



Rapport nr. 2023-R-09-NL

Nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” 2021

Drinken en rijden in België



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER



Nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” 2021

Drinken en rijden in België

Rapportnummer	2023 - R - 09 - NL
Wettelijk depot	D/2023/0779/19
Opdrachtgever	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Publicatiedatum	27/03/2023
Auteur(s)	Sofie Boets, Naomi Wardenier, Nathan De Vos, Lies Bouwen
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., De Vos, N. & Bouwen, L. (2023). Nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” 2021 - 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	11
1 Inleiding	14
2 Methode	16
2.1 Algemeen principe	16
2.2 Analytische benadering en terminologie	18
2.3 Beschrijving van de steekproef	19
2.4 Statistische analyse	21
3 Rijden onder invloed bij autobestuurders	23
3.1 Algemene prevalentie	23
3.1.1 Situatie in 2021 en evolutie	23
3.1.2 Alcoholconcentratie	24
3.2 Prevalentie per gewest	25
3.2.1 Situatie in 2021	25
3.2.2 Evolutie	26
3.3 Prevalentie volgens weekperiode	27
3.3.1 Situatie in 2021	27
3.3.2 Evolutie	28
3.4 Prevalentie volgens wegtype	29
3.4.1 Situatie in 2021	29
3.4.2 Evolutie	30
3.5 Prevalentie volgens gender	31
3.5.1 Situatie in 2021	31
3.5.2 Evolutie	31
3.6 Prevalentie volgens leeftijd	32
3.6.1 Situatie in 2021	32
3.6.2 Evolutie	33
3.7 Prevalentie volgens vertrekplaats van de bestuurder	34
3.7.1 Situatie in 2021	34
3.7.2 Evolutie	36
3.8 Prevalentie volgens de duur van de verplaatsing	37
4 Rijden onder invloed bij bestuurders van bestelwagens	38
5 Vergelijking met andere EU-landen	39
6 Conclusies en aanbevelingen	42
6.1 Conclusies	42
6.2 Aanbevelingen	43
6.2.1 Methodologisch	43

6.2.2 Maatregelen _____	44
Referenties _____	47
Bijlagen _____	50
Bijlage 1: EC SWD KPI 4 Alcohol _____	50
Bijlage 2: Baseline methodologische vereisten voor KPI alcohol _____	50
Bijlage 3: Vragenlijsten _____	51

Tabellen- en figurenlijst

Tabel 1	Verdeling van de steekproef op basis van het gewest, wegtype en weekperiode (ongewogen)	19
Tabel 2	Evolutie van de samenstelling van de steekproef 'autobestuurders' in de opeenvolgende edities van de gedragsmeting 'Rijden onder invloed van alcohol' (ongewogen)	20
Tabel 3	ROI-prevalentie bij autobestuurders naar gewest	25
Tabel 4	ROI-prevalentie bij autobestuurders naar weekperiode	27
Tabel 5	Verdeling van de autobestuurders op basis van hun vertrekpunt en de weekperiode	27
Tabel 6	ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang wegtype	29
Tabel 7	ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang gender	31
Tabel 8	ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang leeftijd	32
Tabel 9	Evolutie van de ROI-prevalentie bij autobestuurders naar leeftijdscategorie (nieuwe weging 2018 - 2021)	34
Tabel 10	ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang vertrekpunt van de bestuurder	34
Tabel 11	Evolutie van de ROI-prevalentie bij autobestuurders naar vertrekplaats (data 2005-2018: oude weging; data 2018-2021: nieuwe weging + 95% BI)	36
Tabel 12	ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang geschatte duur van de verplaatsing	37
Figuur 1	Evolutie van de algemene prevalentie van ROI van alcohol bij automobilisten (2003-2018) (Bron: Brion et al., 2019)	15
Figuur 2	Schematische weergave van de methodologie van de gedragsmeting 'Rijden onder invloed van alcohol'	17
Figuur 3	Schematische weergave van de verschillende testen tijdens een alcoholcontrole	18
Figuur 4	Overeenkomst tussen ademalcoholconcentratie en bloedalcoholconcentratie	18
Figuur 5	Evolutie van de algemene prevalentie van rijden onder invloed van alcohol bij autobestuurders (onderbroken lijn: nieuwe wegingsmethode 2021 ook toegepast op data 2018)	23
Figuur 6	Evolutie van de algemene prevalentie van het rijden onder invloed bij autobestuurders volgens categorie alarm en positief	24
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)	25
Figuur 8	ROI-prevalentie bij autobestuurders naar gewest	26
Figuur 9	Evolutie van de ROI-prevalentie bij autobestuurders naar gewest (onderbroken lijn: nieuwe wegingsmethode 2021 ook toegepast op data 2018)	26
Figuur 10	ROI-prevalentie bij autobestuurders naar weekperiode (***)	27
Figuur 11	Verdeling gecontroleerde autobestuurders vs. autobestuurders onder invloed in de steekproef naargelang weekperiode (gewogen)	28
Figuur 12	Evolutie van ROI-prevalentie bij autobestuurders naar weekperiode (onderbroken lijn: nieuwe wegingsmethode 2021 ook toegepast op data 2018)	29
Figuur 13	ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang wegtype	30
Figuur 14	Vergelijking van de ROI-prevalentie bij autobestuurders naar wegtype in 2018 en 2021 (nieuwe wegingsmethode 2021 toegepast op data 2018)	30
Figuur 15	ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang gender (***)	31
Figuur 16	Evolutie van de ROI-prevalentie bij autobestuurders naar gender (onderbroken lijn: nieuwe wegingsmethode 2021 ook toegepast op data 2018)	32
Figuur 17	ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang leeftijd	32
Figuur 18	Verdeling van de gecontroleerde autobestuurders vs. autobestuurders onder invloed in de steekproef voor de verschillende leeftijdsgroepen naar weekperiode 'dag' en 'nacht' (gewogen)	33
Figuur 19	Evolutie van de ROI-prevalentie bij autobestuurders naar leeftijdscategorie (onderbroken lijn: nieuwe wegingsmethode 2021 ook toegepast op data 2018)	34
Figuur 20	ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang vertrekpunt van de bestuurder (***)	35
Figuur 21	Verdeling gecontroleerde autobestuurders vs. autobestuurders onder invloed in de steekproef naar vertrekplaats (gewogen)	36

Figuur 22 ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang geschatte duur van de verplaatsing_____	37
Figuur 23 Evolutie van de algemene prevalentie van ROI van alcohol bij autobestuurders en bestelwagenbestuurders (onderbroken lijn: nieuwe wegingsmethode in 2021) _____	38
Figuur 24 Nationale Baseline KPIs voor ROI van alcohol, op basis van alcoholmetingen op de baan (Bron: Yannis & Folla, ter perse) _____	39
Figuur 25 Baseline KPIs voor ROI van alcohol naar wegtype, voor alle weekperiodes (willekeurige metingen op de baan) (Bron: Yannis & Folla, ter perse)_____	40
Figuur 26 Baseline KPIs voor ROI van alcohol naar weekperiode, voor alle wegtypes (willekeurige metingen op de baan) (Bron: Yannis & Folla, ter perse)_____	40
Figuur 27 Baseline KPIs voor ROI van alcohol naar gender en leeftijdsgroep van de bestuurder (willekeurige metingen op de baan) (Bron: Yannis & Folla, ter perse)_____	41

Lijst van afkortingen

AAC: ademalcoholconcentratie (concentratie UAL) in mg/l

BAC: bloedalcoholconcentratie / blood alcohol concentration in g/l

BI: betrouwbaarheidsinterval

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

DUI: driving under the influence of alcohol

EAA: exhaled alveolar air

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 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 8^{ste} editie van deze meting. Het veldwerk liep van 27 september tot 3 november 2021, binnen een context van de COVID-19 pandemie en het bijhorend maatregelenbeleid. Dit kan een invloed gehad hebben op (risicofactoren voor) het ROI-gedrag.

Deze editie maakte ook deel uit van het Europees Baseline project met als doel nieuwe kernprestatie-indicatoren (KPI) voor verkeersveiligheid, waaronder voor ROI (% bestuurders dat 'binnen' de wettelijke BAC-limiet rijdt), te verzamelen binnen Europa op basis van een aantal minimale methodologische richtlijnen.

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 indien 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).

148 politieafdelingen namen deel, verdeeld over 139 lokale politiezones (75% van alle lokale zones in België) en alle 9 eenheden van de Federale Wegpolitie (100%). In totaal werden 527 alcoholcontroles georganiseerd en ondergingen 9.375 bestuurders een alcoholtest (8.412 autobestuurders en 963 bestelwagenbestuurders).

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 betreft een geoptimaliseerde wegingsprocedure tegenover in de vorige edities, met als gevolg dat de resultaten van deze editie niet volledig vergelijkbaar zijn met die van de vorige metingen. Teneinde toch uitspraken te kunnen doen over de evolutie tegenover de vorige meting in 2018 werd de data van 2018 gewogen volgens de nieuwe procedure.

Belangrijkste resultaten

Prevalentie van ROI

In 2021 reed 1,6% van de autobestuurders in de meting met een BAC boven de wettelijke limiet. Op basis hiervan wordt in het Federaal Plan voor Verkeersveiligheid (2021) als streefdoelstelling een halvering van de algemene prevalentie van ROI van alcohol bij autobestuurders vastgelegd van 1,6%

in 2021 naar 0,8% in 2030. Om dit te bereiken zullen grote inspanningen vereist zijn, des te meer aangezien vermoed wordt dat COVID-19 een impact had op deze meting.

Vergeleken met 2018 is de ROI-prevalentie hetzelfde gebleven. Over alle edities heen was het % bestuurders dat positief testte significant groter dan het % alarm geteste bestuurders maar dit is niet het geval in 2021 (ongeveer gelijk aandeel: alarm 0,9% en positief 0,7%).

Gewest

Het % ROI verschilt niet significant naargelang gewest (Waals Gewest 1,9%; Vlaams Gewest 1,4%). Vergeleken met 2018 is het % ROI in Wallonië gestegen (van 1,4% naar 1,9%) en in Vlaanderen gedaald (1,7% naar 1,4%), maar dit betreffen geen significante evoluties. De steekproef van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) is te beperkt voor een aparte analyse.

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: 1,0%; nacht: 3,7%) als in het weekend (dag: 1,1%; nacht: 7,3%). Het verschil tussen week- (3,7%) en weekendnachten (7,3%) is ook significant. Vergeleken met 2018 zien we een daling 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%), maar deze evoluties vallen binnen de betrouwbaarheidsintervallen. 46% van alle bestuurders onder invloed reed 's nachts, wat duidelijk maakt dat speciale acties nodig zijn voor week- en weekendnachten. Overdag is de prevalentie van het rijden onder invloed lager maar gezien de hoge verkeersvolumes op die momenten, is het risico hiervan toch aanzienlijk.

Wegtype

Het % ROI ligt lager op snelwegen dan op wegen binnen en buiten de bebouwde kom, maar het verschil is niet significant. Vergeleken met 2018 is het % ROI op snelwegen toegenomen en op niet-snelwegen gedaald in 2021, maar telkens zonder de betrouwbaarheidsintervallen te overschrijden.

Gender

In 2021 reed 2,1% van de mannen boven de wettelijke limiet tegenover 'slechts' 0,9 % van de vrouwen, een significant verschil. Het significant gender verschil is een constante overheen alle metingen sinds 2003. De cijfers voor mannen en vrouwen blijven dus sterk uiteenlopen, al zijn deze in 2021 wel iets naar elkaar toe geschoven (daling bij de mannen en stijging bij de vrouwen). 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 een onmiskenbare doelgroep om alcohol achter het stuur terug te dringen.

Leeftijd

De ROI-prevalentie verschilt anno 2021 niet significant naargelang de leeftijdscategorie. De ROI-percentages liggen algemeen dicht bij elkaar, waarbij de jongste groep (18-25-jarigen) wel een iets lagere ROI-prevalentie heeft dan de oudere groepen. We ontwaren in deze editie dus geen duidelijke risicogroep op basis van de leeftijd. Wanneer we enkel naar de nachtperiodes kijken, zien we wel dat 26-39-jarige bestuurders ongeveer 31% uitmaken van de gecontroleerde bestuurders, maar dat deze leeftijdsgroep bijna de helft van de bestuurders onder invloed 's nachts betreft.

Vertrekplaats

Het is moeilijk om duidelijke tendensen te onderscheiden in de evolutie van het ROI volgens de vertrekplaats, aangezien de betrouwbaarheidsintervallen vaak aanzienlijk zijn, door de vaak zeer beperkte steekproeven van de subcategorieën. Zoals in de vorige edities, rijden bestuurders die uit een café, bar of restaurant komen het vaakst onder invloed van alcohol (12,3%). We zien geen evoluties tegenover 2018 die de betrouwbaarheidsintervallen overschrijden. Van alle bestuurders onder invloed in de steekproef kwam 27% van een horecagelegenheid. Het is toch belangrijk om dit in perspectief te plaatsen: het aantal bestuurders komende van deze vertrekpunten is nl. eerder aan de lage kant (nl. 3,6%). Omgekeerd geldt dan weer dat, ondanks het lage ROI-percentage bij mensen die van hun werk of van hun huis komen, deze vertrekpunten wel instaan voor het merendeel van de verplaatsingen (bijna 67% van de gecontroleerde bestuurders tijdens de gedragsmeting kwam van één van deze

plaatsen). Kortom, een goed kwart van de bestuurders in overtreding, is afkomstig van een horecagelegenheid, 40% kwam van het werk of van huis, en 19% van bij familie/vrienden. Een ontradringsbeleid dat enkel rekening houdt met uitgaansgelegenheden is dus maar op een beperkt deel van de problematiek gericht.

Europese vergelijking

De Europese KPI voor ROI van alcohol (% bestuurders 'onder' de wettelijke BAC limiet) is omgekeerd geformuleerd als de Belgische indicator (% bestuurders 'boven' de wettelijke BAC limiet). Enkel België (98,4%) en Portugal (99,2%) leverden een algemeen nationaal gemiddeld '% autobestuurders onder de wettelijke BAC limiet' op conform de Baseline richtlijnen voor de aanbevolen methode (willekeurige alcoholtesten). Gestratificeerde KPIs konden opgeleverd worden door meerdere landen (4-5). Er zijn geen grote verschillen binnen landen noch algemene patronen voor wat betreft de KPIs naargelang wegtype; België valt tussen de hoogste en laagste waarden. Wat de KPIs naargelang weekperiode betreft, zien we wel een gemeenschappelijk patroon over de landen heen: de KPI-waarden liggen 's nachts lager dan overdag, en overal vinden we de laagste KPI voor weekendnachten. De KPIs voor weekdays verschillen amper tussen de lidstaten (meer dan 99,2% voor alle landen), terwijl de KPIs voor weekenddagen variëren tussen 98,2% (Spanje) en 99,5% (Portugal). België heeft het laagste % bestuurders dat zich aan de BAC-limiet houdt op weeknachten. Tot slot leverden enkel België en Portugal ook KPIs op naar leeftijd en gender. In beide landen ligt de KPI voor vrouwen duidelijk hoger dan voor mannen. Dit geldt overigens ook voor de Baseline KPIs voor ROI van alcohol die gebaseerd zijn op zelfgerapporteerd gedrag. Wat de leeftijdsgroep betreft, zien we geen gemeenschappelijk patroon in de KPIs van België en Portugal.

Bestelwagens

Wat de bestelwagenbestuurders betreft, overschreed 0,8% de wettelijke BAC-limiet in 2021, wat significant minder is dan bij de autobestuurders. Beide steekproefgroepen verschillen ook duidelijk op een aantal aspecten: 90% van de bestelwagenbestuurders waren mannen (wagens: 62%), bijna de helft (42%) hiervan werd gecontroleerd komende van het werk (wagens: 15%), en vergeleken met autobestuurders werd een groter aandeel op een weekday (54% vs. wagens: 44%) en een kleiner aandeel op een weekendnacht (9% vs. wagens: 15%) gecontroleerd. De steekproef is te klein voor verdergaande analyses.

Aanbevelingen

De aanbevelingen om ROI van alcohol aan te pakken, worden in enkele kernpunten samengevat:

- Problematische alcoholconsumptie in de samenleving aanpakken
- De wettelijke alcohollimiet verlagen
- 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

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

Het resultaat van deze meting vormt de basis voor de bepaling van de doelstelling tegen 2030 voor ROI van alcohol in België, met name een halvering van het algemeen % ROI bij autobestuurders van 1,6% in 2021 naar 0,8% in 2030 (Federaal Plan voor de Verkeersveiligheid, 2021; Slootmans, rapport in voorbereiding). 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.

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. Vias institute measures the national prevalence of DUI on a regular base since 2003 in order to monitor this problem. These behavioural measurements also aim to gain insight into risk factors for DUI and to monitor these over time.

This report provides the results of the 8th edition of this measurement. The fieldwork took place from the 27th of September until the 3rd of November 2021, within a context of the COVID-19 pandemic and the associated policy measures. This may have had an influence on (risk factors for) DUI behaviour.

This edition was also part of the European Baseline project with the aim of collecting new key performance indicators (KPIs) for road safety, including for DUI of alcohol (% of drivers driving 'within' the legal limit for blood alcohol content (BAC)), within Europe based on a number of minimum methodological requirements.

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, 148 police departments participated, divided over 139 local police zones (75% of all local zones) and all 9 units of the Federal Road Police (100%). A total of 527 alcohol controls were organized and 9.375 drivers underwent an alcohol test (8.412 car drivers and 963 van drivers).

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 liter 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 taken into account: 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 $\text{BAC} \geq 0,8 \text{ g/l}$).

In order for the results to be representative of the volume of traffic on Belgian roads, the data were weighted on the basis of official data on the number of vehicle kilometers driven per vehicle type per road type per region. In addition, the weighting took into account the moment and duration of the control and the volume of traffic during the control. This is an optimized weighting procedure compared to the previous editions. The results of this edition are thus not completely comparable to those of the previous measurements. In order to be able to make statements about the evolution compared to the previous measurement in 2018, the data for 2018 was weighed according to the new procedure.

Main results

Prevalence of DUI

In 2021, 1,6% of the tested car drivers drove with a BAC above the legal limit. Based on this, the Federal Road Safety Plan (2021) sets a target of halving the overall prevalence of DUI of alcohol among car drivers from 1,6% in 2021 to 0,8% in 2030. Om dit te bereiken zullen grote inspanningen vereist zijn, des te meer aangezien vermoed wordt dat COVID-19 een impact had op deze meting. To achieve

this, great efforts will be required, especially because it is suspected that COVID-19 had an impact on this measurement.

Compared to 2018, the DUI prevalence has remained the same. Across all editions, the % of drivers who tested positive was significantly larger than the % of alarm-tested drivers, but this is not the case in 2021 (approximately equal share: alarm 0,9% and positive 0,7%).

Region

The % DUI does not differ significantly by region (Walloon Region 1,9%; Flemish Region 1,4%). Compared to 2018, the % DUI in Wallonia has increased (from 1,4% to 1,9%) and decreased in Flanders (1,7% to 1,4%), but these are not significant developments. The sample of the Brussels-Capital Region (BCR) is too limited for a separate analysis.

Period of the week

Drivers are significantly more likely to drive under the influence at night (10pm-6am) than during the day (6am-10pm), both during the week (day: 1,0%; night: 3,7%) and on weekends (day: 1,1%; night: 7,3%). The difference between week- (3,7%) and weekend nights (7,3%) is also significant. Compared to 2018, we see a decrease 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%), but these evolutions are within the confidence intervals. 46% of all drivers under influence drove at night, which makes it clear that special attention is needed for week- and weekend nights. During the day, the prevalence of DUI is lower, but given the high traffic volumes at those times, the risk of this is still considerable.

Road type

The % DUI is lower on motorways than on roads inside and outside built-up areas, but the difference is not significant. Compared to 2018, the % DUI on motorways has increased and decreased on non-motorways in 2021, but both without exceeding the confidence intervals.

Gender

In 2021, 2,1% of men drove above the legal limit compared to 'only' 0,9% of women, a significant difference. The significant gender difference is a constant across all measurements since 2003. The % DUI for men and women thus continues to vary widely, although the % shifted slightly towards each other in 2021 (decrease for men and increase for women). 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 an undeniable target group to reduce alcohol behind the wheel.

Age

The DUI prevalence in 2021 does not differ significantly depending on the age category. The DUI percentages are generally close to each other, with the youngest group (18-25 year old) having a slightly lower DUI prevalence than the older groups. In this edition, we do not see a clear risk group based on age. If we only look at the night periods, we see that 26-39-year-old drivers make up about 31% of the drivers checked but they concern almost half of the drivers under influence at night.

Departure point

It is difficult to distinguish clear trends in the evolution of DUI according to the place where the driver departed from, as the confidence intervals are often large, due to the often very limited samples of the subcategories. As in previous editions, drivers coming out of a café, bar or restaurant are most likely to drive under the influence of alcohol (12,3%). We do not see any evolutions compared to 2018 that exceed the confidence intervals. Of all drivers under the influence in the sample, 27% came from a catering establishment (bar, restaurant). It is important to put this in perspective: the number of drivers coming from these departure points is rather small (i.e. 3,6%). Conversely, despite the low DUI rate among people coming from work or home, these departure points are responsible for the majority of journeys (almost 67% of the drivers checked during the behavioural measurement came from one of these places). In short, a good quarter of the drivers in violation come from a catering establishment,

40% came from work or home, and 19% from family/friends. A dissuasion policy that only takes entertainment venues (restaurant, bar, event) into account is therefore only aimed at a limited part of the problem.

European comparison

The European (Baseline) KPI for DUI of alcohol (% drivers 'within' the legal BAC limit) is reversely formulated as the Belgian indicator (% drivers 'above' the legal BAC limit). Only Belgium (98,4%) and Portugal (99,2%) delivered an overall national average Baseline KPI in accordance with the minimum requirements for the recommended method (random alcohol tests). Stratified KPIs could be delivered by multiple countries (4 to 5). There are no major differences within countries nor general patterns in terms of KPIs according to road type; Belgium falls between the highest and lowest values. With regard to the KPIs according to the week periods, we do see a common pattern across countries: the values are lower at night than during the day, and everywhere we find the lowest KPI for weekend nights. The KPIs for weekdays hardly differ between the countries (all more than 99,2%), while the KPIs for weekend days vary between 98,2% (Spain) and 99,5% (Portugal). Belgium has the lowest % of drivers who adhere to the BAC limit on weeknights. Finally, only Belgium and Portugal provided KPIs based on age and gender. In both countries, the KPI for women is clearly higher than for men. This also applies to the Baseline KPIs for DUI of alcohol based on self-reported behaviour. As far as the age groups are concerned, there is no common pattern in the KPIs of Belgium and Portugal.

Vans

As for van drivers, 0,8% exceeded the legal BAC limit in 2021, which is significantly less than car drivers. Both driver groups also differ markedly in a number of aspects: 90% of van drivers were men (cars: 62%), almost half (42%) of these were checked coming from work (cars: 15%), and compared to car drivers, a larger proportion was checked on a weekday (54% vs. cars: 44%) and a smaller share on a weekend night (9% vs. cars: 15%). The van driver sample is too small for further analyses.

Recommendations

The recommendations to address DUI of alcohol are summarized in a few key points:

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

The best results are achieved through an integrated approach combining different measures and with the collaboration of different sectors and policy areas.

The result of this DUI measurement forms the basis for determining the policy target for DUI of alcohol in Belgium by 2030, namely reducing the overall % DUI among car drivers by 50%, from 1,6% in 2021 to 0,8% in 2030 (Federal Road Safety Plan, 2021; Sloomans, report in preparation). The inter-federal plan 'All for zero' (2021) includes the joint commitment of the authorities at regional and federal level to take measures in the field of road safety in order to achieve the objectives. This common vision builds on regional and federal objectives and action plans.

1 Inleiding

Rijden onder invloed (ROI) van alcohol 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 BAC (bloedalcoholconcentratie) 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 bloedalcoholconcentratie (BAC) van 0,5 g/l (promille) of 0,22 mg/l ademalcoholconcentratie (AAC), en voor professionele bestuurders een BAC van 0,2 g/l (0,09 mg/l AAC). Op basis van de officiële Belgische ongevallenstatistieken bleek 10% van de letselongevallen in 2021² alcoholgerelateerd (betrokkenheid van minstens één weggebruiker onder invloed) (Statbel, Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium). Gemiddeld waren er dat jaar elke dag 9 letselongevallen met een weggebruiker die meer alcohol op had dan wettelijk toegelaten. Deze ongevallen waren verantwoordelijk voor 16 overlijdens en meer dan 4.000 gewonden. In de jaren voor COVID-19 lagen deze aantallen wat hoger, bijv. in 2019 leidden ongevallen gerelateerd aan ROI van alcohol tot 38 overlijdens en 5.441 gewonden. Hoewel het aandeel weggebruikers betrokken in letselongevallen waarvan een alcoholtest afgenomen wordt over de tijd heen gestegen is (82% in 2021 vs. 66% in 2019) vormen deze cijfers nog steeds een onderschatting. Hoe hoger de ernst van het ongeval, hoe lager echter het percentage dat getest wordt: bij dodelijke ongevallen 39% in 2021, wat wel een verbetering is tegenover voordien (2019: 2%). In het kader van het Europese DRUID project (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines, 2011: www.bast.de/Druid) werden medische gegevens van bestuurders in ongevallen verzameld, wat een vollediger beeld geeft dan politiestatistieken. 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.

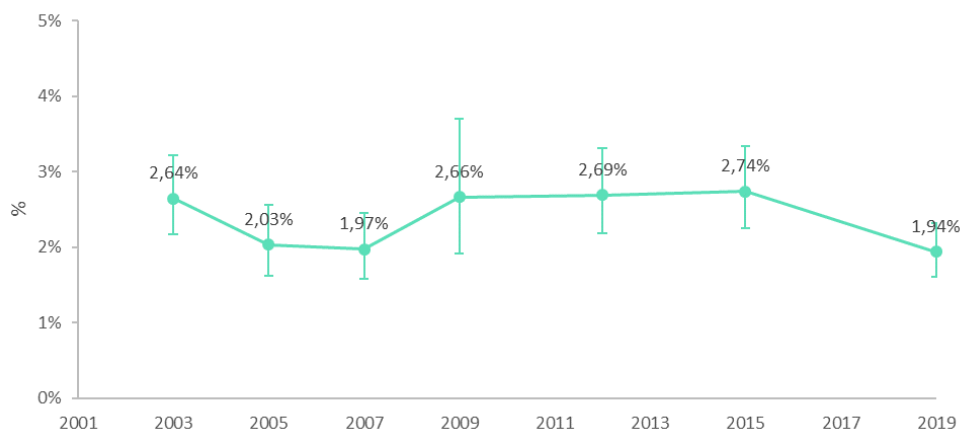
België scoort algemeen niet zo goed wat betreft de frequentie van ROI van alcohol. De laatst beschikbare objectieve internationale data komt eveneens van het DRUID project. Tussen 2007 en 2009 werden 50.000 bestuurders in 13 Europese landen willekeurig tegengehouden op de baan en getest (bloed- en speekselmonsters) teneinde de prevalentie van het ROI van alcohol (en drugs) in de algemene bestuurderspopulatie te meten (Houwing, et al., 2011). Uit dit 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 zullen in 2023 gepubliceerd worden in kader van het EC Baseline project (zie verder). De zwakkere positie van België met betrekking tot deze problematiek wordt ook bevestigd door wat bestuurders zelf aangeven (Vias institute, ESRA2 survey: www.esranet.eu): 24,2% van de autobestuurders in België gaf in 2018 aan minstens één keer in de laatste 30 dagen gereden te hebben met een mogelijke alcoholconcentratie boven de wettelijke limiet (Achermann Stürmer et al. 2019; Meesmann et al., 2021). Het Europees gemiddelde daarentegen was 13% (EU24; Meesmann et al., 2022).

Volgens de politiedatabank waren er 36.139 geconstateerde verkeersinbreuken in 2021 voor ROI van alcohol, dat zijn er bijna 100 per dag. We merken een daling hiervan tegenover het jaar van de vorige gedragsmeting (2018: 48.789). In de jaren voor COVID-19 lag dit aantal algemeen hoger (rond de 50.000 van 2013 tot 2019) (<https://www.verkeersstatistieken.federalepolitie.be/verkeersstatistieken/>). Deze cijfers zijn afhankelijk van het opsporingsbeleid van de politie.

Ongeveer 20 jaar geleden werd door de Federale Commissie Verkeersveiligheid (FCVV) aanbevolen de omvang van ROI van alcohol boven de wettelijke limiet in de tijd te monitoren. In 2003 vond de eerste nationaal representatieve gedragsmeting plaats en nadien volgden metingen in 2005, 2007, 2009, 2012, 2015 en 2018 (zie figuur; Brion et al., 2019).

¹ Vias Institute publiceerde in 2017 een themadossier rond alcohol achter het stuur (o.a. informatie over het effect op het rijden, ongevalsrisico, Belgische regelgeving, prevalentie, maatregelen, incl. Belgische statistieken). Voor meer informatie: Meesmann et al. (2017). We verwijzen ook naar een recent Europees themarapport: European Commission (2021).

² Het jaar van deze gedragsmeting ROI van alcohol.



Figuur 1 Evolutie van de algemene prevalentie van ROI van alcohol bij automobilisten (2003-2018) (Bron: Brion et al., 2019)

Naast het meten van de prevalentie van ROI van alcohol in België en het opvolgen van de evolutie hiervan, is een bijkomende doelstelling van deze metingen na te gaan wat risicofactoren zijn voor dit gedrag.

De huidige studie is de **8^{ste} nationaal representatieve gedragsmeting ROI van alcohol** in België. Deze vond plaats tussen 27 september en 3 november 2021. Deze meting is gefinancierd door de FOD Mobiliteit & Vervoer alsook door de Europese Commissie in het kader van het Baseline project (<https://www.baseline.vias.be/en/>) dat als doel heeft Europese lidstaten te ondersteunen in de oplevering van kernprestatie-indicatoren (KPIs) binnen de verkeersveiligheid³. In het kader van de opvolging van de langetermijndoelstelling van de EC (0 verkeersdoden tegen 2050⁴) en de tussentijdse doelstellingen (50% minder verkeersdoden en -zwaargewonden tussen 2020 en 2030) definieerde de EC in samenwerking met experts acht KPIs die zicht geven op zaken die de algemene verkeersveiligheid beïnvloeden. Deze KPIs betreffen: veiligheid van weginfrastructuur en van voertuigen, veilig gedrag van weggebruikers (snelheid, alcohol, afleiding en gebruik van gordel, kinderbeveiligingssysteem en helm), 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.

De 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). In de Baseline richtlijnen werden deze vereisten verder uitgewerkt (Boets et al., 2021; zie bijlage 2 voor een samenvatting). Deze KPI wordt binnen Baseline vergeleken tussen de lidstaten die eenzelfde (of voldoende gelijkaardige) methode gebruiken. Het gebruik van willekeurige ademtesten van bestuurders op de baan is de aanbevolen methode, maar indien dit niet mogelijk is, mogen deelnemende landen ook resultaten leveren van zelfgerapporteerd gedrag op basis van anonieme bevestigingen of van ademtestresultaten in het kader van handhavingsacties. De Baseline KPI (% binnen de wettelijke BAC limiet) is omgekeerd ten opzichte van de standaard formulering van dergelijke indicatoren in België (nl. % ROI = % boven de wettelijke limiet). In dit rapport wordt gewerkt met de standaard KPI formulering zoals in de vorige gedragsmetingen.

³ In België vormen deze KPIs de basis voor het bepalen van lange-termijn-doelstellingen en maatregelen voor de verkeersveiligheid (Federaal Plan voor de Verkeersveiligheid (2021), Interfederaal Plan "All for zero" (2021)).

⁴ Vision Zero, Valletta Declaration of 2017 of EU for Federal Transport ministers in which they engaged for vision 0

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 verkeer⁵. 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 8^{ste} editie is quasi identiek als de vorige gedragsmetingen om de onderlinge vergelijkbaarheid te garanderen, en is eveneens volledig conform de Baseline vereisten/aanbevelingen.

Deze sectie geeft de grote lijnen (en schematisch overzicht) van de methodologie weer. Voor meer gedetailleerde informatie verwijzen we naar het rapport van editie 2012 (Riguelle, 2014) en naar de Baseline methodologische richtlijnen voor deze KPI (Boets et al., 2021).

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 (lokaal: 3 of 4; federaal: 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 steeds zowel de plaats als het tijdstip⁶ van de controles op willekeurige wijze. Twaalf tijdsblokken worden gelijkmatig willekeurig verdeeld over de locaties (6 in de week, 6 in het weekend): 6u-10u, 10u-14u, 14u-18u, 18u-22u, 22u-02u, 02u-06u. Voor de analyse wordt gewerkt met vier elkaar uitsluitende weekperiodes, teneinde na te gaan of het % ROI wijzigt doorheen de week:

- weekdagen: 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 in deze 'Baseline' editie was dat we rekening moesten houden met drie wegtypes in de locatiesteekproef, nl. wegen binnen en buiten de bebouwde kom (nieuw) en snelwegen (reeds in vorige edities) teneinde ook indicatoren per wegtype op te leveren (minimale Baseline vereiste). 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

⁵ 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.

⁶ Gelijmatige willekeurige verdeling van 12 tijdsblokken over de locaties (6 in de week, 6 in het weekend) : 6u-10u, 10u-14u, 14u-18u, 18u-22u, 22u-02u, 02u-06u. Voor de analyse wordt gewerkt met 4 weekperiodes: weekdag, weknacht, weekenddag, weekendnacht.

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.⁷

De politie vult bij elke controle een formulier van Vias institute in met aantal algemene inlichtingen over de locatie en het verloop van de controle (o.a. datum, uur, plaats, aantal agenten, verkeersdrukte). De verkeersdrukte (aantal voertuigen dat de controlepost voorbijreed, ongeacht of ze tegengehouden werden) is een belangrijk element om het aandeel bestuurders onder invloed correct in te schatten (zie sectie 2.4).⁸

Alle tegengehouden bestuurders dienen een alcoholtest te ondergaan 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 tot slot alle ingevulde algemene en individuele formulieren terug naar Vias institute waar de gegevensinvoer, dataverwerking en -analyse gebeuren.



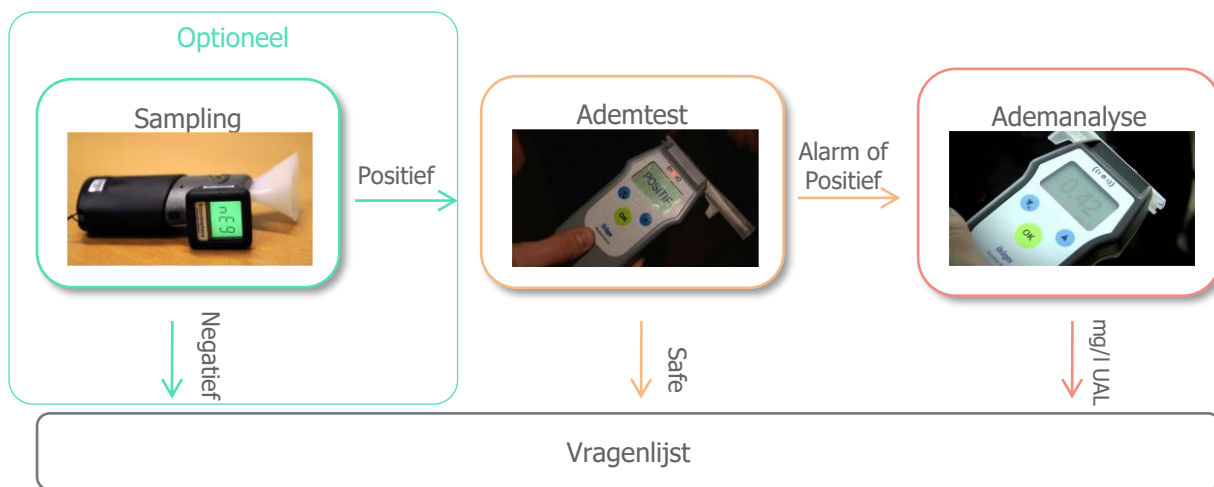
Figuur 2 Schematische weergave van de methodologie van de gedragsmeting 'Rijden onder invloed van alcohol'

Wat de alcoholtest betreft (Figuur 2), is het sinds de 6^{de} editie (2015) mogelijk 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

⁷ Het is desalniettemin mogelijk is 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) aangeraden de controles niet langer dan 1u te organiseren op éénzelfde plaats.

⁸ Als het verkeer drukker is, kan een kleiner deel van de bestuurders gecontroleerd worden (kleinere selectieprobabiliteit).

als resultaat 'Safe', 'Alarm' (Alert) of 'Positief' geeft.⁹ Bij 'alarm' of 'positief' volgt een *ademanalyse* om de exacte hoeveelheid alcohol te bepalen (mg/l UAL of AAC).



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 (ROI). De hoeveelheid alcohol wordt uitgedrukt in mg/l uitgeademde 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 op dit ogenblik gebruikt om zwaardere straffen op leggen.

	Ademalcoholconcentratie (AAC)	Bloedalcoholconcentratie (BAC)
S - Safe	AAC < 0,22 mg/l	BAC < 0,5 g/l
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

Bestuurders onder invloed van alcohol (ROI)

Figuur 4 Overeenkomst tussen ademalcoholconcentratie en bloedalcoholconcentratie

Voor professionele bestuurders geldt een 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' zoals de algemene bestuurderspopulatie. De toestellen van de politie zijn bij de invoering van deze verlaagde alcohollimiet aangepast door toevoeging van een specifieke setting voor professionele bestuurders. De politie stelt 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 subgroepen (o.a. gewest, weekperiode, geslacht, leeftijdscategorie) en de evolutie doorheen 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, weten we in welke mate de bestuurders in overtreding de toegelaten waarden overschrijden. De mediaanwaarde van de alcoholconcentratie voor bestuurders in overtreding is een

⁹ Alcoholtester Dräger, gehomologeerd.

bijkomende indicator. Dit is de alcoholwaarde waar 50% van de bestuurders in overtreding boven uit komt (en waar dus ook 50% van deze bestuurders onder blijft).¹⁰

2.3 Beschrijving van de steekproef

In totaal waren 148 politieafdelingen, 139 lokale politiezones (75% van alle lokale zones) en alle 9 eenheden van de Federale Wegpolitie/WPR, bereid om deel te nemen aan deze 8^{ste} gedragsmeting (27 september - 3 november 2021). In totaal werden 527 controles uitgevoerd en ondergingen 9.375 bestuurders (personenwagens en bestelwagens) een alcoholtest. Tabel 1 geeft een overzicht van de finale steekproeven van de controles en bestuurders voor analyse¹¹. De grote meerderheid van de bestuurders zat in een wagen (8.412), tegenover 963 in een bestelwagen. Gezien de beperkte steekproef voor bestelwagens is de analyse van deze gedragsmeting vooral gericht op autobestuurders, en zullen enkel algemene resultaten voor bestelwagens opgenomen worden.

In het Vlaams Gewest werden 327 controles (62% van alle controles) georganiseerd. In het Waals Gewest waren dat er 190 (36%). In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) werden 10 controles georganiseerd (2%), waardoor deze resultaten minder betrouwbaar zijn. In dit rapport worden (zoals ook in alle vorige edities) dan ook geen aparte resultaten voor het BHG gepresenteerd, maar de Brusselse data zijn wel 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 scheeftrekking 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.

De Federale Wegpolitie organiseerde 94 controles op autosnelwegen (18%); de lokale politiezones organiseerden 196 controles buiten de bebouwde kom (37%) en 237 binnen de bebouwde kom (45%).

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

		Controles	%	Auto- bestuurders	%	Bestelwagen- bestuurders	%
Gewest	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	10	1,9%	178	2,1%	15	1,6%
	Vlaams Gewest	327	62,0%	5.670	67,4%	666	69,2%
	Waals Gewest	190	36,1%	2.564	30,5%	282	29,3%
Periode	Weekdag	194	36,8%	3.728	44,3%	518	53,8%
	Weeknacht	68	12,9%	614	7,3%	66	6,9%
	Weekenddag	169	32,1%	2.802	33,3%	290	30,1%
	Weekendnacht	96	18,2%	1.268	15,1%	89	9,2%
Wegtype	Snelweg	94	17,8%	1.310	15,6%	211	21,9%
	Buiten bebouwde kom	196	37,2%	3.182	37,8%	353	36,7%
	Binnen bebouwde kom	237	45,0%	3.920	46,6%	399	41,4%
Totaal		527	100%	8.412	89,7%	963	10,3%

Wat de steekproef van de autobestuurders betreft, is de meerderheid (62%) man. De gemiddelde leeftijd is 46,2 jaar en het gemiddelde aantal jaren dat ze over een rijbewijs B beschikken, is 23,6 jaar.

¹⁰ Bestuurders van vrachtwagens en autocars; bestuurders in bezit van een rijbewijs C1, C, C1+E, C+E, D1, D1+E, D+E; bestuurders van andere voertuigen dan vrachtwagens en autocars maar ook met medische keuring, zoals daar zijn: taxi's, minibussen, leerlingenvervoer.

¹¹ Sommige bestuurders 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).

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)

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

Wat gender betreft, is de samenstelling in 2021 amper gewijzigd tegenover de voorgaande editie (2018). Het aandeel vrouwen is over alle edities heen wel toegenomen (van 33,0 % in 2003 naar 38,3 % in 2021). Wat de leeftijd betreft, merken we ook geen grote verschillen op vergeleken met de editie van 2018. Doorheen alle edities zien we wel een toename in de categorie 55+, met een sprong van bijna 7 % tussen 2015 (25,7%) en 2018 (32,1%), en dit aandeel blijft ongeveer gelijk in 2021 (31,6%). Het aandeel 18-25-jarigen is doorheen de tijd gedaald (2003: 14,8% tegenover 2021: 9,7%). De gemiddelde leeftijd van tegengehouden bestuurders is doorheen alle edities gestegen (2003: 41,2 jaar tegenover 2021: 46,2 jaar). Wat de vertrekplaats van de gecontroleerde bestuurders betreft, blijft het aandeel 'familie/vrienden', 'thuis' en 'andere' van jaar tot jaar vrij constant. Omgekeerd vertoont de categorie 'werk' een dalende trend doorheen alle edities (23,8 % in 2003 tegenover 15,4% in 2021). Tot slot is er bij de categorieën die met uitgaan te maken hebben een constante toename doorheen de edities, en zo ook in 2021 tegenover 2018: 'Café/bar/restaurant' 5,2% tegenover 2,4 % in 2003 (4,2% in 2018), en 'Feest/discotheek' 1,8% tegenover 0,8% in 2003 (idem 2018). Sportactiviteit (4,3%) is gedaald tegenover 2018 (5,8%) maar ligt nog steeds hoger dan in de voorgaande edities.

De steekproef omvat ook 128 professionele bestuurders (68 auto- en 60 bestelwagenbestuurders). Gezien deze kleine steekproef worden geen aparte resultaten gepresenteerd. Deze steekproef is mee opgenomen binnen die 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' ($0,2 \leq \text{BAC} < 0,5 \text{ g/l}$).

Deze gedragsmeting liep tijdens de **COVID-19** pandemie (27 september - 3 november 2021) wat een mogelijke impact kan hebben op de resultaten van deze editie. Oorspronkelijk was de meting in de lente van 2021 gepland maar aangezien op dat moment COVID-19 maatregelen van kracht waren met invloed op (risicofactoren voor) ROI van alcohol (bijv. avondklok, gesloten horeca, beperking sociale contacten) werd beslist de meting uit te stellen tot het najaar van 2021. Vanaf 1 september 2021 vielen heel wat beperkingen weg (<https://www.info-coronavirus.be/nl/news/occ-2008/> - o.a. geen beperkingen meer voor samenkomsten thuis, georganiseerde activiteiten, privéfeesten en erediensdiensten; uitnodiging om telewerk structureel te verankeren, horeca: geen beperkingen meer voor openings- en

sluitingsuren, aantal personen, afstanden; discotheken open vanaf 1 oktober mits voorwaarden – en met o.a. wel nog mondkemperplicht in horeca (bij verplaatsen), Covid Safe Ticket voor grote evenementen (>200 personen binnen en >400 personen buiten) en vanaf 1 oktober 2021 werd deze drempel verhoogd (>500 personen binnen en >750 personen buiten)). Op het einde van het veldwerk (29 oktober 2021) werden de beperkingen opnieuw verscherpt (<https://www.info-coronavirus.be/nl/news/occ-2610/>; uitbreiding mondkemperplicht, Covid Safe Ticket en telewerk). In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bleven een aantal maatregelen die nationaal versoepeld werden vanaf 1 september toch nog gelden tot eind september (o.a. beperkingen horeca: enkel zitplaatsen, 8 personen per tafel, afstand tussen tafels, 1u sluitingsuur...). Bij vergelijking van de kenmerken van de steekproef (ongewogen) met de vorige editie (2018) zien we een toename van het aandeel bestuurders dat van restaurant, bar, café, uitgaansgelegenheid of van vrienden/familie kwam (grootste proporties sinds het begin van de metingen). We zien ook de laagste proportie van bestuurders die van hun werk kwamen, maar deze daling werd ook al gezien doorheen de vorige edities. Daarnaast blijkt uit de Vias mobiliteitsbarometer dat autobestuurders in 2021 (net als in 2020) beduidend minder voertuigkilometers aflegden op een gemiddelde dag tegenover in de jaren voordien (<https://www.mobility.vias.be/nl/barometer/>). Ook in de ongevalstatistieken zien we een effect van de COVID-periode: algemeen minder letselongevallen en slachtoffers in 2020 en 2021 tegenover in de jaren voordien (Statbel, Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium; Vias Verkeersveiligheidsbarometer: <https://www.vias.be/storage/main/barometer-2021-nl.html>).

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 voertuigen¹²), 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)¹³ [% voertuigkilometers per wegtype x gewest] gedeeld door [% getelde voertuigen per wegtype x gewest].

Het gebruik van verkeersvolumedata (wegingsfactor 3) voor de weging is nieuw in deze editie en is conform de aanbevelingen binnen Baseline (Silverans & Boets, 2021). 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

¹² 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.

¹³ 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).

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 drukte tijdens de sessies (tellingen) die ook varieert naargelang weekperiode. Wegingsfactor 1 voor 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 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. Om een valide beeld te krijgen op de evolutie tegenover de vorige meting in 2018 werd de nieuwe weging ook toegepast op deze oude data. De evolutiefiguren in dit rapport zullen voor 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 in 2021 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. in 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 verkeerstellingen tijdens sessies tot extreme gewichten kunnen leiden. Uitschieters op dit niveau werden getrimd volgens de methode in Moore & McCabe (2005).

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, werden 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 (9 controlesessies).

Afhankelijk van de aantallen observaties wordt aan de 'percentages bestuurders onder invloed' van de verschillende subgroepen een betrouwbaarheidsinterval gegeven. De proporties worden steeds voorgesteld met de 95%-betrouwbaarheidsintervallen, d.w.z. de grenzen waar de geschatte proporties een kans van 95% hebben om binnen te vallen. 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).¹⁴

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, indien aan de voorwaarden voor de toepassing ervan voldaan was. 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 *) 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.

¹⁴ Binnen Baseline werd de minimale subgroepsteekproef bepaald op 500 voor vergelijkende analyse.

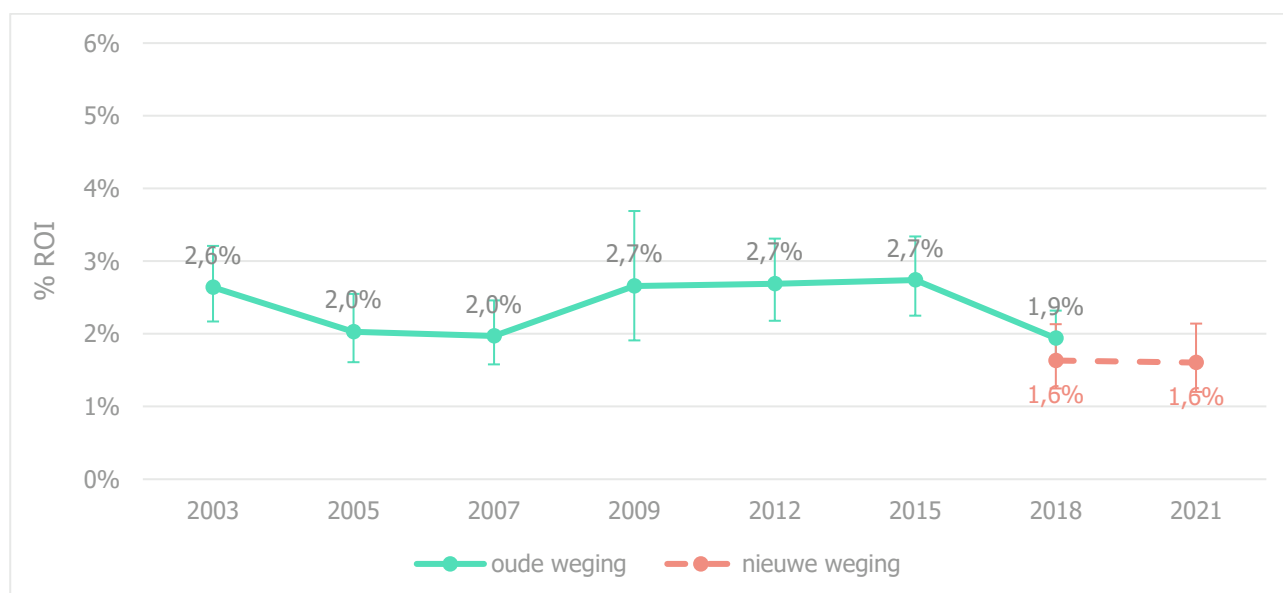
3 Rijden onder invloed bij autobestuurders

Alle resultaten in dit hoofdstuk zijn gewogen (zie sectie 2.4) met als doel representatief te zijn voor het verkeersvolume in België. De nieuwe wegingsprocedure voor de meting van 2021 is ook toegepast op de data van de meting in 2018, teneinde 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. Deze resultaten dienen verder ook in het licht van de COVID-19 pandemie en het beleid hierrond in België ten tijde van het veldwerk bekeken te worden (zie kader in sectie 2.3).

3.1 Algemene prevalentie

3.1.1 Situatie in 2021 en evolutie

Editie 2021 van de gedragsmeting toont aan dat 1,6% van de gecontroleerde autobestuurders rondreed met een alcoholgehalte boven de wettelijke limiet ($\geq 0,22$ mg alcohol per liter uitgeademde alveolaire lucht (UAL), het equivalent van 0,5 g alcohol per liter bloed).



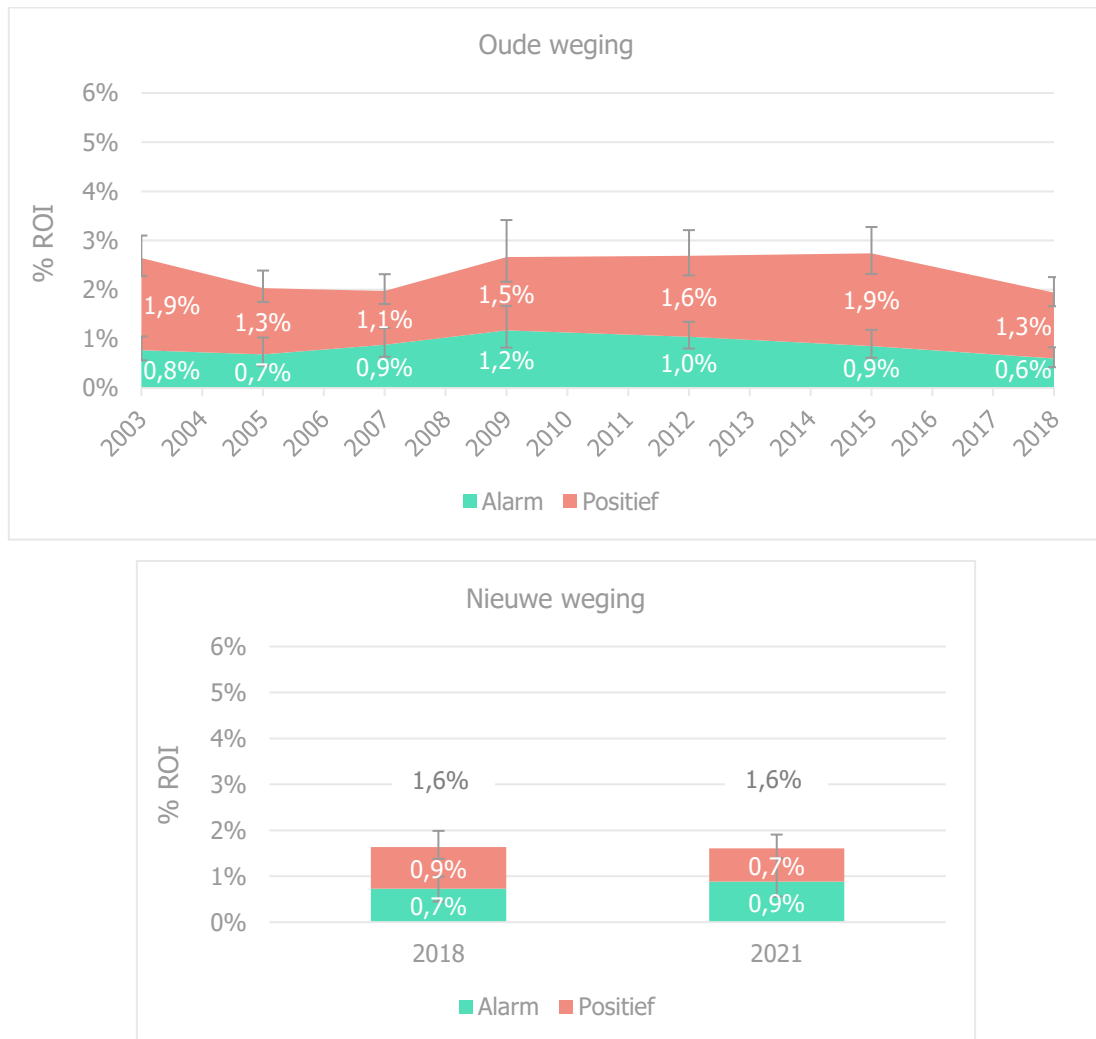
Figuur 5 Evolutie van de algemene prevalentie van rijden onder invloed van alcohol bij autobestuurders (onderbroken lijn: nieuwe wegingsmethode 2021 ook toegepast op data 2018)

Rekening houdend met het nieuw gewogen % ROI in 2018 blijkt dat dit % gelijk gebleven is tussen 2018 en 2021 (1,6%). Omwille van de veranderde weging kunnen deze resultaten niet zomaar vergeleken worden met die van de vorige edities.

Ook de laatst beschikbare cijfers van zelfgerapporteerd gedrag bij een representatieve steekproef van Belgische inwoners tonen geen verandering tussen 2019 en 2021 van het aandeel bestuurders dat aangeeft 'weleens gereden te hebben na alcohol gedronken te hebben' (2019: 32%; 2021: 34%; Nationale Verkeersonveiligheidsenquête Vias institute 2019, 2021; <https://www.enquetevias.be/>). De laatst beschikbare zelfgerapporteerde data met betrekking tot 'rijden terwijl men misschien boven de wettelijke alcohollimiet zit' dateren van 2018. Toen werd een stijging tegenover 2015 gevonden van het % autobestuurders dat aangaf dit minstens één keer in de loop van de voorbije dertig dagen gedaan te hebben (2018: 24%; 2015: 12%) (Schinkus et al., 2021).

3.1.2 Alcoholconcentratie

Over alle vorige edities heen was het % positief geteste bestuurders (vanaf 0,35 mg/l AAC of 0,8 g/l BAC) significant groter dan het % alarm geteste bestuurders (tussen 0,22 en 0,35 mg/l UAL of tussen 0,5 en 0,8 g/l BAC) (zie Figuur 6). In 2018 (o.b.v. de nieuwe weging) en 2021 is dit niet meer het geval. In 2021 is het % positief en alarm bijna even groot, door een daling van het % positief en een lichte stijging van het % alarm. De grootste hoeveelheid alcohol in editie 2021 bedroeg 1,23 mg/l AAC (het equivalent van 2,83 g/l BAC). 50% van de overtreders had een alcoholgraad van meer dan 0,34 mg/l AAC (0,78 g/l BAC).



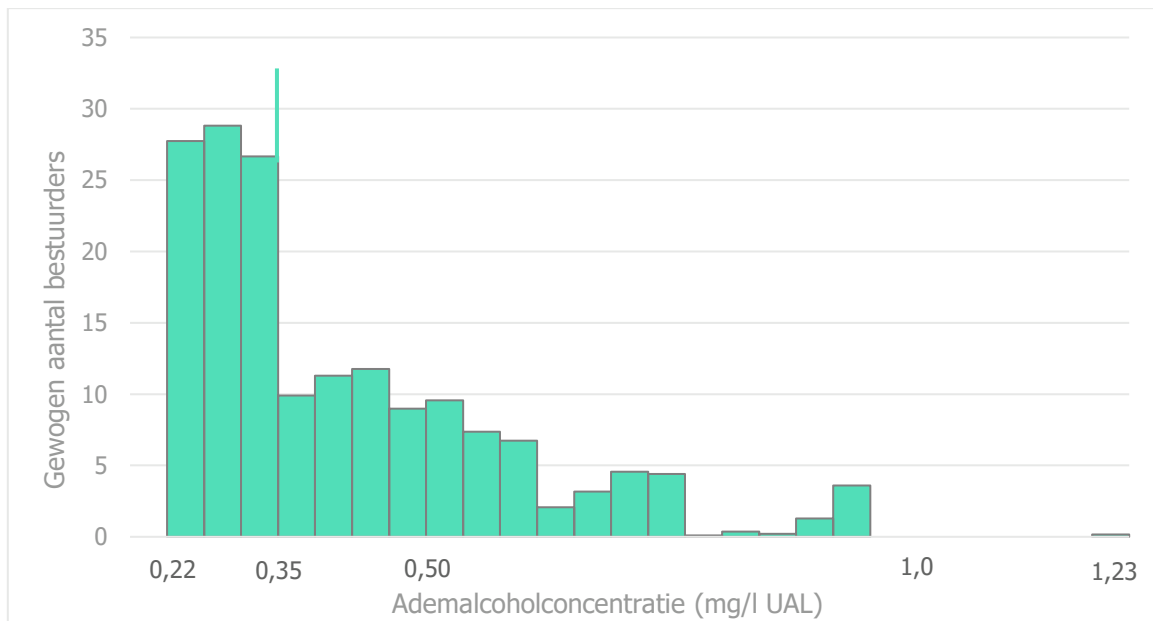
Figuur 6 Evolutie van de algemene prevalentie van het rijden onder invloed bij autobestuurders volgens categorie alarm en positief

Meer informatie over de categorieën Alarm/Positief vindt u onder sectie 2.2 en

Figuur 4 Overeenkomst tussen ademalcoholconcentratie en bloedalcoholconcentratie

Dit suggereert dat autobestuurders algemeen minder zwaar onder invloed het stuur namen in 2021 tegenover voordien, maar de evolutie tegenover 2018 is beperkt.

De mediane AAC is 0,34 mg/l, de hoogste waarde voor de 'alarm' categorie. Figuur 7 geeft een overzicht van de verdeling van de gemeten alcoholconcentraties in UAL (gewogen). We zien dat er amper AAC gemeten werden boven de 1,0 mg/l.



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-percentage 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 rijden onder invloed te sterk doorheen de week en naargelang het profiel van de bestuurder. De analyse van de frequentieverdeling van het ROI 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 per gewest

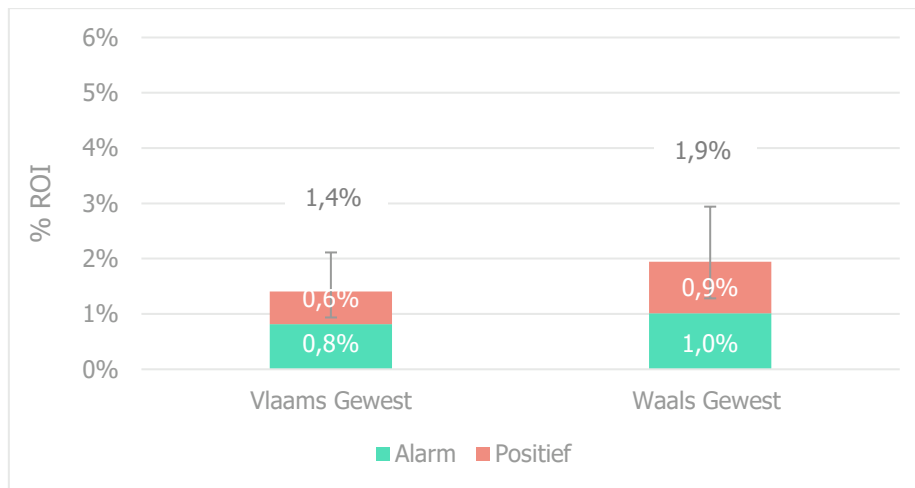
Door het te kleine aantal observaties in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gaat dit deel enkel over het Vlaams Gewest en het Waals Gewest. De plaats van de controle geeft aan over welk gewest het gaat.

3.2.1 Situatie in 2021

De prevalentie van rijden onder invloed ligt iets hoger in het Waals Gewest tegenover het Vlaams Gewest (1,9% tegenover 1,4%), maar dit verschil is statistisch niet significant. Beide gewesten hebben dezelfde mediane alcoholgraad (mediaan 0,34 mg/l AAC).

Tabel 3 ROI-prevalentie bij autobestuurders naar gewest

	Effectieve steekproef	Alarm	Positief	Totaal	Mediane AAC
Vlaams Gewest	5670	0,8%	0,6%	1,4%	0,34
Waals Gewest	2564	1,0%	0,9%	1,9%	0,34

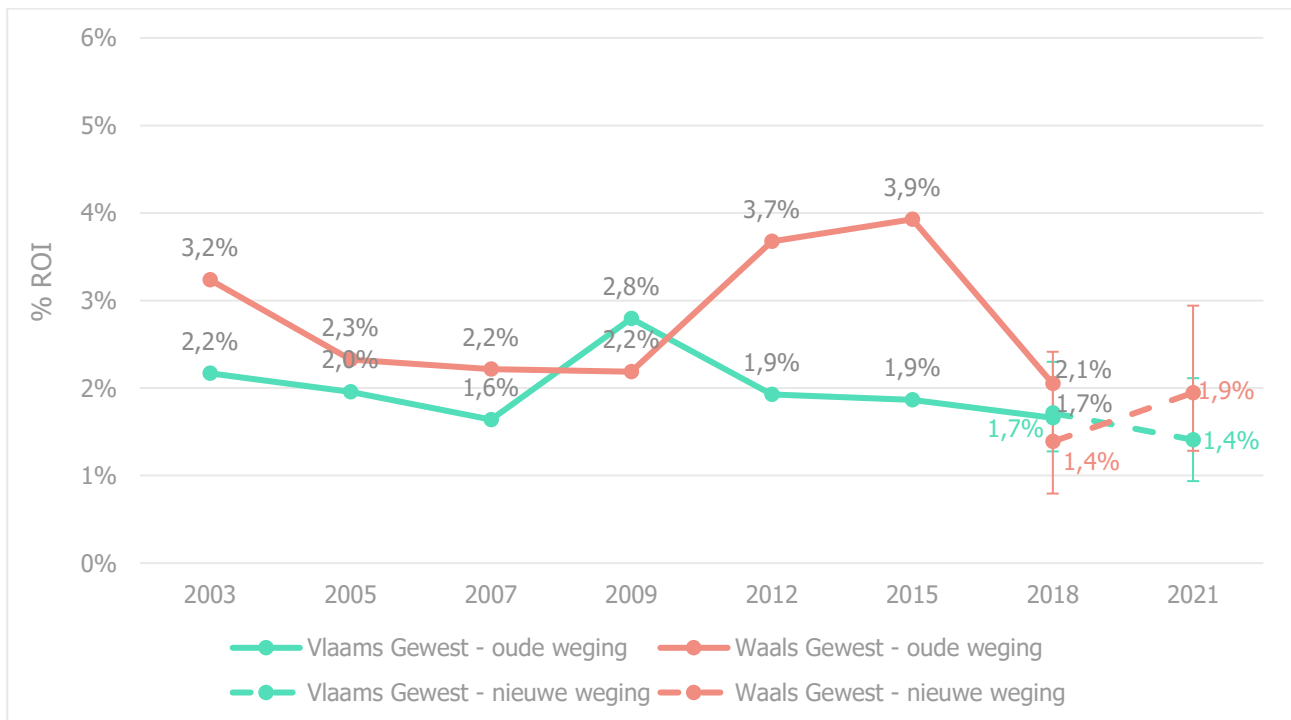


Figuur 8 ROI-prevalentie bij autobestuurders naar gewest

In de laatste nationaal representatieve attitudemeting van Vias institute (veldwerk 2018) verklaarde 20% van de bestuurders uit Vlaanderen tegenover 30% van de bestuurders uit Wallonië dat ze de voorbije maand minstens eenmaal achter het stuur kropen met meer alcohol in het bloed dan toegelaten (Schinkus et al., 2021). Het gewest in deze bevraging verwijst echter naar de woonplaats van de respondent, wat niet vergelijkbaar is met het gewest in de gedragsmeting (plaats van de controle).

3.2.2 Evolutie

Rekening houdend met de nieuw gewogen resultaten van 2018, zien we geen grote evolutie in het % ROI in Vlaanderen en Wallonië in 2021. Het % ROI in Wallonië is gestegen (van 1,4% naar 1,9%) en in Vlaanderen licht gedaald (1,7% naar 1,4%), maar de verschillen zijn niet statistisch significant. Net als in de vorige editie is het verschil tussen beide gewesten beperkt.



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

3.3 Prevalentie volgens weekperiode

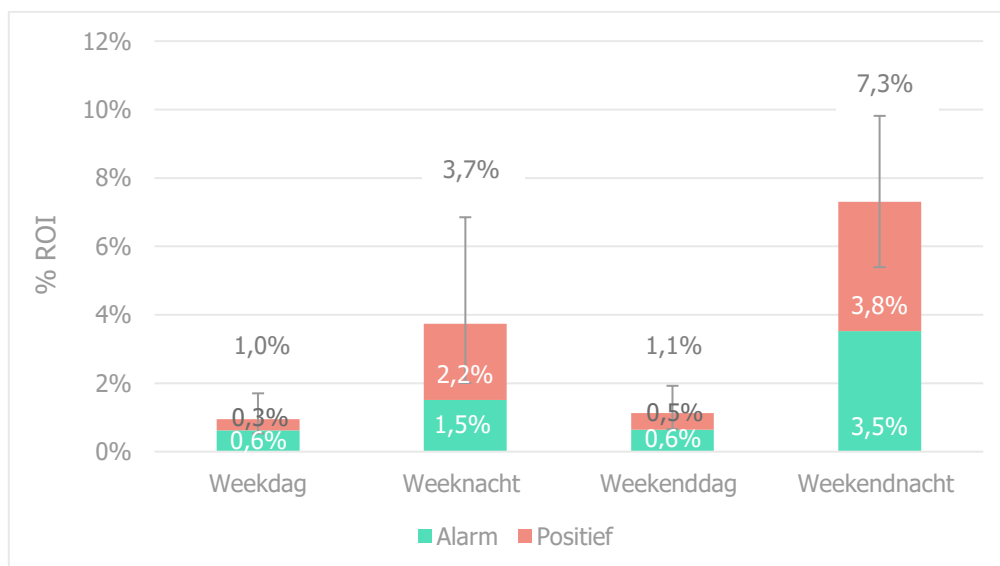
3.3.1 Situatie in 2021

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 ($p \leq 0,01$) als in het weekend ($p \leq 0,001$), en ook (net) significant vaker tijdens weekendnachten dan tijdens weeknachten ($p = 0,05$). Ook de verschillen tussen weekday en weekendnacht ($p \leq 0,001$), en weeknacht en weekenddag ($p \leq 0,05$) zijn significant. Het % ROI verschilt niet significant tussen week- en weekenddag.

De mediane alcoholwaarde ligt hoger in de weeknachten (0,45 mg/l) dan in de weekendnachten (0,35 mg/l). Binnen de weeknachten is de proportie positief geteste bestuurders groter dan de alarmcategorie; op weekendnachten is dit meer gelijk verdeeld.

Tabel 4 ROI-prevalentie bij autobestuurders naar weekperiode

	Effectieve steekproef	Alarm	Positief	Totaal	Mediane AAC
Weekdag	3728	0,6%	0,3%	1,0%	0,34
Weeknacht	614	1,5%	2,2%	3,7%	0,45
Weekenddag	2802	0,6%	0,5%	1,1%	0,32
Weekendnacht	1268	3,5%	3,8%	7,3%	0,35



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

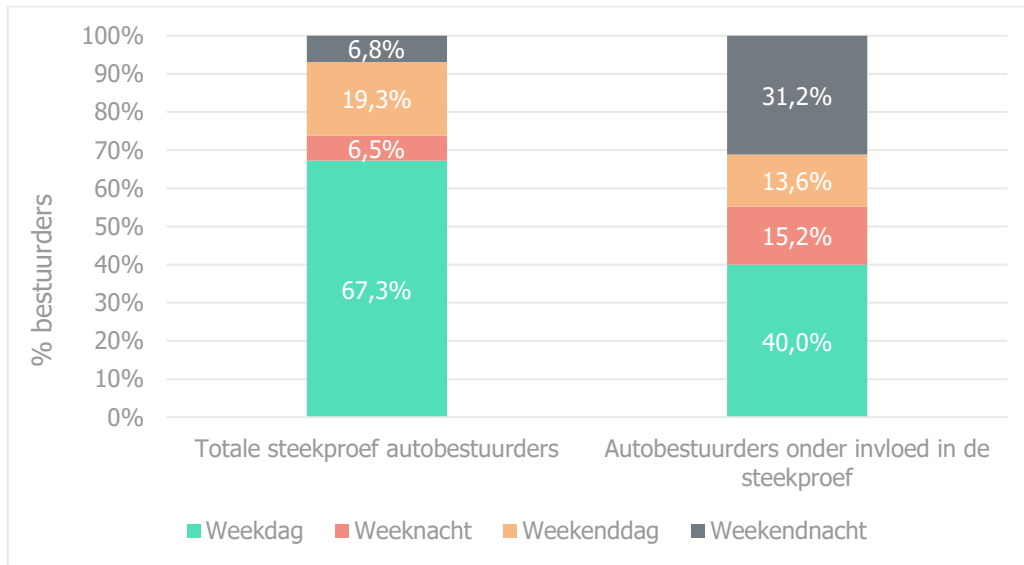
Hier speelt het vertrekpunt van de bestuurders een rol: 's nachts komen er meer bestuurders van plaatsen waar alcohol vaak gedronken wordt (zie ook sectie 3.7: horeca, feest/event, enz.) (**Error! Reference source not found.**).

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

	Weekdag	Weeknacht	Weekenddag	Weekendnacht	Totaal
Thuis	44,8%	18,2%	56,8%	15,1%	45,1%
Werk	28,8%	29,9%	7,0%	11,1%	15,4%
Vrienden/familie	8,0%	13,2%	13,0%	31,8%	13,9%
Restaurant	1,4%	8,4%	2,1%	13,2%	3,6%
Café/Bar	0,1%	2,0%	0,5%	6,5%	1,7%
Sport	1,8%	10,7%	6,2%	8,2%	4,3%
Feest/event	0,1%	1,9%	0,6%	6,3%	1,8%
Andere	15,1%	15,8%	13,9%	7,8%	14,2%
Totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

In vergelijking met het hoge ROI-percentages 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 1% van de bestuurders onder invloed en net op die momenten is de verkeersdruk het grootst. Overdag rijden er immers veel meer voertuigen rond dan 's nachts.

De eerste kolom van de figuur hieronder toont dat 67,3% van autobestuurders in de steekproef gecontroleerd werd tijdens een weekdag en 19,3% tijdens een weekenddag. 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 40% van de bestuurders onder invloed overdag tijdens de week reden. Over de hele week bekeken, geldt dat meer dan de helft van de bestuurders onder invloed (40,0% + 13,6%) overdag werd betrapt.



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

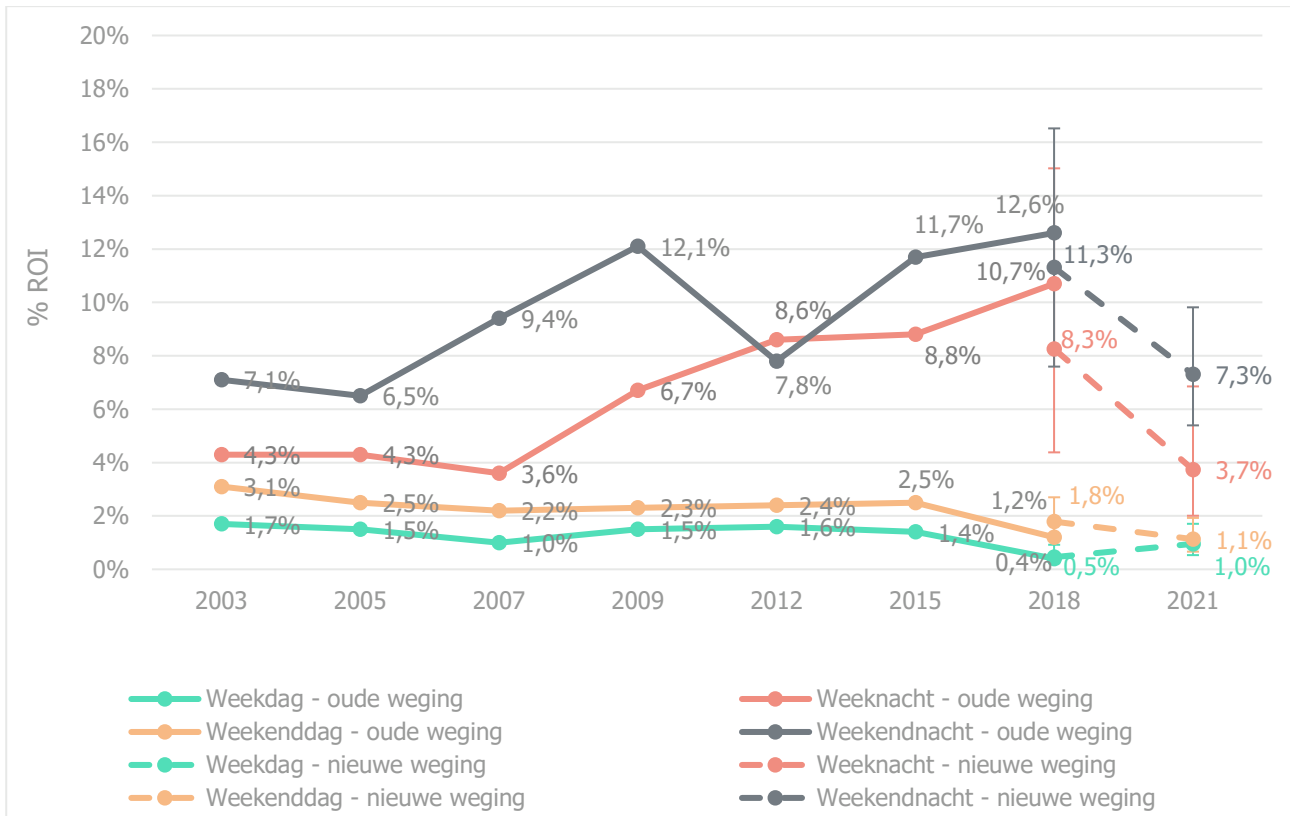
Aangezien 46% van alle ROI-bestuurders in de steekproef 's nachts reed, blijven speciale acties nodig voor week- en weekendnachten. Tijdens de week- en weekenddagen is de prevalentie van het rijden onder invloed lager maar gezien de hoge verkeersvolumes op die momenten, is het risico hiervan toch aanzienlijk waardoor handhaving tijdens de ganse weekperiode noodzakelijk blijft.

3.3.2 Evolutie

Vergeleken met de nieuw gewogen resultaten van 2018 zien we in 2021 een daling 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 van het % ROI op weekdagen (0,5% naar 1,0%). Deze evoluties overschrijden de grenzen van de 95% betrouwbaarheidsintervallen echter niet.

Ook in 2018 (alsook in de edities vanaf 2009) werden significant meer bestuurders onder invloed gemeten 's nachts tegenover overdag (zowel in de week als in het weekend), maar was het verschil tussen week- en weekendnacht niet significant. Het significant verschil tussen week- en weekenddagen in 2018 zien we niet in 2021.

De onrustwekkende tendens sinds 2009 van een steeds verder stijgend % ROI tijdens de weeknachten is in deze meting dus niet verdergezet (eveneens niet in 2018 op basis van de nieuwe weging).



Figuur 12 Evolutie van ROI-prevalentie bij autobestuurders naar weekperiode (onderbroken lijn: nieuwe wegingsmethode 2021 ook toegepast op data 2018)

3.4 Prevalentie volgens wegtype

3.4.1 Situatie in 2021

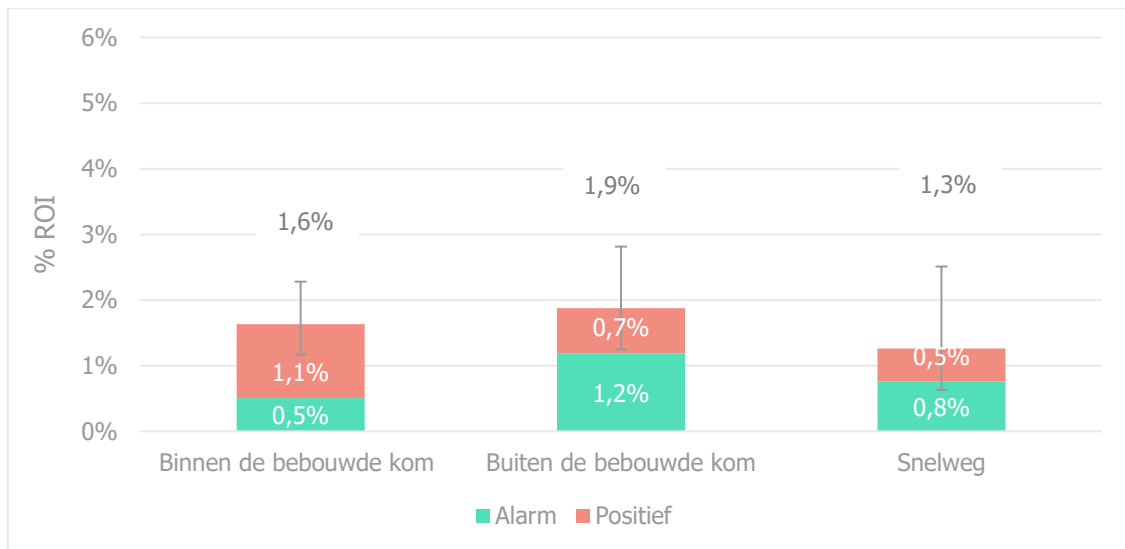
Voor het eerst sinds de metingen (naar aanleiding van de Baseline richtlijnen) werd rekening gehouden met 3 wegtypes in de dataverzameling en analyse (wegen binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom en snelwegen).

Uit de resultaten blijkt dat het % ROI lager ligt op snelwegen dan op de andere wegen, maar dat de ROI-prevalentie niet significant varieert naargelang het wegtype.

We merken op dat de mediane AAC hoger is binnen de bebouwde kom dan op de andere wegtypes (0,46 mg/l UAL tegenover 0,3 buiten de bebouwde kom en 0,34 op snelweg). Binnen de bebouwde kom testten de bestuurders vaker positief dan alarm, terwijl dit eerder omgekeerd is op de andere wegtypes.

Tabel 6 ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang wegtype

	Effectieve steekproef	Alarm	Positief	Totaal	Mediane AAC
Binnen bebouwde kom	3920	0,5%	1,1%	1,6%	0,46
Buiten bebouwde kom	3182	1,2%	0,7%	1,9%	0,30
Snelweg	1310	0,8%	0,5%	1,3%	0,34

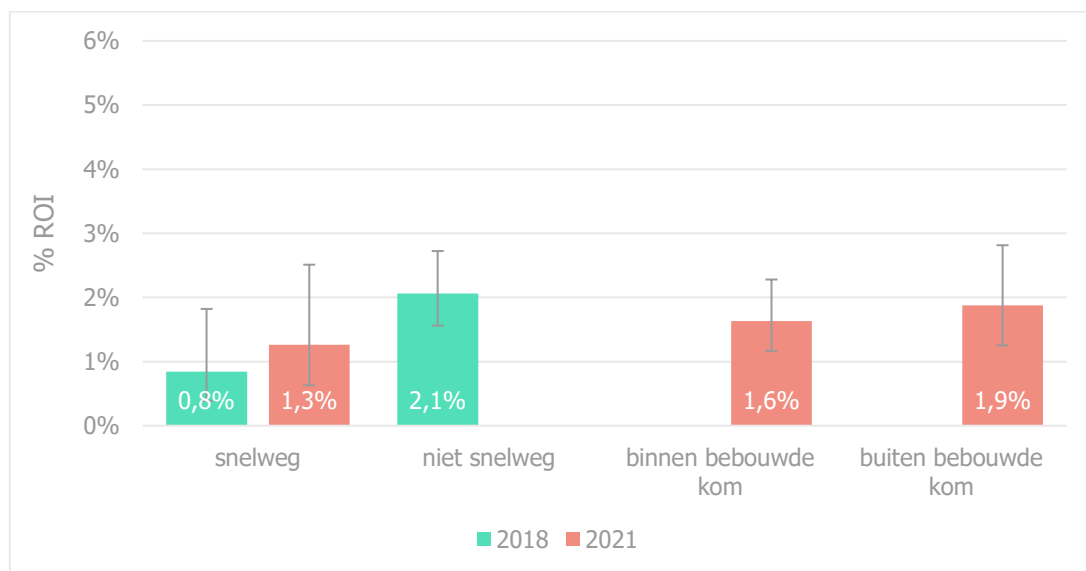


Figuur 13 ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang wegtype

3.4.2 Evolutie

In de vorige metingen werden bestuurders getest op snelwegen (Federale Wegpolitie) en op niet-snelwegen door de lokale politiezones, maar werd dit onderscheid niet gemaakt in de analyse.

Voor dit rapport werden de % ROI naar beide wegtypes alsnog berekend (met de nieuwe wegingsprocedure) voor de meting van 2018 om de evolutie in kaart te kunnen brengen. Uit deze analyse blijkt dat het % ROI op snelwegen toegenomen is en op niet-snelwegen (binnen en buiten de bebouwde kom) gedaald is, maar telkens zonder de betrouwbaarheidsintervallen te overschrijden.



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

3.5 Prevalentie volgens gender

3.5.1 Situatie in 2021

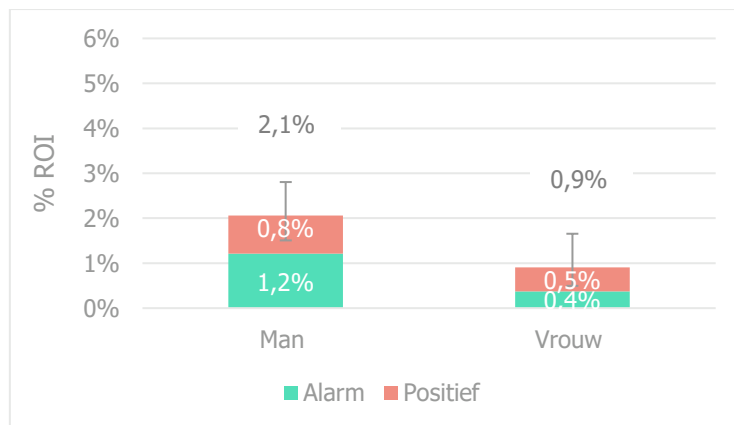
Het % ROI hangt sterk af van het gender/geslacht van de autobestuurder. In 2021 reed 2,1% van de mannen onder invloed tegenover 0,9% van de vrouwen ($p \leq 0,01$). Er zijn verschillende mogelijke verklaringen voor het feit dat mannen vaker onder invloed van alcohol rijden. Ten eerste drinken mannen in België algemeen vaker alcohol dan vrouwen (VAD, 2021). Ten tweede zijn vrouwen voorzichtiger als ze besluiten om al dan niet te rijden nadat ze gedronken hebben. Uit zelfrapportage van autobestuurders in 2018 blijkt dat de persoonlijke aanvaardbaarheid van ROI hoger ligt bij mannen dan bij vrouwen, en dat mannen meer vertrouwen hebben in hun rijvaardigheid nadat ze gedronken hebben (Schinckus et al., 2021). Vrouwen zijn zich ook algemeen meer bewust van de toegenomen ongevalsrisico's die met ROI gepaard gaan (Achermann et al., 2019).

De mediane hoeveelheid alcohol van mannen en vrouwen in overtreding is ongeveer gelijk¹⁵. Toch blijkt uit de cijfers van de VAD (2021) dat mannen over het algemeen ook grotere hoeveelheden drinken dan vrouwen.

Een 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 61% mannelijk en bij de bestuurders onder invloed vonden we 78% 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
Man	5153	1,2%	0,8%	2,1%	0,34
Vrouw	3197	0,4%	0,5%	0,9%	0,35

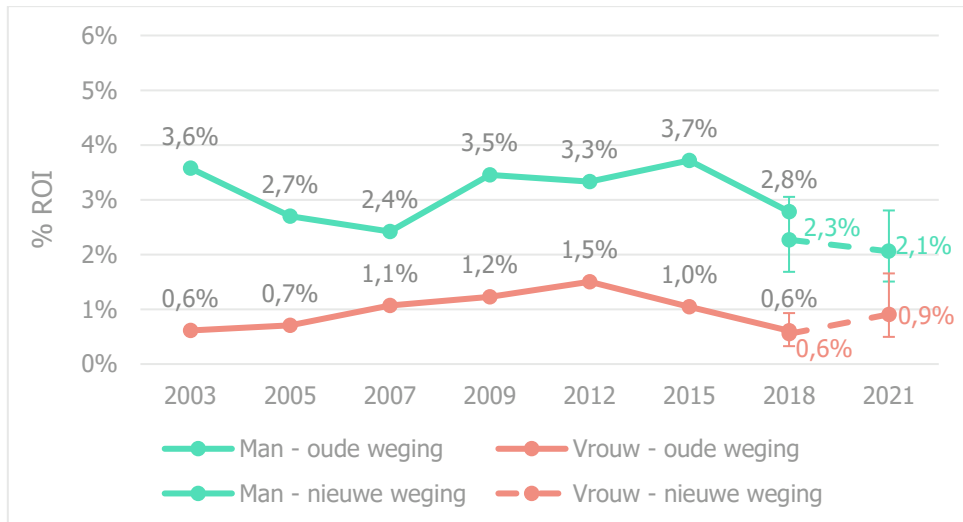


Figuur 15 ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang gender (***)

3.5.2 Evolutie

Het % ROI bij mannen en vrouwen is stabiel gebleven in 2021 tegenover 2018 (op basis van de nieuwe weging). Het significant verschil tussen het % ROI bij vrouwen en mannen wordt sinds het begin van de metingen gevonden (over bijna 2 decennia heen).

¹⁵ "Een gelijkaardige alcoholconsumptie" betekent niet dat mannen en vrouwen dezelfde hoeveelheid alcohol drinken. Alcohol heeft immers een andere invloed op het lichaam van mannen en vrouwen. Ter illustratie: aangezien een vrouwenlichaam over het algemeen meer lipiden en minder water bevat, zorgt de consumptie van een gelijke hoeveelheid alcohol (bij een identiek gewicht) in dezelfde tijdsspanne voor een hoger alcoholgehalte in het bloed van vrouwen dan bij mannen (zie Mumenthaler et al., 1999 en Ramchandani, Bosron & Li, 2001 - geciteerd door Holmila & Raitasalo, 2015).



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

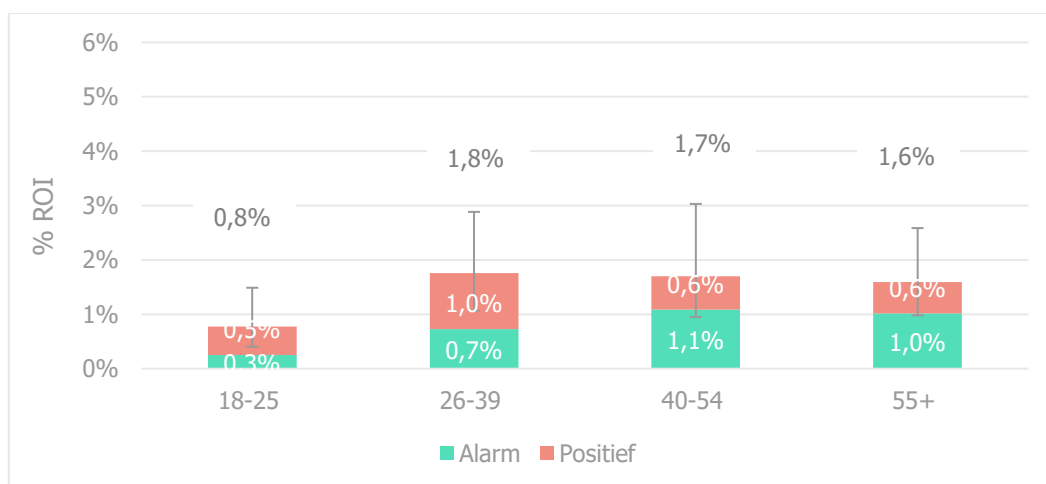
3.6 Prevalentie volgens leeftijd

3.6.1 Situatie in 2021

De ROI-prevalentie verschilt anno 2021 niet significant naargelang de leeftijdscategorie. Het % ROI is het laagst in de jongste groep (0,8%) wat suggereert dat de 18-25-jarigen zich het beste aan de wettelijke limieten houden, maar dit % verschilt niet significant van die voor de oudere groepen. De ROI-prevalentie binnen de drie overige leeftijdsgroepen is nagenoeg hetzelfde (1,6-1,8%). Resultaten van zelfgerapporteerd ROI-gedrag van autobestuurders in 2018 toonde ook geen significant verschil naargelang verschillende leeftijdscategorieën (Schinckus et al., 2021).

Tabel 8 ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang leeftijd

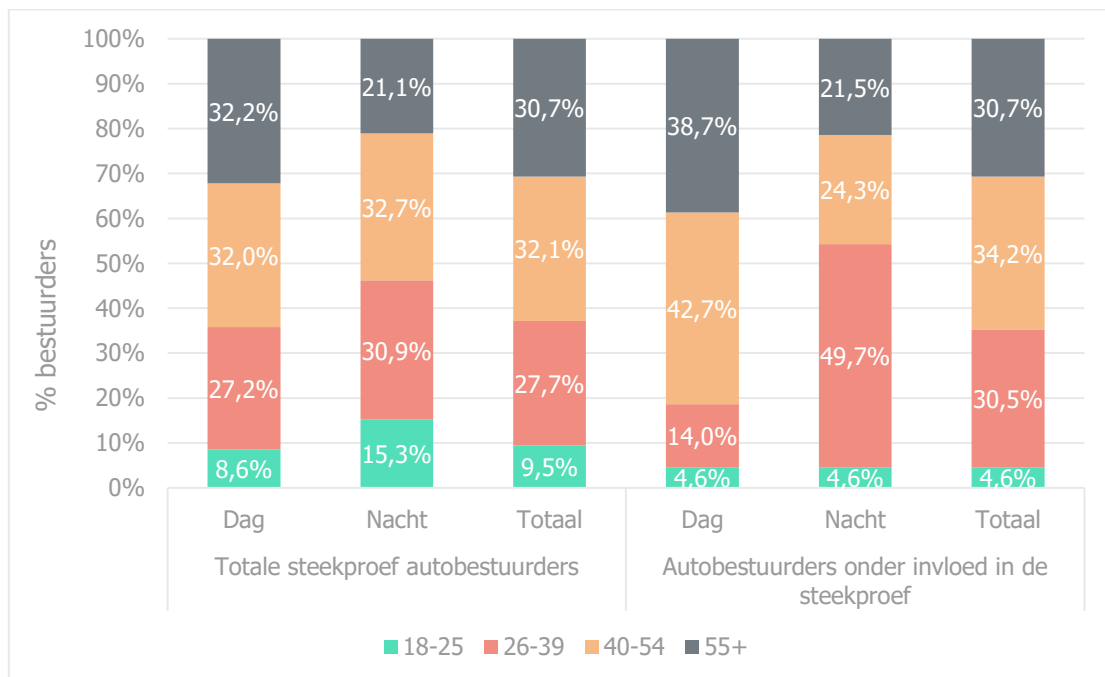
	Effectieve steekproef	Alarm	Positief	Totaal	Mediane AAC
18-25	816	0,3%	0,5%	0,8%	0,36
26-39	2306	0,7%	1,0%	1,8%	0,35
40-54	2602	1,1%	0,6%	1,7%	0,34
55+	2646	1,0%	0,6%	1,6%	0,29



Figuur 17 ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang leeftijd

In de twee jongste leeftijdsgroepen zien we dat de meeste overtreders een alcoholconcentratie van meer dan 0,35 mg/l UAL (0,8 promille BAC) hadden; in de oudere leeftijdsgroepen blies de meerderheid alarm. De mediane alcoholconcentratie ligt ook lager bij de 55-plussers tegenover de jongere groepen. Dit strookt niet helemaal met de bevinding dat de hoogste prevalentie van overmatig alcoholgebruik (meer dan 21 en 14 glazen per week bij mannen en vrouwen) in de algemene Belgische populatie (vanaf 15 jaar) in 2018 waargenomen werd in de leeftijdsgroep 55-64 jaar (Gezondheidsenquête Sciensano: <https://www.gezondbelgie.be/nl/gezondheidstoestand/determinanten-van-gezondheid/alcoholgebruik>). Dit gaat over de algemene prevalentie in de samenleving en niet in verkeer maar zou een indicatie kunnen zijn, ook voor 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 teveel gedronken hebben.

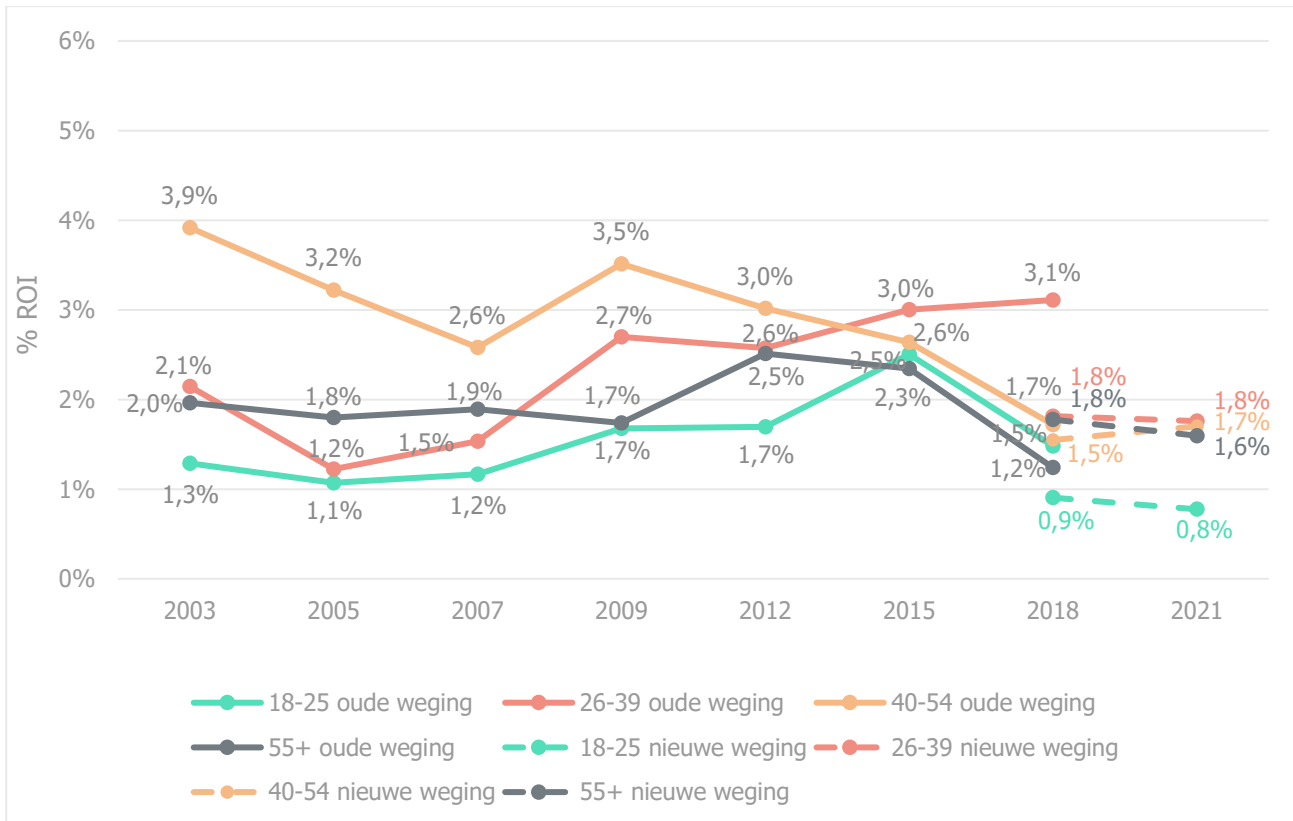


Figuur 18 Verdeling van de gecontroleerde autobestuurders vs. autobestuurders onder invloed in de steekproef voor de verschillende leeftijdsgroepen naar weekperiode 'dag' en 'nacht' (gewogen)

De laatste kolom toont dat maar een klein deel van de bestuurders onder invloed jonger dan 25 jaar is: 'slechts' één op twintig bestuurders onder invloed valt binnen deze leeftijdsgroep. Een vergelijking van de twee kolommen 'nacht' toont aan dat de bestuurders van 26-39 jaar 's nachts oververtegenwoordigd zijn bij de bestuurders onder invloed: op dat ogenblik maken zij 31% van het verkeer uit, maar van alle bestuurders onder invloed 's nachts komt 50% uit deze groep. Overdag zien we daarentegen een oververtegenwoordiging van 40-54-jarigen en in mindere mate van 55-plussers bij de overtreders.

3.6.2 Evolutie

Vergeleken met de nieuw gewogen data van 2018 zien we in 2021 weinig evolutie van het % ROI bij de verschillende leeftijdsgroepen. We zien dat de nieuwe weging op de 2018 data een redelijk grote impact heeft op het berekende % ROI voor bepaalde leeftijdsgroepen (voornamelijk bij de 26-39-jarigen, en bij de 18-25-jarigen).



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

Tabel 9 Evolutie van de ROI-prevalentie bij autobestuurders naar leeftijdscategorie (nieuwe weging 2018 - 2021)

	2018	95% BI		2021	95% BI	
18-25	0,9%	0,5%	1,8%	0,8%	0,4%	1,5%
26-39	1,8%	1,1%	3,0%	1,8%	1,1%	2,9%
40-54	1,5%	1,0%	2,4%	1,7%	0,9%	3,0%
55+	1,8%	1,0%	3,1%	1,6%	1,0%	2,6%

De tendensen in de vorige edities (oude weging) zien we niet terug in deze editie, noch in vergelijking met 2018, buiten het feit dat het % ROI bij 18-25-jarigen het laagst is, zoals in bijna alle voorgaande metingen.

3.7 Prevalentie volgens vertrekplaats van de bestuurder

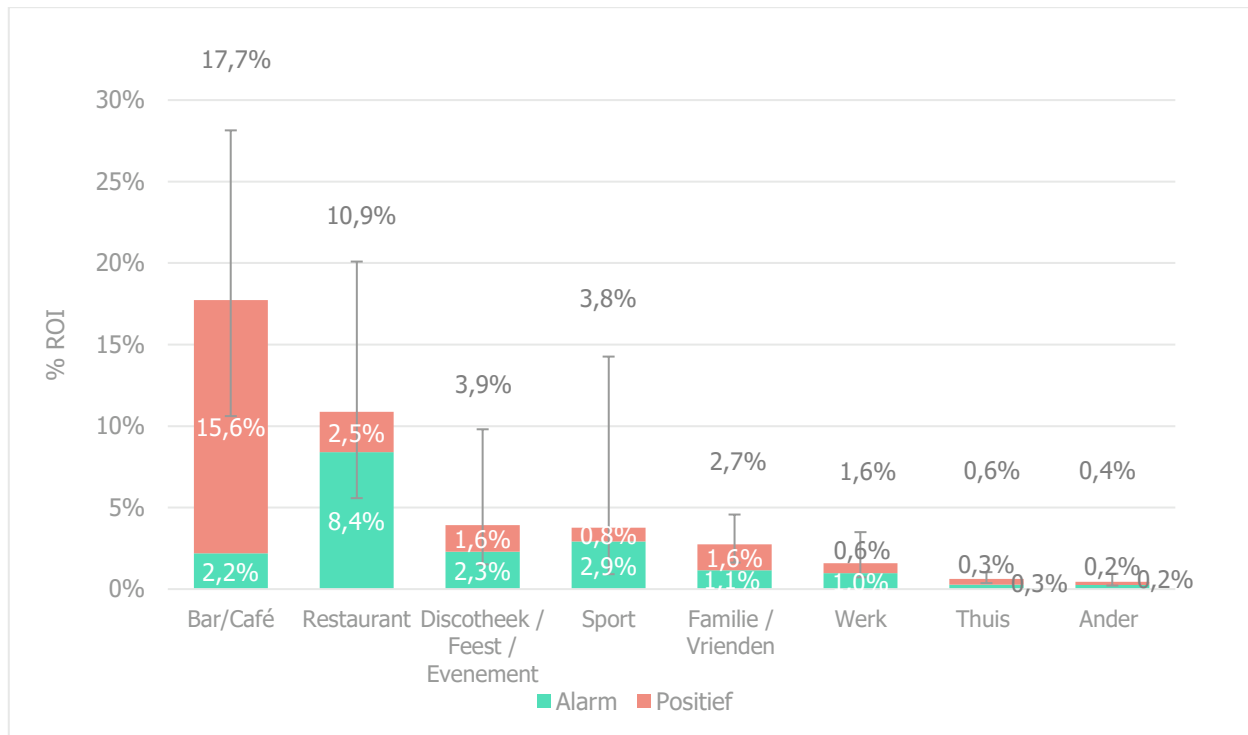
3.7.1 Situatie in 2021

Het vertrekpunt van de bestuurder is ook een factor die het ROI-percentage 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. De categorie 'andere' omvat voornamelijk privé activiteiten die niet tot één van de andere categorieën behoren (bijv. arts, bank, hobby, boodschappen...).

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

	Effectieve steekproef	Alarm	Positief	Totaal	Mediane AAC
Bar, Café	142	2,2%	15,6%	17,7%	0,53
Restaurant	298	8,4%	2,5%	10,9%	0,29
Feest, Event, Discotheek,	149	2,3%	1,6%	3,9%	0,34

Sportclub, -activiteit	364	2,9%	0,8%	3,8%	0,24
Familie/vrienden	1164	1,1%	1,6%	2,7%	0,35
Werk	1295	1,0%	0,6%	1,6%	0,34
Thuis	3782	0,3%	0,3%	0,6%	0,44



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

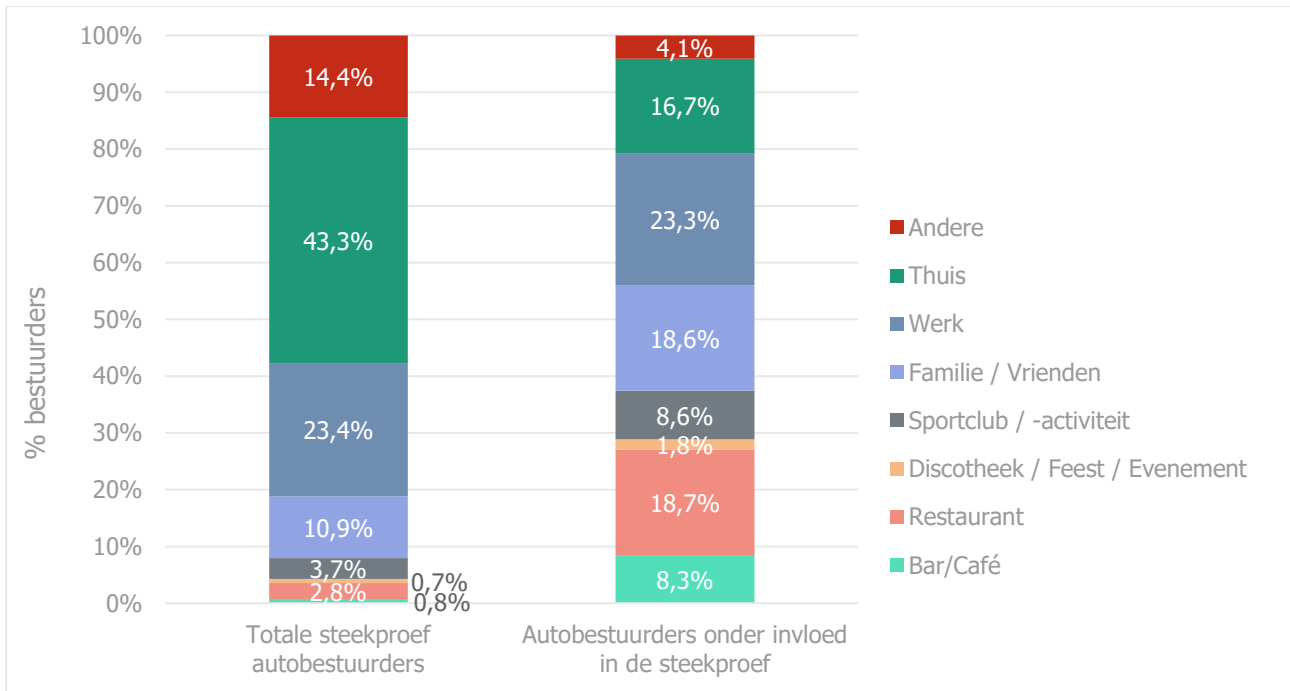
Niet zo verrassend zijn de bestuurders die van een horecagelegenheid (café of restaurant) komen het vaakst onder invloed van alcohol. De ROI-prevalentie komt in dit geval uit op bijna 18% (café) en 11% (restaurant). Dit is significant meer dan bij de overige vertrekplaatsen (café vs. thuis ($p \leq 0,001$), familie/vrienden ($p \leq 0,01$), werk ($p = 0,001$), sport ($p = 0,01$), uitgaansgelegenheid/event ($p \leq 0,001$); restaurant vs. thuis ($p \leq 0,01$), werk ($p \leq 0,05$), familie ($p \leq 0,05$)). Het verschil is ook significant tussen vertrekplaats thuis en familie/vrienden ($p \leq 0,01$).

Daarna volgen met redelijk groot verschil bestuurders die van een uitgaansgelegenheid/event (3,9%), van een sportactiviteit (3,8%), en van familie of vrienden (2,7%) komen. Tenslotte zijn er de bestuurders die van hun werk of van thuis komen. Het ROI-percentage bedraagt hier – een toch niet te verwaarlozen – 1,6% en 0,6%.

Bij de meeste vertrekplaatsen blazen de meeste overtreders alarm (bijv. bijna 3x meer dan positief bij overtreders die van een restaurantbezoek komen), behalve bij overtreders die van op café komen – binnen die groep blies 15,6% positief tegenover 2,2% alarm; zij hebben ook een mediane alcoholwaarde die duidelijk boven de andere ligt (0,53 mg/l UAL). Dit betreft echter een kleine steekproef dus beschouwen we dit resultaat als indicatief. Ook overtreders die van familie/vrienden komen, hadden iets vaker een alcoholgehalte boven de 0,35 mg/l UAL (0,8 promille BAC) dan eronder.

De ROI-percentages liggen dan wel erg hoog bij personen die van horecagelegenheden komen (zij omvatten 27% 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. 3,6%; zie figuur hieronder). Omgekeerd geldt dan weer dat, ondanks het lage ROI-percentage bij mensen die van hun werk of van thuis komen, deze vertrekpunten wel instaan voor het merendeel van de verplaatsingen (bijna 67% van de gecontroleerde bestuurders tijdens de gedragsmeting kwam van één van deze plaatsen).

Kortom, een goed kwart van de bestuurders in overtreding is afkomstig van een horecagelegenheid, 40% komt van het werk of van thuis, en 19% komt van bij familie/vrienden. Een ontradringsbeleid 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 2018 (nieuwe weging) zien we in 2021 stijgingen van het % ROI bij bestuurders die van café/restaurant (10,6% naar 12,3%) en van het werk (1,0% naar 1,6%) komen. Daartegenover zien we dalingen van het % ROI bij bestuurders die van andere vertrekplaatsen komen: evenement/feest (7,9% naar 3,9%), sportclub of -activiteit (4,2% naar 3,8%), familie/vrienden (2,9% naar 2,7%) en thuis (0,8% naar 0,6%). Geen van deze evoluties overstijgt echter de betrouwbaarheidsintervallen.

Bestuurders die van een café, bar of restaurant komen, hebben over alle edities heen het grootste risico onder invloed te zijn. Het verschil tussen 2018 en 2021 voor wat bestuurders komende van een evenement of feest lijkt groot maar de betrouwbaarheidsintervallen zijn ook erg groot. De relatief kleine aantallen bestuurders (in elke editie) die afkomstig zijn van een horecagelegenheid, sportclub of een evenement/feest maken de 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: het werk, thuis en 'andere' (bijv. medisch consult...).

Tabel 11 Evolutie van de ROI-prevalentie bij autobestuurders naar vertrekplaats (data 2005-2018: oude weging; data 2018-2021: 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% (6,6-16,7)	7,9% (2,7-21,2)	4,2% (1,3-12,8)	2,9% (1,7-5,0)	1,0% (0,5-1,7)	0,8% (0,4-1,5)	1,0% (0,3-3,4)
2021	12,3% (7,6-19,3)	3,9% (1,5-9,8)	3,8% (0,9-14,3)	2,7% (1,6-4,6)	1,6% (0,7-3,5)	0,6% (0,4-1,0)	0,5% (0,2-0,9)

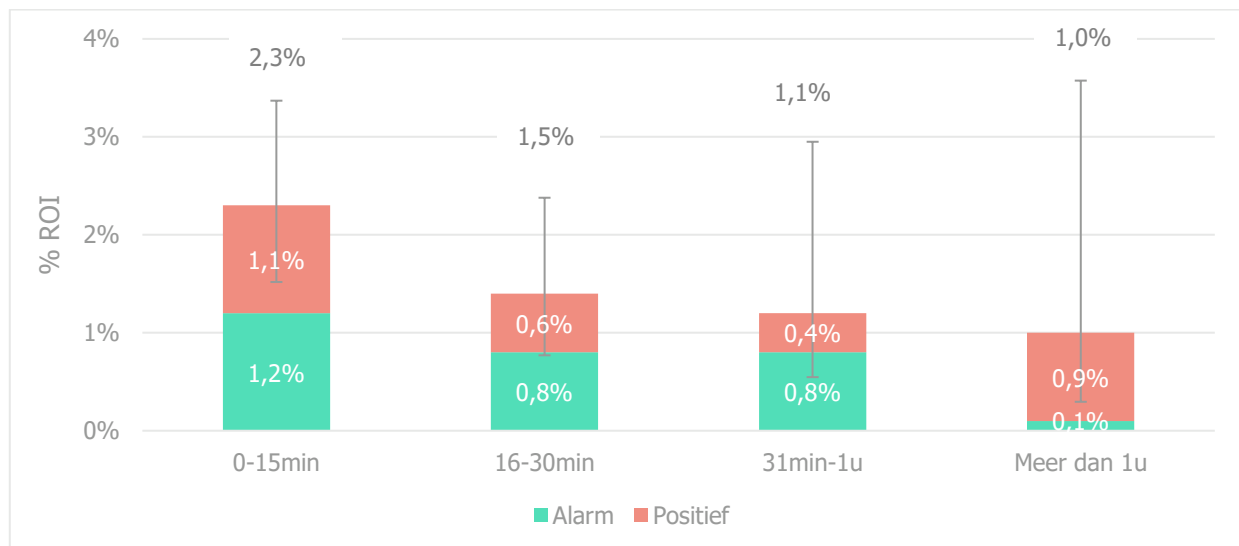
3.8 Prevalentie volgens de duur van de verplaatsing

De tijdens de gedragsmeting tegengehouden bestuurders werd gevraagd om in te schatten wat de totale reistijd zou geweest zijn indien ze niet door de politie tegengehouden waren. Tijdens 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 is dat bestuurders waarschijnlijk minder drinken als ze nog een lange verplaatsing voor de boeg hebben¹⁶.

In de edities nadien was deze trend minder duidelijk, maar in de huidige editie wordt deze trend opnieuw ontwaard: het % overtreders daalt (echter niet significant) met stijgende geschatte duur. De ROI-prevalentie is 2,3% voor korte ritten tot een kwartier, zakt tot 1,5% voor ritten tussen 16 en 30 minuten, en tot 1% voor ritten van meer dan een uur.

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

	Effectieve steekproef	Alarm	Positief	Totaal	Mediane AAC
0-15min	3233	1,2%	1,1%	2,3%	0,34
16-30min	2943	0,8%	0,6%	1,5%	0,3
31min-1u	1613	0,8%	0,4%	1,1%	0,34
Meer dan 1u	524	0,1%	0,9%	1,0%	0,4



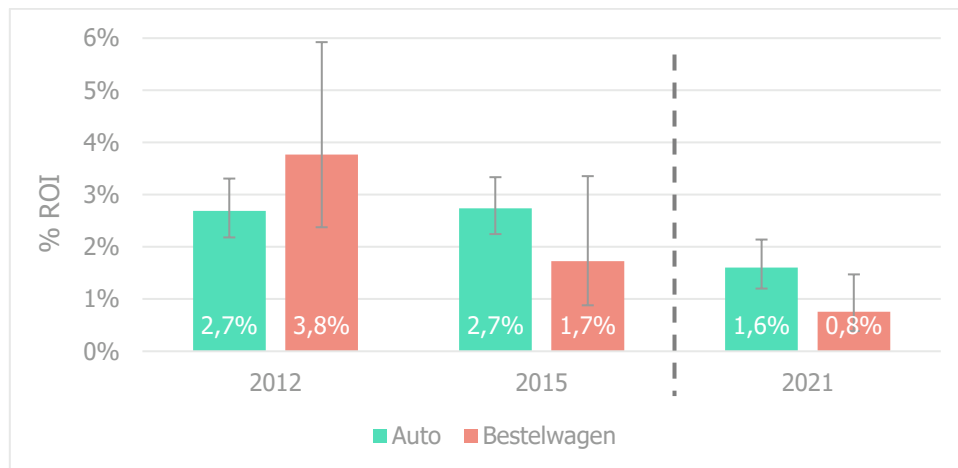
Figuur 22 ROI-prevalentie bij autobestuurders naargelang geschatte duur van de verplaatsing

¹⁶ 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.

4 Rijden onder invloed bij bestuurders van bestelwagens

Zoals in de vorige editie van de gedragsmeting, werd de politie gevraagd bestelwagens¹⁷ 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. Dit jaar bestond de steekproef uit 963 bestelwagenbestuurders (in 2012 was dit ongeveer evenveel en in 2015 iets meer: 1.123). In 2018 werden de data van bestelwagens niet verder geanalyseerd. In het verkeer zijn er veel minder bestelwagens dan personenwagens (in deze studie gaat het om ongeveer 10% van alle tegengehouden bestuurders) en de resultaten kampen dan ook met grote foutenmarges.



Figuur 23 Evolutie van de algemene prevalentie van ROI van alcohol bij autobestuurders en bestelwagenbestuurders (onderbroken lijn: nieuwe wegingsmethode in 2021)

In 2021 was 0,8% van de bestelwagenbestuurders onder invloed van alcohol. Dit is de helft van het % ROI bij autobestuurders, een significant verschil ($p \leq 0,05$). In eerdere edities was dit verschil niet significant. In 2015 was het algemeen ROI % bij bestelwagens 1,7% (minder dan het % voor autobestuurders) en in 2012 3,8% (meer dan het % voor autobestuurders), maar deze resultaten zijn niet vergelijkbaar met die van 2021 omwille van de veranderde wegingsmethode. Voor wagens werd de nieuwe weging toegepast op de data van 2018 maar aangezien in die meting geen analyses gedaan zijn voor bestelwagens, is dit niet mogelijk.

We wijzen er op dat de populatie van bestelwagenbestuurders verschilt van de populatie autobestuurders. Zo is 90% van de bestelwagenbestuurders in de ongewogen steekproef mannelijk, tegenover 62% van de autobestuurders. Ook werd bijna de helft van de bestelwagenbestuurders gecontroleerd op de terugweg van hun werk (42%), tegenover slecht 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 kwamen ook minder vaak van horecagelegenheden dan autobestuurders.

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: o.a. (% alarm + positief met het 95% betrouwbaarheidsinterval)

- Het % ROI is ongeveer gelijk bij mannen (0,8%; 0,4-1,6) en vrouwen (0,7%; 0,2-2,8).
- Het % ROI ligt hoger in het Waals Gewest (1,5%; 0,6-3,5) dan in het Vlaams Gewest (0,4%; 0,1-0,9).
- Het % ROI ligt 's nachts (4,4%; 2-9,4) hoger dan overdag (0,5%; 0,2-1,3).
- Het % ROI ligt hoger als de bestuurder van een horecagelegenheid komt (bar/café: 26,8% (4,8-72,7); feest/event: 5,6% (0,6-38,5); restaurant: 4,5% (1-18,7)) of van een sportactiviteit: 15,7% (2,3-60,1). Het % ROI voor de andere categorieën ligt lager ($\leq 2,6\%$).

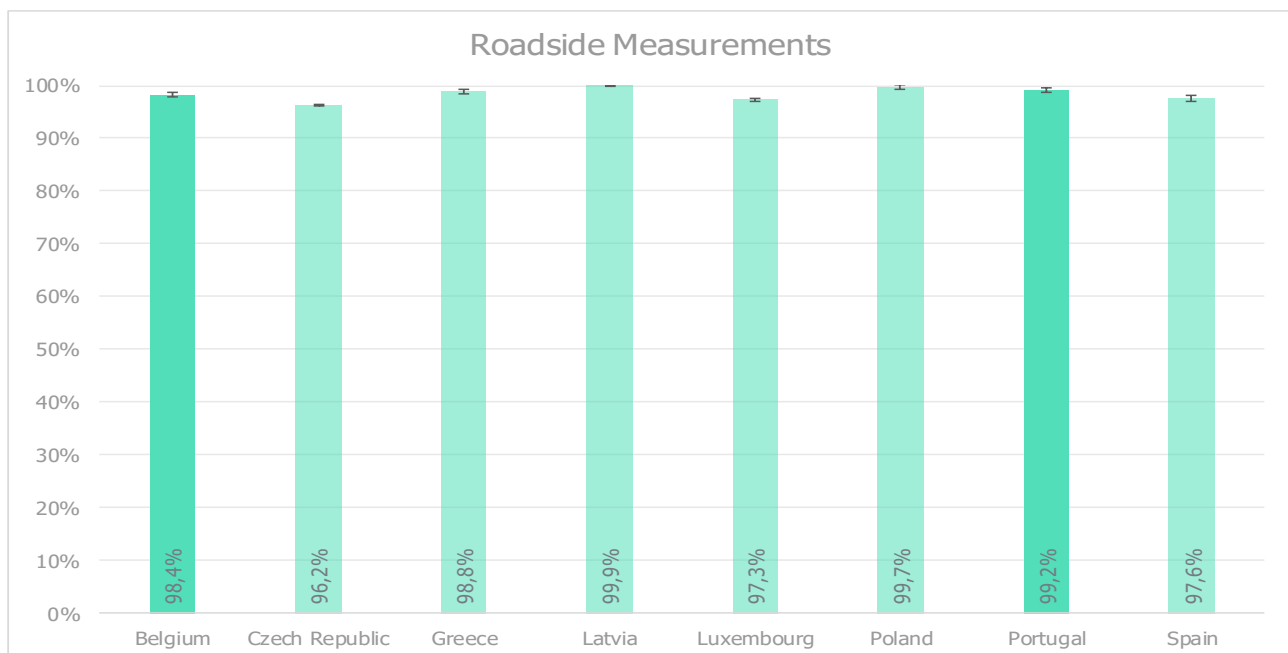
¹⁷ Bestelwagens zijn gedefinieerd als 'motorvoertuig bestemd voor vervoer van goederen, waarvan de toegestane maximum massa niet meer bedraagt dan 3.500 kg.

5 Vergelijking met andere EU-landen

Zoals in de inleiding aangegeven, kadert deze studie deels binnen het Europese Baseline project (<https://www.baseline.vias.be/en/>). De 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 de Baseline richtlijnen werden de methodologische vereisten voor de KPI verder uitgewerkt (Boets et al., 2021; zie bijlage 2 voor een samenvatting). De Baseline KPI is omgekeerd ten opzichte van de standaard formulering van de indicatoren in België (% boven de wettelijke limiet). In dit hoofdstuk van het rapport wordt de 'omgekeerde' Baseline KPI gebruikt.

In totaal leverden 7 Europese lidstaten, waaronder België, deze KPI gebaseerd op willekeurige alcoholtesten van bestuurders op de baan op (Yannis & Folla, ter perse). Deze worden hieronder gepresenteerd. Daarnaast leverden 6 lidstaten KPIs op basis van zelfgerapporteerd gedrag op en één land (CZ) deed dit op basis van een data van handhavingsacties (nl. alcoholtesten bij verkeersongevallen). De KPIs op basis van zelfrapportage zijn niet vergelijkbaar met de KPIs op basis van willekeurige alcoholtesten en zijn dan ook niet opgenomen in dit rapport. De KPIs van de Tsjechische Republiek (CZ) zijn wel opgenomen in de onderstaande figuren maar zijn dus niet vergelijkbaar met de andere landen. De lichtgekleurde balken in de figuren wijzen op afwijkingen in de methodologie (zie info onder elke figuur). De KPIs van deze landen zijn dus ook niet volledig vergelijkbaar met die van de andere landen.

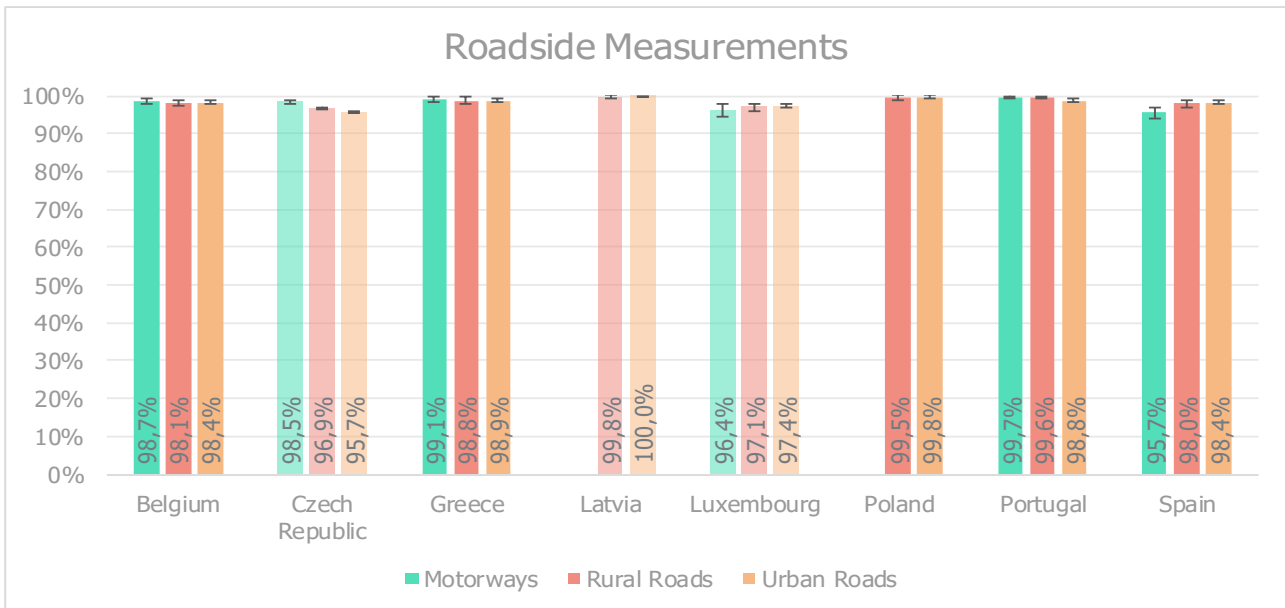
Figuur 24 geeft een overzicht van de nationale KPIs voor ROI van alcohol (over 3 wegtypes – binnen/buiten bebouwde kom en snelweg – en over 4 weekperiodes – week/weekend en dag/nacht – heen). Enkel België (98,4% van de bestuurders rijdt onder de wettelijke BAC limiet) en Portugal (99,2%) voldoen aan de minimale methodologische vereisten om deze KPI op te leveren.



*Landen met afwijkingen in de methodologie zijn licht gekleurd (LU, LV: minimale vereisten niet bereikt; LU: geen wegtype; EL, ES: minimale steekproef bereikt voor alle weekperiodes behalve 's nachts; LV, PL: snelwegen niet geïnccludeerd; CZ: resultaten van handhavingsacties).

Figuur 24 Nationale Baseline KPIs voor ROI van alcohol, op basis van alcoholmetingen op de baan (Bron: Yannis & Folla, ter perse)

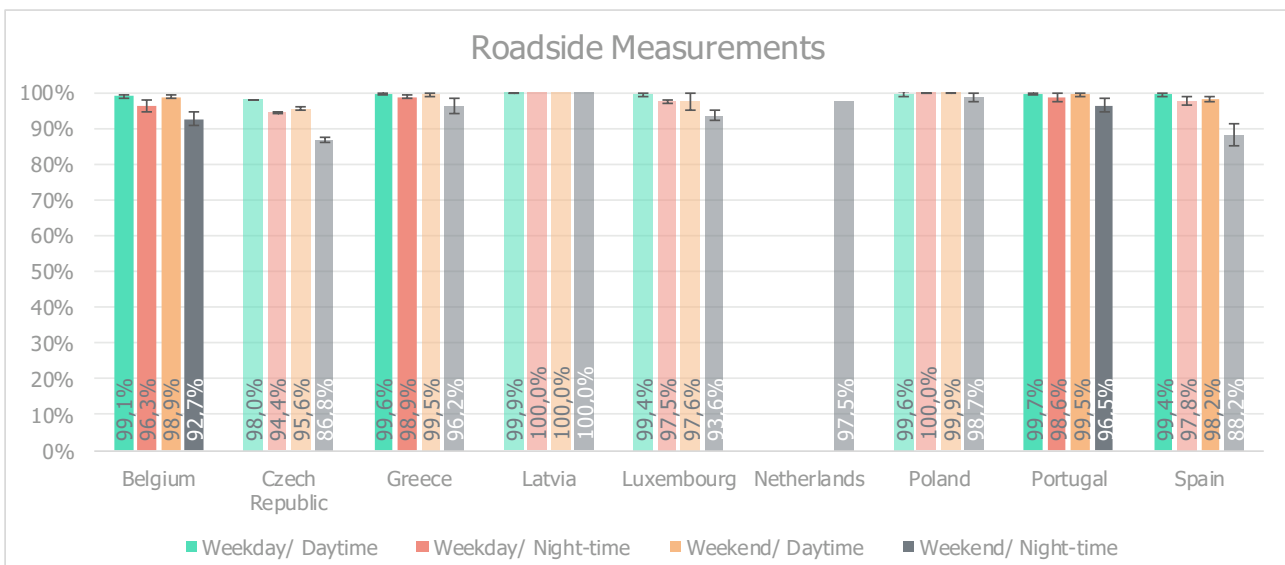
Figuur 25 toont de Baseline KPIs per wegtype, over alle weekperiodes heen. In de meeste landen is er geen significant verschil naargelang wegtype (zoals ook niet in België), en er is ook geen gemeenschappelijk patroon over landen heen. In Portugal en België bijv. is de KPI waarde het hoogst op snelwegen, terwijl in Spanje meer bestuurders binnen de wettelijke BAC limiet rijden binnen de bebouwde kom. Wanneer de landen vergeleken worden naargelang wegtype, zien we dat op snelwegen Portugal de hoogste KPI heeft (99,7%), buiten de bebouwde kom zijn dat Portugal en Polen (respectievelijk 99,6% en 99,5%) en binnen de bebouwde kom is dat Polen (99,8%).



* Landen met afwijkingen in de methodologie zijn licht gekleurd.

Figuur 25 Baseline KPIs voor ROI van alcohol naar wegtype, voor alle weekperiodes (willekeurige metingen op de baan)
(Bron: Yannis & Folla, ter perse)

Figuur 26 geeft de KPIs naargelang weekperiode, over alle wegtypes heen, weer. Deze variëren algemeen sterk. In alle landen zijn de KPI waarden 's nachts lager dan overdag, met de laagste KPIs voor weekendnachten. Daarnaast rijden overdag minder bestuurders binnen de wettelijke BAC limiet in het weekend dan op weekdays.

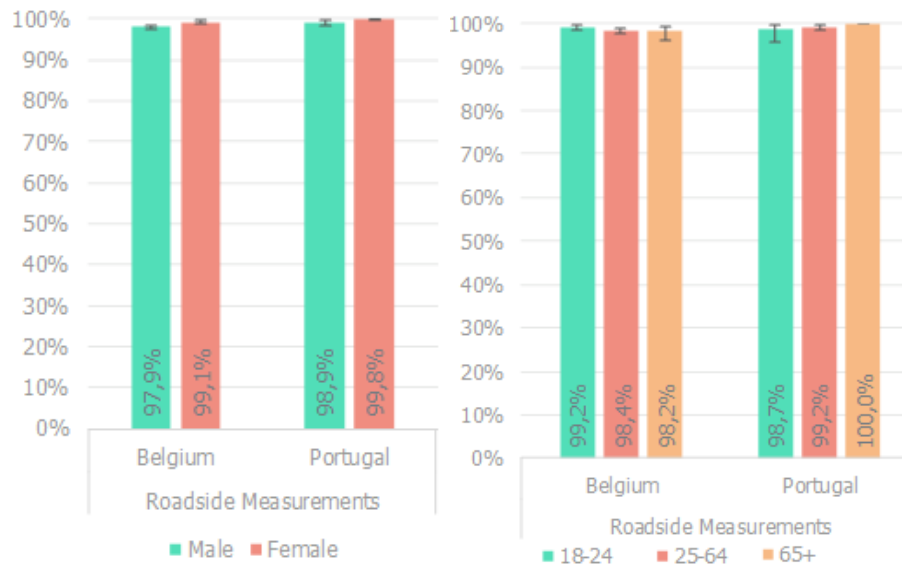


* Landen met afwijkingen in de methodologie zijn licht gekleurd (LU, LV: minimale vereisten niet bereikt; LU: geen wegging; EL, ES: minimale steekproef niet bereikt voor alle weekperiodes; LV, PL: snelwegen niet geïnccludeerd; NL: 2019 data; CZ: resultaten van handhavingsacties).

Figuur 26 Baseline KPIs voor ROI van alcohol naar weekperiode, voor alle wegtypes (willekeurige metingen op de baan)
(Bron: Yannis & Folla, ter perse)

De KPIs voor weekdays op basis van willekeurige alcoholtesten verschillen amper tussen de lidstaten (meer dan 99,2% voor alle landen), terwijl de KPIs voor weekenddagen variëren tussen 98,2% (Spanje) en 99,5% (Portugal). België heeft de laagste waarde op weeknachten (96,3%) en Polen de hoogste (100%). Wat weekendnachten betreft, is de KPI waarde het laagst in Spanje (88,2%) en het hoogst in Polen (98,7%). De steekproef voor weekendnachten in Spanje was echter kleiner dan wat minimum vereist was.

Figuur 27 tenslotte geeft de beschikbare KPIs naar gender en leeftijdsgroep¹⁸ van de bestuurder weer.



Figuur 27 Baseline KPIs voor ROI van alcohol naar gender en leeftijdsgroep van de bestuurder (willekeurige metingen op de baan) (Bron: Yannis & Folla, ter perse)

In zowel België als Portugal ligt de KPI voor vrouwen duidelijk hoger dan voor mannen. Dit geldt ook voor de Baseline KPIs die gebaseerd zijn op zelfgerapporteerd gedrag. Wat de leeftijdsgroep betreft, zien we geen gemeenschappelijk patroon in de KPIs van België en Portugal.

Voor meer Baseline resultaten met betrekking tot de KPI voor ROI van alcohol wordt verwezen naar het betreffende Baseline KPI rapport (Yannis & Folla, ter perse).

¹⁸ Deze leeftijdsgroepen zijn bepaald binnen Baseline en komen niet overeen met de leeftijdsgroepen die standaard in de Belgische gedragsmetingen gebruikt worden voor ROI van alcohol.

6 Conclusies en aanbevelingen

6.1 Conclusies

De resultaten van de 8^{ste} nationaal representatieve gedragsmeting ROI van alcohol in België in 2021 dienen geïnterpreteerd te worden binnen de maatschappelijke context van de COVID-19 pandemie en het beleid (maatregelenpakket) hierrond in België ten tijde van het veldwerk van deze studie. Deze hadden een invloed op de algemene mobiliteitspatronen (<https://www.mobility.vias.be/nl/barometer/>) en ongevallenstatistieken (Statbel, Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium; <https://www.vias-roadsafety.be/nl/>) in 2021 in België en mogelijk ook op (risicofactoren voor) het ROI-gedrag. Daarnaast werd in deze meting een geoptimaliseerde wegingsprocedure gebruikt om indicatoren te bekomen die representatief zijn voor het verkeersvolume in België op basis van officiële gegevens. Deze aangepaste weging leidt ertoe dat de resultaten van deze editie niet zomaar vergelijkbaar zijn met die van de vorige metingen. Om toch uitspraken te kunnen doen over de evolutie tegenover de vorige meting (2018) werd de data van 2018 gewogen op basis van de nieuwe procedure.

De belangrijkste resultaten van deze meting zijn de volgende:

Prevalentie van ROI van alcohol blijft gelijk

In 2021 reed 1,6% van de autobestuurders met een BAC boven de wettelijke limiet. Vergeleken met 2018 (nieuwe weging) is dit % hetzelfde gebleven. Over alle edities heen was het % bestuurders dat positief testte significant groter dan het % alarm geteste bestuurders maar dit is niet meer het geval in 2021 (ongeveer gelijk aandeel alarm 0,9% en positief 0,7%).

Dit resultaat vormt de basis voor de formulering van de streefdoelstellingen voor ROI van alcohol in België 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, rapport in voorbereiding). Om dit te bereiken zullen grote inspanningen vereist zijn, des te meer aangezien vermoed wordt dat COVID-19 een impact had op deze meting.

Geen gewestelijke verschillen

Het % ROI ligt hoger bij bestuurders die tegengehouden werden in het Waals Gewest (1,9%) tegenover in het Vlaams Gewest (1,4%) maar dit verschil is niet statistisch significant. Deze resultaten zijn gelijkaardig aan die van 2018 (nieuwe weging). Voor het BHG worden geen aparte resultaten gepresenteerd omwille van de te beperkte steekproef.

Hoogste prevalentie tijdens weekendnachten

Bestuurders rijden significant vaker onder invloed 's nachts (22u-06u) dan overdag (06u-22u), en dit zowel in de week (dag: 1,0%; nacht: 3,7%) als in het weekend (dag: 1,1%; nacht: 7,3%). Het verschil in % ROI tussen week- en weekendnachten is ook significant. Vergeleken met 2018 (nieuwe weging) zien we een daling 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 van het % ROI op wekdagen (0,5% naar 1,0%), maar deze evoluties vallen binnen de betrouwbaarheidsintervallen. 46% van alle bestuurders onder invloed reed 's nachts, wat duidelijk maakt dat speciale acties nodig zijn voor week- en weekendnachten. Overdag is de prevalentie van het rijden onder invloed lager maar gezien de hoge verkeersvolumes op die momenten, is het risico hiervan toch aanzienlijk.

Geen verschillen naar wegtype

Het % ROI ligt lager op snelwegen dan op de andere wegen (binnen en buiten de bebouwde kom), maar het verschil is niet significant. Wel blijken binnen de bebouwde kom de bestuurders vaker positief dan alarm te testen. Vergeleken met 2018 is het % ROI op snelwegen toegenomen en op niet-snelwegen (er werd in deze meting geen verder onderscheid gemaakt) gedaald, maar telkens zonder de betrouwbaarheidsintervallen te overschrijden.

Mannen rijden vaker onder invloed

In 2021 reed 2,1% van de mannen boven de wettelijke limiet tegenover 'slechts' 0,9 % van de vrouwen, een significant verschil. Dit significant verschil naar gender is een constante in alle metingen. De cijfers voor mannen en voor vrouwen blijven dus sterk uiteen liggen in 2021, al zijn deze wel iets naar elkaar toe geschoven (daling bij de mannen en stijging bij de vrouwen). De grotere geneigdheid van mannen om te rijden onder invloed van alcohol is een constante in internationale studies (Meesmann et al., 2017). Dat hoge percentage ROI bij mannen is nefast voor de verkeersveiligheid omdat mannen gemiddeld ook veel 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.

Geen verschillen naar leeftijdsgroepen

De ROI-prevalentie verschilt anno 2021 niet significant naargelang de leeftijdscategorie. De ROI-percentages liggen dicht bij elkaar, waarbij de jongste generatie bestuurders (18-25 jaar) groep wel een iets lagere ROI-prevalentie heeft dan de oudere bestuurders. Dit is hoopvol naar de toekomst toe als dit bestendig kan worden in volgende gedragsmetingen. In de meeste vorige edities deed de jongste groep het ook al beter dan de andere groepen. Dit is wel de eerste meting waar we zien dat nagenoeg alle onderscheid tussen de drie leeftijdsgroepen vanaf 26 jaar weggevallen is. We ontwaren in deze editie geen duidelijke risicogroep op basis van de leeftijd. Jonge autobestuurders blijven desalniettemin een relevante doelgroep omdat alcoholverbruik voor hen een grotere toename van het ongevalsrisico inhoudt (Meesmann et al., 2017).

Hoogste prevalentie bij bestuurders komende uit cafés/restaurants

Het is moeilijk om duidelijke tendensen te onderscheiden in de evolutie van het ROI volgens de vertrekplaats, aangezien de betrouwbaarheidsintervallen vaak aanzienlijk zijn, door de vaak zeer beperkte steekproeven van de subcategorieën. Zoals de vorige jaren rijden bestuurders die uit een café, bar of restaurant komen het vaakst onder invloed van alcohol. Vergeleken met 2018 (nieuwe weging) zien we in 2012 stijgingen van het % ROI bij bestuurders die van café/restaurant (10,6% naar 12,3%) en van het werk (1,0% naar 1,6%) komen. Daartegenover zien we dalingen van het % ROI bij bestuurders die van andere vertrekplaatsen komen: evenement/feest (7,9% naar 3,9%), sportclub of -activiteit (4,2% naar 3,8%), familie/vrienden (2,9% naar 2,7%) en thuis (0,8% naar 0,6%). Geen van deze evoluties overstijgt echter de betrouwbaarheidsintervallen. De ROI-percentages liggen dan wel erg hoog bij personen die van horecagelegenheden komen (zij omvatten 27% 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. 3,6%). Omgekeerd geldt dan weer dat, ondanks het lage ROI-percentage bij mensen die van hun werk of van thuis komen, deze vertrekpunten wel instaan voor het merendeel van de verplaatsingen (bijna 67% van de gecontroleerde bestuurders tijdens de gedragsmeting kwam van één van deze plaatsen). Kortom, een goed kwart van de bestuurders in overtreding is afkomstig van een horecagelegenheid, 40% komt van het werk of van thuis, en 19% komt van bij familie/vrienden. Een ontradringsbeleid dat enkel rekening houdt met uitgaansgelegenheden is dus op maar een beperkt deel van de problematiek gericht.

Lagere prevalentie bij bestelwagenbestuurders

Wat de bestelwagenbestuurders betreft, overschreed 0,8% de wettelijke BAC-limiet in 2021. Dit is significant minder dan bij autobestuurders. Beide steekproefgroepen verschillen ook duidelijk op een aantal vlakken: 90% van de bestelwagenbestuurders was een man (wagens: 62%), bijna de helft (42%) hiervan werd gecontroleerd komende van het werk (wagens: 15%), en vergeleken met autobestuurders werd een groter aandeel op een weekdag (54% vs. wagens: 44%) en een kleiner aandeel op een weekendnacht (9% vs. wagens: 15%) gecontroleerd. De bestelwagensteekproef is te klein voor verdergaande conclusies want de foutenmarges van de resultaten zijn te groot.

6.2 Aanbevelingen

6.2.1 Methodologisch

De wegingsmethode werd geoptimaliseerd op basis van de Baseline aanbevelingen en de data van de vorige meting in 2018 werd opnieuw geanalyseerd op basis van deze weging om uitspraken te kunnen doen over

evoluties. Voor een verdergaande historische vergelijkbaarheid kunnen de resultaten van alle voorgaande edities opnieuw berekend worden op basis van de nieuwe weging.

Daarnaast zou het relevant zijn om naast de huidige beschrijvende (vergelijkende) analyses eveneens 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).

Naast het rijden onder invloed van alcohol, is het eveneens relevant om de prevalentie van illegale drugs in het verkeer te meten en doorheen de tijd te monitoren. Vias institute heeft een dergelijke pilootstudie reeds gepland, en dit onderwerp is ook opgenomen in het voorgestelde EC project Trendline (opvolger van Baseline).

6.2.2 Maatregelen

Wanneer men alcohol in het verkeer wil bestrijden op basis van bepaalde groepen, plaatsen en tijdstippen, dient men met meerdere indicatoren rekening te houden:

- De relatieve prevalentie van het rijden onder invloed: wat is binnen een bepaalde categorie het percentage bestuurders dat de toegelaten alcohollimiet overschrijdt?
- De totale prevalentie of het totaal aantal bestuurders onder invloed: in welke categorie zien we het grootste aantal bestuurders onder invloed als we rekening houden met de verkeersdruk?
- Het hogere ongevalrisico door alcoholconsumptie: welke groep bestuurders heeft, bij een gelijke hoeveelheid alcohol in het bloed, het grootste risico om bij een wegongeval betrokken te raken?
- De BAC-categorie: bestuurders met hogere BAC hebben een groter ongevalsrisico: gemiddeld verhoogd risico (2-10x) $BAC \geq 0,5-0,8$ g/l; sterk verhoogd risico (5-30x) bij $BAC \geq 0,8-1,2$ g/l, extreem verhoogd risico (20-200x) bij $BAC \geq 1,2$ g/l (Hells et al., 2011).

Bij het bepalen van maatregelen om het aantal ongevallen door en slachtoffers van alcohol in het verkeer te verminderen, moet men tegelijkertijd met deze indicatoren rekening houden. Voor een oplossing van de problematiek van het ROI moet echter ook met de globale context van het fenomeen rekening gehouden worden.

Hieronder volgen een aantal algemene en specifieke aanbevelingen om rijden onder invloed van alcohol aan te pakken. Deze zijn grotendeels gebaseerd op aanbevelingen in het vorige rapport (Brion et al., 2021). De beste resultaten worden bereikt met een **geïntegreerde aanpak** waarbij verschillende maatregelen gecombineerd worden en verschillende sectoren en beleidsgebieden samenwerken.

1. Problematische alcoholconsumptie in de samenleving aanpakken

Voor een bepaald aantal overtreders moet de belangrijkste reden waarom ze onder invloed achter het stuur kruipen, gezocht worden in de manier waarop er doorgaans alcohol geconsumeerd wordt. De strijd tegen alcohol in het verkeer omvat dus ook een globale alcoholpreventiecampagne bij de volledige bevolking. Qua sociale norm voor wat rijden onder invloed van alcohol betreft, scoort België op Europees niveau erg zwak.

2. De wettelijke alcohollimiet verlagen

Momenteel geldt de nultolerantie (0,2 g/l alcohol in het bloed) voor professionele bestuurders. Wetsvoorstellen uit het recente verleden om een gelijkaardige drempel in te voeren voor beginnende bestuurders (< 3 jaar rijbewijs), dan wel voor de algemene bestuurderspopulatie, werden niet door het parlement goedgekeurd. Een recente Vias-studie van Moreau et al. (2020) evalueerde het mogelijke effect van beide. Verschillende scenario's (met verschillende aannames) werden uitgewerkt rond de mate waarin dit een impact zou kunnen hebben op het ROI. De resultaten tonen een algemeen gunstig effect op het aantal ongevallen. Er werd geconcludeerd dat bij een algemene verlaging van de wettelijke limiet een jaarlijkse afname verwacht kan worden van 10 tot 17 doden, 8 tot 20 zwaargewonden en 135 tot 315 lichtgewonden. Indien de verlaagde limiet enkel bij beginnende bestuurders zou worden toegepast, kan uitgegaan worden van een jaarlijkse afname van 2 tot 4 doden, 8 tot 16 zwaargewonden en 135 tot 262 lichtgewonden. De onderzoekers benadrukken nog dat het succes van beide mogelijke maatregelen sterk afhangt van de mate waarin deze het

drink- en rijgedrag beïnvloeden bij concentraties die nu al verboden zijn, en dat de meeste ongevallen vermeden kunnen worden als de huidige regels strenger gehandhaafd kunnen worden.

3. De combinatie van alcohol en rijden voorkomen

Uit Europees survey-onderzoek ESRA2 (Achermann et al., 2019) blijkt dat België slecht scoort wat betreft zelfgerapporteerd ROI-gedrag. Ondanks sensibiliseringscampagnes blijft dit gedrag in het verkeer bestaan en tot de sociale norm behoren. Die sociale norm beïnvloeden, is een complex proces dat volgehouden inspanning vergt. Om dit te bereiken, dienen maatregelen tegen rijden onder invloed niet alleen op het individu gericht te zijn maar ook op diens omgeving en bij uitbreiding de hele samenleving. Er dient een cultuur te ontstaan waarin rijden en drinken niet samengaan (Meesman et al., 2013).

4. Efficiënt gebruik en verhoging van de handhavingscapaciteit voor rijden onder invloed

Bijkomende inspanningen zijn nodig om de objectieve en subjectieve kans op een alcoholcontrole te verhogen.

Een schatting van Silverans, Nieuwkamp & Van den Berghe (2018) heeft aangetoond dat een verdubbeling van het aantal alcoholcontroles kan leiden tot een daling van het percentage positieve bestuurders met 30 tot 40 %. Een meta-analyse uit 2009 (Erke et al., 2009) heeft uitgewezen dat de intensiteit van de controles op rijden onder invloed zou moeten oplopen tot jaarlijks één op de drie bestuurders om werkelijk ontradend te kunnen zijn.

Bij het strategisch organiseren van controles dient zowel aandacht besteed te worden aan 'selectieve controles' gericht op specifieke risicofactoren (repressieve aanpak) als aan duidelijk zichtbare 'aselecte controles', die elke bestuurder het gevoel moeten geven op ieder moment en altijd gecontroleerd te kunnen worden (preventieve aanpak). Beide controletypes zijn nodig om zowel de objectieve als de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol bij de bevolking te verhogen (Schulze et al., 2012).

Door de politieprocedures te vereenvoudigen, kan de bestaande politiecapaciteit voor alcoholcontroles vergroot worden, bijv. door digitalisering van de opmaak van processen-verbaal.

Preventie van rijden onder invloed moet als prioriteit omschreven blijven worden in het Nationaal Veiligheidsplan van de Federale Politie (<https://www.politie.be/5998/nl/over-ons/geintegreerde-politie/het-nationaal-veiligheidsplan>) evenals in de lokale veiligheidsplannen (lokale politie).

5. Communicatie over alcoholcontroles

Om de subjectieve pakkans te verhogen, is eveneens een goede communicatie over de verrichte controles nodig. Verhoging van de algemene visibiliteit van alcoholcontroles versterkt het algemeen afschrikkingseffect door de verhoogde subjectieve pakkans.

6. Bijkomende statistieken en verder onderzoek

Buiten de controles in het kader van de BOB campagne (<https://www.politie.be/statistieken/nl/bob-campagnes>), hebben we momenteel geen zicht op het aantal door de politie uitgevoerde alcoholcontroles. Een systematische registratie van alle alcoholcontroles laat toe de problematiek van ROI correcter in te schatten en op te volgen. Ook het principe 'botsen is blazen', dat bepaalt dat elke bestuurder die bij een ongeval betrokken raakt, onderworpen wordt aan een alcoholtest, draagt hiertoe bij. Deze data laten een betere beoordeling toe van het verband tussen het alcoholgehalte, het profiel van de bestuurder, het ongevalsrisico en risicolocaties. Zoals aangegeven in de inleiding is het aandeel weggebruikers betrokken in letselongevallen waarvan een alcoholtest afgenomen wordt de laatste jaren wel gestegen (2019: 66%, 2020: 78% en 2021: 82%). Hoe hoger de ernst van het ongeval, hoe lager echter het percentage dat getest wordt: bij dodelijke ongevallen 39% in 2021, wat wel een verbetering is tegenover voordien (2019: 2% bij doden).

Daarnaast wordt aanbevolen om aan de hand van gedragsmetingen regelmatig te blijven nagaan wat het ROI-percentage op de Belgische wegen is. Zo kan de aanbevolen langetermijnstrategie beter opgevolgd worden en kunnen de effecten van maatregelen gemonitord worden. De gedragsmeting kan verder uitgebreid worden naar andere weggebruikers (bijv. vrachtwagenbestuurders, motorrijders, fietsers, gebruikers van een elektrische step).

7. Driver Improvement cursussen als vervangende of bijkomende maatregel

Verschillende studies toonden aan dat rehabilitatieprogramma's (zoals de Driver Improvement (DI) sensibiliseringscursussen voor ROI-overtreders in België) een efficiënte manier vormen om recidive te beperken. Ze kunnen het recidiverisico van een overtreder met 46 % (range 15-71%) verminderen, mits aan een aantal goede praktijk richtlijnen voldaan wordt (Slootmans et al., 2017). Uit een recente studie naar de effectiviteit van educatieve maatregelen voor bestuurders onder invloed van alcohol in België bleek dat bestuurders die een Driver Improvement vorming (Vias institute) gevolgd hebben 41% minder recidive vertonen in vergelijking met klassiek gestraften. In deze studie werden 606 bestuurders opgenomen die ofwel een klassieke of alternatieve straf opgelegd kregen tussen 2010 en 2014 en hervat werd nagekeken tot en met december 2017 (Nieuwkamp & Boudry, 2020).

Het huidige aanbod van deze cursussen voor ROI-overtreders in ons land kan verder uitgebreid worden, bijv: verplichte deelname voor specifieke doelgroepen of automatische doorverwijzing bij bepaalde overtredingscriteria (bijv. BAC-waarde, recidive), systematische implementatie van een cursus bij voorwaardelijke intrekking van het rijbewijs, uitbreiding van het aanbod voor verschillende types ROI-overtreders en een apart traject voor overtreder met een alcoholafhankelijkheid.

Om de ernst van de problematiek achter het ROI te bepalen, is het wenselijk dat vóór de aanvang van de maatregel een screening plaatsvindt. Op die manier kan de meest geschikte aanpak (bijv. meer educatief vs. meer gericht op gedragsverandering) bepaald worden (Bukasa et al., 2009). Informatie uit medische en psychologische herstelonderzoeken kan een goede basis zijn om specifieke noden van ROI-overtreders te bepalen.

8. Gebruik van het alcoholslot

Het alcoholslot is een toestel dat het starten van een motorvoertuig (meestal een auto) afhankelijk maakt van een geslaagde ademtest om de aanwezigheid van alcohol bij de bestuurder op te sporen. Dit toestel is een veiligheidsmaatregel voor bestuurders die zich schuldig hebben gemaakt aan ernstige overtredingen betreffende rijden onder invloed van alcohol. Bijna 1.200 bestuurders rijden momenteel (2022) in ons land met een voertuig dat uitgerust is met een alcoholslot na een veroordeling door een politierechter. Uit een recente studie (De Vos & Tant, 2022) blijkt dat een alcoholslot een zeer waarschijnlijk gunstig effect op de verkeersveiligheid heeft tijdens de periode waarin het systeem geïnstalleerd is, aangezien het de overtreder verhindert onder invloed te rijden. Het effect op langere termijn, na het beëindigen van het programma, moet nog worden aangetoond met behulp van aanvullende gegevens, zoals bijv. het eventuele recidiveren na een eerder alcoholslotprogramma. Uit de literatuur blijkt dat het effect van een alcoholslot op het gedrag van de veroordeelde bestuurder op lange termijn afzwakt, maar nog steeds aanzienlijk sterker is dan het effect van een gewoon verval van het recht tot sturen. Het rapport wordt afgesloten met een reeks aanbevelingen: o.a. een heroverweging, of ten minste een verduidelijking aan de rechters, van de veroordelingscriteria, inclusief het verplichtende karakter ervan; een meer flexibele toepassing van een aantal aspecten bijv. het aantal en de aard van de begeleidingsafspraken; en het verminderen van de kosten.

9. Beschikbaarheid en stimuleren van alternatieven

De beschikbaarheid van alternatieve vervoersmogelijkheden op momenten en plaatsen met verhoogd risico voor rijden onder invloed speelt eveneens een belangrijke rol in de aanpak van de ROI-problematiek. Dit omvat ondermeer: het aanbod en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer vergroten en gedeeld vervoer stimuleren. De horeca en organisatoren van evenementen dienen gestimuleerd te worden om voldoende alcoholvrije dranken te voorzien en een mobiliteitsplan op te maken waardoor bestuurders ten allen tijden veilig thuis kunnen geraken.

Meer informatie over maatregelen is te vinden in het Vias themadossier 'Alcohol' (Meesmann et al., 2017).

Zoals eerder aangegeven, vormt het resultaat van deze meting de basis voor de bepaling van de doelstelling tegen 2030 voor ROI van alcohol, met name een halvering van het algemeen % ROI bij autobestuurders van 1,6% in 2021 naar 0,8% in 2030 (**Federaal Plan voor de Verkeersveiligheid, 2021**; Slootmans, rapport in voorbereiding). 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

- Achermann Stürmer, Y., Meesmann, U. & Berbatovci, H. (2019) Driving under the influence of alcohol and drugs. ESRA2 Thematic report Nr. 5. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Bern, Switzerland: Swiss Council for Accident Prevention.
https://www.vias.be/publications/ESRA%202018%20Thematic%20Report%20No%205%20DUI/ESRA_2018_Thematic_Report_No_5_DUI.pdf
- 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/>
- 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
- Bukasa, B., Braun, E., Wenninger, U., Panosch, E., Klipp, S., Boets, S., Meesmann, U., Roesner, S., Kraus, L., Gaitanidou, L., Assailly, J.-P., Billard, A. (2009) Validation of Existing Driver Rehabilitation Measures. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) project, EC, 6th Framework programme, Deliverable 5.2.4. https://www.bast.de/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_5_2_4.html?nn=613800
- De Vos, N., & Tant, M. (2022). Ex-postevaluatie van de wetgeving rond het alcoholslot, Brussel: Vias institute. https://www.vias.be/publications/Ex-postevaluatie%20van%20de%20wetgeving%20rond%20het%20alcoholslot/ex_postevaluatie_van_de_wetgeving_rond_het_alcoholslot.pdf
- Erke, A., Goldenbeld, C., & Vaa, T. (2009). The effects of drink-driving checkpoints on crashes—A meta-analysis. *Accident Analysis & Prevention*, 41(5), 914–923. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.05.005>
- 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
- Federaal Plan voor Verkeersveiligheid 2021-2025. Volledige versie. <https://all-for-zero.be/storage/minisites/federaal-plan-verkeersveiligheid-volledige-versie.pdf>
- 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
- Holmila, M., & Raitasalo, K. (2015). Gender differences in drinking: why do they still exist? *Addiction*, 100(12).
- 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>

Meesmann, U., Martensen, H. & Dupont, E. (2013). Invloed van sociale norm en pakkans op rijden onder invloed van alcohol: België vergeleken met 18 Europese landen. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
<https://www.vias.be/publications/Invloed%20van%20sociale%20norm%20en%20pakkans%20op%20rijden%20onder%20invloed%20van%20alcohol/Invloed%20van%20sociale%20norm%20en%20pakkans%20op%20rijden%20onder%20invloed%20van%20alcohol.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

Nieuwkamp, R. & Boudry, E. (2020). Wat werkt voor bestuurders onder invloed van alcohol? Een studie naar de effectiviteit van educatieve maatregelen, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
https://www.vias.be/publications/Wat%20werkt%20voor%20bestuurders%20onder%20invloed%20van%20alcohol/Wat_werkt_voor_bestuurders_onder_invloed_van_alcohol.pdf

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_in_Europees_perspectief.pdf

Schulze, H., Schumacher, M., Urmeew, R., Auerbach, K. (2012) Druid Final Report: Work performed, main results and recommendations. DRUID project, EC, 6th Framework programme.
https://www.bast.de/Druid/EN/Dissemination/downloads_and_links/Final_Report.pdf?_blob=publicationFile&v=1

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

Silverans, P., Nieuwkamp, R., & Van den Berghe, W. (2018). Verwachte effecten van puntensystemen en andere maatregelen tegen recidive in het verkeer. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

https://www.vias.be/publications/Verwachte%20effect%20van%20puntensystemen/Verwacht_effect_van_puntensystemen.pdf

Slootmans, F. (rapport in voorbereiding) 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>

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. In: Theofilatos, A., Aigner-Breuss, E., Kaiser, S., Alfonsi, R., Braun, E., Eichhorn, A. et al. (2017) Identification and Safety Effects of Road User Related Measures. Deliverable 4.2 of the H2020 project SafetyCube.

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

Yannis, G., Folla K. (ter perse). Baseline report on the KPI Driving under the Influence of Alcohol. Baseline project, Brussels: Vias institute. <https://baseline.vias.be/en/publications/>

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 methodologische vereisten voor KPI alcohol

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

Bijlage 3: Vragenlijsten

Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol, editie 2021" Bestuurdersformulier	
1) Type voertuig: <input type="checkbox"/> Wagen <input type="checkbox"/> Bestelwagen 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.	
2) Geslacht bestuurder: <input type="checkbox"/> Man <input type="checkbox"/> Vrouw	10) Wat was uw vertrekpunt? 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")
3) Geboortedatum bestuurder (dd/mm/jjjj):	
4) Datum 1^{ste} uitreiking rijbewijs (dd/mm/jjjj):	<input type="checkbox"/> Thuis <input type="checkbox"/> Werk <input type="checkbox"/> Familie / vrienden <input type="checkbox"/> Restaurant <input type="checkbox"/> Café / bar <input type="checkbox"/> Sportclub / sportactiviteit <input type="checkbox"/> Discotheek / fuif / optreden / event <input type="checkbox"/> Andere
5) Woonplaats bestuurder (postcode) [als buitenland: land]:	11) Professionele bestuurder waarvoor een wettelijke alcohollimiet van 0,2g/l BAC (0,09 mg/l UAL) geldt? <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Ja
6) Totaal aantal passagiers:	
7) Beschrijving van de passagiers: De volgorde heeft geen belang. Indien meer dan 5 passagiers, noteer dan geslacht en leeftijd van de overige passagiers op de achterzijde. Passagier 1 <input type="checkbox"/> Man <input type="checkbox"/> Vrouw Leeftijd: Passagier 2 <input type="checkbox"/> Man <input type="checkbox"/> Vrouw Leeftijd: Passagier 3 <input type="checkbox"/> Man <input type="checkbox"/> Vrouw Leeftijd: Passagier 4 <input type="checkbox"/> Man <input type="checkbox"/> Vrouw Leeftijd: Passagier 5 <input type="checkbox"/> Man <input type="checkbox"/> Vrouw Leeftijd:	
8) Deze controle NIET meegerekend, hoe dikwijls hebt u als bestuurder al een alcoholtest ondergaanin de laatste 12 maanden?sinds het behalen van uw rijbewijs?	
8bis) 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	
9) Wat was ongeveer de voorziene duur van uw verplaatsing (in uren, minuten)? u min	12) Pre-test (sampling): (indien van toepassing) <input type="checkbox"/> Negatief <input type="checkbox"/> Positief
	13) 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
	14) Resultaat van de eventuele ademanalyse (exacte waarde): mg/l UAL

Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol", 2021

Naam en nummer van de politiezone	<input style="width: 100%;" type="text"/>		
Afgesproken plaats van controle	<input style="width: 100%;" type="text"/>		
GPS coördinaten locatie	<input style="width: 100%;" type="text"/>		
Type weg	<input type="checkbox"/> Binnen bebouwde kom		<input type="checkbox"/> Buiten bebouwde kom
Afgesproken tijdsperiode	<input type="checkbox"/> Week <input type="checkbox"/> Weekend		
	<input type="checkbox"/> 02-06u <input type="checkbox"/> 06-10u <input type="checkbox"/> 10-14u <input type="checkbox"/> 14-18u <input type="checkbox"/> 18-22u <input type="checkbox"/> 22-02u		
Datum controle (dd/mm/jjjj)	<input style="width: 100%;" type="text"/>		
Start controle (u:min)	<input style="width: 50%;" type="text"/>	Einde controle (u:min)	<input style="width: 50%;" type="text"/>
Aantal personen die aan de controle hebben meegewerkt (coördinator + agenten)	<input style="width: 100%;" type="text"/>		
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.)	<input style="width: 100%; height: 50px;" type="text"/>		
Vervolledig de kader die overeenkomt met de uitgevoerde controle:			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
De rijbaan heeft 1 rijrichting	De rijbaan heeft 2 rijrichtingen & de controle werd uitgevoerd in <u>1</u> rijrichting	De rijbaan heeft 2 rijrichtingen & de controle werd uitgevoerd in <u>beide</u> rijrichtingen	
Totaal aantal gepasseerde personenwagens en bestelwagens:	Totaal aantal gepasseerde personenwagens en bestelwagens	Totaal aantal gepasseerde personenwagens en bestelwagens	
.....	<i>in de controlerichting :</i>	<i>in beide rijrichtingen :</i>	
.....	



Controleformulier WPR (één per controlesessie)

Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol", 2021

Naam en nummer WPR eenheid

Afgesproken plaats van controle

GPS coördinaten locatie

Afgesproken tijdsperiode

<input type="checkbox"/> Week	<input type="checkbox"/> 02-06u	<input type="checkbox"/> 06-10u	<input type="checkbox"/> 10-14u
<input type="checkbox"/> Weekend	<input type="checkbox"/> 14-18u	<input type="checkbox"/> 18-22u	<input type="checkbox"/> 22-02u

Datum controle (dd/mm/jjjj)

Start controle (u:min)

Einde controle (u:min)

Aantal personen die aan de controle hebben meegewerkt (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.)

Totaal aantal gepasseerde personenwagens
en bestelwagens (incl. tegengehouden) tijdens de controle:

VIAS Institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411



Vias institute

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be