel 3 laat zien hoe de controles verdeeld zijn over de dagen en de nachten in functie van de oorspronkelijk bepaalde tijdsperiodes: hieruit blijkt duidelijk dat het percentage controles overdag hoger ligt dan het percentage controles 's nachts, en dit zowel tijdens de week als tijdens het weekend.



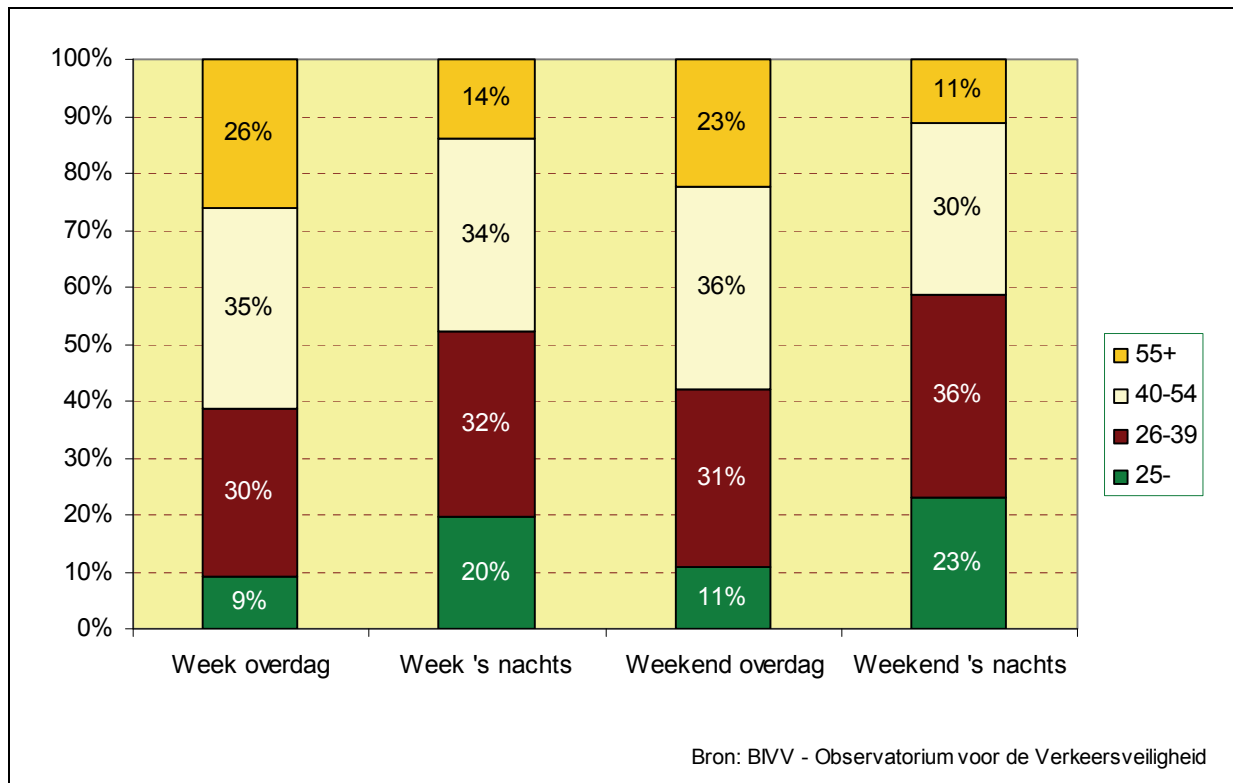
Figuur 13: Percentage controles op verschillende tijdstippen van de week in de drie Gewesten

2.3. De bestuurders

Leeftijd, geslacht en gewest

Bij de nationale gedragsmeting van 2007 werden er in totaal 11 721 bestuurders gecontroleerd. In de meeste (67%) gevallen ging het om mannen. De gemiddelde leeftijd van de bestuurders was 42,95 jaar. Om de samenstelling van de steekproef te onderzoeken in termen van leeftijd, werd er een onderverdeling gemaakt in vier leeftijdscategorieën: "min-25", "26-39 jaar", "40-54 jaar" en "55-plus". De twee middelste categorieën zijn globaal gezien het best vertegenwoordigd (31% voor de 26-39-jarigen en 35% voor de 40-54-jarigen). De jongsten en de oudsten zijn minder talrijk vertegenwoordigd (respectievelijk 12 en 22%).

69% van de bestuurders werden gecontroleerd in Vlaanderen, in Wallonië was dit 28% en in Brussel 3%. Het aandeel van mannen en vrouwen is gelijk voor de drie gewesten, dit geldt ook voor de vertegenwoordiging per leeftijdscategorie.



Figuur 14 : Vertegenwoordiging van de bestuurders per leeftijdscategorie, per tijdstip van de week

De meeste bestuurders van de steekproef werden gecontroleerd overdag tijdens de week (43%) en overdag tijdens het weekend (34%). 's Nachts werden er minder bestuurders gecontroleerd, zowel tijdens de week (10%) als tijdens het weekend (13%)³². Op om het even welk tijdstip van de week, maken mannen de meerderheid uit van alle gecontroleerde bestuurders. In termen van leeftijd is er een aanzienlijk verschil te merken naargelang het tijdstip van de week (cf. Figuur 14): 's Nachts worden er meer bestuurders jonger dan 25 jaar gecontroleerd dan overdag, voor bestuurders ouder dan 55 is dit net omgekeerd.

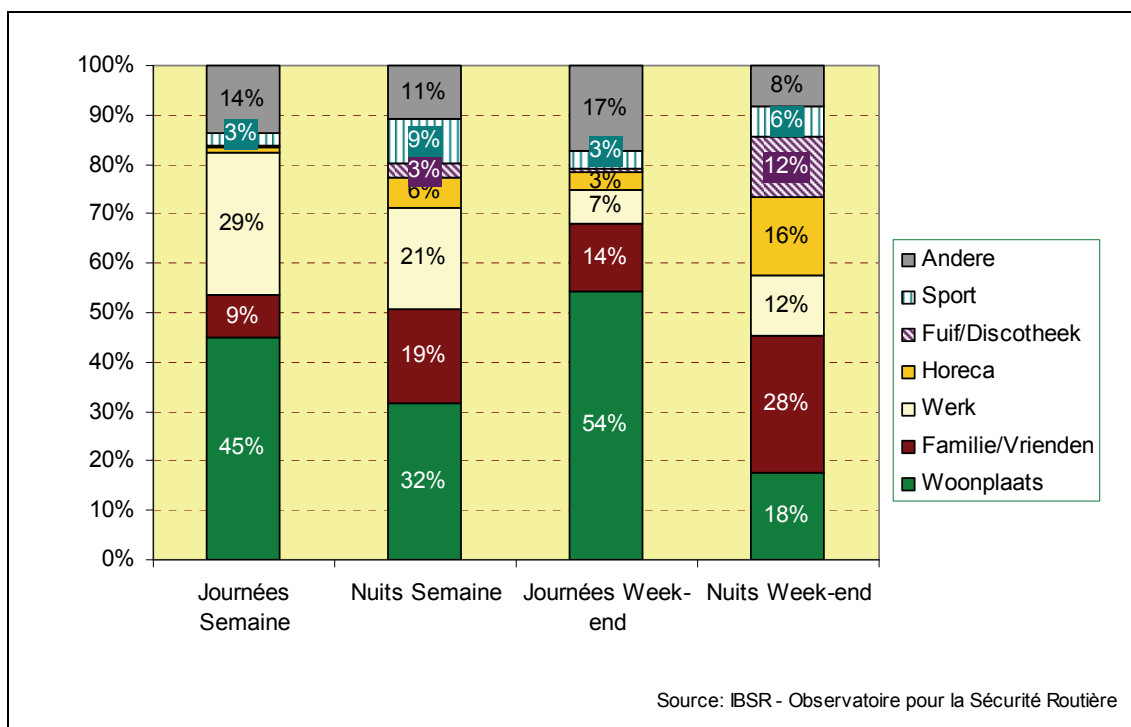
³² Het percentage uitgevoerde controles op de verschillende tijdstippen van de week en het percentage gecontroleerde bestuurders op de verschillende tijdstippen van de week vallen niet perfect samen door fluctuaties van de verkeersdichtheid, die op haar beurt afhankelijk is van de verschillende tijdspannes.

Herkomst, aantal passagiers

Woonplaats	Werk	Familie/Vrienden	Andere	horeca	Sport	Fuif, discotheek
43%	18%	14%	14%	4%	4%	2%

Tabel 7: Herkomst van de bestuurders

Het leeuwendeel van de gecontroleerde bestuurders was thuis vertrokken (cf. Tabel 4 voor de globale percentages). Dit cijfer verschilde natuurlijk aanzienlijk naargelang van het tijdstip van de week waarvoor de controle werd uitgevoerd: in het weekend verschilt de samenstelling van de steekproef sterk van de andere periodes van de week (cf. Figuur 15).



Figuur 15: Herkomst van de bestuurders per tijdstip van de week

De meeste gecontroleerde bestuurders zaten alleen in de wagen (57%), of vervoerden één passagier (30%). Amper 13% vervoerde twee of meer passagiers. Of men al dan niet alleen in de wagen zit, hangt blijkbaar sterk af van het tijdstip van de controle (tijdens het weekend zaten er beduidend minder bestuurders alleen in de wagen) en de herkomst van de bestuurders (het percentage bestuurders alleen in de wagen is het hoogst bij personen die van hun werk komen en het laagst bij personen die van een horecagelegenheid, een discotheek/fuif, of in mindere mate bij personen op de terugweg van een bezoek aan familie of vrienden). Met andere woorden: bestuurders zijn het meest geneigd tot ROI op ogenblikken dat ze niet alleen reizen. Als we het aantal passagiers

onderzoeken naargelang van de herkomst van de bestuurders, kunnen we een gelijkaardige conclusie trekken: op de terugweg van gelegenheden waar alcohol geschonken wordt, zit men meestal met verschillende personen in de wagen.

Bijlage 3 - Regressiemodellen

3.1. Algemene principes voor de interpretatie van de analyses

Begrippen relatief risico en kansverhouding

De analyses in deze rubriek zijn bedoeld om een model te vinden om diverse factoren (leeftijd bestuurder, tijdstip van de week waarop de controle plaatsvindt...) in verband te brengen met de kans op ROI. De modellen die we hier uitwerken drukken dit verband uit op basis van de kansverhouding (de zogenaamde odds ratio³³). In de context van deze studie, waarbij het percentage bestuurders onder invloed – statistisch gesproken – als laag beschouwd kan worden, kan de kansverhouding gelijkgeschakeld worden met het "relatieve risico"³⁴, dat intuïtief makkelijker te begrijpen valt. Om de zaken niet nodeloos ingewikkeld te maken, zullen we dus de term "relatief risico" gebruiken bij de beschrijving van de hierna vermelde resultaten. We zullen het dus hebben over relatief risico voor ROI, dat gedefinieerd wordt als de verhouding tussen de kans dat een persoon uit de categorie van de geteste variabele (of predictor) achter het stuur plaatsneemt nadat hij/zij meer alcohol gebruikte dan wettelijk toegelaten en de kans dat een persoon uit een andere categorie van deze variabele (referentiecategorie genoemd) achter het stuur plaatsneemt nadat hij/zij meer alcohol gebruikte dan wettelijk toegelaten. Voor het bepalen van een verband tussen de factoren die ons interesseren (bijvoorbeeld de verschillende tijdstippen van de week, het geslacht of de leeftijd van de bestuurders) baseren wij ons op de test van het relatieve risico voor ROI (de kansverhoudingen of odds ratio's die vastgesteld worden bij de verschillende bestudeerde

$$^{33} O.R = \frac{\frac{p}{(1-p)}}{\frac{q}{(1-q)}}; \text{ waarbij } q \text{ overeenkomt met de kans op ROI in de referentiecategorie van een}$$

predictor (bijvoorbeeld mannen voor de predictor "geslacht", en p overeenkomt met de kans op ROI voor de categorie die ermee vergeleken wordt ("vrouwen" voor de predictor "geslacht").

$$^{34} R.R = \frac{p}{q}; \text{ waarbij } q \text{ overeenkomt met de kans op ROI in de referentiecategorie van een predictor}$$

(bijvoorbeeld mannen voor de predictor "geslacht", en p overeenkomt met de kans op ROI voor de categorie die ermee vergeleken wordt ("vrouwen" voor de predictor "geslacht"). In tegenstelling tot de kansverhouding, houdt het relatieve risico geen rekening met de verhouding tussen de waarschijnlijkheid dat men rijdt onder invloed en de waarschijnlijkheid dat men nuchter rijdt. Vermits de waarschijnlijkheid voor ROI – mathematisch gezien – laag ligt, leveren beide methodes gelijkaardige schattingen op.

predictoren). Indien deze kansverhouding statistisch significant blijkt, betekent dit dat het feit dat een persoon eerder tot een bepaalde categorie van de predictor behoort (bijvoorbeeld tot de categorie "vrouwen" van de predictor "geslacht"), dan tot een andere (bijvoorbeeld tot de categorie "mannen") op statistisch significante wijze samen hangt met een toename of een afname van de kans voor ROI.) Deze toe- of afname komt overeen met een vermenigvuldigingsfactor. Zo zullen we bijvoorbeeld zeggen dat het relatieve risico voor ROI bij vrouwen 0.41 keer hoger ligt dan bij mannen. We zouden eveneens kunnen zeggen dat de relatieve kans voor ROI bij vrouwen 41% bedraagt van die van de mannen. Als deze factor dus lager ligt dan 1, betekent dit dat het relatieve risico van de vergeleken categorie (vrouwen in ons voorbeeld) lager ligt dan dat van de referentiecategorie (mannen). Ligt deze factor daarentegen hoger dan 1, dan betekent dit dat het relatieve risico van de vergeleken categorie hoger ligt dan dat van de referentiecategorie.

Keuze van de referentiecategorieën voor elk van de predictoren

De verschillende categorieën van elk van de variabelen van het onderzoek worden beschreven in Tabel 6, evenals de cijfercode die hieraan toegewezen werd voor de analyses. Alle categorieën met code "0" dienden bij de analyses als referentiecategorie. Zo kreeg voor de variabele "Herkomst" de categorie "Woonplaats" de code 0 toegekend, wat betekent dat met deze categorie alle andere categorieën zullen worden vergeleken: "Familie/vrienden", "Werk", "Horeca", "Avondje uit/Discotheek", "Sport" en "Overige".

	<i>Categorieën</i>
Gewest	0 : Vlaanderen 1 : Wallonië 2 : Brussel
Weekend	0 : Week 1 : Weekend
Nacht	0 : Dag 1 : Nacht
Richting verkeer	0 : 1 richting 1 : 2 richtingen
Richting controle	0 : 1 richting 1 : 2 richtingen
Discotheek op 1000 m	0 : Neen 1 : Ja
Discotheek op 5000m	0 : Neen 1 : Ja
Aantal agenten (gecentreerd rond het gemiddelde)	Continu
Verkeersdensiteit (gecentreerd rond het gemiddelde)	Continu
Lokale / federale politie	0 : Lokale politie 1 : Federale Politie
Geslacht	0 : Man 1 : Vrouw
Leeftijdscategorie	0 : 16-25 jaar 1 : 26-39 jaar 2 : 40-54 jaar 3 : Ouder dan 55 jaar
Rijervaring (gecentreerd rond het gemiddelde)	Aantal jaren rijervaring – Continu
Herkomst	0 : Woonplaats 1 : Familie/ Vrienden 2 : Werk 3 : Horeca 4 : Fuif/ Discotheek 5 : Sport 6 : Andere
Aantal passagiers	0 : 0 1 : 1 2 : 2 of meer
Subjectieve kans	0 : Klein tot heel klein 1 : Gemiddeld 2 : Groot tot zeer groot 6 : Weet niet
Geschatte wettelijke limiet	0 : Fout 1 : Correct 5 : Weet niet

Tabel 8: Predictoren gebruikt om de variaties te voorspellen van het relatieve risico voor ROI, geassocieerde categorieën en numerieke waarde die aan deze categorieën zijn toegekend.

	Odds ratio	S.E.	t	P> t 	CI-	CI+	
Gewest	Wallonië vs. Vlaanderen	1.37	0.32	1.34	0.18	0.86	2.16
	Brussel vs. Vlaanderen	2.94	1.27	2.49	0.01	1.26	6.89
Nacht		2.71	1.01	2.68	0.01	1.31	5.64
Weekend		1.93	0.50	2.55	0.01	1.16	3.20
Nacht*Weekend		1.85	0.80	1.42	0.16	0.79	4.35
Duur controle		1.42	0.09	5.44	0.00	1.25	1.62
Federale Politie		0.78	0.32	-0.60	0.55	0.35	1.75
Horeca	1000m	1.09	0.29	0.34	0.74	0.65	1.84
	5000m	2.73	1.27	2.15	0.03	1.09	6.82
Leeftijd	26-39 vs 25-	1.27	0.45	0.66	0.51	0.63	2.55
	40-54 vs. 25-	2.52	0.99	2.33	0.02	1.16	5.47
	55+ vs. 25-	1.84	0.80	1.40	0.16	0.78	4.30
Vrouw		0.43	0.13	-2.89	0.00	0.24	0.76
Rij-ervaring		1.00	0.01	0.56	0.58	0.99	1.02
Herkomst	Familie/Vrienden vs. Woonplaats	2.06	0.58	2.58	0.01	1.19	3.58
	Werk vs. Woonplaats	1.23	0.44	0.57	0.57	0.61	2.48
	Horeca vs. Woonplaats	10.26	2.83	8.44	0.00	5.96	17.65
	Fuif/ Discotheek vs. Woonplaats	12.48	3.64	8.65	0.00	7.03	22.15
	Sport vs. Woonplaats	2.17	0.76	2.22	0.03	1.09	4.33
	Overige vs. Woonplaats	0.84	0.31	-0.48	0.63	0.40	1.75
Passagiers		1.47	0.28	2.01	0.05	1.01	2.13
Kennis van de wetgeving		0.94	0.19	-0.31	0.76	0.64	1.39
Minstens één controle in het verleden		1.47	0.42	1.34	0.18	0.84	2.56
Controlekans	Gemiddeld vs. Heel klein/Klein	2.18	0.53	3.20	0.00	1.35	3.52
	Groot tot heel groot vs. Heel klein/klein	1.82	0.47	2.31	0.02	1.09	3.02
	Weet niet vs. Heel klein/klein	3.68	1.29	3.71	0.00	1.84	7.34

Tabel 9: Resultaten voor de individuele tests voor de verschillende predictoren – De predictoren die op statistisch significante wijze geassocieerd werden met het risico voor ROI zijn in het vet aangegeven

3.2. Resultaten

In een eerste fase werd het verband tussen het risico voor ROI en elke individuele predictor geëvalueerd (anders gezegd: een regressiemodel per predictor). Tabel 10 bevat de resultaten van deze exploratieve analyse. De predictoren waarvoor een significant verband kon worden vastgesteld zijn aangegeven in het vet. Deze laatste hebben gediend als basis voor de ontwikkeling van het eindmodel, waarvan wij hierna de verschillende stappen beschrijven.

Een eerste model werd getest om het verband te evalueren tussen de tijdstippen van de week en het risico voor ROI, waarbij gecontroleerd werd voor de verschillende eigenschappen van de politiecontroles, zoals: het tijdstip van de controle, de duur³⁵ en de aanwezigheid van een horecazaak in een straal van 5000 m rond het controlepunt. Tabel 10 bevat de resultaten van dit eerste model.

	Odds Ratio	Standaard-afwijking	t	P> t 	Betrouwbaarheidsinterval	
Horeca 5000m	2.43	1.12	1.93	0.05	0.98	6.01
Duur controle	1.27	0.14	2.24	0.03	1.03	1.58
Weekend	3.78	0.78	6.48	0.00	2.53	5.66
Nacht	2.25	0.48	3.84	0.00	1.49	3.42

Tabel 10: Model 1 – Weekends, Nachten, Eigenschappen van het controledispositief en ROI

De kans dat een bestuurder onder invloed is, ligt 2.43 keer hoger bij bestuurders die naar de kant moesten op een plaats binnen een straal van 5000 m van een horecazaak. Als we rekening houden met het feit dat de aanwezigheid van een dergelijk etablissement in een beperktere straal (1000m) *geen* verband vertoont met het ROI, valt dit resultaat moeilijk te begrijpen. Men zou kunnen denken dat dit resultaat te verklaren is vanuit een aanzienlijke correlatie tussen de aanwezigheid van een horecazaak binnen een straal van 1000 en 5000 m rond het controlepunt (als zich binnen een straal van 5000 m een horecazaak bevindt dan is er sowieso ook een horecazaak binnen een straal van 1000 m en omgekeerd), maar dit is niet het geval³⁶. Het feit dat het effect van de aanwezigheid van een horecazaak binnen een

³⁵ Het verzamelen van gegevens duurde in principe één uur. De resultaten wijzen echter op een gemiddelde duur van 1.16 u. Negen procent van de gegevens is overigens afkomstig van controles die tussen 1.30 u en 2.00 u hebben geduurd. Het percentage gegevens afkomstig van nog langere controles is miniem (0.03%).

³⁶ Percentage observaties waarvoor (1) er geen horecazaak is, noch op 1000, noch op 5000 m van het controlepunt: 7.10 ; (2) er een horecazaak is op 1000 m, maar niet op 5000 m: 1,44 ; (3) waarvoor

straal van 5000 m behouden blijft als we de variabele "herkomst van de bestuurders" in het model opnemen (zoals we zullen zien in de beschrijving van de volgende versies van het model) doet twijfelen of de aanwezigheid van een horecazaak wel echt een effect heeft, dan wel het resultaat is van een correlatie van deze laatste predictor met een andere, niet-gemeten predictor. De tijdstippen van de week waarop de bestuurders worden gecontroleerd hebben op hun beurt een cruciale invloed op het ROI: de waarschijnlijkheid dat een bestuurder onder invloed bevonden wordt, ligt in het weekend bijna 4 keer zo hoog als tijdens de week en ligt 's nachts meer dan dubbel zo hoog dan overdag (cf. figuur 1, p.6).

Het in de volgende stap berekende model omvat de effecten van de persoonlijke eigenschappen van de bestuurders, m.a.w. hun leeftijd en hun geslacht (cf. tabel 11). Als we het effect van de leeftijd onderzoeken, blijkt dat de odds ratio voor ROI hoger ligt voor elke van de overige leeftijdscategorieën dan voor de referentiecategorie van min-25-jarigen. Dit verschil is echter alleen maar statistisch relevant voor de personen van 40 tot 54 jaar en voor 55-plussers: bij 40-54-jarigen en 55-plussers ligt de kans voor ROI respectievelijk 3,71 en 3 keer hoger dan bij min-25-jarigen (zie figuur 4 p. 10). Het geslacht van de bestuurders vertoont een statistisch significant verband met de kans voor ROI, deze laatste bedraagt bij vrouwen 43% van die bij de mannen.

	Odds Ratio	Std. Err.	t	P>t	Betrouwbaarheidsinterval	
Nacht	4.67	0.96	7.51	0.00	3.12	6.99
Weekend	2.22	0.49	3.63	0.00	1.44	3.43
Horeca 5000m	2.39	1.17	1.79	0.08	0.92	6.24
Duur controle	1.31	0.14	2.59	0.01	1.07	1.60
26 - 39 jaar	1.65	0.57	1.46	0.15	0.84	3.24
40 - 54 jaar	3.71	1.38	3.52	0.00	1.78	7.71
Ouder dan 55 jaar	3.02	1.18	2.84	0.01	1.40	6.49
Vrouw	0.43	0.12	-2.93	0.00	0.24	0.76

Tabel 11: Model 2 : Invloed van de eigenschappen van de bestuurders – Leeftijd, geslacht

De test betreffende de odds ratio voor verschillende vertrekpunten toont aan dat bestuurders die van hun werk kwamen of die bij hun herkomst "andere" aanduiden, geen verhoogde kans lopen om onder invloed te zijn t.o.v. diegenen die van hun woonplaats kwamen. De kans dat een bestuurder onder invloed is, ligt 6 keer hoger bij bestuurders die terugkwamen van een horecazaak of van een avondje uit dan bij diegenen die thuis

er een horecazaak is op 5000 m, maar niet op 1000 m: 32.45, (4) er een horecazaak is op 5000 m en op 1000 m: 59%.

vertrokken waren. Ook bij bestuurders die terugkomen van een familiebezoek of van de sportclub is deze kans bijna dubbel zo groot als bij bestuurders die thuis vertrokken waren (Figuur 5, p.15).

	Odds Ratio	Std. Err.	t	P>t	Betrouwbaarheidsinterval	
Nacht	3.06	0.74	4.61	0.00	1.90	4.94
Weekend	1.86	0.49	2.34	0.02	1.10	3.13
Horeca 5000m	2.38	1.20	1.73	0.09	0.89	6.41
Duur controle	1.29	0.14	2.41	0.02	1.05	1.59
26 - 39 jaar	1.62	0.53	1.47	0.14	0.85	3.07
40 - 54 jaar	4.29	1.50	4.16	0.00	2.15	8.54
Ouder dan 55 jaar	3.45	1.32	3.24	0.00	1.63	7.31
Vrouw	0.41	0.12	-2.98	0.00	0.23	0.74
Familie/ Vrienden	1.80	0.57	1.84	0.07	0.96	3.36
Werk	1.39	0.50	0.92	0.36	0.69	2.82
Horeca	5.87	1.64	6.34	0.00	3.39	10.16
Fuif/ Discotheek	5.78	1.77	5.74	0.00	3.17	10.55
Sport	1.73	0.64	1.49	0.14	0.84	3.58
Andere	0.88	0.34	-0.32	0.75	0.41	1.89

Tabel 12: Model 3 : Herkomst van de bestuurders

Het laatste model bevat de verschillende predictoren m.b.t. de gepercipieerde controlekans voor ROI (tabel 13). De resultaten geven aan dat alle bestuurders die de controlekans als gemiddeld, of als groot tot heel groot bestempelen, of die niet weten hoe hoog deze controlekans is, zich onderscheiden van de referentiecategorie (in casu de bestuurders die de controlekans "heel klein tot klein" vinden). Dit resultaat lijkt op het eerste gezicht onlogisch: Hoe is het mogelijk dat bestuurders die de controlekans hoger vinden juist meer kans hebben om bij een alcoholcontrole boven de wettelijke limiet te zitten i.p.v. eronder?

	Odds Ratio	Std. Err.	t	P>t	Betrouwbaarheidsinterval	
Nacht	3.02	0.74	4.49	0.00	1.86	4.90
Weekend	1.93	0.49	2.57	0.01	1.17	3.20
Horeca 5000m	2.38	1.12	1.84	0.07	0.94	6.01
Duur controle	1.25	0.13	2.18	0.03	1.02	1.54
26 - 39 jaar	1.90	0.65	1.89	0.06	0.97	3.72
40 - 54 jaar	4.82	1.82	4.16	0.00	2.29	10.15
Ouder dan 55 jaar	3.74	1.49	3.32	0.00	1.71	8.18
Vrouw	0.41	0.12	-2.93	0.00	0.23	0.75
Familie/ Vrienden	1.91	0.60	2.04	0.04	1.02	3.54
Werk	1.51	0.55	1.14	0.25	0.74	3.08
Horeca	6.09	1.65	6.68	0.00	3.58	10.36
Fuif/ Discotheek	6.64	2.12	5.95	0.00	3.55	12.42
Sport	1.90	0.73	1.68	0.09	0.90	4.05
Andere	0.86	0.33	-0.38	0.70	0.41	1.82
Gemiddelde kans	1.97	0.49	2.70	0.01	1.20	3.22
Grote tot heel grote kans	1.82	0.51	2.14	0.03	1.05	3.14
Kans onbekend	4.63	1.66	4.28	0.00	2.29	9.37

Tabel 13: Model 4 Subjectieve controlekans

Maar in werkelijkheid blijkt dit resultaat allesbehalve onlogisch als men het omgekeerde standpunt inneemt m.b.t. het verband tussen de "subjectieve controlekans" en het risico voor ROI. Het is immers heel goed mogelijk dat de subjectieve controlekans toeneemt als men gedronken heeft (we hebben het dan over het subjectieve begrip "angst" voor een controle). Maar hiermee is het feit dat ook de bestuurders die naar eigen zeggen geen flauw benul hebben van de controlekans, meer geneigd zijn om te rijden onder invloed, nog niet verklaard. Als we deze groep onder de loep nemen, dan doen de verkregen resultaten vermoeden dat de bestuurders die "in regel" zijn minder aarzelen om aan te geven dat zij de controlekans laag vinden. Diegenen die wel rijden onder invloed – ofwel vanuit een anticiperende reflex (men rijdt onder invloed en vreest dus een controle), ofwel omdat ze reeds betrapt zijn en werden ondervraagd door de politie - zouden aarzelen om te zeggen dat ze vermoeden dat de controlekans laag ligt en zouden eerder kiezen voor een andere antwoordmogelijkheid (desnoods kiezen ze "geen mening").