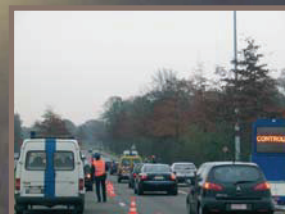


Nationale gedragsmeting rijden onder invloed van alcohol

Editie 2005



Emmanuelle Dupont

Afdeling Gedrag en Beleid

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

NATIONALE GEDRAGSMETING “RIJDEN ONDER INVLOED”
- EDITIE 2005 –

Emmanuelle Dupont
Onderzoeksceel
Afdeling Gedrag en Beleid
Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

1. Procedure:

De nationale gedragsmeting van het rijden onder invloed van alcohol wordt tweejaarlijks uitgevoerd in oktober en november, voor het volledige Belgische grondgebied. De eerste twee edities vonden plaats in 1998 en 2000, maar de controles werden toen gehouden op zaterdag- en zondagnachten. In 2003 werd de methodologie herzien (Vanlaar, 2005¹), zodat het onder andere mogelijk werd om de prevalentie van rijden onder invloed te meten op alle tijdstippen van de week (en niet enkel tijdens de weekends). Allereerst geven wij een korte schets van deze methodologie. Omwille van de duidelijkheid, is het belangrijk te preciseren dat we in dit rapport de termen “bestuurder onder invloed” of “rijden onder invloed” (in het vervolg ROI) gebruiken als we het hebben over iedere bestuurder met een alcoholgehalte boven de wettelijke limiet (alcohol concentratie in het utigeademde lucht – UAL - hoger dan of gelijk aan 0.22 mg/l). Met andere woorden: elke bestuurder met een “alarmerend” of “positief” resultaat bij de ademtest.

1.1 Deelname van de politiezones, selectie van de controlepunten en tijdspannes:

In april 2005 werden alle politiezones om hun deelname verzocht. De deelnemende politiezones werden uitgenodigd om een coördinator aan te duiden voor de studie, die vervolgens belast zou worden met de opvolging van de briefwisseling en de praktische organisatie van de controles. In 2005 gebruikten de politiezones die reeds deelnamen aan de gedragsmeting in 2003 dezelfde meetpunten. Het BIVV had toen op het grondgebied van elk van de politiezones die deelnamen aan de nationale meting willekeurig acht controlepunten uitgekozen (waarvan 3 eigenlijke meetpunten en 5 in reserve). De locatie ervan werd vervolgens bekendgemaakt aan de coördinatoren, die zich ter plekke begaven om na te gaan of het effectief mogelijk was om een controledispositie te plaatsen, rekening houdend met de veiligheid, de plaats en de verkeersdensiteit. Als aan één of meer van deze criteria niet voldaan was, werd de coördinator verzocht om één van de reservepunten te selecteren in plaats van het oorspronkelijk toegekende punt.. Als de reservepunten evenmin voldeden, moest de coördinator een nieuw punt selecteren in een straal van 500 à 1000 meter rond het oorspronkelijke punt. De coördinatoren maakten vervolgens aan het BIVV de definitieve selectie bekend van 2 of 3 meetpunten.

Het BIVV heeft vervolgens willekeurig tijdspannes toegekend aan één van de door de politiezones geselecteerde punten. De volgende tijdspannes werden gebruikt:

- 06:00-12:00 op weekdays
- 12:00-18:00 op weekdays
- 18:00-24:00 op weekdays
- 00:00-06:00 op weekdays
- 06:00-12:00 tijdens het weekend
- 12:00-18:00 tijdens het weekend
- 18:00-24:00 tijdens het weekend
- 00:00-06:00 tijdens het weekend

De meettijdstippen voor elke locatie werden meegedeeld aan de politiezones, die vervolgens hun definitieve bevestiging gaven aan het BIVV.

1.2 Verloop van de controles

Alle verkeerscoördinatoren ontvingen gedetailleerde instructies over de controlemethode. De belangrijkste richtlijn was dat zoveel mogelijk bestuurders tot stilstand moesten gebracht worden, *zonder onderscheid te maken op basis van zichtbare kenmerken* (zoals geslacht of leeftijd). In de praktijk betekende dit dat er tijdens een periode van één uur zoveel mogelijk automobilisten tot stilstand gebracht moesten worden (met andere woorden: zolang er plaats was en voldoende agenten waren om de bestuurders te doen stoppen en de alcoholtest af te nemen). Indien de controle moest afgebroken worden (slecht weer, teveel bestuurders onder invloed, ongeval...), werd de coördinator verzocht om een tweede controle te houden op een latere datum, maar op dezelfde plaats en in dezelfde tijdspanne als oorspronkelijk de bedoeling was. Om over een voldoende grote steekproef te kunnen beschikken, werden enkel personenwagens tot stilstand gebracht (dus geen vrachtwagens, bestelwagens, minibusjes). De bestuurders werden verzocht om eerst een reeks vragen te beantwoorden, en vervolgens een alcoholtest af te leggen. De vragenlijst² die ze moesten beantwoorden, bevatte de volgende informatie: geslacht, leeftijd, geboortedatum, vertrekplaats en het aantal inzittenden. Bovendien was er ook een vraag over de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed en over de kennis van de wettelijk toegelaten

¹ Vanlaar, W. (2005). Drink driving in Belgium: Results from the third and improved roadside survey. *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 37, pp. 391-397

² De vragen waren door de agenten aan de bestuurders gesteld, de bestuurders vulden de vragenlijst niet zelf in.

alcohollimiet. Het resultaat van de ademtest werd ook op deze vragenlijst gemeld. Bijlage 1 bevat een kopie ervan.

Om te vermijden dat de controlecapaciteit afneemt door de identificatie van bestuurders onder invloed, werden de politiezones verzocht om een afzonderlijk team te voorzien, specifiek voor bestuurders onder invloed. Bij elke controle telde de politiezones het aantal wagens dat passeerden³ en de coördinator vulde een “algemene vragenlijst” in (zie Bijlage 1). Deze vragenlijst bevatte de volgende informatie: datum, tijdstip en plaats van de controle, aantal agenten ter plaatse, verkeerstelling, totaal aantal gecontroleerde bestuurders en aanwezigheid van een horecagelegenheid in een straal van 1000 tot 5000 m rond het meetpunt.

2 Resultaten

In dit onderdeel beschrijven wij hoe de proportie bestuurders onder invloed volgens verschillende factoren (tijdstip van de week, leeftijd van de bestuurders...). Bijlage 3 bevat een gedetailleerde beschrijving van de statistische analyses waarop de conclusies gebaseerd zijn. Het gaat om regressieanalyses, bedoeld om het relatief risico voor ROI (rijden onder invloed) te voorspellen. Het begrip relatief risico moet opgevat worden als de verhouding tussen twee kansen: de kans om te sturen met een alcoholgehalte boven de wettelijke limiet en de kans om te sturen met een alcoholgehalte lager dan de wettelijke limiet. Hoe hoger de eerste kans in verhouding tot de tweede, hoe hoger het absolute risico voor rijden onder invloed, en hoe hoger de te verwachten proportie van bestuurders onder invloed.

2.1 Beschrijving van de steekproef

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

Over het hele grondgebied werden er in totaal 465 controles uitgevoerd, en werden er 13.218 bestuurders getest. De meeste controles vonden plaats in Vlaanderen (281 controles, i.e. 61%), hoewel er in Wallonië nog steeds voldoende controles plaatsvonden om

betrouwbare resultaten te garanderen (172 controles, i.e. 37%). De gegevens voor Brussel zijn echter onvoldoende (10 controles voor Brussel, goed voor 2%)⁴. De statistische proeven om de resultaten van dit gewest te vergelijken met die van Vlaanderen en Wallonië zijn niet betrouwbaar omwille van het lage aantal controles. Bovendien liggen de schattingen voor Brussel waarschijnlijk lager dan de echte getallen omdat er juist bijzonder weinig controles in de weekendnachten plaatsvonden. Algemeen gesproken ligt het aantal controles overdag hoger dan het aantal controles 's nachts, deze ongelijke verhouding ligt hoger tijdens de week dan tijdens het weekend. Deze verschillen werden in de statistische analyses gecompenseerd.

De steekproef van de bestuurders waarop de resultaten gebaseerd zijn, bestaat grotendeels uit mannen van 26 tot 54 jaar. De meeste bestuurders kennen de wettelijke limiet voor rijden onder invloed, maar toch blijft er een aanzienlijk aantal dat er niet van op de hoogte is, of dat er een verkeerde opvatting van had, het gaat hier voornamelijk om vrouwen. De meeste bestuurders beweerden tevens dat ze gedurende het jaar vóór de nationale meting niet moesten stoppen voor een alcoholcontrole. De proportie niet-gecontroleerde bestuurders neemt echter af voor de jongste leeftijdscategorieën en de mannen. Dit kan erop wijzen dat jongeren de belangrijkste doelgroep zijn van politiecontroles, of dat de controles bij voorkeur gehouden worden op ogenblikken dat jonge bestuurders op de baan zijn. Tot slot stellen we vast dat de meeste bestuurders de pakkans voor rijden onder invloed “heel klein” of “klein” vindt.

2.2 Proportie bestuurders onder invloed volgens tijdstip van de week en gewest

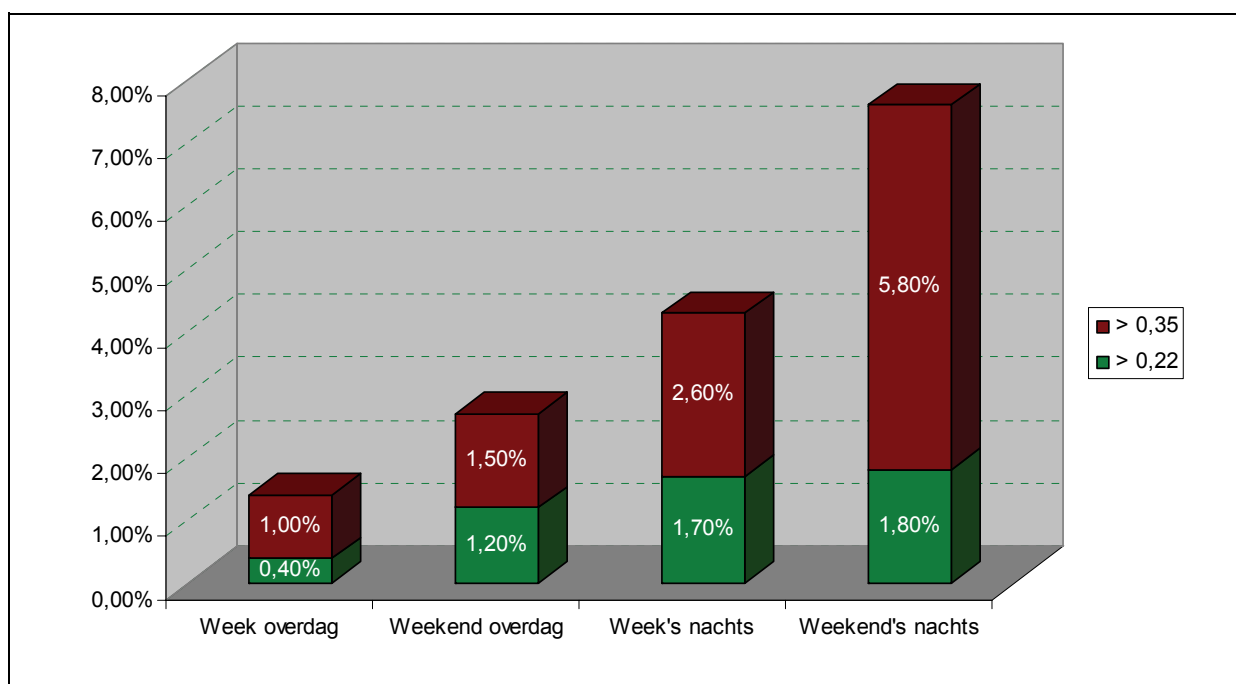
Uit de resultaten van de nationale snelheidsmeting van 2005 blijkt dat 2,10% van de gecontroleerde bestuurders reden onder invloed van alcohol. Daarvan waren 64% “positief” (d.w.z. met een alcoholconcentratie hoger of gelijk aan 0.35 mg/l UAL).⁵

³ De telling van het verkeer is een kern element om validiteit van de resultaten te garanderen: Hoe hoger de verkeersdichtheid, hoe kleiner de proportie bestuurders die gecontroleerd kunnen worden, en hoe zwakker de kans dat bestuurders onder invloed zullen gedetecteerd worden.

⁴ In Brussel vonden er in werkelijkheid 12 controles plaats. Van deze 12 controles in Brussel hadden er amper twee respectievelijk betrekking op weknachten en weekendnachten. De schatting van de proportie bestuurders onder invloed (voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) is dus weinig betrouwbaar voor deze twee tijdstippen.

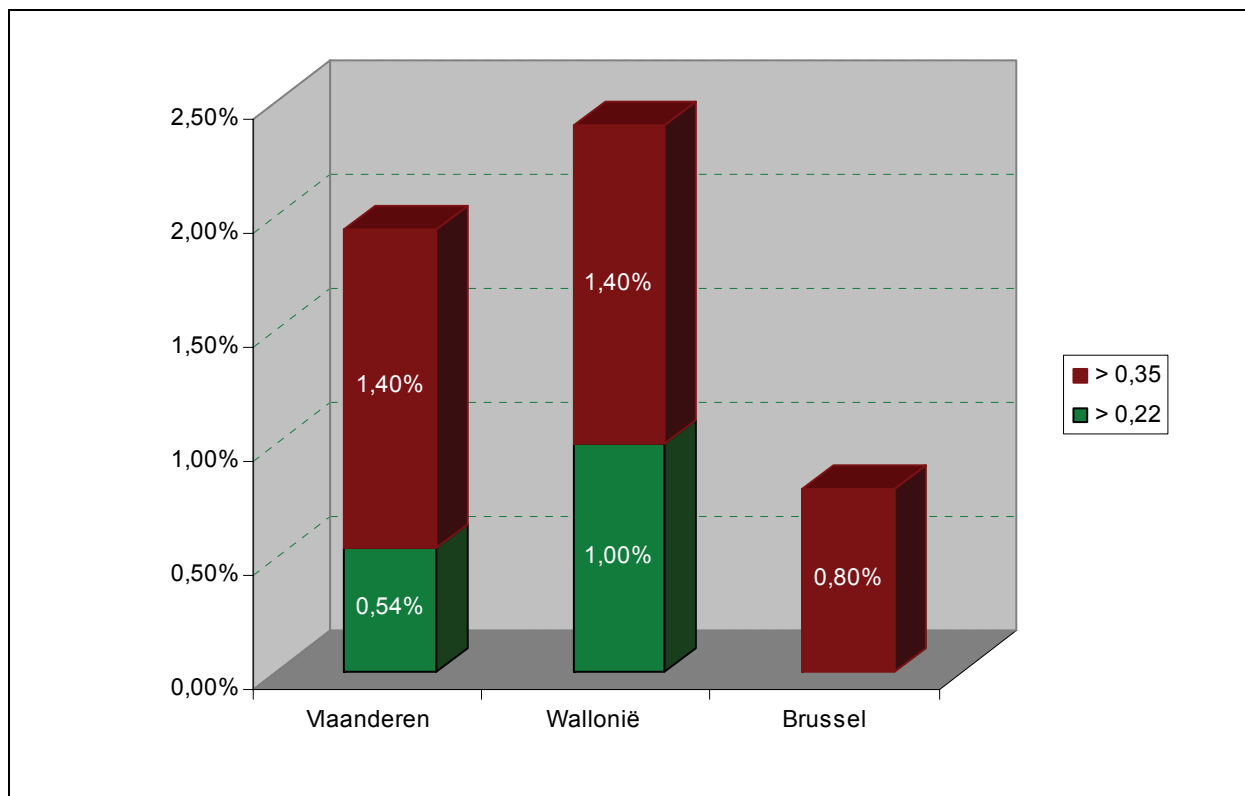
⁵ In respectievelijk 0,1 en 0,6% van de gevallen werd de test geweigerd of was het onmogelijk te test uit te voeren.

Op het eerste gezicht lijkt het globale percentage bestuurders onder invloed relatief klein. Deze proportie varieert echter sterk naargelang van het tijdstip van de week (zie figuur 1). De regressieanalyses tonen aan dat het relatief risico voor ROI tijdens het weekend bijna 2 keer zo hoog is als tijdens de week, en 's nachts bijna 3 keer zo hoog is als overdag (dit zowel tijdens de week als tijdens het weekend). Voor alle tijdstippen van de week geldt dat de meeste “bestuurders onder invloed” de drempel overschreden hadden van 0.35 mg/l UAL.



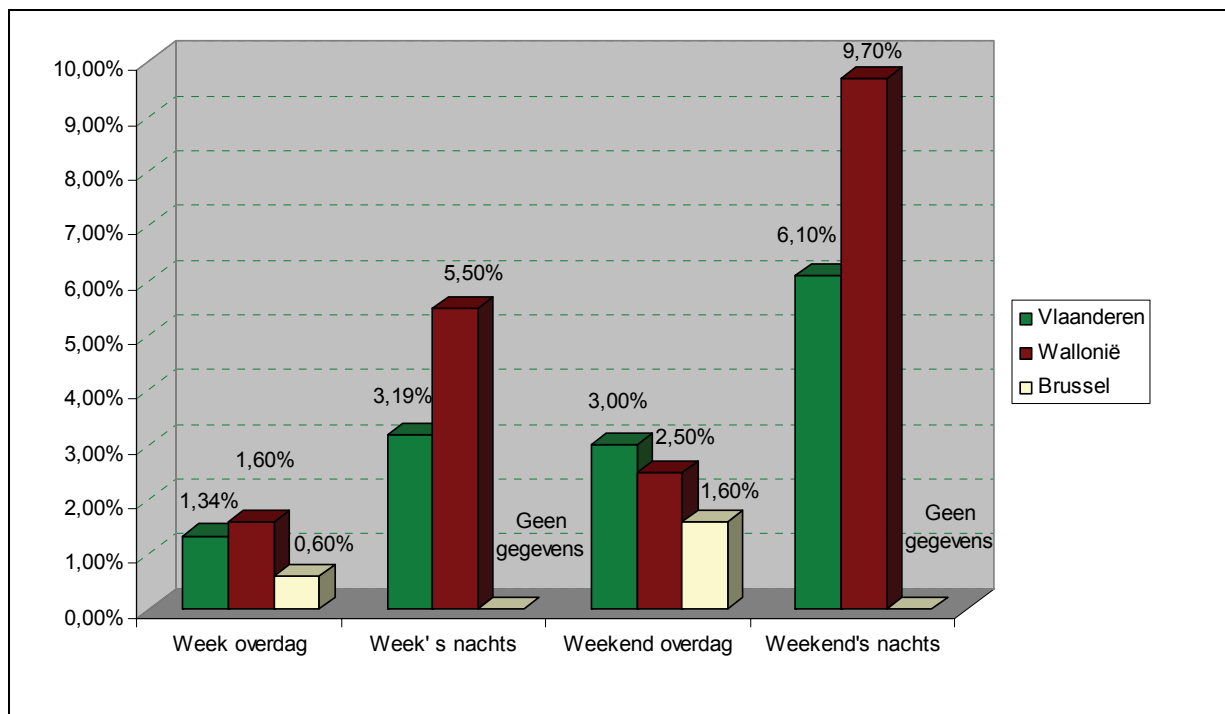
Figuur 1: Percentage bestuurders onder invloed per tijdstip van de week

De proportie bestuurders onder invloed varieert weinig naargelang van het gewest. Figuur 2 lijkt aan te tonen dat deze proportie lager ligt in Vlaanderen dan in Wallonië, maar de analyses laten ons niet toe te besluiten dat er naargelang van het gewest een significant verschil bestaat voor het risico voor ROI. De proportie bestuurders onder invloed in Brussel lijkt verwaarloosbaar, maar het is belangrijk voor ogen te houden dat er in Brussel enkel overdag geobserveerd werd. En het is juist 's nachts dat deze proportie het hoogst ligt. Het resultaat voor Brussel is dus vertekend (naar onder toe) en heeft dus weinig informatieve waarde.



Figuur 2: Percentage bestuurders onder invloed in elk van de drie gewesten

Figuur 3 illustreert de geobserveerde proportie bestuurders onder invloed in de drie gewesten voor de verschillende tijdstippen van de week. Opnieuw lijkt deze proportie in Wallonië hoger te liggen dan in Vlaanderen, vooral op “kritieke” tijdstippen, d.w.z. wanneer de proportie bestuurders onder invloed algemeen gesproken het hoogst is (m.a.w. op weekend-, maar ook op weeknachten). De regressieanalyses tonen echter aan dat het risico voor ROI op gelijk welk tijdstip van de week niet verschilt naargelang van het gewest.

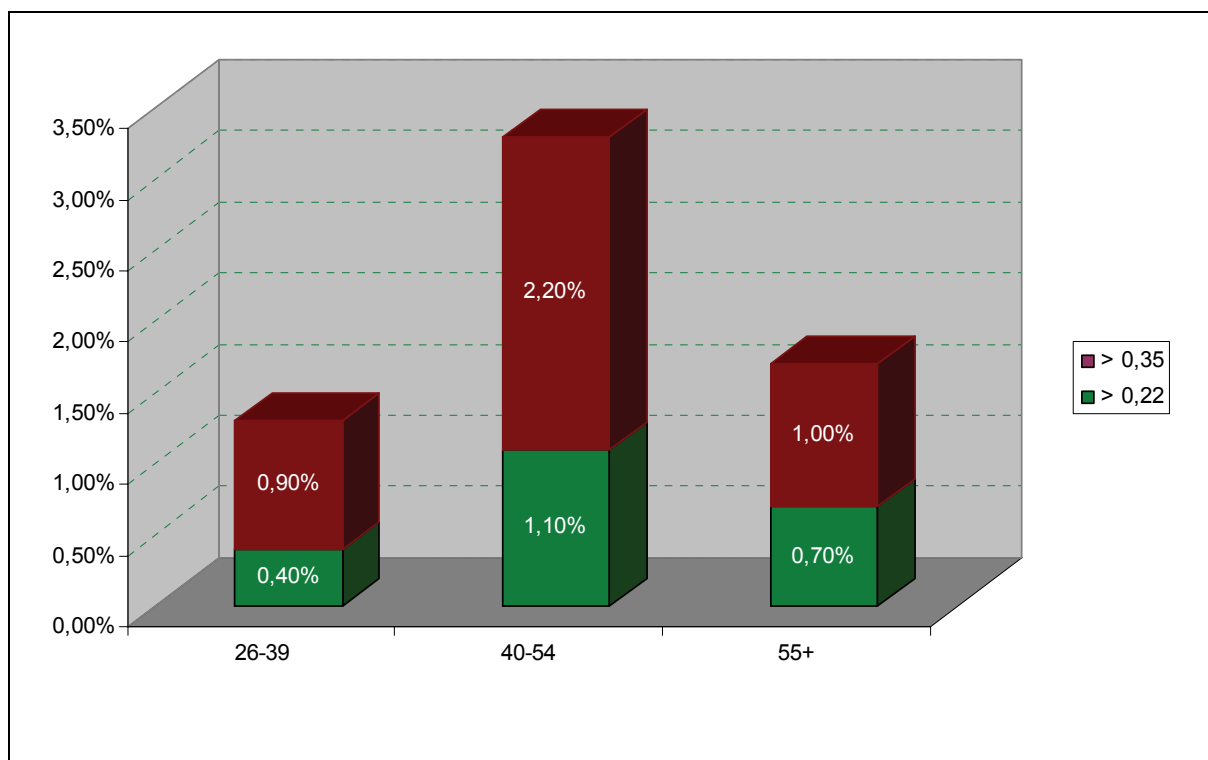


Figuur 3: Percentage bestuurders onder invloed in de drie gewesten op de verschillende tijdstippen van de week

2.3 Proportie bestuurders onder invloed naargelang van de leeftijd, geslacht en vertrekplaats van de bestuurders

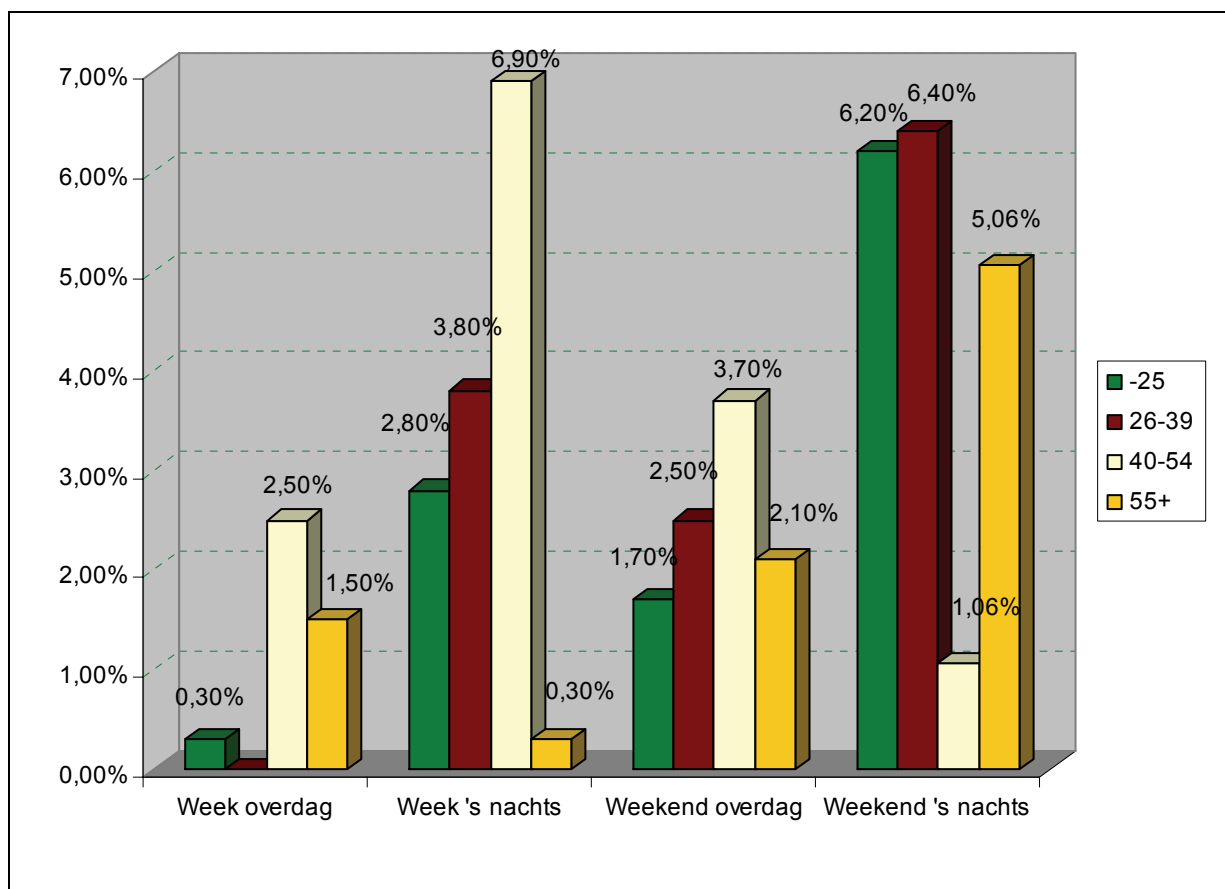
Uit de resultaten blijkt dat de proportie bestuurders onder invloed bij mannen (2,8%) beduidend hoger ligt dan bij vrouwen (0,7%). De regressieanalyses bevestigen deze tendens: het risico voor rijden onder invloed bij vrouwen bedraagt amper 25% van die voor ROI voor mannen.

Figuur 4 illustreert de evolutie van de proportie bestuurders onder invloed, naargelang van de leeftijd. De categorie 40-54 jaar verschilt aanzienlijk van de andere leeftijdscategorieën en lijkt dus een bijzondere risicogroep te vormen, ongeacht het tijdstip van de week. Deze interpretatie wordt tevens bevestigd door de resultaten van de regressieanalyses. Als we alle leeftijdscategorieën vergelijken met de jongste leeftijdscategorie (-25 jaar), blijkt dat het relatief risico voor ROI bijna vier keer zo hoog ligt voor de categorie van 40-54 jaar. In vergelijking met de -25-jarigen ligt het risico ook hoger voor bestuurders ouder dan 55, maar het gaat hier om een niet-significant verschil. Het relatief risico voor 26-39-jarigen verschilt echter niet van die voor bestuurders jonger dan 25.



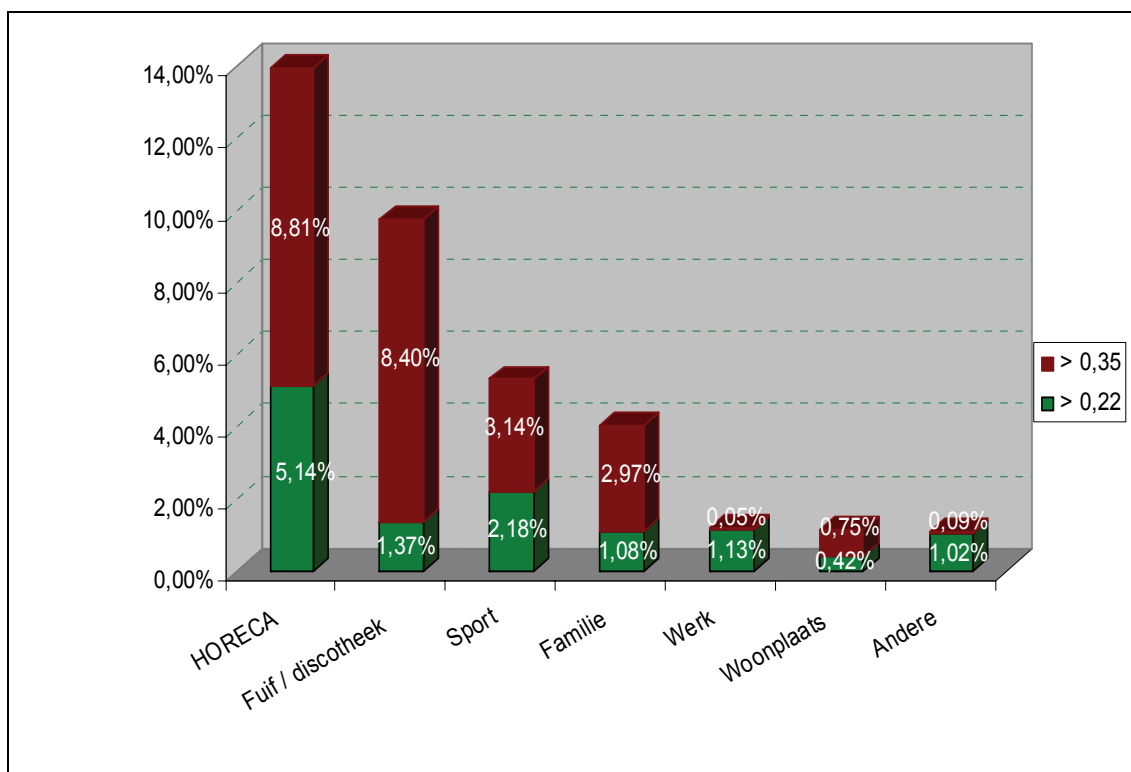
Figuur 4: Percentage bestuurders onder invloed naargelang van de leeftijd

Als we per leeftijdscategorie voor de verschillende tijdstippen van de week de evolutie bestuderen van de proportie bestuurders onder invloed, stellen we globaal gezien hetzelfde patroon vast: 's nachts ligt de proportie bestuurders onder invloed hoger dan overdag, en tijdens het weekend ligt deze proportie hoger dan tijdens de week. 55-plussers zijn de enige uitzondering: zij zijn meer geneigd tot drinken en rijden op weekdays dan tijdens weeknachten. Bij 40-54-jarigen is de proportie bestuurders onder invloed overigens het hoogst, dit geldt voor alle tijdstippen van de week (Figuur 5).



Figuur 5: Percentage bestuurders onder invloed per leeftijd en tijdstip van de week

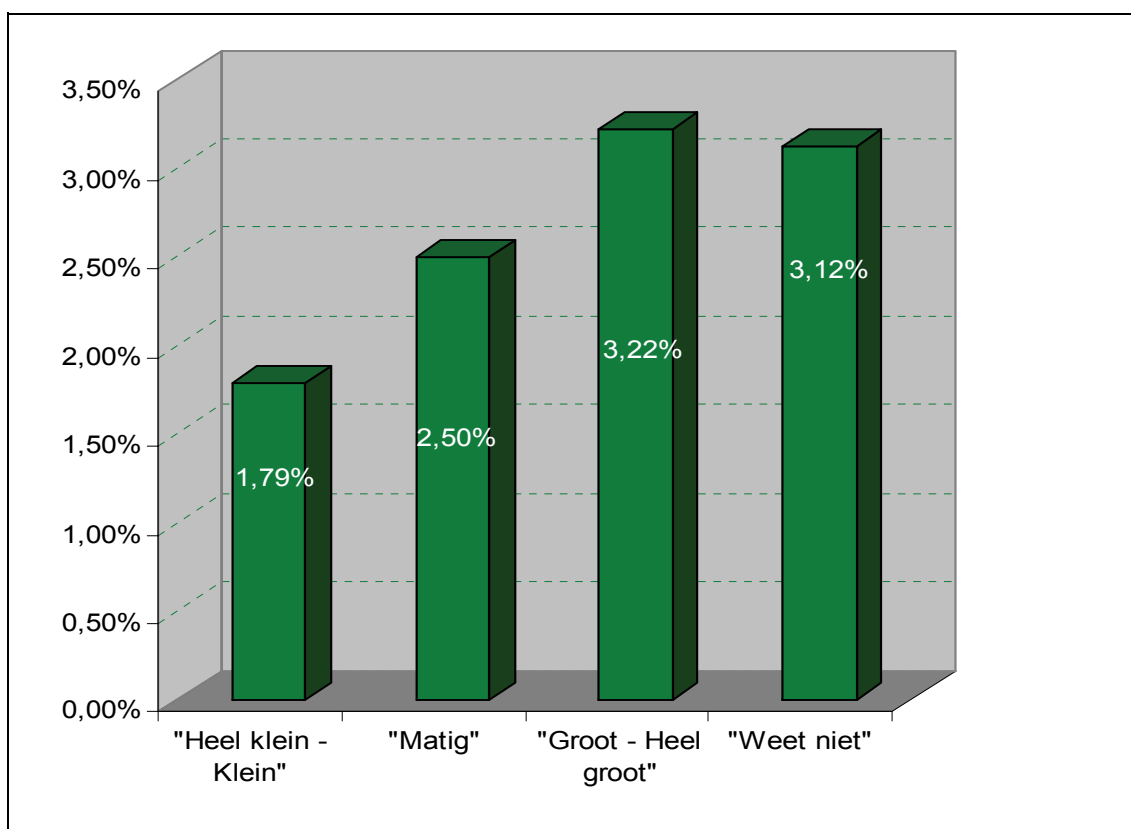
De proportie bestuurders onder invloed verschilt ook naargelang van de vertrekplaats van de bestuurders. De resultaten zijn weinig verrassend: bestuurders zijn het meest geneigd tot drinken en rijden na een bezoek aan een horecazaak of na een feestje. Dit is ook het geval (zij het in mindere mate) na het sporten of na een familie- of vriendenbezoek (cf. Figuur 6). Vergeleken met het relatieve risico voor rijden onder invloed voor personen die thuis vertrokken, ligt dit risico 10 keer hoger voor personen die terugkomen van een horecabezoek. Dit cijfer is bijna 6 keer zo groot voor personen op de terugweg van een avondje uit of een discotheekbezoek, 4 keer zo groot voor personen die terugkeren van het sporten en 3 keer zo groot voor bestuurders die terugkomen van een familie- of een vriendenbezoek. Het risico voor ROI voor bestuurders op de terugweg van hun werkplaats of een plaats aangeduid onder “andere” is dezelfde als die voor bestuurders die thuis vertrokken zijn.



Figuur 6: Percentage bestuurders onder invloed naargelang van hun vertrekplaats

2.4 Kennis van de wetgeving, vorige controles, subjectieve pakkans en rijden onder invloed

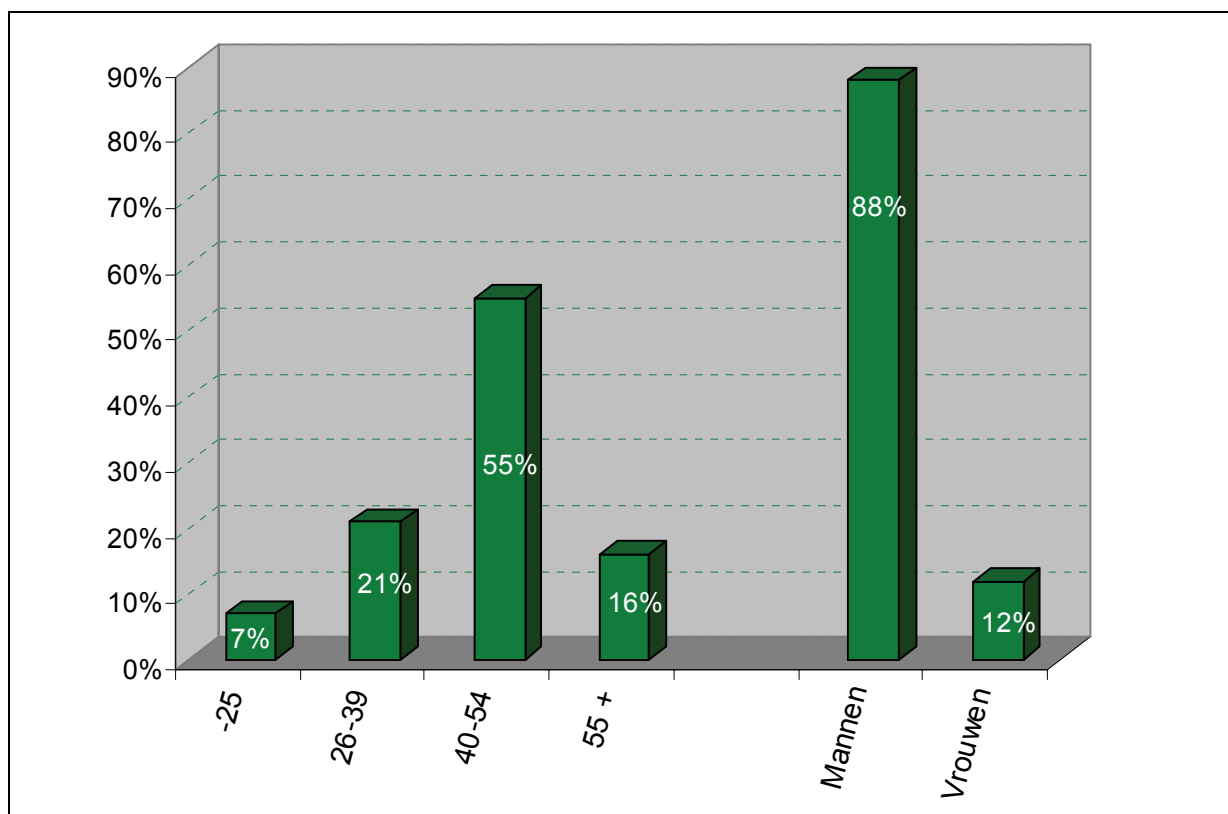
Het feit of men al dan niet op de hoogte is van de wettelijke limiet heeft geen invloed op het relatief risico voor ROI: de proportie bestuurders onder invloed is dezelfde voor personen die de wettelijke limiet kennen, als voor zij die niet of verkeerd geïnformeerd zijn over de maximum toegelaten alcoholhoeveelheid. Het feit dat men ooit al heeft moeten stoppen voor een alcoholcontrole heeft evenmin invloed op het risico voor ROI. De regressieanalyses geven tevens aan dat er wat het risico voor ROI betreft geen verschil bestaat tussen bestuurders die de pakkans groot of gemiddeld vinden en bestuurders die deze kans (zeer) klein achten. Voor bestuurders die de kans groot tot zeer groot achten, ligt het risico voor rijden onder invloed echter gevoelig hoger dan voor bestuurders die de pakkans gering vinden. Dit resultaat lijkt op het eerste gezicht onlogisch: de proportie bestuurders onder invloed ligt hoger bij bestuurders die de pakkans hoog vinden. Dit valt te verklaren doordat bestuurders met een glas teveel op het meest schrik hebben voor een alcoholcontrole (als men teveel gedronken heeft, boezemt een alcoholcontrole meer angst in dan in nuchtere toestand).



Figuur 7: Percentage bestuurders in functie van de subjectieve pakkans

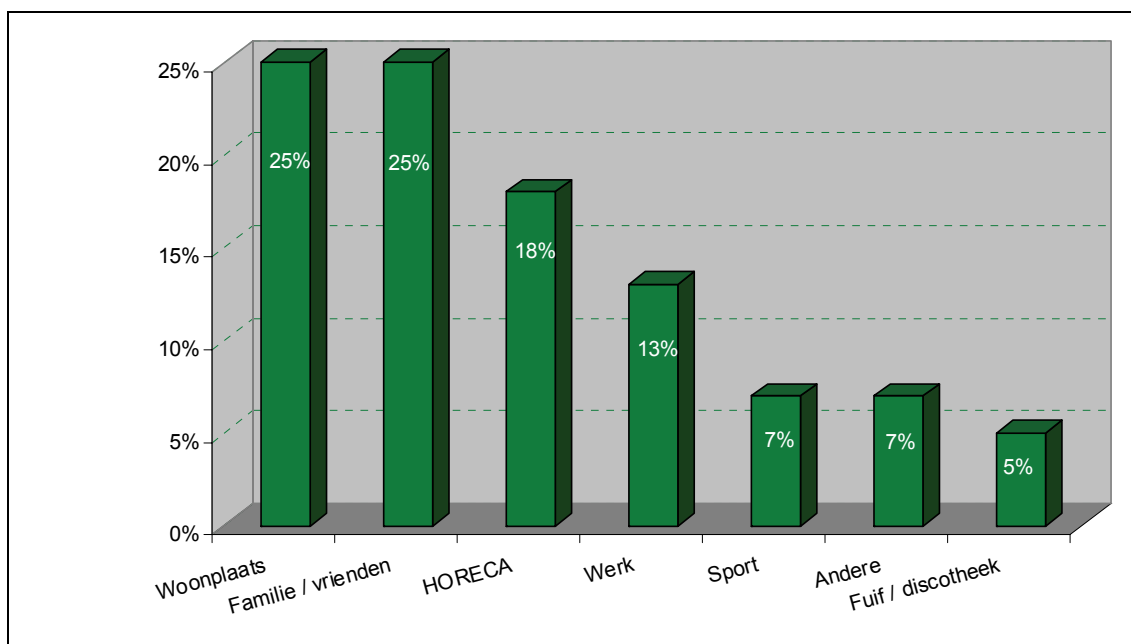
2.5 Profielschets van bestuurders onder invloed

Tot nu hebben we de proportie bestuurders onder invloed berekend op basis van het volledige steekproef. We hebben de verschillen binnen deze proportie onderzocht in functie van de verschillende kenmerken zoals leeftijd, geslacht of vertrekplaats van de bestuurders. Als we ons bij dit onderzoek beperken tot bestuurders uit de categorie "bestuurders onder invloed" (2,10% van dit steekproef), wat zijn dan hun kenmerken? - In 88% van de gevallen is de "bestuurder onder invloed" een man, de helft ervan behoort tot de leeftijdsgroep van 40 tot 54 jaar en ongeveer één vijfde is 26 à 39 jaar (Figuur 8).



Figuur 8: Proportie van de leeftijdscategorieën en proportie mannen-vrouwen bij bestuurders onder invloed

25% van deze bestuurders kwamen van hun woonplaats toen ze gecontroleerd werden. Dit lijkt in strijd met de hiervoor vernoemde resultaten, waaruit bleek dat de proportie van bestuurders onder invloed het laagst lag bij personen die van hun woonplaats kwamen (hierbij baseerden we ons op *alle* gecontroleerde bestuurders). Maar we mogen niet vergeten dat we hier *het aantal bestuurders onder invloed* als uitgangspunt nemen, en enkel van deze groep de vertrekplaats achterhalen.



Figuur 9: Herkomst van de bestuurders onder invloed

2.6 Conclusies en aanbevelingen:

Van alle bestuurders die gecontroleerd werden naar aanleiding van de gedragsmeting, had 2,10% een alcoholgehalte hoger dan 0,22 mg/l uitgeademde alveolaire lucht. Zoals we al opmerkten heeft dit globale percentage weinig informatieve waarde, omdat de proportie bestuurders onder invloed zo sterk verschilt naargelang van het tijdstip van de week, het geslacht, of de leeftijdscategorie. De proportie bestuurders onder invloed ligt immers beduidend hoger 's nachts (7.60% tijdens weekends, 4.30% tijdens de week) en tijdens het weekend (2.70% overdag tijdens het weekend). Deze proportie ligt aanzienlijk hoger bij mannen (2.8%) dan bij vrouwen (0.7%) en personen van 40 tot 54 jaar oud (3.30%). In dit stadium lijkt het ons nuttig om nog eens te wijzen op de vooropgestelde doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 2001:

- Ten laatste tegen 2008 mag *niet meer dan 3%* van de bestuurders onder invloed een alcoholgehalte vertonen boven de wettelijke limiet van 0,22 mg/l UAL, *ongeacht het tijdstip van de week*.
- Ten laatste tegen 2005 *moet 90% van de Belgische bevolking de pakkans voor ROI heel groot vinden*.

Zowel wat het percentage bestuurders onder invloed betreft als inzake de subjectieve pakkans, zijn we dus nog ver van ons doel verwijderd. Op basis van de resultaten van de

nationale meting van 2005 doen we aanbevelingen om de problematiek van ROI aan te pakken.

Het probleem van ROI beperkt zich niet tot weekendnachten (de bovengrens van 3% wordt ook tijdens weeknachten overschreden). De meeste ondervraagde bestuurders zijn immers overtuigd dat dit gedrag meestal onbestraft blijft: de pakkans is gering. Deze perceptie moet veranderen. De resultaten pleiten dus voor een *verhoging van de controles* en verhoging van de *zichtbaarheid* ervan. Tevens is het belangrijk dat de controles *a-select* gebeuren: Als bestuurders denken dat enkel bepaalde categorieën geïdentificeerd worden, zullen zij nog steeds het risico nemen om te rijden als ze gedronken hebben. De controles moeten de mensen laten denken dat “niemand kan ontsnappen”. De resultaten tonen trouwens ook aan hoe belangrijk sensibilisatiecampagnes zoals de Bob-campagne wel zijn. Laatstgenoemde campagne moet nog meer gespreid worden over het hele jaar.

Het opvoeren van controles en campagnes en de verhoging van de zichtbaarheid zijn des te belangrijker daar de problematiek van ROI zich niet beperkt tot jonge bestuurders tijdens weekendnachten (in tegenstelling tot de gangbare opvattingen). Bestuurders van 40 tot 54 jaar oud vormen eigenlijk de grootste probleemgroep, ongeacht het tijdstip van de week. Het gedrag van deze populatie moet dus prioritair worden aangepakt. Via de Bob-campagne wordt getracht om ook deze doelgroep te bereiken. Het is echter belangrijk om stil te staan bij de gepaste manier om deze bestuurders beter bewust te maken over het gevaar dat ze veroorzaken door te rijden onder invloed.

Voor de preventie m.b.t. ROI is het dus belangrijk om meer aandacht te besteden aan *alle* leeftijdsgroepen, in het bijzonder aan de leeftijdscategorie van 40 tot 54 jaar. Dit betekent echter niet dat de preventie voor de leeftijdscategorie onder de 25 jaar moet afgebouwd worden. Het is waar dat het percentage bestuurders onder invloed aanzienlijk lager ligt in deze leeftijdscategorie, en bovendien meer geconcentreerd is rond een bepaald tijdstip (weekendnachten). Maar deze specifieke leeftijdscategorie heeft ook echter minder rijervaring en is waarschijnlijk ook meer geneigd tot het nemen van risico's. M.a.w.: ondanks het geringe aantal bestuurders onder invloed bij de jongeren, ligt het relatieve ongevalsrisico hoger voor deze leeftijdscategorie.

Samengevat: 40-54-jarigen vormen een aanzienlijk risico omdat veel personen uit deze leeftijdscategorie rijden onder invloed. Door dit « numerieke overwicht » weegt deze leeftijdscategorie op het ongevalsrisico. Jongeren van hun kant beïnvloeden het ongevalsrisico, niet zozeer omdat ze met massaal rijden onder invloed, maar eerder omdat alcohol bij hen het ongevalsrisico vertienvoudigt. Vanuit deze invalshoek bekeken, pleiten de

resultaten niet alleen voor een verhoging, maar ook voor een *diversifiëring van de controles*, zowel wat de *plaats* (door regelmatig het dispositief te verplaatsen zodat er niet alleen in de omgeving van uitgaansbuurten gecontroleerd wordt) als het *tijdstip* (de nachten blijven sleutelmomenten, maar het moet hier zowel gaan om weekend- als weknachten) en de *populatie* betreft (*alle* bestuurders laten stoppen en testen).

Tot slot wijzen we erop dat deze conclusies alleen van toepassing zijn op één enkele weggebruikerscategorie: de bestuurders van personenwagens. Zo weten we hoegenaamd niks over bijvoorbeeld de prevalentie van rijden onder invloed bij vrachtwagenbestuurders of tweewielers. Dit punt kwam trouwens aan bod op de vorige Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid: een betere kennis van het fenomeen van rijden onder invloed is noodzakelijk om ons beter te kunnen richten tot andere weggebruikerscategorieën. In dit opzicht zou het wenselijk zijn om de nationale gedragsmeting uit te breiden tot alle weggebruikers. Het BIVV bestudeert momenteel de haalbaarheid van een dergelijke uitbreiding van de gedragsmeting.

3. Bijlagen

Bijlage 1 – Vragenlijsten

Nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed, editie 2005” – algemeen formulier (per controle)

Politiezone:

Afgesproken plaats controle:

Afgesproken tijdspanne:

Datum controle (DD/MM/JJJJ):

Start controle (uu/mm):

Einde controle (uu/mm):

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

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

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

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

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

er slechts één rijrichting is):

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

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

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

Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed, editie 2005" - individueel formulier

Q1 Volgnummer (niet invullen aub)

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

Q2 Geslacht van de bestuurder?

- man.....
vrouw.....

Q3 Geboortedatum bestuurder (dd/mm/jjjj)?

Q4 Aantal passagiers?

- nul passagiers.....
één passagier.....
twee passagiers.....
drie passagiers.....
vier passagiers.....
vijf passagiers.....
meer dan vijf passagiers.....

Q5 Datum afgifte/uitreiking rijbewijs (dd/mm/jjjj) ?

Q6 Hoeveel maal bent u het afgelopen jaar door de politie getest geweest op het rijden onder invloed van alcohol (deze controle niet meegerekend)?

Q7 Hoe groot is volgens u de kans dat u tijdens een autorit gestopt wordt voor een alcoholcontrole?

- erg klein (minder dan 20% kans).....
klein (tussen 20% en 40% kans).....
matig (tussen 40% en 60% kans).....
groot (tussen 60% en 80% kans).....
erg groot (meer dan 80% kans).....
geen idee.....

Q8 Wat is de wettelijke limiet voor het toegelaten alcoholgehalte bij chauffeurs?

- 0,2 pro mille.....
0,5 pro mille.....
0,8 pro mille.....
1,2 pro mille.....
1,5 pro mille.....
geen idee.....

Q9 Van waar komt de bestuurder

- thuis.....
vrienden, familie.....
werk.....
café, bar, restaurant.....
discotheek, fuif, optreden.....
sportclub, sportkantine.....
andere:.....

Q10 Omschrijf andere:

Q11 Resultaat van de ademtest

- weigering.....
onmogelijk.....
S.....
A.....
P.....

Bijlage 2 – Gedetailleerde beschrijving van de steekproef

3.2.1 Spreiding van de controles over het grondgebied

Van alle 196 politiezones op het grondgebied, namen er 144 deel aan de nationale gedragsmeting van 2005. In Vlaanderen en Wallonië namen er evenveel zones deel, het Brussels Gewest was minder goed vertegenwoordigd: amper 33% van de Brusselse politiezones nam deel. Tabellen 1 a en 1 b vermelden het aantal deelnemende politiezones per gewest, provincie en gerechtelijk arrondissement. De nationale gedragsmeting betreffende rijden onder invloed van alcohol werd ook gesteund door de federale verkeerspolitie. 6 van de 9 verkeerseenheden van de federale politie namen deel.

<u>Vlaanderen</u>	<u>Antwerpen</u>	<u>Limburg</u>	<u>Vlaams Brabant</u>	<u>Oost-Vlaanderen</u>	<u>West-Vlaanderen</u>
<i>Gerechtelijk Arrondissement:</i>	Antwerpen: 7/11	Hasselt: 9/9	Leuven: 8/12	Gent: 8/10	Brugge: 8/9
	Mechelen: 6/7 Turnhout: 5/7	Tongeren: 8/9	Brussel: 9/15	Oudenaarde: 3/5 Dendermonde: 12/14	Kortrijk: 5/6 Veurne: 2/3 Ieper: 0/1
Per provincie:	72%	94%	63%	79%	74%

Tabel 1 a: Deelnemende politiezones per Gewest, provincie en gerechtelijk arrondissement - Vlaanderen

<u>Wallonië</u>	<u>Brabant Wallon</u>	<u>Liège</u>	<u>Luxembourg</u>	<u>Namur</u>	<u>Hainaut</u>
<i>Gerechtelijk arrondissement:</i>	Nivelles: 6/10	Liège: 8/10	Arlon: 3/3	Namur: 3/6	Tournai: 6/8
		Verviers: 1/4	Marche- en-Famenne: 1/1	Dinant: 5/7	Mons: 5/6
		Eupen: 2/2 Huy: 4/4	Neufchâteau 2/2		Charleroi: 8/9
Per provincie:	60%	83%	100%	73%	83%

Tabel 1b: Deelnemende politiezones per Gewest, provincie en gerechtelijk arrondissement - Wallonië

Elke politiezone heeft twee tot drie controles gehouden, elke federale politie-eenheid heeft er 10 gehouden. In totaal vonden er 465 controles plaats, waarvan er 87% werden uitgevoerd door de lokale politie en 13% door de federale politie. De federale politie heeft uitsluitend gecontroleerd ter hoogte van op- en afritten van autosnelwegen, dit betekent dat 13% van de controles uitsluitend plaatsvond langs dit type weg. Van alle 465 controles,

vonden er 281 (61%) plaats in Vlaanderen, 172 (37%) in Wallonië en 10 (2%) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest⁶. Het dient gezegd te worden dat het grotere aantal controles in Vlaanderen rechtstreeks te danken is aan het feit dat dit gewest meer politiezones telt dan Wallonië (het deelnamepercentage van de politiekorpsen ligt in Wallonië even hoog als in Vlaanderen, cf. tabellen 1 a en 1 b).

<u>Vlaanderen</u>					
	Antwerpen	Limburg	Oost-Vlaanderen	West-Vlaanderen	Vlaams-Brabant
	59	57	72	49	44
Percentage/Gewest	21%	20%	26%	17%	16%

Tabel 2a: uitgevoerde controles per Vlaamse provincie ten opzichte van alle uitgevoerde controles in Vlaanderen (281)

<u>Wallonië</u>					
	Brabant Wallon	Hainaut	Liège	Luxembourg	Namur
	21	58	40	16	37
Percentage/Gewest	12%	34%	15%	9%	22%

Tabel 2b: uitgevoerde controles per Waalse provincie ten opzichte van alle uitgevoerde controles in Wallonië (172)

Tabellen 2 a en 2 b bevatten respectievelijk voor Wallonië en Vlaanderen de proportie uitgevoerde controles per provincie. Uit deze tabellen blijkt dat de verschillende Vlaamse provincies gelijkmatiger vertegenwoordigd zijn dan de Waalse. 34% van de controles in Wallonië vond plaats in Henegouwen en amper 9% in de provincie Luxemburg.

Doordat er zo weinig gegevens beschikbaar zijn voor Brussel, wordt het moeilijk, of zelfs onmogelijk om te vergelijken met de twee andere gewesten: aangezien er in Brussel zo weinig observaties plaatsvonden, zijn de schattingen voor dit gewest sowieso weinig betrouwbaar. Daarom bevat dit rapport geen statistische tests die de resultaten voor Brussel vergelijken met de resultaten voor de twee andere Gewesten.

3.2.2 Verdeling van de controles per tijdspanne:

In tabel 4 staat de oorspronkelijke definitie vermeld van controles “overdag/s nachts” en “tijdens de week/tijdens het weekend”. Om de resultaten te kunnen vergelijken met andere Belgische verkeersveiligheidsstatistieken, hebben we uiteindelijk de definitie van de

⁶ In Brussel vonden er in werkelijkheid 12 controles plaats. Van deze 12 controles in Brussel hadden er amper twee respectievelijk betrekking op weknachten en weekendnachten. De schatting van de

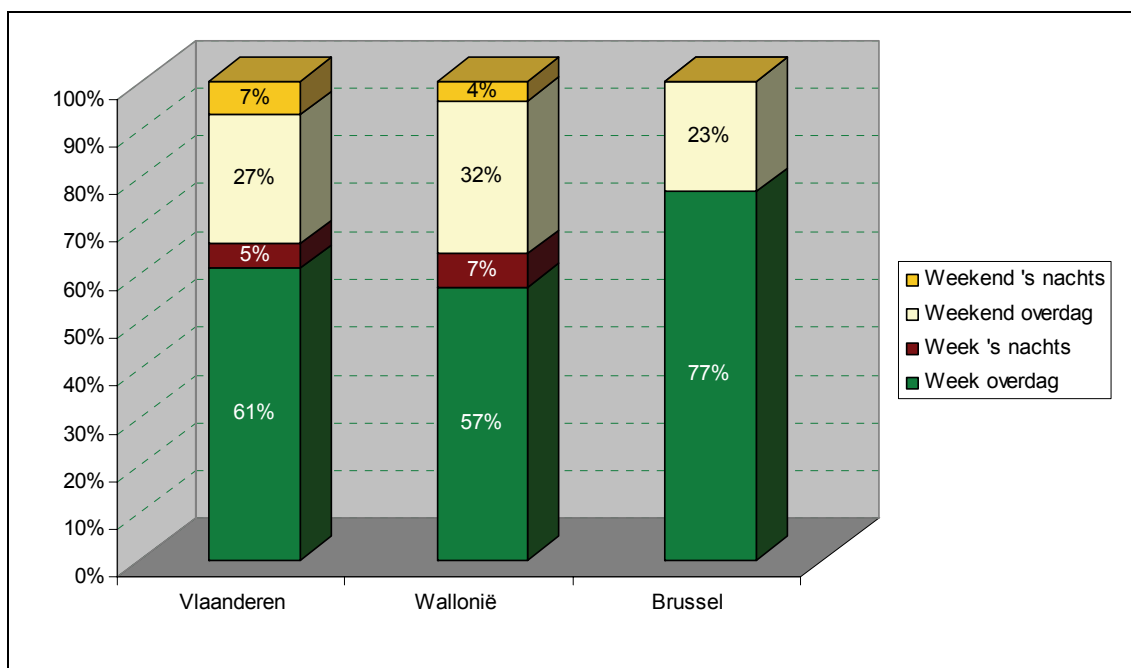
“werkgroep statistiek” toegepast op deze gegevens. Volgens deze definitie stemt “overdag” overeen met de periode van 06.00 u tot en met 21.59 u, terwijl “’s nachts” overeenstemt met de periode van 22.00 u tot en met 05.59 u. Het weekend start op vrijdagnacht en bevat ook de nacht van zondag op maandag. Tabel 4 laat zien hoe de controles verdeeld zijn over de dagen en de nachten, zowel voor de oorspronkelijke tijdspanne als voor de nieuwe tijdspanne overeenkomstig de nieuwe definitie. Omdat een nacht volgens de tweede definitie meer uren telt dan volgens de eerste definitie, doet deze nieuwe definitie het aantal nachtelijke controles toenemen, vooral tijdens de week. Tijdens de week vinden de meeste controles in de drie gewesten “overdag” plaats (figuur 10). Tijdens de weekends zijn de controles ’s nachts/overdag evenwichtiger verdeeld, behalve uiteraard voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Merk ook op dat alle spitsuren volgens de nieuwe definitie behoren tot de categorie “overdag”.

<i>Oorspronkelijke definitie</i>	<i>VI</i>	<i>Wa</i>	<i>BXL</i>	<i>Totaal</i>	<i>Definitie 2</i>	<i>VI</i>	<i>Wa</i>	<i>Bxl</i>	<i>Totaal</i>
Tijdens de week					Tijdens de week				
Overdag: 06-18.00 u	83	47	4	134	Overdag: 06-21.59 u	115	73	7	195
's Nachts: 18.00 u – 06.00 u	73	47	4	124	's Nachts: 22.00 u – 05.59 u	41	21	0	62
Weekend					Weekend				
Overdag: 06-18.00 u	62	45	4	111	Overdag: 06-21.59 u	64	50	3	117
's Nachts: 8.00 u-06.00 u	60	32	0	92	's Nachts: 22.00 u – 05.59 u	58	27	0	85

Tabel 4: Aantal controles overdag/'s nachts/tijdens de week/het weekend, volgens de nieuwe definitie (“VI”= Vlaanderen, “Wa”= Wallonië, “BXL”= Brussel)⁷

proportie bestuurders onder invloed (voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) is dus weinig betrouwbaar voor deze twee tijdstippen.

⁷ Volgens de eerste definitie bedraagt het totale aantal controles 461. Volgens de tweede definitie is dit 459, want zoals hierboven vermeld, werden de gegevens over de twee controles in Brussel voor respectievelijk weknachten en weekendnachten buiten beschouwing gelaten voor de analyses.



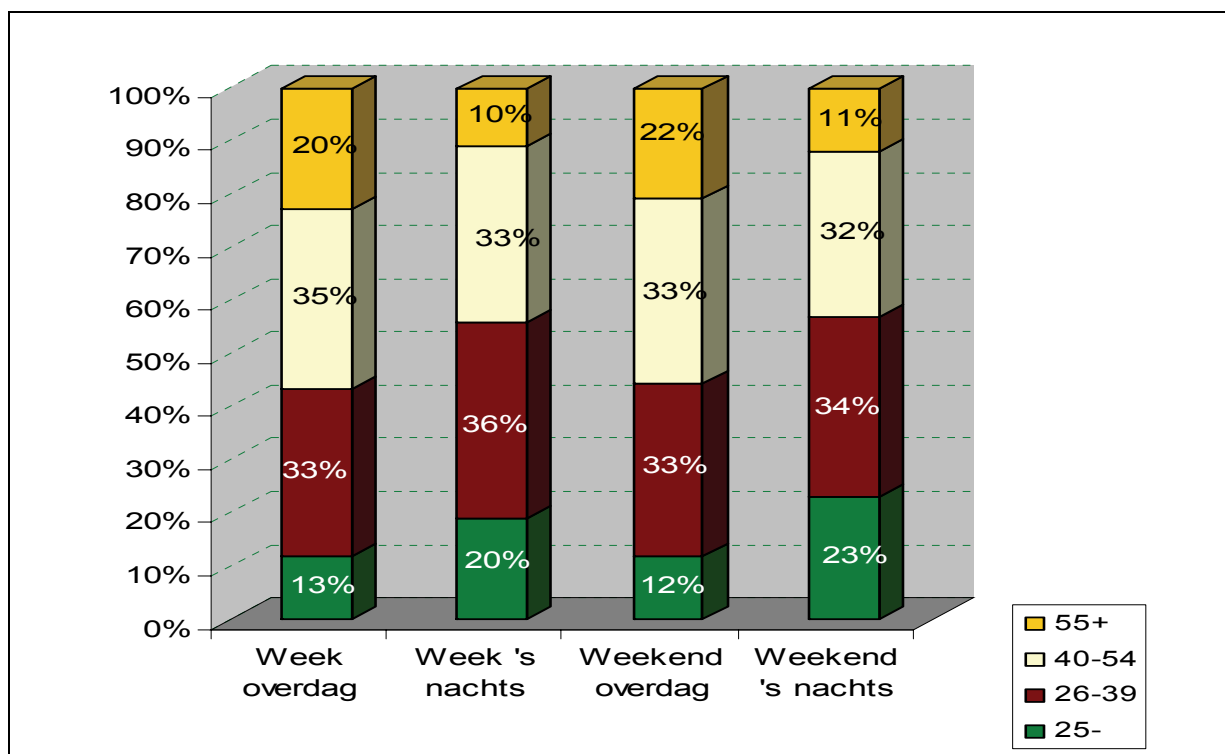
Figuur 10: Controles per tijdstip van de week in de drie Gewesten

3.2.3 De bestuurders

Leeftijd, geslacht en gewest

Bij de nationale gedragsmeting van 2005 werden er in totaal 13218 bestuurders gecontroleerd. In de meeste (67%) gevallen ging het om mannen. De gemiddelde leeftijd van de bestuurders bedroeg 41.87 jaar. Om de samenstelling van de steekproef te onderzoeken in termen van leeftijd, werd er een onderverdeling gemaakt in vier leeftijdscategorieën: “min-25”, “26-39 jaar”, “40-54 jaar” en “55-plus”. De twee middelste categorieën zijn globaal gezien het best vertegenwoordigd (33% voor de 26-39-jarigen en 34% voor de 40-54-jarigen). De jongsten en de oudsten zijn minder talrijk vertegenwoordigd (respectievelijk 14 en 20%).

67% van de bestuurders werden gecontroleerd in Vlaanderen, in Wallonië was dit 29% en in Brussel 4%. Het relatieve aandeel van mannen en vrouwen is gelijk voor de drie gewesten, dit geldt ook voor de vertegenwoordiging per leeftijdscategorie.



Figuur 11: Vertegenwoordiging van de bestuurders per leeftijdscategorie, per tijdstip van de week

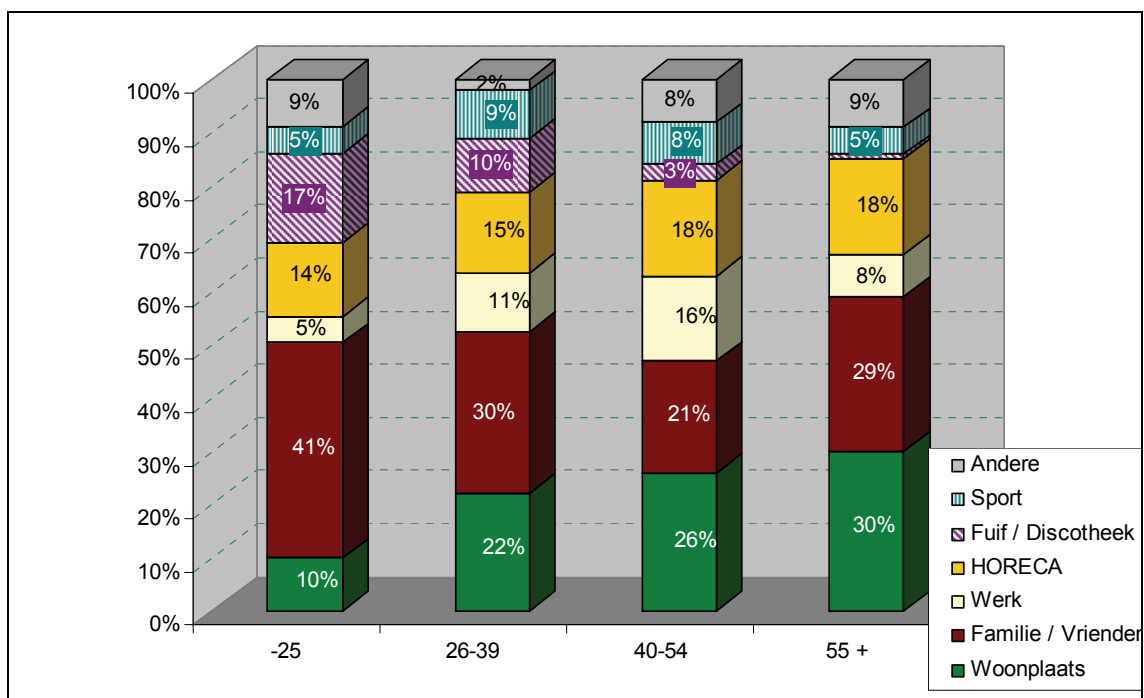
De meeste bestuurders van de steekproef werden gecontroleerd overdag tijdens de week (49%) en overdag tijdens het weekend (27%). 's Nachts werden er minder bestuurders gecontroleerd, zowel tijdens de week (10%) als tijdens het weekend (14%). Op om het even welk tijdstip van de week, maken mannen de meerderheid uit van alle gecontroleerde bestuurders. In termen van leeftijd is er een aanzienlijk verschil te merken naargelang het tijdstip van de week (cf. Figuur 11): 's Nachts worden er meer bestuurders jonger dan 25 jaar gecontroleerd dan overdag, voor bestuurders ouder dan 55 is dit net omgekeerd.

Vertrekplaats, aantal passagiers

Woonplaats	Werk	Familie/Vrienden	Andere	horeca	Sport	Fuif, discotheek
42%	19%	15%	13%	5%	4%	2%

Tabel 5: indeling van de bestuurders per herkomst

Een groot gedeelte van de gecontroleerde bestuurders was thuis vertrokken (cf. tabel 5 voor de globale percentages). Dit cijfer verschilde natuurlijk aanzienlijk naargelang van het tijdstip van de week waarvoor de controle werd uitgevoerd: in het weekend verschilt de samenstelling van de steekproef sterk van de andere periodes van de week.



Figuur 12: Vertrekplaats van de bestuurders per leeftijd

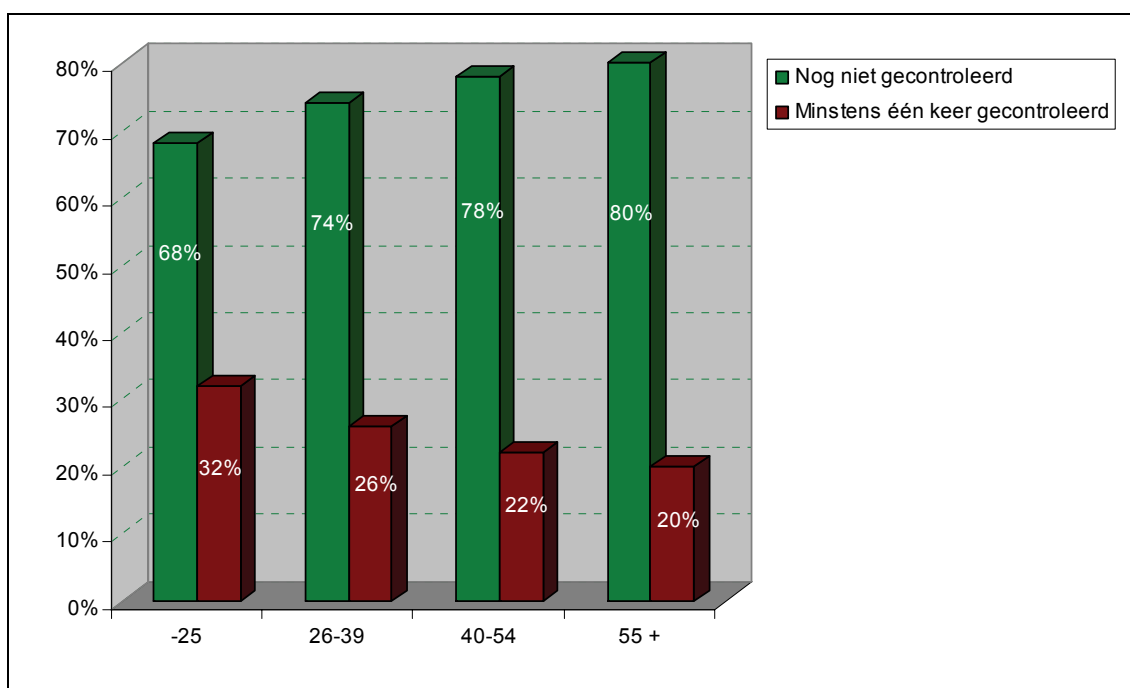
De meeste gecontroleerde bestuurders zaten alleen in de wagen (56%), of vervoerden één passagier (30%). Amper 14% vervoerde twee of meer passagiers. Of men al dan niet alleen in de wagen zit, hangt sterk af van het tijdstip (tijdens het weekend zaten er beduidend minder bestuurders alleen in de wagen) en de vertrekplaats van de bestuurders (het aantal bestuurders alleen in de wagen is het hoogst bij personen die van hun werk komen en het laagst bij personen die van een horecagelegenheid, een discotheek/fuif, of in mindere mate bij personen op de terugweg van een bezoek aan familie of vrienden). Met andere woorden: bestuurders zijn het meest geneigd tot ROI op ogenblikken dat ze niet alleen reizen. Als we het aantal passagiers onderzoeken naargelang van de vertrekplaats van de bestuurders, kunnen we een gelijkaardige conclusie trekken: op de terugweg van gelegenheden waar alcohol geschonken wordt, zit men meestal met verschillende personen in de wagen.

Kennis van de wetgeving, ervaring met vorige controles, subjectieve pakkans

De meeste bestuurders (76%) was tijdens het voorbije jaar niet gecontroleerd voor rijden onder invloed. Dit geldt voor alle gewesten. Het aantal bestuurders dat tijdens het voorbije jaar ten minste één keer gecontroleerd werd, lijkt echter te stijgen naarmate men jonger is. Een mogelijke interpretatie hiervoor is dat de alcoholcontroles vooral gericht zijn op

jonge bestuurders, of dat deze controles georganiseerd worden op tijdstippen dat er veel jonge bestuurders op de baan zijn.

Er werden blijkbaar meer mannen dan vrouwen gecontroleerd (cf. figuur 14), het percentage niet-gecontroleerde vrouwen ligt globaal gesproken hoger dan het percentage niet-gecontroleerde mannen. Het percentage gecontroleerde bestuurders verschilt niet naargelang van het gewest.

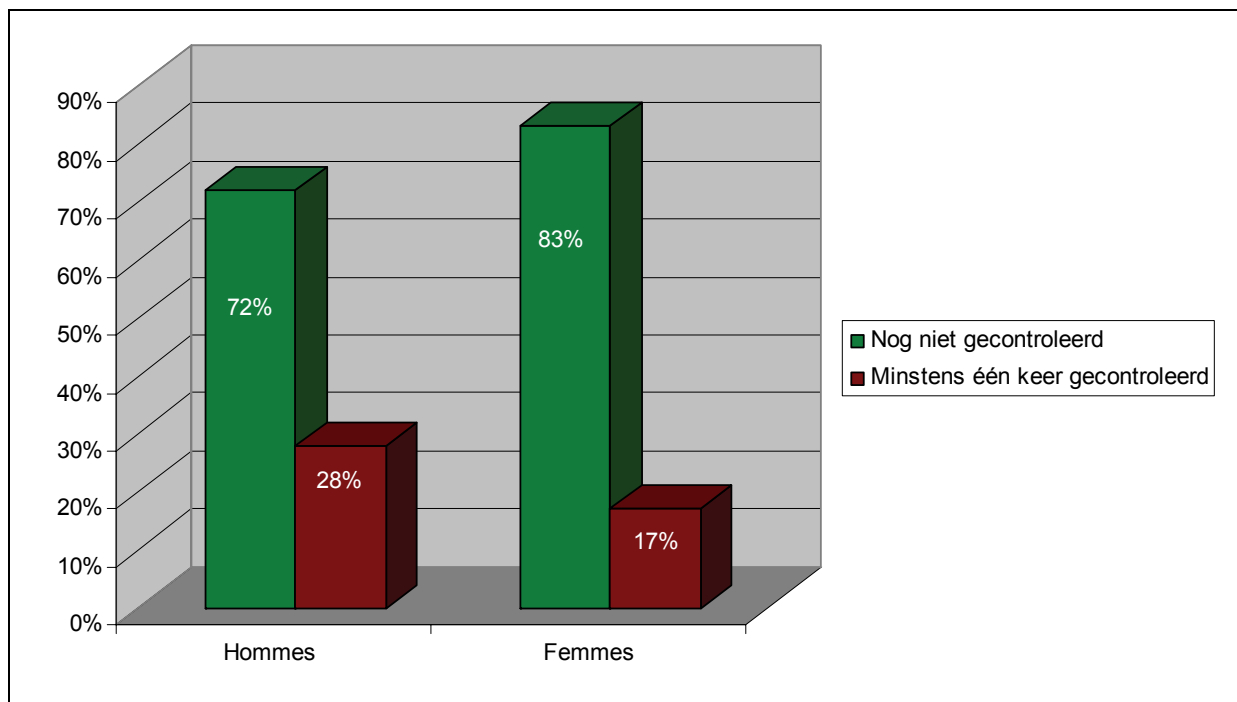


Figuur 13: Antwoorden (uitgedrukt in percentage) op de vraag “Hoe vaak bent u het voorbije jaar door de politie gecontroleerd voor ROI?” per leeftijdscategorie

Hebben de ondervraagde bestuurders een duidelijke, correcte voorstelling van de wettelijke limiet voor ROI? - Een kleine meerderheid (61%) kent de exacte bloedalcoholconcentratie (BAC) die geldt als wettelijke limiet. Toch kon een aanzienlijk percentage deze vraag niet beantwoorden: 15% moest verklaarde het antwoord niet te kennen en 25% gaf een verkeerd antwoord.

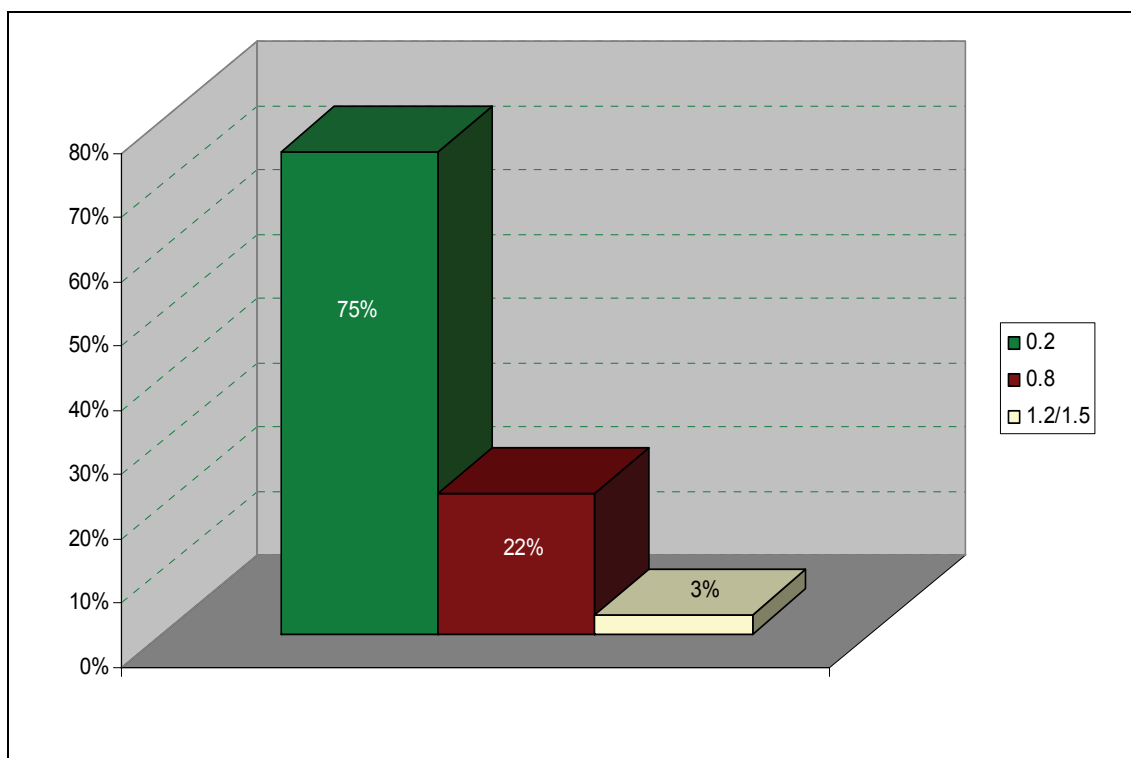
Figuur 15 hieronder illustreert duidelijk dat het meest courante verkeerde antwoord “0,2” is. Het percentage correcte/verkeerde antwoorden of helemaal geen antwoord verschilt niet aanzienlijk naargelang van de leeftijdscategorie, maar er waren minder correcte antwoorden bij vrouwen dan bij mannen (cf. Figuur 16). De percentages correcte/verkeerde antwoorden of helemaal geen antwoord bij bestuurders die ten minste één keer werden gecontroleerd voor ROI en bij bestuurders die helemaal niet werden gecontroleerd zijn

vergelijkbaar. Toch ligt het percentage correcte antwoorden bij de eerste groep (64%) iets hoger dan bij de tweede (60%).

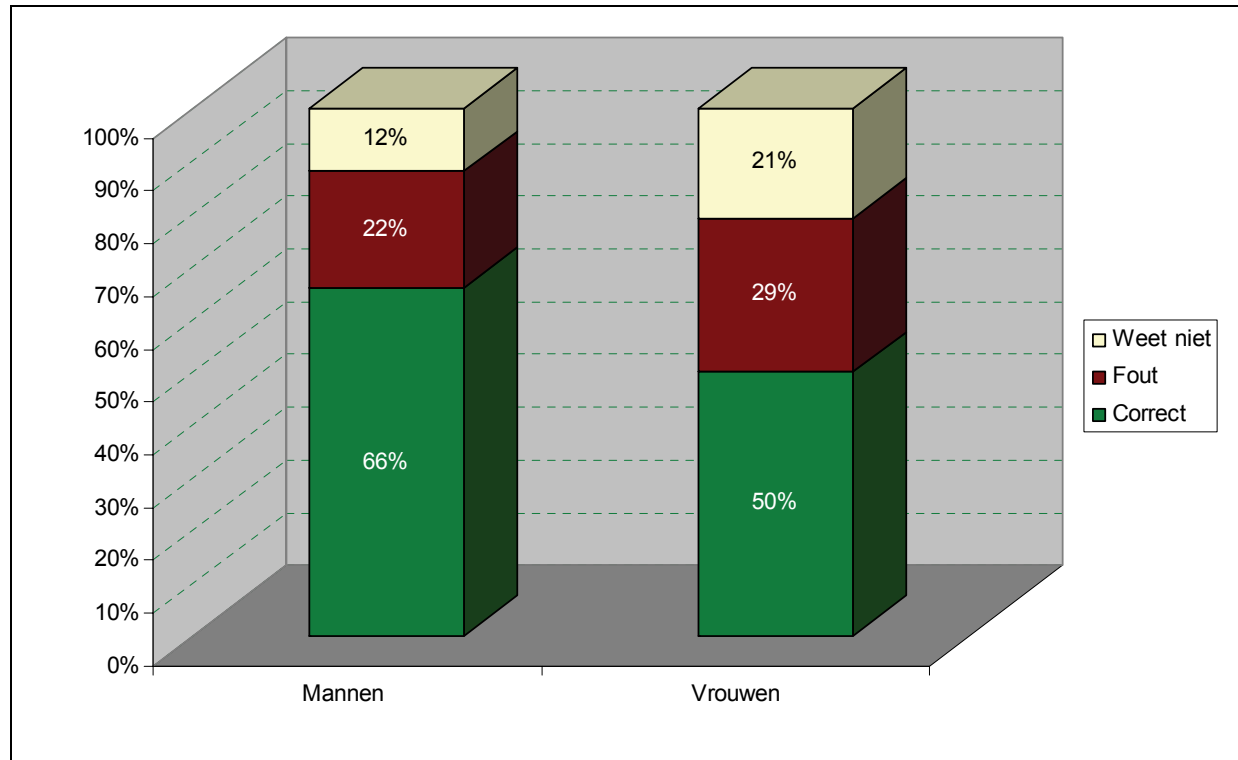


Figuur 14: Antwoorden (uitgedrukt in percentage) op de vraag “Hoe vaak bent u het voorbije jaar door de politie gecontroleerd voor ROI?” per geslacht

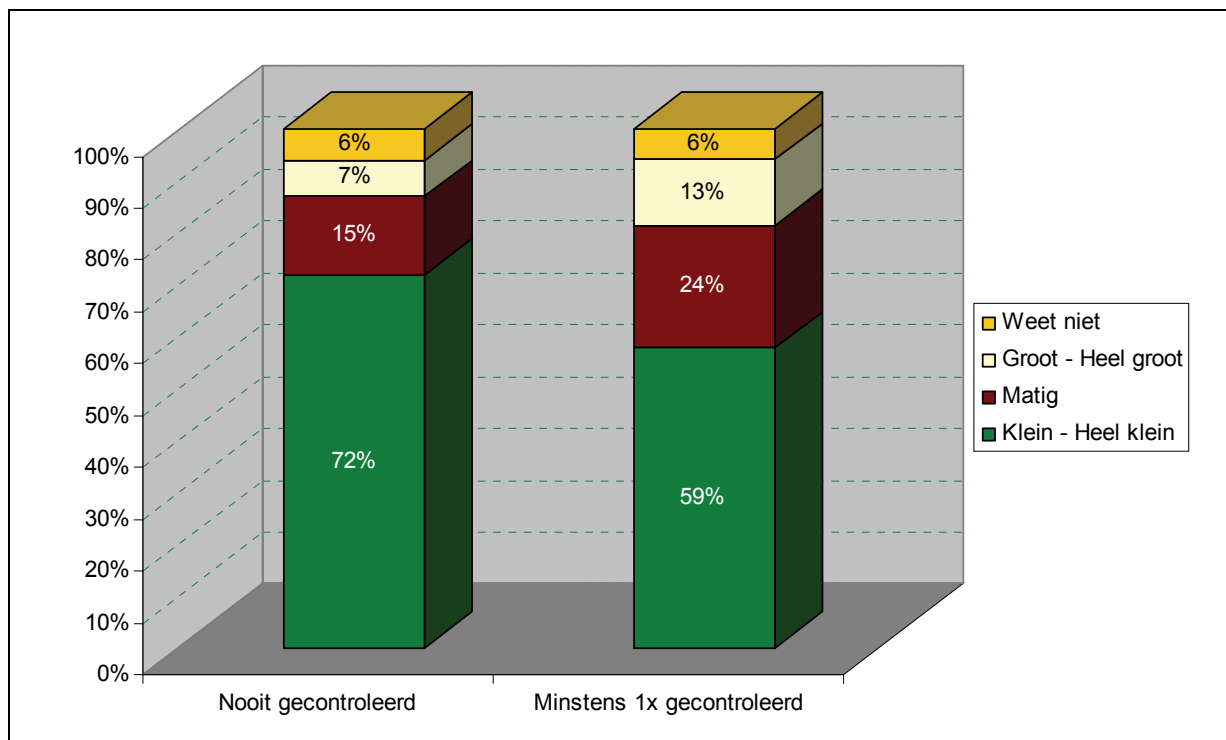
De meeste bevroagden (69%) vonden de pakkans voor ROI “heel klein tot klein”, 17% vond te pakkans “gemiddeld” en amper 8% vond de pakkans “groot tot heel groot”. 6% van de bestuurders gaf trouwens aan het antwoord op deze vraag niet te kennen.



Figuur 15: Percentage foutieve antwoorden per verkeerde waarde voor de wettelijke limiet



Figuur 16: Kennis van de wettelijke limiet per geslacht



Figuur 17: Antwoorden (uitgedrukt in percentage) op de vraag “Wat is volgens u de kans dat u wordt tijdens een rit gecontroleerd voor ROI?”

Bijlage 3 - Regressiemodellen

3.3.1 Algemene principes voor de interpretatie van de analyses

Relatief risico

De analyses in deze rubriek zijn bedoeld om een model te vinden om diverse factoren (leeftijd bestuurder, tijdstip van de week waarop de controle plaatsvindt...) in verband te brengen met het relatief risico voor ROI. Het begrip relatief risico moet opgevat worden als het verband tussen twee waarschijnlijkheden: de waarschijnlijkheid om te sturen met een alcoholgehalte boven de wettelijke limiet en de waarschijnlijkheid om te sturen met een alcoholgehalte lager dan de wettelijke limiet. Hoe hoger de verhouding tussen deze twee waarschijnlijkheden, hoe groter natuurlijk het absolute risico voor rijden onder invloed. Het vaststellen van een verband tussen de bestudeerde factoren (bijvoorbeeld het tijdstip van de week, het geslacht, of de leeftijdscategorie) en het relatief risico, moet als volgt opgevat worden: Het feit dat een persoon tot eerder tot een bepaalde categorie van de predictor behoort (bijvoorbeeld de categorie “vrouwen” van de predictor “geslacht”) dan tot een andere (bijvoorbeeld de categorie “mannen”, wordt op statistisch significante wijze geassocieerd met een toe- of afname van het relatief risico voor ROI. Deze toe- of afname komt overeen met een vermenigvuldigingsfactor. Zo kunnen we bijvoorbeeld zeggen dat het relatief risico voor ROI 0.24 keer zo groot is bij vrouwen dan bij mannen. Bovendien kunnen we zeggen dat het risico voor vrouwen 24% bedraagt in vergelijking met dat voor mannen. Als deze factor lager is dan 1, betekent dit dus dat het risico voor de vergeleken categorie (in ons voorbeeld vrouwen) lager ligt dan het risico voor de referentiecategorie (mannen). Als deze factor daarentegen hoger ligt dan 1, betekent dit daarentegen dat het risico voor de vergeleken categorie hoger ligt dan dat voor de referentiecategorie.

Keuze van de referentiecategorieën voor elk van de predictors

De verschillende categorieën voor elk van de variabelen van de studie worden beschreven in tabel 6, samen met de toegewezen cijfercode voor de analyses. Alle categorieën met code “0” hebben gediend als referentiecategorieën voor de analyses. Zo kreeg voor de variabele “Vertrekplaats” de categorie “Woonplaats” de code 0 toegewezen, wat betekent dat de categorieën “Familie/Vrienden”, “Werk”, “Horeca”, “Fuif/Discotheek”, “Sport” en “Andere” met deze categorie werden vergeleken.

	<i>Categorieën</i>
Gewest	0 : Vlaanderen 1 : Wallonië 2 : Brussel
Weekend	0 : Week 1 : Weekend
Nacht	0 : Overdag 1 : Nacht
Richting verkeer	0 : Eénrichtingsverkeer 1 : Tweerichtingsverkeer
Richting controle	0 : Eén rijrichting 1 : Twee rijrichtingen
Discotheek op 1000m	0 : Neen 1 : Ja
Discotheek op 5.000m	0 : Neen 1 : Ja
Aantal agenten (gecentreerd rond het gemiddelde)	Continu
Verkeersdichtheid (gecentreerd rond het gemiddelde)	Continu
Lokale / federale politie	0 : Lokale politie 1 : Federale Politie
Geslacht	0 : Man 1 : Vrouw
Leeftijdscategorie	0 : 16-25 jaar 1 : 26-39 jaar 2 : 40-54 jaar 3 : Ouder dan 55 jaar
Vertrekplaats	0 : Woonplaats 1 : Familie/ Vrienden 2 : Werk 3 : Horeca 4 : Fuif/discotheek 5 : Sport 6 : Andere
Ervaring met vorige controles	0 : Neen 1 : Minstens één keer
Aantal passagiers	0 : 0 1 : 1 2 : 2 of meer
Subjectieve pakkans	0 : Klein tot zeer klein 1 : Gemiddeld 2 : Groot tot zeer groot 6 : Weet het niet
Inschatting wettelijke limiet	0 : Fout 1 : Correct 5 : Weet het niet

Tabel 6: Predictors gebruikt om de verschillen van het relatief risico voor ROI te voorspellen, geassocieerde categorieën en eraan toegewezen numerieke waarde.

3.3.2 Resultaten

Een eerste regressiemodel werd berekend om het verband tussen de tijdstippen van de week (het gaat om twee variabelen: “Weekend” en “Nacht”), het gewest en het relatief risico voor rijden onder invloed te berekenen. Tabel 7 bevat de resultaten van dit eerste model.

	<i>Odds Ratio</i>	<i>Standaard-afwijking</i>	<i>t</i>	<i>P> t </i>	<i>Betrouwbaarheidsinterval</i>	
<i>Wallonië</i>	1.15	0.26	0.65	0.516	0.75	1.79
<i>Brussel</i>	0.52	0.32	-1.04	0.298	0.15	1.77
<i>Weekend</i>	1.86	0.41	2.83	0.005	1.21	2.86
<i>Nacht</i>	3.04	0.62	5.46	0.000	2.03	4.53

Tabel 7: Model 1 – Gewesten, Weekends, Nachten en rijden onder invloed

Deze resultaten geven aan dat het relatief risico voor ROI niet verschilt naargelang van het gewest waar de observaties plaatsvonden. Uit de vergelijking van Wallonië en Brussel met Vlaanderen, kwam geen significant verschil van het risico voor ROI aan het licht. Het tijdstip van de week daarentegen speelt een grote rol: het risico voor ROI ligt 1.86 keer hoger tijdens het weekend dan tijdens de week en ligt 3.04 keer hoger 's nachts dan overdag. De resultaten geven aan dat dankzij de opname van drie predictors in het model de capaciteit verbetert om het relatief risico voor ROI te bepalen ($F_4, 428=12.52, p<.000$). De volgende stap bestond erin om in dit model de termen op te nemen die geassocieerd worden met verschillende leeftijdscategorieën en het geslacht van de bestuurders, en de termen die overeenkomen met de verschillende plaatsen van vertrekplaats op het ogenblik van de controle. Tabel 8 bevat de resultaten van dit eerste model. Globaal gesproken verbetert de opname van deze predictors de kwaliteit van het model ($F_{12}, 419=23.39, p<.000$).

Als we het effect van de leeftijd onderzoeken, blijkt dat het risico voor ROI hoger ligt voor alle leeftijdscategorieën samen dan voor de referentiecategorie van min-25-jarigen. Dit is vooral het geval voor de categorie 40-54 jaar: het risico voor ROI voor deze leeftijdscategorie is 3.64 groter dan de odds ratio voor min-25-jarigen. Het risico voor 55-plussers is eveneens aanzienlijk groter dan dat voor personen jonger dan 25. Als we de categorie van 26-39 jaar daarentegen vergelijken met de min-25-jarigen, merken we echter geen significant verschil van het relatief risico voor ROI.

Het geslacht van de bestuurders heeft uiteraard een significante invloed op het risico voor ROI: voor vrouwen bedraagt dit cijfer maar 24% van dat voor mannen.

De test betreffende het relatief risico voor verschillende vertrekpunten toont aan dat bestuurders die van hun werkplaats kwamen of die bij hun vertrekplaats “andere” aanduiden, geen verschillend risico hebben dan diegenen die van hun woonplaats kwamen⁸. Merk op dat de toevoeging van deze predictors ook leidt tot een afname van de het relatief risico voor ROI tijdens weekends en nachten. Dit betekent dat niet de tijdstippen van de week op zich bepalend zijn voor de proportie bestuurders onder invloed, maar wél de activiteiten die plaatsvinden op deze tijdstippen, hetzelfde geldt voor de verschillen in de samenstelling van de populatie van de bestuurders.

	<i>Odds Ratio</i>	<i>Std. Afw.</i>	<i>t</i>	<i>P>t</i>	<i>Betrouwbaarheidsinterval</i>	
<i>Weekend</i>	1.49	0.33	1.78	0.076	0.96	2.30
<i>Nacht</i>	1.70	0.37	2.41	0.017	1.10	2.62
<i>26 tot 39 jaar</i>	1.31	0.32	1.10	0.271	0.81	2.12
<i>40 tot 54 jaar</i>	3.64	0.92	5.11	0.000	2.22	5.98
<i>Ouder dan 55 jaar</i>	1.64	0.45	1.84	0.067	0.97	2.80
<i>Geslacht</i>	0.24	0.06	-5.90	0.000	0.15	0.39
<i>Familie/ Vrienden</i>	3.41	1.06	3.93	0.000	1.85	6.30
<i>Werk</i>	1.06	0.46	0.13	0.895	0.45	2.48
<i>Horeca</i>	10.19	2.71	8.73	0.000	6.04	17.18
<i>Fuif/ Discotheek</i>	5.71	2.26	4.41	0.000	2.62	12.43
<i>Sport</i>	4.08	1.53	3.75	0.000	1.95	8.52
<i>Overige</i>	1.03	0.30	0.11	0.916	0.58	1.84

Tabel 8: Model 2 : Invloed van de eigenschappen van de bestuurders – Leeftijd, geslacht en vertrekplaats

In model 3 hebben we alle predictors ingevoerd die verband houden met de ervaring die de bestuurders hebben inzake de huidige wetgeving betreffende ROI (vorige controles, kennis wettelijke limiet en subjectieve pakkans). Tabel 9 bevat de resultaten van dit model. Dankzij toevoeging van deze drie predictors ($F_{18, 412} = 17.23$, $p < .000$)⁹ is de kwaliteit van het model opmerkelijk toegenomen, ondanks het feit dat noch vorige controles, noch de al dan niet correcte kennis van de wettelijke limiet geassocieerd worden met een significante toe- of afname van het relatief risico. De subjectieve

⁸ Dit bevestigt de conclusies van de beschrijvende analyses, die tevens aangaven dat de meeste personen die op weekdays (het tijdstip dat het percentage bestuurders onder invloed het laagst ligt) werden gecontroleerd van hun woonplaats of van hun werk kwamen. Voor alle andere vertrekplaatsen (familie, horeca, fuif, sport) ligt het risico voor ROI merkbaar hoger dan voor de categorie “woonplaats”.

pakkans is de enige van deze predictors die een significante invloed heeft op het risico voor ROI. Algemeen gesproken hebben de bestuurders die deze pakkans als “groot” tot “heel groot” inschatten een hogere risico voor ROI dan bestuurders die deze pakkans “heel klein” tot “klein” vinden. Dit resultaat lijkt op het eerste gezicht onlogisch: hoe is het mogelijk dat bestuurders die de pakkans groot vinden juist meer kans hebben om bij een alcoholcontrole boven de wettelijke limiet te zitten i.p.v. eronder?

	<i>Odds Ratio</i>	<i>Std. Afw.</i>	<i>t</i>	<i>P>t</i>	<i>Betrouwbaarheidsinterval</i>	
<i>Weekend</i>	1.47	0.33	1.72	0.086	0.95	2.30
<i>Nacht</i>	1.66	0.36	2.34	0.020	1.08	2.53
<i>26 tot 39 jaar</i>	1.33	0.34	1.12	0.264	0.81	2.18
<i>40 tot 54 jaar</i>	3.70	0.93	5.22	0.000	2.26	6.05
<i>Ouder dan 55 jaar</i>	1.66	0.45	1.89	0.060	0.98	2.81
<i>Geslacht</i>	0.24	0.06	-5.85	0.000	0.15	0.39
<i>Familie/ Vrienden</i>	3.2	1.10	4.00	0.000	1.90	6.52
<i>Werk</i>	1.08	0.47	0.18	0.860	0.46	2.54
<i>Horeca</i>	10.25	2.70	8.83	0.000	6.11	17.21
<i>Fuif/ Discotheek</i>	5.66	2.25	4.36	0.000	2.59	12.37
<i>Sport</i>	4.24	1.60	3.83	0.000	2.02	8.92
<i>Overige</i>	1.04	0.31	0.15	0.882	0.59	1.86
<i>Controle</i>	0.88	0.19	-0.56	0.577	0.58	1.36
<i>Geschatte limiet</i>	1.02	0.06	0.31	0.715	0.92	1.13
<i>Gemiddelde kans</i>	1.43	0.31	1.62	0.106	0.93	2.20
<i>Grote tot heel grote kans</i>	1.85	0.42	2.70	0.007	1.18	2.89
<i>Kans onbekend</i>	1.78	0.63	1.62	0.106	.88	3.58

Tabel 9: Model 3 : Invloed van de eigenschappen van de bestuurders – Vorige controle, kennis limiet en subjectieve pakkans

Maar in werkelijkheid blijkt dit resultaat allesbehalve onlogisch als men het omgekeerde standpunt inneemt m.b.t. het verband tussen de “subjectieve pakkans” en het risico voor rijden onder invloed. Het is immers heel goed mogelijk dat de subjectieve pakkans toeneemt als men gedronken heeft (we hebben het dan over het subjectieve begrip “angst” voor een controle). Beide interpretaties impliceren dat er (ondanks het statistische verband tussen de twee variabelen) geen enkel oorzakelijk verband bestaat tussen deze variabelen.

⁹ Aangepast resultaat van de Wald-test: