

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL**

1. SITUERING VAN HET PROBLEEM

Rijden onder invloed van alcohol blijft in Europa een van de belangrijkste oorzaken van het voorkomen van ongevallen, en van de ernst ervan. Diepgaande studies tonen aan dat alcohol een rol speelt in 25 tot 40 % van de ongevallen met dodelijke slachtoffers (het exacte cijfer varieert naargelang van de bron, volgens ERSO¹ gaat het om 25% van de dodelijke ongevallen, volgens ETSC² om 30 à 40% van de dodelijke ongevallen).

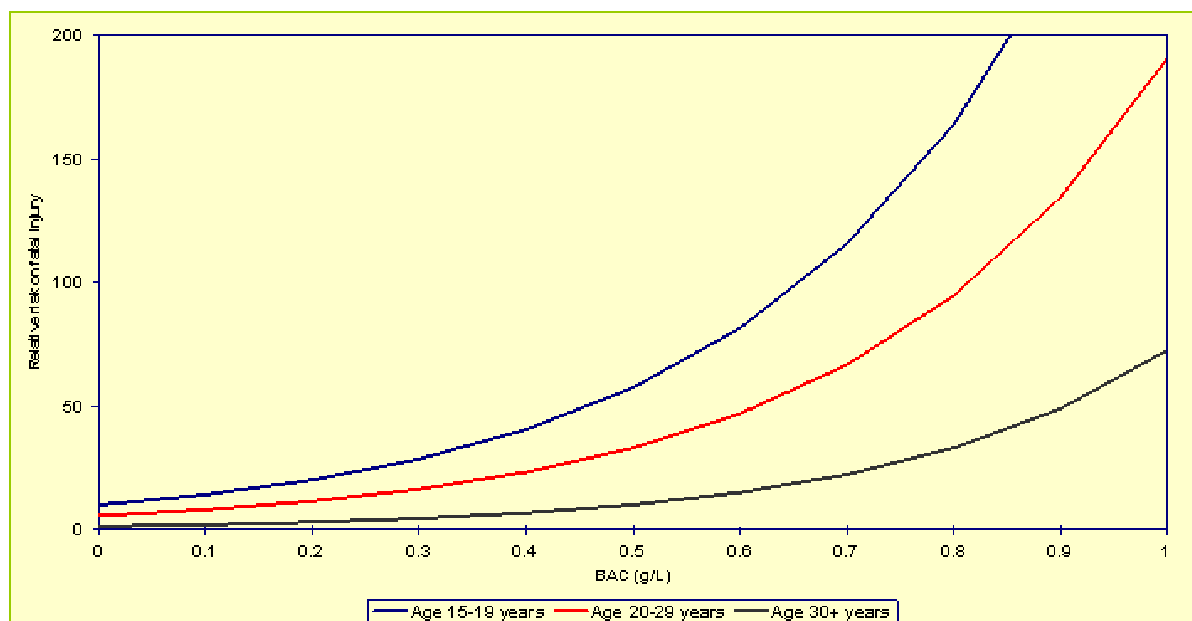
Epidemiologische studies tonen aan dat het ongevalsrisico exponentieel toeneemt in functie van de alcoholconcentratie in het bloed.

In vergelijking met een nuchtere bestuurder, loopt een bestuurder met een bloedalcoholconcentratie van 0,8 g/l 2,7 keer zoveel risico om betrokken te raken in een verkeersongeval. Dit risico is zelfs 22 keer groter voor een bestuurder met een bloedalcoholconcentratie van 1,5 g/l.

Hoe hoger de bloedalcoholconcentratie, hoe hoger het ongevalsrisico en hoe hoger de ernst van een eventueel ongeval.

Onderstaande grafiek stelt het relatieve ongevalsrisico voor in functie van de bloedalcoholconcentratie en de leeftijd van de bestuurder. De toename van het ongevalsrisico in functie van de alcoholconcentratie verschilt voor elke leeftijdscategorie. Diverse studies wezen uit dat jonge bestuurders reeds bij lage alcoholconcentraties een verhoogd risico lopen, in tegenstelling tot oudere bestuurders.

Dit wordt duidelijk geïllustreerd door onderstaande tabel, opgesteld op basis van een recente Nieuw-Zeelandse studie van Keall et al. (2004).



Figuur 1: Relative rate of fatal injury and BAC-level per age group. Source: Keall et al (2004).

¹ About 25% of all road fatalities in Europe are alcohol related whereas about only 1% of all kilometres driven in Europe are driven by drivers with 0.5 g/l alcohol in their blood or more (ERSO, 2006, http://www.erso.eu/knowledge/content/05_alcohol/alcohol.htm).

² In the EU as a whole, around 2-3% of journeys are associated with an illegal Blood Alcohol Concentration (BAC), resulting in 30-40% of driver deaths (ETSC, 2003, p. 5).

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL

Op 17 januari 2001 heeft de Europese Commissie een aanbeveling goedgekeurd om de lidstaten ertoe aan te zetten om naast een maximale bloedalcoholconcentratie van 0,5 g/l ook een strengere maximale bloedalcoholconcentratie 0,2 g/l vast te leggen van voor bepaalde bestuurders, o.a. voor onervaren bestuurders (vooral jonge bestuurders). De discussie omtrent de verlaagde alcohollimiet voor jonge bestuurders zal verder gevoerd worden in de werkgroep jonge bestuurders.

De onderstaande tabel geeft de maximaal toegelaten alcoholconcentraties in Europa weer.

Country	Standard BAC limit (g/l)
Austria	0.5
Belgium	0.5
Cyprus	0.5
Czech Republic	0
Denmark	0.5
Estonia	0
Finland	0.5
France	0.5
Germany	0.5
Greece	0.5
Hungary	0
Rep. of Ireland	0.8
Italy	0.5
Latvia	0.5
Lithuania	0.4
Luxemburg	0.8
Malta	0.8
Netherland	0.5
Poland	0.2
Portugal	0.5
Slovakia	0
Slovenia	0.5
Spain	0.5
Sweden	0.2
United Kingdom	0.8

Figuur 2: Legal alcohol limits for the general driver population. Some EU-member states have different penalties for different limits and have different limits for novice drivers and professional drivers. These limits are not mentioned. Source: www.erso.eu³.

In Nederland bedraagt de maximaal toegelaten bloedalcoholconcentratie voor beginnende bestuurders 0,2 ‰ sinds 1 januari 2006 (SWOV, 2006). Deze maatregel werd goedgekeurd naar aanleiding van een SWOV-studie (Mathijssen, 1999) waaruit bleek dat een lagere maximale bloedalcoholconcentratie voor jonge bestuurders jaarlijks 12 doden en 100 zwaargewonden zou besparen.

³ Cf. http://www.erso.eu/knowledge/content/05_alcohol/the_legal_limit.htm

STATEN-GENERAAL VAN DE VERKEERSVEILIGHEID 2007	12 maart 2007 pagina 3 van 26
Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL	

Tenslotte dient erop gewezen te worden dat de consumptie van alcohol in dosissen onder de legale limiet ook risico's kan inhouden. Zo wijzen verschillende onderzoeken erop dat elke dosis boven nul een verhoogd risico kan inhouden. Voor een overzicht van deze evidentie verwijzen we naar de wetenschappelijke achtergrond bij de "just one"-campagne⁴.

⁴ Cf. http://www.rsa.ie/NEWS/News/Why_Just_One_Drink_Impairs_your_Driving.html

2. STAND VAN ZAKEN IN BELGIË

2.1. Gegevens van verkeersongevallen

In België ligt het percentage ongevallen met doden of zwaar gewonden waarbij één of meerdere bestuurders onder invloed van alcohol waren de laatste jaren rond de tien procent (cf. ongevallenstatistieken 2000 en 2001; Casteels, 2006). Dit percentage ligt duidelijk lager dan de estimaties van de *Belgian Toxicology and Trauma study*. In deze studie werd immers vastgesteld dat 28% van alle bestuurders die voor een letselongeval in de dienst spoedgevallen werden opgenomen onder invloed van alcohol reden. De estimaties die in onze buurlanden gemaakt werden liggen ook steeds rond de 25 procent. In Nederland schat men bijvoorbeeld dat 25% van alle ongevallen met doden te wijten zijn aan alcohol. **De voornaamste reden voor de onderschatting in de officiële Belgische statistieken is dat slechts in 30 à 35 procent van de ongevallen met doden of ernstig gewonden een ademtest wordt afgenomen, waardoor 65 à 70 procent van de ongevallen met gekwetsten sowieso in de ongevallen zonder alcohol terecht komen (BIVV, 2004, p. 6).**

Het begeleidingscomité dat de maatregelen van de SGVV inzake alcohol heeft opgevolgd beval in zijn verslag (BIVV, 2004) reeds aan dat de politiediensten wettelijk zouden verplicht worden om het alcoholgehalte te bepalen van elke betrokkene in een ongeval met lichamelijke letsels. Inmiddels is deze aanbeveling reeds opgenomen in een omzendbrief van de procureurs-generaal COL 8/2006.

Het percentage ernstige ongevallen (doden of ernstig gewonden) met alcoholgebruik varieert bovendien sterk volgens de periode van de week en het uur van de dag. Tijdens weekendnachten blijkt het percentage ongevallen met alcohol in de periode van 2000 tot 2002 telkens rond de 25 procent te liggen, op weeknachten rond de 18 à 21 procent, op weekenddagen rond de 10 procent en op weekdays rond de 5 à 6 procent.

2.2. Wetgeving

De huidige wetgeving betreffende rijden onder invloed wordt samengevat in Bijlage III.1. Met betrekking tot deze wetgeving legt het ERSO de klemtoon op twee elementen :

Eenzijds het verlagen van de maximaal toegelaten BAC voor jonge bestuurders :

To have a legal limit for the experienced driver of 0.5 g/l or lower and a legal limit for novice drivers of 0 g/l (or just above 0 g/l).

Anderzijds het behoud van de legale limiet van .5 g/l voor de meer ervaren bestuurders:

However it must be noted that a very low legal limit (lower than 0.5 g/l) for the experienced driver can be counterproductive. This is the case when the energy spend on enforcement of low levels is at the expense of the energy on enforcement of high levels. As the rather small group with high levels is responsible for most of the alcohol related crashes, it is of the utmost importance to tackle the high levels in the first place"

De lagere alcohollimiet voor jongere bestuurders werd reeds opgenomen in een aanbeveling van de Europese Commissie van 2001. In zijn "Aanbeveling van de Commissie van 17 januari 2001 betreffende de maximaal toegestane alcoholconcentratie in het bloed bij bestuurders van motorvoertuigen" beval de Europese Commissie onder andere aan om een lagere BAC limiet te hanteren voor bepaalde groepen bestuurders (cf. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001H0115:EN:HTML>) :

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL**

Alle lidstaten moeten een lagere limiet voor de alcoholconcentratie in het bloed invoeren van 0,2 mg/ml, dan wel nog lager, voor de volgende categorieën weggebruikers:

- a) onervaren bestuurders,
- b) bestuurders van motorrijtuigen op twee wielen,
- c) bestuurders van grote voertuigen,
- d) bestuurders van voertuigen waarmee gevaarlijke goederen worden vervoerd.

2.3. Maatschappelijk draagvlak - attitudes

Subjectieve pakkans

Uit de laatst gepubliceerde attitudemeting van het BIVV blijkt dat de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed zeer laag ligt. De onderstaande tabel geeft de antwoorden van de respondenten op de vraag "Wat is de kans te worden gecontroleerd door de politie om na te gaan of de bestuurder onder invloed van alcohol rijdt?".

Tabel 1. Subjectieve pakkans voor rijden onder invloed (attitudemeting 2004).

Kans op controle rijden onder invloed	Proportie (%)
heel weinig kans	12,8
weinig kans	31,4
gemiddelde kans	34,8
grote kans	18,3
zeer grote kans	2,5

Uit deze gegevens blijkt dat in 2004 slechts 2.5% van de respondenten de subjectieve pakkans zeer groot inschat. Dit staat in schril contrast met de doelstelling van de SGVV om ten laatste tegen 2005 minstens 90 procent zeer grote kans antwoorden vast te stellen. Dit resultaat ligt echter wel volledig in de lijn van de vaststellingen die ter zake in het kader van de Sartre-attitudemetingen gedaan werden. In het kader van deze onderzoeken werd de subjectieve pakkans ook al onderzocht door middel van grootschalige enquêtes die in 1996 en 2002 werden uitgevoerd. Uit dit onderzoek bleek dat bij een keuze tussen de antwoordalternatieven "nooit, zelden, soms, vaak, zeer vaak en altijd" de antwoordalternatieven "vaak, zeer vaak en altijd" samengeteld in beide onderzoeken slechts rond de tien procent lagen. De "kans om tijdens typische autorit gecontroleerd te worden" werd op een schaal van nooit, zelden tot zeer vaak of altijd in 1996 slechts door 3% van de respondenten met "zeer vaak of altijd" ingeschat. In 2002 lag dit percentage op 2%.

Deze gegevens maken duidelijk dat niet alleen volledige data over het werkelijke aantal controles en het opdrijven van de objectieve pakkans zullen nodig zijn om de subjectieve pakkans te verhogen. Daarnaast zullen ook inspanningen op het vlak van communicatie en campagnevoering nodig zijn om het dramatisch lage niveau van de subjectieve pakkans te remediëren. Tevens zou men kunnen overwegen om een studie uit te voeren naar het

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL**

niveau dat de objectieve pakkans (of met andere woorden het aantal controles) zal moeten aannemen om uiteindelijk het gewenste effect op het gedrag van de bestuurders te sorteren.

Zelfgerapporteerde controles voor rijden onder invloed

Het uitzonderlijk lage niveau van de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol werd verder verduidelijkt door het zelfgerapporteerde aantal politiecontroles voor rijden onder invloed van alcohol. In de attitudemeting 2003-2004 rapporteerde 76 procent van de respondenten dat ze nog nooit in hun leven op rijden onder invloed van alcohol gecontroleerd werden. Ook dit percentage bevestigde de gegevens die reeds bekend waren uit het Sartre-onderzoek van 2002. Op de vraag hoe vaak men tijdens de afgelopen 3 jaar gecontroleerd werd op rijden onder invloed van alcohol antwoordde 78% nooit, 16% eenmaal en 6% meermaals.

Zelfgerapporteerd respect voor legale limiet

Uit de attitudemeting bleek eveneens dat 62.4 procent van de bestuurders beweert van altijd de legale limiet voor rijden onder invloed te respecteren. Om en bij de 35 procent van de respondenten gaven dus toe dat ze niet altijd de wettelijke limiet respecteerden.

Kennis van de wettelijke limiet:

Uit de attitudemeting bleek tenslotte ook dat nog niet iedereen de wettelijke alcohollimiet kent. Alhoewel 68 procent van de respondenten het juiste meervoudige antwoordkeuzealternatief aanduidden (.5 g/l), bleken zes procent van de respondenten aan te geven het niet te weten en gaf om en bij de 16 procent van de respondenten een fout antwoord. Opvallend daarbij was dat de vroegere alcohollimiet van .8 g/l door maar liefst 15 procent van de respondenten als het juiste antwoord werd aangeduid. Deze gegevens tonen aan dat men er bij het opzetten van campagnes niet a priori mag vanuitgaan dat iedereen inmiddels de wettelijke limieten kent.

Maatschappelijk draagvlak voor de huidige alcohollimieten:

De meningen over de wetgeving inzake rijden onder invloed werd het meest recent onderzocht in het laatste Sartre-onderzoek (2002). Hieruit blijkt dat de overgrote meerderheid van de respondenten een wettelijke limiet gelijk aan of lager dan de huidige limiet voorstaat, zoals blijkt uit onderstaande tabel met de verdeling van de antwoorden over de verschillende categorieën van antwoordmogelijkheden:

Tabel 2: Maatschappelijk draagvlak voor de geldende alcohollimiet

<i>Antwoordmogelijkheid</i>	<i>Percentage respondenten</i>
alcohol geheel verboden	29
wettelijke grens verlagen	12
wettelijke grens behouden	46
wettelijke grens verhogen	7
wettelijke grens afschaffen	0
geen antwoord	5

Slechts een minderheid van 7 procent van de respondenten pleit voor een verhoging van de wettelijke limiet.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL**

2.4. Gedrag van de weggebruikers

De omvang van het rijden onder invloed in België werd in 2003 en 2005 onderzocht door middel van een aselechte steekproeftrekkingsprocedure, waarbij alle bestuurders die aan een bepaald controlepunt werden staande gehouden ook een ademtest moesten afleggen. Bovendien liet met zich bij het bepalen welke bestuurders er staande werden gehouden uitsluitend leiden door de capaciteit van de ter plaatse zijnde politie, en door geen andere factoren. Op die manier kon men een schatting maken van het reële percentage bestuurders dat onder invloed rijdt. In 2003 en in 2005 werden deze controles op alle tijdstippen van de dag en de nacht en tijdens de week en in het weekend gehouden. Tevens werden in deze metingen de plaatsen waarop gemeten werd op zuiver toevallige wijze bepaald, zodat de locaties een representatief staal vormen voor het gehele Belgische weggennet.

De resultaten van de gedragsmetingen van 2003 en 2005 worden in onderstaande tabel samengevat. Beide metingen zijn gebaseerd op een steekproef van circa 13000 ademtesten:

Tabel 3: Percentage positieve bestuurders⁵ ($\geq .5$ g/l)

	2003	2005
Weekdagen	1.8	1.1
Weeknachten⁶	3.0	3.2
Weekenddagen	3.0	2.1
Weekendnachten	7.7	6.8
ALGEMEEN	3.3	2.8

In beide metingen werd verder vastgesteld dat van de positieve bestuurders de grote meerderheid boven de .8 g/l testte. In 2003 ging het om $2.26/3.31 = 68$ procent, in 2005 om $1.9/2.8 = 68$ procent van de positieve bestuurders, wat de stelling bevestigt dat bestuurders die onder invloed rijden meestal veel drinken.

Een interessante vaststelling van de recentste gedragsmeting is dat de groep 40 tot 54 jaar oude bestuurders veel vaker positief test dan de overige leeftijdsgroepen (het is welbekend dat binnen deze groep de mannen het net zoals in alle andere leeftijdscategorieën het veel slechter doen dan de vrouwen). Het zou kunnen onderzocht worden of er voor deze doelgroep specifieke maatregelen kunnen ontwikkeld worden.

2.5. Controlebeleid door de politiediensten

Er zijn geen volledige cijfers beschikbaar over het aantal alcoholcontroles dat jaarlijks door de politie uitgevoerd wordt. Voor de laatste drie jaar beschikken we alleen over de gegevens van de federale politie en van de eindejaarscontroles in het kader van de BOB-campagne. Het is bovendien niet duidelijk in welke mate deze statistieken overlappen, wat het interpreteren van de statistische gegevens nog verder bemoeilijkt. Van de alcoholcontroles die door de lokale politie uitgevoerd werden konden geen gegevens gevonden worden.

In Tabel III.2 in bijlage worden de aantallen ademtests die door de federale politie werden uitgevoerd van 2002 tot 2004 gedetailleerd gerapporteerd (bron: persoonlijke mail Miran

⁵ De cijfers voor 2005 betreffen een eerste estimatie op basis van een elementaire modellering.

⁶ Voor 2003: Dag: 8:00 - 22:00, nacht: 22:00 - 8:00. Voor 2005: Dag: 6:00 - 18:00, nacht: 18:00 - 6:00 uur.

Vrijdagnacht is weekendnacht in beide metingen.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL**

Scheers, 5/9/2006). De gegevens voor 2005 en 2006 waren bij het opstellen van dit rapport nog niet beschikbaar⁷. In de onderstaande tabel worden de belangrijkste totalen betreffende deze gegevens kort samengevat.

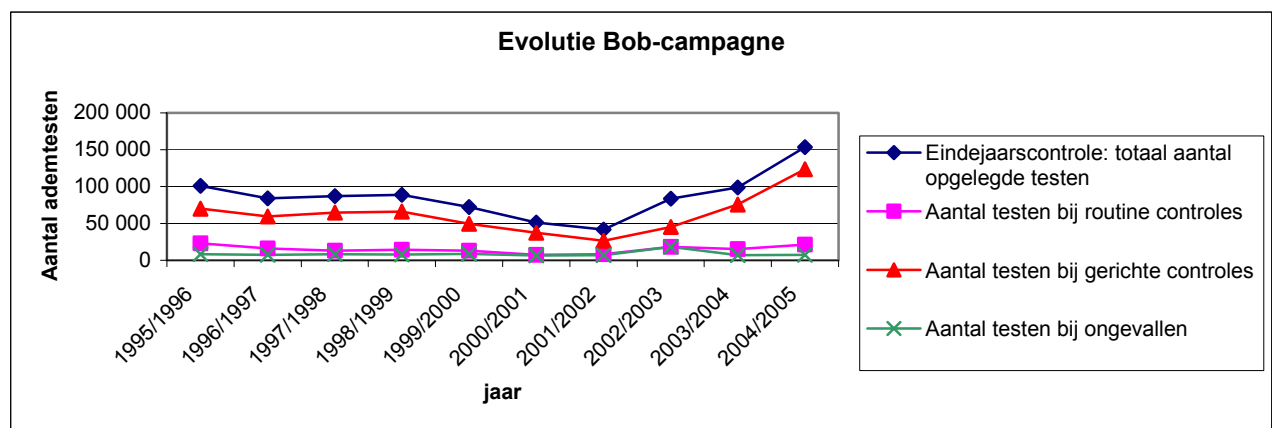
Tabel 4: alcoholcontroles uitgevoerd door de federale politie

Aantal opgelegde tests, % positieven, ingetrokken rijbewijzen en aantallen bloedproeven

	2002	2003	2004	2005
Opgelegde tests	54.268	83.909	105.684	115.671 ⁸
% positief >= 0,5 g/l en < 0,8 g/l	1,0%	0,8%	0,5%	
% positief >= 0,8l	5,7%	3,4%	2,1%	
% positief >= 0,5 g/l	6,7%	4,2%	2,5%	
ingetrokken rijbewijzen	1.041	650	670	
aantal bloedproeven	464	396	391	

Het aantal door de federale politie uitgevoerde ademtests blijkt dus systematisch toe te nemen: van ongeveer 54.000 in 2002, over een kleine 84000 in 2003 tot bijna 106000 in 2004.

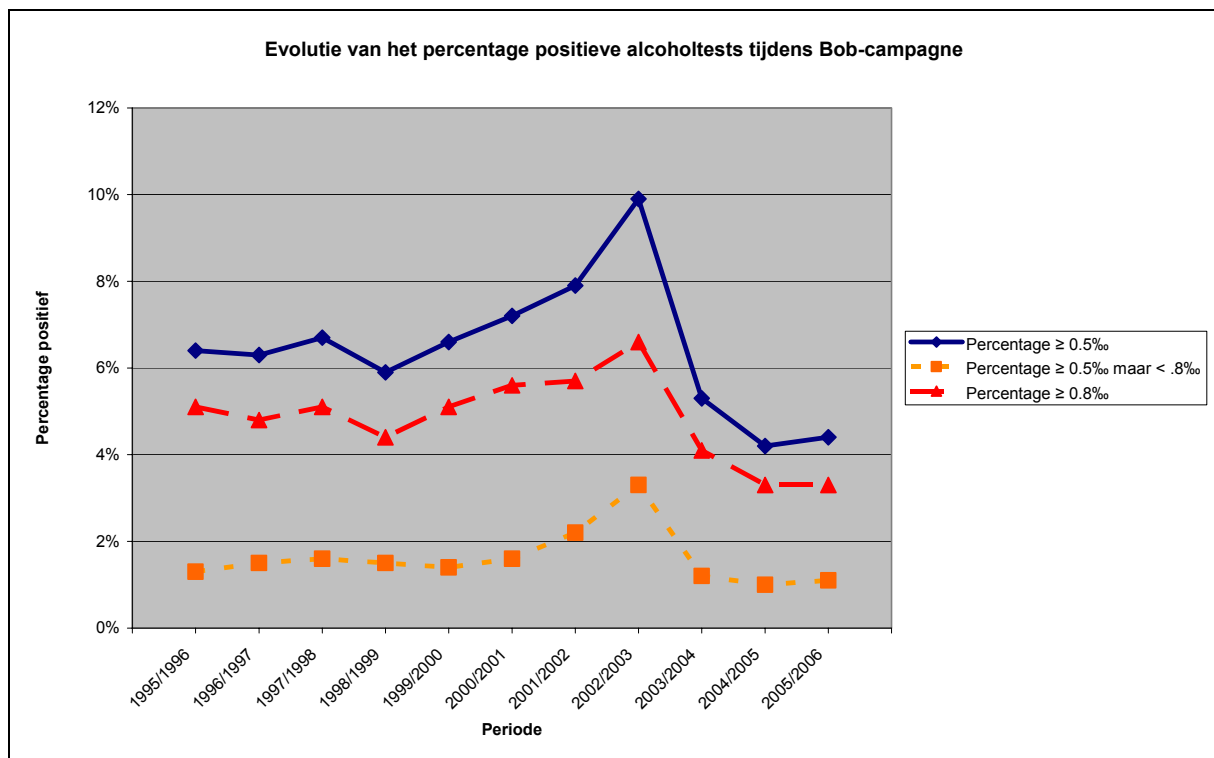
De tweede databank met gegevens over het aantal uitgevoerde politiecontroles voor rijden onder invloed, zijn de statistieken van het aantal ademtests dat afgenomen werd in het kader van de BOB-eindejaarscampagne. In Tabel III.3 in bijlage worden de belangrijkste statistieken van deze campagnes weergegeven. De hieronder afgebeelde grafieken geven in een oogopslag de belangrijkste evoluties weer (bron: Scheers, 2006):



Figuur 1: Evolutie van het aantal ademtesten afgenomen in het kader van de bob-campagnes.

⁷ Met uitzondering van het aantal alcoholtests opgelegd door de federale politie in 2005 (cf. volgende voetnoot).

⁸ Cf. jaarverslag federale politie 2005: http://www.polfed-fedpol.be/pub/jaarverslag/2005/pdf/NL_1.pdf - gegevens over het percentage positieve tests, aantallen ingetrokken rijbewijzen en aantallen bloedproeven worden in het jaarverslag 2005 niet gerapporteerd voor zover wij konden nagaan. Wel wordt bijvoorbeeld vermeld dat het aantal processen verbaal steeg van 2021 in 2004 tot 2455 in 2005 en dat het aantal onmiddellijke inningen steeg van 374 in 2004 tot 434 in 2005.

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL

Figuur 2: Evolutie van het percentage positieve tests tijdens de bob-campagnes.

Uit deze statistieken blijkt dat het aantal controles in het kader van de bobcampagnes vanaf de jaren negentig telkens boven de 80.000 lag, behalve tussen 1999 en 2002. Tijdens de jaren van, voorafgaand aan en volgend op de hervormingen van de politie zakte het totaal aantal controles immers drastisch. Sinds 2002/2003 haalt de politie evenwel terug meer dan 80000 controles en de laatste 2 jaren haalt de politie zelfs historische records van boven de 150.000 controles.

Over de politiecontroles die door de lokale politie buiten het kader van de bob-campagnes uitgevoerd worden bestaan voor zover wij konden nagaan geen statistieken. Op die manier is het uiteraard moeilijk om de inspanningen op het vlak van de handhaving van rijden onder invloed te evalueren. Zo is het op dit moment onmogelijk om de aanbeveling van de SGVV om jaarlijks 625000 alcoholcontroles te verrichten (dossier alcohol, p. 4) te evalueren. Het lijkt dus logisch dat zou worden aangedrongen op volledige statistieken over de handhaving van rijden onder invloed. Alleen op die manier kan immers de impact van de pakkans op het gedrag van de bestuurders geëvalueerd worden.

Ondanks het feit dat in principe bij elk verkeersongeval waarin gekwetsten te betreuren vallen een ademtest moet afgenomen worden, wijzen de statistieken erop dat dit allerm minst het geval is. Onderstaande gegevens - die gerapporteerd werden in de "opvolging van de maatregelen voorgesteld door het begeleidingscomite van de staten-generaal van de verkeersveiligheid. dossier 2: alcohol en illegale drugs" (BIVV, 2004, p. 666) - wijzen er immers op dat dit in de praktijk slechts bij iets meer dan dertig procent van de ongevallen het geval is:

In 2001 bij 30,4% van de bestuurders van gemotoriseerde voertuigen die betrokken waren in een ongeval met doden of ernstig gewonden een ademtest werd afgenomen. Voor bestuurders van personenauto's bedraagt dit percentage 31,9 %, voor bestuurders

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL**

van minibussen 42,9 %, van lichte vrachtauto's 37,2 % van vrachtwagens 42,5 % en van autobussen en autocars 32,3 %. Het ongevallenformulier geeft geen informatie over de eventueel afgenomen bloedproeven. Indien we hier ook rekening houden met de bestuurders betrokken in ongevallen met licht gewonden dan liggen deze percentages nog lager.

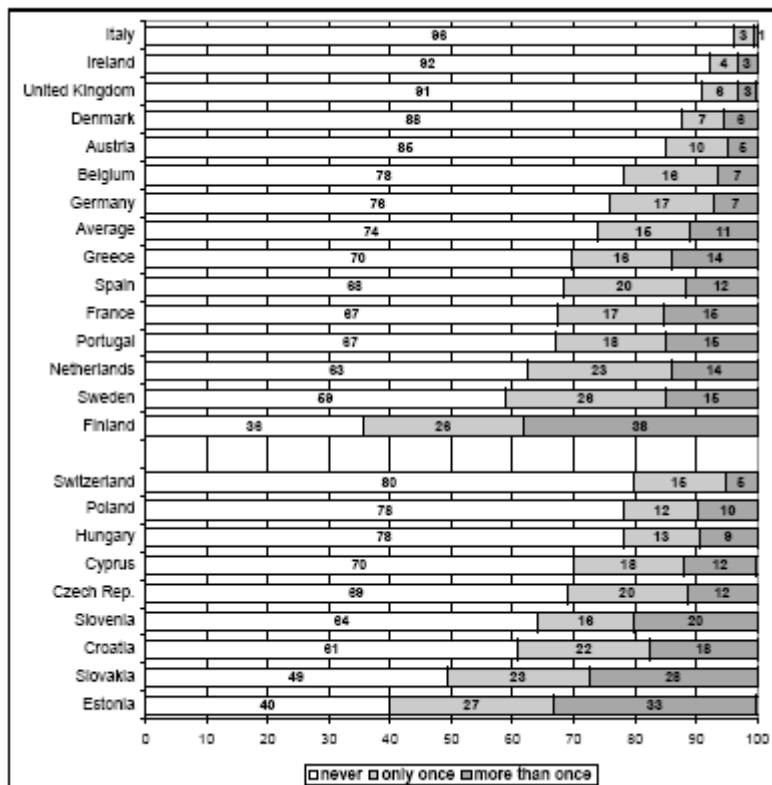
In 1998, 1999, 2000 en 2001 werden bij bestuurders (van gemotoriseerde voertuigen) betrokken in een ongeval met ernstig gewonden bij respectievelijk 34,5 %, 32%, 31,7% en 30,4% een ademtest afgenomen. Wat de bestuurders betrokken in alle letselongevallen betreft bedragen deze percentages respectievelijk 29,7%, 27,2 %, 27,1% en 25,6 %.

Met betrekking tot het controlebeleid van de politiediensten legt het ERSO in zijn aanbevelingen zeer sterk de klemtoon op "random breath testing" of het met andere woorden aan een ademtest onderwerpen van iedere bestuurder en niet alleen van bestuurders die verdacht gedrag vertonen. Anderzijds wordt ook de noodzaak van voldoende controles.

- To have random breath tests for all drivers and not only for 'suspected' drivers;
- To raise the chance of getting caught by carrying out more random roadside breath tests (especially at times and spots where drink driving is expected). However it must be noted that an increase in random roadside breath tests is less effective in countries where those test are already carried out on a large scale than in countries where random roadside breath testing is carried out occasionally

Om de handhavingsinspanningen inzake rijden onder invloed van alcohol in België te situeren tegenover een aantal andere landen beelden we hieronder tenslotte het zelfgerapporteerde aantal alcoholcontroles waaraan de bestuurders werden onderworpen gedurende de laatste drie jaar. In de Sartre-onderzoeken werd namelijk de vraag gesteld: "Hoe vaak werd u gecontroleerd voor rijden onder invloed van alcohol gedurende de afgelopen 3 jaar". De respondenten konden antwoorden met nooit, één keer of meerdere keren. De tabel hieronder geeft de resultaten voor de deelnemende landen. Bij het interpreteren van de resultaten dient men er wel rekening mee te houden dat in een aantal landen alleen zich verdachte gedragende bestuurders aan een ademtest kunnen onderworpen worden (e.g. Duitsland, Ierland, Italië; Polen; U.K. en Zwitserland).

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL**



Figuur 3: Zelfgerapporteerde alcoholcontroles in de aan Sartre3 deelnemende landen (Bron: Sartre3, p. 43).

Uit deze tabel blijkt dat België zich eerder aan de start van het Europese peloton bevindt, hetgeen eens te meer duidelijk maakt dat er ernstige inspanningen zullen moeten geleverd worden om de objectieve en subjectieve pakkans te vergroten.

2.6. Vervolgingsbeleid door de gerechtelijke overheid

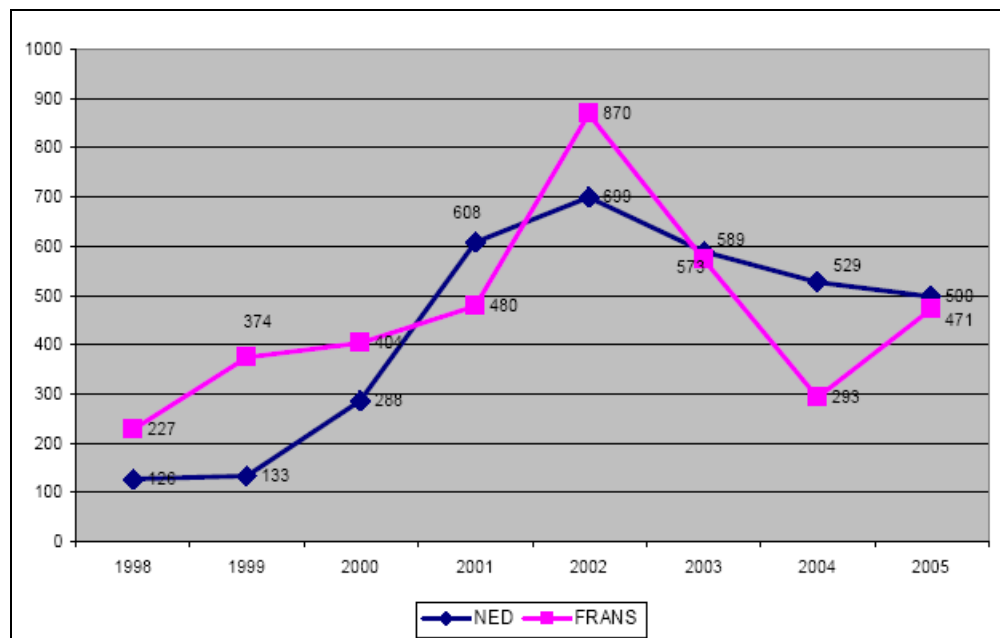
Op basis van de statistieken van de politierechtbanken van de federale overheidsdienst justitie (cf. FOD justitie, 2006) konden we de onderstaande tabel samenstellen met het aantal veroordelingen waarin alcohol een rol speelt voor de laatste drie jaren waarvoor er gegevens beschikbaar zijn (2002 tot 2004).

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL**

**Tabel 5: Veroordelingen voor feiten onder invloed van alcohol voor de periode 2002-2004
(Bron: statistieken politierechtbanken)**

	2002	2003	2004
Ongeval + doodslag + alcoholintoxicatie e/o dronkenschap	109	99	87
Ongeval + doodslag + vluchtmisdrijf + alcoholintoxicatie e/o dronkenschap	12	18	15
Ongeval met stoffelijke schade + alcoholintoxicatie e/o dronkenschap	7982	8255	8615
Ongeval met stoffelijke schade + vluchtmisdrijf + alcoholintoxicatie e/o dronkenschap	1837	1836	1924
Alcoholintoxicatie	7379	9115	10192
Dronkenschap	888	768	656
Weigering van bloedproef of ademtest	133	132	133

In een aantal gevallen worden in plaats van de meer gangbare boeten in combinatie met een eventueel rijverbod ook alternatieve straffen opgelegd, waaronder het volgen van een driver improvement cursus. Het BIVV richt deze cursussen reeds 10 jaar in. De onderstaande figuur illustreert de evolutie van het aantal deelnemers aan de cursussen van het BIVV over de jaren heen (cf. CD-rom 10jaar Driver improvement cursussen):



Figuur 4: Evolutie van het aantal deelnemers aan de driver improvement cursussen van het BIVV (Bron: CD-Rom 10 jaar DI).

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL

Bijna 2 op de 5 dossiers (39%) had te maken met een alcoholintoxicatie. Dit is veruit de belangrijkste reden. In deze subgroep zijn er ook heel wat mensen (1/5) die geverbaliseerd werden tengevolge van een ongeval.

Er is relatief weinig onderzoek verricht naar de effectiviteit van alternatieve straffen in vergelijking met meer traditionele maatregelen. Een eerste studie van het BIVV hierrond bleek niet in staat om de meerwaarde van de driver improvement cursussen ondubbelzinnig te bewijzen (Vanlaar et al, 2003). Een recente studie van de universiteit van Gent blijkt echter wel aan te tonen dat de cursussen effectief zijn (Reynders & Willemsen, 2005). Uit buitenlands onderzoek blijkt eveneens dat driver improvement cursussen effectief zijn voor recidivisten voor rijden onder invloed van alcohol. Volgens het ERSO wijst de studie van Bartl (2003) dit uit:

“According to Bartl (2003) various evaluations of driver rehabilitation courses for drink drivers (not being problem drinkers) indicate that the recidivism rate can be reduced by 50% compared to control-groups without course participation.”

Daarbij wordt ook wel opgemerkt dat deze cursussen niet geschikt zijn voor probleemdrinkers. Deze dienen een aangepaste therapie te volgen.

Een opgemerkte alternatieve straf die recent bij wijze van proefproject werd uitgetest is het alcoholslot⁹. In België reden een veertigtal bestuurders gedurende één jaar met een alcoholslot als alternatieve maatregel voor rijden onder invloed (n=31) of in het kader van hun therapie voor hun alcoholverslaving (n=8). Uit de resultaten bleek dat het alcoholslot in combinatie met een specifieke driver improvement cursus een veelbelovende alternatieve maatregel vormt. Het alcohol motiveerde de deelnemers immers niet alleen om niet meer onder invloed van alcohol te rijden, maar belette de deelnemers ook effectief om dat te doen. Uit de resultaten bleek immers dat de deelnemers ondanks het feit dat ze van nabij werden opgevolgd door hun justitieassistent nog herhaaldelijk probeerden om hun wagen te starten met een alcoholpromille boven de wettelijke limiet. Net zoals de noordamerikaanse resultaten wijst dit erop dat het efficiënter is om deze bestuurders gedragsmatig te controleren dan om eenvoudigweg hun rijbewijs in te trekken. Op basis van het noordamerikaanse effect-onderzoek was immers reeds eerder gebleken dat bestuurders die met een alcoholslot rijden van 45 tot 90 procent minder vaak recidiveerden dan bestuurders van wie het rijbewijs ingetrokken was.

In zijn samenvatting van de effectiviteit van verschillende maatregelen raadt het ERSO¹⁰ aan om alcolocks te installeren in de wagens van alle recidivisten voor rijden onder invloed en in de wagens van voor de eerste maal gepakte overtreders met een hoog promille. De alcolocks dienen dan wel gecombineerd te worden met een driver improvement programma.

Een laatste element dat in het kader van het vervolgingsbeleid van de overheid moet vermeld worden is dat nogal wat personen veroordeeld voor het rijden onder invloed van alcohol recidive plegen. In Nederland werd vastgesteld dat ongeveer 1 op 3 veroordeelden binnen de drie jaar terug voor de rechtbank verschijnen voor dezelfde feiten (Blom & Wartna, 2004). Voor België zijn er geen cijfers bekend. Vanuit de lange ervaring in het kader van de alternatieve maatregelen en de recente ervaringen in het departement herstelexamens wordt duidelijk dat heel wat van deze overtreders een probleemgedrag ten aanzien van alcohol vertonen en dat een verdere ondersteuning of begeleiding aangewezen is. Het lijkt dan ook zinvol om aan het verplichte herstelonderzoek een adviesluik te koppelen zodat een

⁹ Cf. <http://www.bivv.be/main/Actualiteit/InHetNieuws/NieuwsDetail.shtml?detail=718865364&language=nl>

¹⁰ Cf. http://www.erso.eu/knowledge/content/05_alcohol/effectiveness_of_education_and_information.htm

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL**

rehabilitatie kan opgestart worden, weliswaar op vrijwillige basis, maar vanuit een grondige doorverwijzing.

Andere maatregelen die men tegen recidivisme kunnen inroepen zijn een rijbewijs met punten en het opleggen van psycho-medische proeven als voorwaarde om zijn rijbewijs terug te krijgen. Binnen de nieuwe wetgeving ter zake zijn de psycho-medische proeven in een aantal gevallen van recidive reeds verplicht (cf. infra).

2.7. Informatie en sensibilisatie

Door middel van de jaarlijks terugkerende bob-campagnes sensibiliseert en informeert het BIVV inmiddels reeds 10 jaar de belgische bevolking over rijden onder invloed van alcohol:

In december '95 deed Bob z'n intrede. Bob, de bestuurder die niet drinkt als hij rijdt, is inmiddels door meer dan 96% van de Belgische bevolking gekend en erg gewaardeerd. Het Bob-concept is eigendom van het BIVV en de Arnoldus Groep van de Belgische Brouwers. Bob is een door een internationaal depot beschermd woord- en beeldmerk. De Bob-campagnes omvatten steeds sensibilisatie via massamedia (affichage, affichettes, radio en tv), een grootscheepse horeca-actie waarbij de Belgische cafés zich kunnen inschrijven als Bob-café en handhavingsacties (politiecontroles). Bob werd ook uitgevoerd¹¹: sinds 2002 worden campagnes volgens het Bob-concept gevoerd in Nederland, Griekenland en Frankrijk.

Een overzicht van de gedurende de laatste 5 jaar gevoerde campagnes kan men vinden op <http://www.bivv.be/main/OnzeCampagnes/Archief.shtml?language=nl>. Het feit dat relatief veel wordt geïnvesteerd in campagnes tegen rijden onder invloed ligt volledig in lijn van het feit dat naar schatting één op vier dodelijke ongevallen te wijten is aan rijden onder invloed van alcohol (cf. hoger).

Uit de evaluaties van de effectiviteit van verschillende mogelijke maatregelen door het ERSO blijkt dat campagnes algemeen genomen effectief zijn, maar vooral wanneer de doelgroep goed wordt gedefinieerd en de campagne gecombineerd wordt met andere maatregelen (in het bijzonder met handhavingsmaatregelen). Dit werd reeds geargumenteed door Scheers & Drevet in 2002: *"(...) prevention and repression have to go hand in hand. When there is little risk of getting caught (objective and subjective risk), a prevention campaign, how good it may be, can't be efficient. To conduct a real behaviour change, deterrence is necessary."* Daarnaast dringt het ERSO aan op betere algemene campagnes en educatieve maatregelen die gebaseerd dienen te zijn op wetenschappelijk onderzoek.

2.8. Voertuiguitrusting

Het hogerop vermelde alcoholslot of alcolock is een voorbeeld van een technologische interventie om aan het probleem van rijden onder invloed van alcohol te remediëren. Hierbij dient evenwel opgemerkt te worden dat de technologie op zich niet volstaat. De effectiviteit van het alcolock staat of valt namelijk met de kwaliteit van de supervisie van de resultaten die door de computer van het toestel worden opgeslagen. Alleen op die manier kan men vermijden dat bestuurders het toestel toch nog omzeilen.

¹¹ Cf. <http://www.bivv.be/main/OverBIVV/DeOrganisatie/Communicatie.shtml?language=nl&>

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL**3. AANBEVELINGEN**

Aanbeveling 1. De handhaving van rijden onder invloed van alcohol dient geïntensifieerd te worden.

1.1. De FCVV beveelt aan om jaarlijks één bestuurder op drie aan een ademtest te onderwerpen.

1.2. Er dienen volledige data over de handhaving van rijden onder invloed van alcohol bijgehouden te worden. Van alle resultaten van de ademtests, ademanalysen en bloedanalyses dienen volledige statistieken bijgehouden worden, niet alleen van de positieve testresultaten, maar ook van de negatieve. Alleen op die manier kan het exact aantal uitgevoerde ademtests opgevolgd worden.

1.3. De inspanning inzake handhaving van rijden onder invloed van alcohol dienen systematisch gecommuniceerd te worden naar het grote publiek toe. Zo kunnen een aantal alcoholcontroles, net zoals snelheidscontroles, via diverse media (radio, internet, enz...) aan het grote publiek aangekondigd worden.

1.4. Zoals gespecificeerd in COL 8/2006 dient een ademtest afgenomen te worden van alle betrokkenen in een ongeval (zowel ongevallen met als ongevallen zonder lichamelijk letsel). De FCVV beveelt met andere woorden aan om een ademtest af te nemen van alle betrokken in elk ongeval waarbij de politie ter plaatse komt, naar analogie van de Nederlandse procedure, die wordt gecommuniceerd onder het moto botsen is blazen.

1.5. De controles voor rijden onder invloed van alcohol mogen niet alleen beperkt worden tot specifieke gerichte campagnes. Ademtests dienen het hele jaar door uitgevoerd te worden. De klemtoon dient daarbij te liggen op aselecte controles om de populatie duidelijk te maken dat men niet aan alcoholcontroles kan ontsnappen.

De problematiek van de handhaving van rijden onder invloed van alcohol zal verder behandeld worden in de werkgroep handhaving. De aanbevelingen die betrekking hebben op het verzamelen en inventariseren van data met betrekking tot handhaving en de incidentie van overtredingen zullen verder behandeld worden in de werkgroep statistieken.

Aanbeveling 2: Om recidieven voor rijden onder invloed van alcohol efficiënter te bestrijden beveelt de FCVV de volgende maatregelen aan:

2.1. Aangezien recidieven voor rijden onder invloed van alcohol in een aantal gevallen het gevolg zijn van een onderliggende alcoholproblematiek dienen alternatieve maatregelen gericht op het remediëren en/of controleren van deze problematiek verder uitgebouwd te worden. Met namen de psycho-medische proeven voorafgaand aan het herstel van het recht tot sturen, doorverwijzingen naar hulpverlening, het installeren van alcolocks en soortgelijke maatregelen dienen verder uitgebouwd te worden.

2.2. Om recidieven beter te kunnen opsporen beveelt de FCVV aan om een gegevensbank te creëren met alle details over de verkeersovertredingen en veroordelingen voor iedere bestuurder. In deze gegevensbank dienen niet alleen de overtredingen boven de .35 mg/l UAL worden opgenomen, maar eveneens de overtredingen tussen .22 en .35 mg/l UAL. Alleen op die manier kunnen de autoriteiten

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL**

belast met het evalueren en bestraffen van bestuurders hun evaluaties en maatregelen aanpassen aan het gedrag van de bestuurder.

2.3. De FCVV beveelt een uitbreiding van het systeem van moraliteitsonderzoeken, sociale enquêtes en psycho-medische onderzoeken voorafgaand aan de uitspraak van de rechter aan.

2.4. Het juridisch probleem inzake de herroeping van uitstel voor verkeersmisdrijven dient dringend opgelost te worden. Daartoe beveelt de FCVV aan dat een specifiek systeem voor de herroeping van de opschorting en van het uitstel voor verkeersmisdrijven wordt voorzien in de wet van 29 juni 1964, zodat herroeping mogelijk gemaakt wordt na een nieuwe veroordeling voor een verkeersmisdrijf.

Aanbeveling 3. De FCVV beveelt aan om van mobiliteitsopvoeding een prioriteit te maken, zowel binnen het onderwijs als daarbuiten.

De leeftijdsgroep van de 16 tot 18 jarigen dient daarbij specifieke aandacht te krijgen. Verder wordt aanbevolen om specifiek gerichte preventieve acties verder uit te bouwen. Intensieve samenwerking met overheidsbedrijven, privé-bedrijven, sportclubs en andere verenigingen, horeca, dancings enzovoorts wordt aanbevolen. Deze aanbeveling zal verder worden opgenomen in de werkgroep sensibilisatie.

STATEN-GENERAAL VAN DE VERKEERSVEILIGHEID 2007	12 maart 2007 pagina 17 van 26
Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL	

BIJLAGE I - BIBLIOGRAFIE

1. Referentiewerken

ERSO (2006). European Road Safety Observatory: Alcohol. http://www.erso.eu/knowledge/content/05_alcohol/alcohol.htm

ETSC (2006). Traffic law enforcement across the EU. http://www.etsc.be/documents/Traffic_Law_Enforcement_in_the_EU_An_Overview_May_2006_ETSC.pdf

Sartre 3 (2004). European drivers and road risk. SARTRE 3 reports Part 1 Report on principal analyses. cf. <http://sartre.inrets.fr/francais/pub-fr.htm>

Silverans, P., Drevet, M., & Vanlaar, W. (2005). Mesure d'attitudes en matière de sécurité routière 2003-2004. BIVV. <http://www.bivv.be/main/PublicatieMateriaal/research/catalogDetail.shtml?detail=717556343&language=nl>.

Vanlaar, W. (2005a). Drink driving in Belgium: results from the third and improved roadside survey. *Accident Analysis and Prevention, Vol 37/3* pp 391-397.

2. Overige referenties

2a. Referenties Staten Generaal 2001

BELGIAN SOCIETY OF EMERGENCY AND DISASTER MEDICINE (BESEDIM), TOXICOLOGICAL SOCIETY OF BELGIUM AND LUXEMBURG (BLT), BELGIAN ROAD SAFETY INSTITUTE (BIVV/IBSR) (s.d.) Belgian Toxicology and Trauma Study. (s.l.), (s.e.).

BAUM, H. (2001) Road Accident Costs – New Methods and Empirical Evaluations. In Traffic Safety on Three Continents. Conference in Moscow, 19-21 September 2001.

DE RUYVER, B. et. al. (1994) Rijden onder invloed. Opties inzake een aangepaste strafrechtelijke afhandeling. Gent, Universiteit Gent, Onderzoeksgroep drugbeleid, strafrechtelijk beleid, internationale criminaliteit.

ETSC (1995) Reducing traffic injuries resulting from alcohol impairment. Brussels, ETSC.

FOD justitie. Jaarlijkse statistieken van de hoven en de rechtbanken. <http://www.just.fgov.be>.

MINISTERIE VAN JUSTITIE, (s.d.) Dienst voor strafrechtelijk beleid. Jaarverslag 1995-96. Brussel, Ministerie van Justitie.

NIS-BIVV/IBSR (s.d.) Verkeersveiligheid. Jaarverslag 1998. Brussel, BIVV/IBSR.

NIS-BIVV/IBSR (s.d.) Verkeersveiligheid. Jaarverslag 2000. Brussel, BIVV/IBSR.

SARTRE 2 (1998) The attitude and behaviour of European car drivers to road safety. Part 1: Report on principal results. Leidschendam, SWOV.

SCHEERS, M. & VANSNICK, M. (1999) Het belang van het strafrechtelijk beleid voor de verkeersveiligheid. Pleidooi voor een efficiënte verkeershandhaving. Brussel, BIVV/IBSR (discussion paper 99-01).

STATEN-GENERAAL VAN DE VERKEERSVEILIGHEID 2007	12 maart 2007 pagina 18 van 26
Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL	

VANLAAR & GOOSSENS (2000) Alcohol, illegale drugs en verkeersveiligheid. Een evaluatie van het wettelijke instrumentarium in het licht van een efficiënt politietoezicht. *Vigiles*, 6, 5, 150-167.

VANLAAR, W. (1999) Rijden onder invloed in België. Aanbevelingen ter ondersteuning van het effectief politietoezicht naar aanleiding van de aselecte alcoholcontrole, uitgevoerd in 1998. Brussel, BIVV/IBSR, discussion paper 99-05.

VANLAAR, W. (2000) Drink driving in Belgium. In: 4th International Conference on "Global Safety". Proceedings Book. Bled, Slovenia, ZVD, pp. 233-239.

VANLAAR, W. (2001) Het snelheidsgedrag in Vlaams-Brabant. Puntschattingen, standaardfouten, betrouwbaarheidsintervallen en designeffecten van een proportioneel gestratificeerde ééntraps-clustersteekproef. Paper ingediend tot het behalen van de titel gediplomeerde in de gespecialiseerde studie 'Quantitative Analysis in the Social Science'.

2b. Andere

Adriaensen, M., & Vlaminck, F. (2006). Uitvoering van de verkeersactieplannen. Tips inzake handhaving. BIVV.

Bartl, G. (2001) EU-Project DAN. In: Proceedings of 7. Internationaler Kongress on Driver Improvement 8-10 October 2001.

Bax, C., Kärki, O., Evers, C., Bernhoft, I., Mathijssen, R. (2001) *Alcohol Interlock Implementation in the European Union: Feasibility Study*. SWOV Institute for Road Safety Research.

Beirness, D.J. (2001). *Best Practices for Alcohol Interlock Programmes*. Traffic Injury Research Foundation, Ottawa.

BIVV (s.d.). Eindejaarscontroles 1987-2004. BIVV, intern document.

BIVV (2006). Definitieve resultaten eindejaarscontroles. Persbericht 26 januari 2006.

BIVV (2004). OPVOLGING VAN DE MAATREGELEN VOORGESTELD DOOR HET BEGELEIDINGSCOMITE VAN DE STATEN-GENERAAL VAN DE VERKEERSVEILIGHEID. Dossier 2: Alcohol en illegale drugs.

BIVV (2005). 10 jaar/10 ans driver improvement. CD-rom studiedag 19-10-2005.

BIVV (manuscript in preparation). Gedragmeting rijden onder invloed van alcohol. Voorlopige resultaten 2005.

Bjerre, B. (2005). Primary and secondary prevention of drink driving by the use of alcohol lock device and program : Swedish experiences. *Accident Analysis and Prevention*, 37: 1145-1152.

Blom, M. & Wartna, B.S.J. 'Recidive onder verkeersdelinquenten. Een overzicht van hun strafrechtelijke carrière' Cahier 2004-4 Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum Ministerie van Justitie Nederland, 2004

Brewers of Europe (2005). Position on ignition interlock devices. <http://www.brewersofeurope.org/docs/publications/Ignition%20Interlock%20Devices.doc>

Casteels, Y. (2006). Statistieken verkeersveiligheid en alcohol voor 2002. Persoonlijke correspondentie, september 2006.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL**

Cauzard, J.-P. (ed.) (2004). *European drivers and road risk. Sartre 3 reports, Part 1*. INRETS, Arceuil.

Drevet, M. (2004). Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe - SARTRE: Résultats belges. BIVV: intern document.
www.ibsr.be/dispatch.wcs?uri=710739442&action=viewStream&language=fr

European Transport Safety Council, Cost effective EU transport safety measures. Brussels, ETSC, 2003.

ICADTS (2001) *Alcohol Ignition Interlock Devices 1: Position Paper*. Working Group on Alcohol Ignition Interlocks, International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety.

ICADTS: Alcohol ignition interlock devices volume II: Research, Policy, and program status 2005.

Keall, M., Frith, W. & Patterson, T. (2004) The influence of alcohol, age and number of passengers on the night-time rate of driver fatal injury in New Zealand. In: *Crash Analysis & Prevention*, Vol. 36 p. 169-178.

Mathijssen, M.P.M. (1999). *Schatting van de effecten van verlaging van de wettelijke limiet voor alcoholgebruik in het verkeer*, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), Leidschendam.

Reynders, D., & Willemsen, J. (2005). De effecten van de cursus Driver Improvement van het BIVV. Presentatie op de studiedag 10 jaar driver improvement. CD-Rom.

Sartre 2 (1998). The attitude and behaviour of European car drivers to road safety. Part 1: Report on principal results. Leidschendam, SWOV.

Sartre 3 (2004). European drivers and road risk. SARTRE 3 reports Part 1 Report on principal analyses.

Scheers, M. (2006). Persoonlijke correspondentie september 2006.

Scheers, M., & Drevet, M. (2004). Bob in Belgium: Preventing and deterring drink driving. Paper presented at the 16th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, (ICADTS), August 4-9, 2002, Montréal

Silverans, P., Alvarez, J., Assum, T., Drevet, M., Evers, C., Hagman, R. & Mathijssen, R. (in press). Alcolock implementation in the European Union: Description, results and discussion of the alcolock field trials.
<http://www.bivv.be/main/PublicatieMateriaal/research/catalogDetail.shtml?detail=718866192&language=nl> - Summary

Silverans, P., Alvarez, J., Assum, T., Evers, C., & Mathijssen, R. (in press). Alcolock implementation in the European Union: Executive summary of the alcolock field trial.
<http://www.bivv.be/main/PublicatieMateriaal/research/catalogDetail.shtml?detail=718866192&language=nl> - Summary

Silverans, P., Vanlaar, W., & Drevet, M. (2005). Attitudemeting verkeersveiligheid 2003-2004. Deel 1: Doelstellingen van de Staten Generaal. BIVV, intern rapport.
SWOV (2006). http://www.swov.nl/nl/actueel/Standpunten/Alcoholpromillage_verlaagd.htm

Vanlaar, W., L. Kluppels en F. Goossens, "Leiden sensibilisatiecursussen voor bestuurders onder invloed van alcohol tot een lager recidivegehalte dan klassieke straffen ? Een

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL

empirische evaluatie van de Belgische sensibilisatiecursussen op basis van de survival time tot de eerste recidive”, *Panopticon* 2003, 365-390.

Vanlaar, W., & Mathijssen, R. (2005). In ICADTS: Alcohol ignition interlock devices volume II: Research, Policy, and program status 2005.

Vingilis, (2000). Are there better ways to predict recidivism? ICADTS 2000.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL****BIJLAGE II – SAMENSTELLING VAN DE WERKGROEP RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL¹²**

- Albert Gilliquet, RED (gilliquetgar@skynet.be)
- Caroline De Cock, M R Bruxelles Capitale (cdecock@mrbc.irisnet.be)
- Cecile Jacob, GAR (cecilejacobgar@skynet.be)
- Eddy Greif, federale politie (eddy.greif.9581@police.be)
- Edith Delbecq, responsable de la section roulage du parquet de Tournai (edith.delbecq@just.fgov.be)
- Jean-François Marot, Politierichter (jean-francois.marot@just.fgov.be)
- Karel Hofman, FOD Mobiliteit (karel.hofman@mobiliteit.fgov.be)
- Paul Deblaere, federale politie (paul.deblaere.4834@police.be)
- Rudi Wagelmans, vervangen door Ivan Bruggeman, vaste commissie lokale politie (rudi.wagelmans@ibz.fgov.be)
- Wendy Vandergoten, Responsible Young drivers (wendy.vandergoten@ryd.be)

- Delphine Brognez, BIVV (delphine.brognez@bivv.be)
- Gert Eeckhout, BIVV (gert.eeckhout@bivv.be)
- Ludo Kluppels, BIVV (ludo.kluppels@bivv.be)
- Natalie Stuyck, BIVV (natalie.stuyck@bivv.be)
- Peter Silverans, BIVV (peter.silverans@bivv.be)
- Pieter De Neve, BIVV (pieter.deneve@bivv.be)

¹² De tekst van dit rapport werd geïnspireerd door het voorbereidende werk van deze werkgroep. De aanbevelingen vertolken evenwel de mening van de FCVV en niet altijd die van de werkgroep.

BIJLAGE III – Bijkomende informatie

Bijlage III.1. De huidige wetgeving inzake rijden onder invloed van alcohol.

De huidige wetgeving betreffende rijden onder invloed wordt in het onderstaande schema samengevat (Adriaensen, 2006). Dit schema werd opgesteld op basis van omzendbrief nr. col 8/2006 van het college van procureurs-generaal bij de hoven van beroep (cf. <http://www.poldoc.be/dailydoc/document/col/2006/COL0608.pdf>) en van de wet betreffende de politie over het wegverkeer (cf. <http://wegcode.be/wet.php?wet=42>). Uiteraard geeft dit schema slechts de algemene krijtlijnen van de geldende wetgeving aan. Voor meer specifieke informatie betreffende de wetgeving verwijzen we graag door naar de wetgeving en de relevante omzendbrieven.

Tabel "Sturen onder invloed van Alcohol" (naar Adriaensen & Vlaminck, 2006)

Alcoholconcentratie in uitgeademde alveolaire lucht (UAL) of overtreding	Boete of straf	Opmerkingen
0,22 mg/L ≤ UAL < 0,35 mg/L	OI van € 137,50	OI als geen schade werd aangericht, anders PV
0,35 mg/L ≤ UAL < 0,50 mg/L	MS van € 400	Bemiddeling in strafzaken is mogelijk
0,50 mg/L ≤ UAL < 0,65 mg/L	MS van € 550	
UAL ≥ 0,65 mg/L	€ 1100 tot 11000 Mogelijk VRS van 8 dagen tot 5 jaar	Parket zal in deze gevallen ingevolge COL 8/2006 in principe doorverwijzen naar de politierechtbank. De hierbij vermelde straffen worden dus door de politierechter uitgesproken. Wanneer een OI of een MS niet betaald wordt kan het parket ook doorverwijzen. Het parket kan eventueel een werkstraf of een probatiemaatregel vorderen.
UAL ≥ 0,35 mg/L en verkeersonveilig gedrag of verkeersongeval met lichamelijk letsel		
Weigering AT, AA of bloedproef zonder wettige reden		
Niet betalen MS van € 137,50	€ 137,5 tot 2750 Mogelijk VRS van 8 dagen tot 5 jaar	
Niet betalen van MS van € 400 of € 550	€ 1100 tot 11000 Mogelijk VRS van 8 dagen tot 5 jaar	
Herhaling (binnen 3 jaar)	€ 2200 tot 27500 en/of gevangenisstraf van 1 maand tot 2 jaar VRS minstens 3 maand en ten hoogste 5 jaar of voorgoed	
Nieuwe herhaling (binnen drie jaar na eerste herhaling)	€ 4400 tot 55000 en/of gevangenisstraf van 2 maand tot 4 jaar VRS minstens 3 maand en ten hoogste 5 jaar of voorgoed	
Staat van dronkenschap	€ 1100 tot 11000 VRS minstens 1 maand en ten hoogste 5 jaar of voorgoed	

Gebruikte afkortingen

BAC	bloed alcohol concentratie
mg/L	milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht
AT	ademtest
AA	ademanalyse
OI	onmiddellijke inning
MS	minnelijke schikking
PV	proces-verbaal
VRS	verval van het recht tot sturen

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL

OIRB	onmiddellijke intrekking van het rijbewijs
Begeleider	persoon die de bestuurder begeleid met het oog op scholing
UAL	uitgeademde alveolaire lucht
VRS mogelijk	de rechter heeft de mogelijkheid om een rijverbod op te leggen
VRS principieel	de rechter zal in principe rijverbod opleggen, maar hij kan mits gemotiveerde beslissing hiervan afwijken
WPW	wet betreffende de politie over het wegverkeer

Onmiddellijke intrekking van het rijbewijs door de Procureur des Konings is mogelijk:

- Ten minste 0,35 mg/L + verkeersonveilig gedrag
- Ten minste 0,65 mg/L
- In staat van dronkenschap zijn
- Weigeren AT, AA of bloedproef zonder wettige reden

Algemene opmerkingen:

De rechter kan rekening houden met verzachtende omstandigheden.

De rechter kan bepalen dat het verval van het recht tot sturen wordt uitgevoerd tijdens het WE of op een feestdag.

Iedere bestuurder betrokken in een verkeersongeval moet onderworpen worden aan een alcoholcontrole.

Opmerkingen bij het verval van het recht tot sturen:

- De rechter **kan** het herstel van het recht tot sturen afhankelijk maken van het slagen voor één of meerdere examens, onderzoeken of specifieke scholingen.
- De rechter **moet** het herstel in het recht tot sturen van de vervallenverklarde afhankelijk maken van het slagen van een geneeskundig en een psychologisch onderzoek in de volgende gevallen:
 - Recidive rijden onder invloed van drugs
 - Recidive alcoholopname (≥ 0.35 mg/l per liter uitgeademde alveolaire lucht) of dronkenschap of soortgelijke staat met name ten gevolge van het gebruik van drugs of van geneesmiddelen
 - Dronkenschap of soortgelijke staat met name ten gevolge van het gebruik van drugs of van geneesmiddelen

(art. 38 §4 wet betreffende de politie over het wegverkeer)

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL**

Bijlage III.2. Alcoholcontroles uitgevoerd door de federale politie.**Aantal opgelegde tests en % positieven**

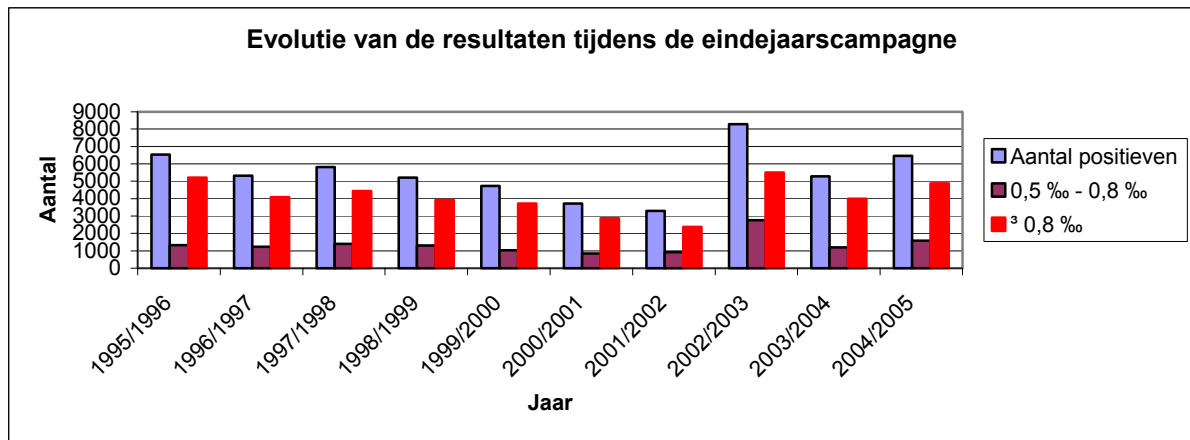
2002	Ongevallen		Verkeerstoezicht			Totaal
	met letsels	zonder letstels	aanstalten	gewone controles +	gerichte	
Opgelegde tests	2.805	4.284	78	47.101		54.268
% positief >= 0,5 g/l en < 0,8 g/l	1,1%	0,9%	3,8%	0,9%		1,0%
% positief >= 0,8l	12,2%	9,0%	15,4%	5,0%		5,7%
% positief >= 0,5 g/l	13,3%	9,9%	19,2%	6,0%		6,7%
ingetrokken rijbewijzen	1.041					
aantal bloedproeven	464					

2003	Ongevallen		Verkeerstoezicht			Totaal
	met letsels	zonder letstels	aanstalten	gewone controles +	gerichte	
Opgelegde tests	3.477	7.669	665	72.098		83.909
% positief >= 0,5 g/l en < 0,8 g/l	0,7%	0,5%	0,6%	0,9%		0,8%
% positief >= 0,8l	10,7%	6,4%	6,2%	2,7%		3,4%
% positief >= 0,5 g/l	11,4%	6,9%	6,8%	3,6%		4,2%
ingetrokken rijbewijzen	650					
aantal bloedproeven	396					

2004	Ongevallen		Verkeerstoezicht			Totaal
	met letsels	zonder letstels	aanstalten	gewone controles +	gerichte	
Opgelegde tests	3.700	8.894	657	92.433		105.684
% positief >= 0,5 g/l en < 0,8 g/l	0,8%	0,8%	2,0%	0,4%		0,5%
% positief >= 0,8l	9,3%	6,3%	8,1%	1,3%		2,1%
% positief >= 0,5 g/l	10,1%	7,0%	10,0%	1,8%		2,5%
ingetrokken rijbewijzen	670					
aantal bloedproeven	391					

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL**Bijlage III.3. Overzicht van de eindejaarscontroles 1987-2005.****Tabel 6: Overzicht eindejaarscontroles 1987-2005**

	1987/ 1988	1988/ 1989	1989/ 1990	1990/ 1991	1991/ 1992	1992/ 1993	1993/ 1994	1994/ 1995	1995/ 1996	1996/ 1997	1997/ 1998	1998/ 1999	1999/ 2000	2000/ 2001	2001/ 2002	2002/ 2003	2003/ 2004	2004/ 2005	2005/ 2006
Eindejaarscontrole: totaal aantal opgelegde testen	111.406	50.583	62.153	86.048	96.583	92.491	83.492	81.234	100.992	84.111	86.908	88.683	72.257	51.399	41.601	83.627	98.849	153.651	157.038
Aantal positieven	3979	3220	3015	4367	4353	4407	4274	4873	6527	5319	5 817	5 214	4 738	3 722	3 293	8 275	5 283	6 457	6 894
	3.60%	6.40%	4.90%	5.10%	4.50%	4.80%	5.10%	6%	6.40%	6.30%	6.70%	5.90%	6.60%	7.20%	7.90%	9.90%	5.30%	4.20%	4.40%
0,5 ‰ - 0,8 ‰								1377	1327	1237	1 390	1 298	1 028	847	922	2 767	1 204	1 579	1 778
								1.70%	1.30%	1.50%	1.60%	1.50%	1.40%	1.60%	2.20%	3.30%	1.20%	1.00%	1.10%
0,8 ‰	3979	3220	3015	4367	4353	4407	4274	3196	5200	4082	4 427	3 916	3 710	2 875	2 371	5 508	3 985	4 878	5 116
	3.60%	6.40%	4.90%	5.10%	4.50%	4,8%	5.10%	4.30%	5.10%	4.80%	5.10%	4.40%	5.10%	5.60%	5.70%	6.60%	4.10%	3.30%	3.30%
Aantal intrekkingen rijbewijs		292	618	638	562	392	737	1037	1356	1765	1851	1 715	1 654	1 306	935	5 704	1 750	2 019	1 984
Aantal testen bij routine controles	63 902	28 167	24 704		27 776		25 381	22 065	22 912	15964	12 941	14 200	13 102	7 303	8 324	18 404	15 213	21 479	17 734
totaal positieven	1656	1308	1017		980		1049	1378	1529	1372	1 031	859	842	576	554	1 700	1 020	1 169	1 058
	2.60%	4.60%	4.10%		3.50%		4.10%	6.20%	6.70%	8.60%	8.00%	6.00%	6.40%	7.90%	6.70%	9.20%	6.70%	5.40%	6.00%
0,5 ‰ - 0,8 ‰								379	288	373	160	115	132	70	63	546	99	153	125
								1.70%	1.30%	2.30%	1.30%	0.80%	1%	1.00%	0.80%	2.90%	0.70%	0.70%	0.70%
0,8 ‰	1656	1308	1017		980		1049	999	1241	999	871	744	710	506	491	1 154	921	1 016	933
	2.60%	4.60%	4.10%		3.50%		4.10%	4.50%	5.40%	6.30%	6.70%	5.20%	5.40%	6.90%	5.90%	6.30%	6.10%	4.70%	5.30%
Aantal gerichte controles (vtgn)	37080	27475	74939		138638		117786	136860	166586	132745	143919	150593	116942	81598	49088	213846	110294	161332	167838
Aantal testen bij gerichte controles	32 590	9361	26 832		55 000		45 580	49 975	69 856	59 532	64 884	65 895	49 727	37 369	26 313	45 238	75 507	123 516	129 952
totaal positieven	788	436	850		1643		1431	2424	3723	2797	3 485	3 150	2 464	2 157	1 808	2 912	3 233	4 236	4 651
	2.40%	4.70%	3.20%		3%		3.10%	4.90%	5.30%	4.70%	5.40%	4.80%	5%	5.80%	6.90%	6.40%	4.30%	3.40%	3.60%
0,5 ‰ - 0,8 ‰								840	900	727	1 079	1 025	698	643	753	969	1 056	1 348	1 579
								1.70%	1.30%	1.20%	1.70%	1,6%	1.40%	1.70%	2.90%	2.10%	1.40%	1.10%	1.20%
0,8 ‰	788	436	850		1643		1431	1548	2823	2070	2 406	2 125	1 766	1 514	1 055	1 943	2 177	2 888	3 072
	2.40%	4.70%	3.20%		3%		3.10%	3.20%	4%	3.50%	3.70%	3.20%	3.60%	4.10%	4.00%	4.30%	2.90%	2.30%	2.40%
Aantal testen bij ongevallen	12 559	11 570	19 381		10 523		11 259	9194	8224	7304	8 255	7 969	8 852	6 318	6 741	18 363	6 930	7 281	8 820
totaal positieven	849	996	857		1218		1458	1071	1275	1150	1 162	1 082	1 339	927	890	3 315	936	958	1 130
	6.80%	8.60%	9.10%		11.50%		12.90%	11.60%	15.50%	15.70%	14.10%	13.60%	15.10%	14.70%	13.20%	18.10%	13.50%	13.20%	12.80%
0,5 ‰ - 0,8 ‰								158	139	137	108	134	173	115	95	1 125	49	63	61
								1.70%	1.70%		1.30%	1.70%	1.90%	1.80%	1.40%	6.10%	0.70%	0.90%	0.70%
0,8 ‰	849	996	857		1218		1458	913	1136	1013	1 054	948	1 166	812	795	2 190	887	895	1 069
	6.80%	8.60%	9.10%		11.50%		12.90%	9.90%	13.80%	13.80%	12.80%	11.90%	13.20%	12.90%	11.80%	11.90%	12.80%	12.30%	12.10%

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL

Figuur 5: Evolutie van de ademtestresultaten afgenomen tijdens de Bob-campagnes.
