



BIVV

NATIONALE GEDRAGSMETING

“RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL”

2009

Nationale gedragsmeting

“Rijden onder invloed van alcohol”

2009

D/2012/0779/29

Auteurs: François Riguelle en Emmanuelle Dupont

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Belgisch instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Publicatiedatum: mars 2012

Gelieve naar dit document te refereren als:

Riguelle, F., & Dupont, E. (2012). *Nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” 2009*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1. Inleiding	5
2. Methodologie	7
3. Resultaten	11
3.1. Beschrijving van de steekproef	11
3.2. Prevalentie van rijden onder invloed	12
3.3. Een model van het rijden onder invloed	35
4. Conclusies en aanbevelingen	40
4.1. Mogelijke verbeteringen van de gedragsmeting	41
4.2. ROI-prevalentie en ongevalsrisico	42
4.3. Bewustmaking	42
4.4. Bestrafing	44
Referenties	47
Bijlagen	48
Bijlage 1 - Vragenlijsten	48
Bijlage 2 - Gedetailleerde beschrijving van de steekproef	51
Bijlage 3: Regressieanalyse: resultaat van de individuele analyse van de verschillende predictoren	60

Samenvatting

De gedragsmeting rijden onder invloed (ROI) van alcohol wordt sinds 2003 om de twee jaar uitgevoerd en heeft als doel om kenmerkend gedrag met betrekking tot het rijden onder invloed van de Belgische bevolking te volgen met behulp van kwantitatieve indicatoren. De meting wordt georganiseerd door het BIVV in samenwerking met de lokale en federale politie. De in dit document gerapporteerde resultaten hebben betrekking op de meting van 2009 (uitgevoerd in oktober en november) en de vergelijking van deze resultaten met die van vorige metingen.

Met de gedragsmeting van 2009 hebben wij kunnen vaststellen dat 2,5% van de bestuurders onder invloed van alcohol reed (dat wil zeggen boven de wettelijke limiet voor de concentratie van alcohol in de uitgeademde alveolaire lucht van 0,22 mg/l). We constateren een lichte toename ten opzichte van de metingen van 2007 en 2005. Net als in de andere jaren is het percentage bestuurders met een hoog alcoholgehalte (boven 0,35 mg/l UAL, wat overeenkomt met de bestuurderscategorie die door de politie wordt aangeduid met de term “positief”), hoger dan het aantal bestuurders met een middelmatig alcoholgehalte (alcoholconcentratie tussen 0,22 en 0,35 mg/l UAL, wat overeenkomt met de bestuurderscategorie die wordt aangeduid met de term “alarm”), maar het verschil lijkt kleiner te worden sinds 2007.

De prevalentie van ROI is ‘s nachts duidelijk hoger dan overdag, zowel door de week als in het weekend. De weekendnachten (vrijdag, zaterdag en zondag van 22h tot 6h) blijken het gevaarlijkst te zijn, met bijna 13% van de weggebruikers onder invloed van alcohol in 2009. Maar ook voor het rijden onder invloed tijdens weeknachten werd een hoge waarde gemeten (4,9%). Tijdens weekendnachten is het aandeel bestuurders die veel gedronken hebben ($\geq 0,35$ mg/l UAL) iets hoger dan het aandeel bestuurders die licht onder invloed zijn ($\geq 0,22$ en $< 0,35$ mg/l UAL). Sinds 2003 wordt geen enkele periode van de week gekenmerkt door een duurzame daling van het ROI-percentage. De percentages zijn overdag stabiel en vertonen ‘s nachts een verhoging.

De jongste en oudste bestuurders hebben het laagste ROI-percentage. Het aandeel bestuurders dat onder invloed verkeert is daarentegen het hoogst onder bestuurders van 40 tot 54 jaar (3,2%). Bovendien heeft het merendeel van de onder invloed verkerende bestuurders ouder dan 40 jaar een alcoholconcentratie van meer dan 0,35 mg/l UAL.

Het zal geen verbazing wekken dat bestuurders die uit een horecagelegenheid (restaurant, café, bar), een discotheek of een andere uitgaansgelegenheid komen een veel grotere kans

lopen om onder invloed achter het stuur plaats te nemen. In 2009 was verontrustend aandeel van 20,2% van de uit een horecagelegenheid komende personen onder invloed. Dit aandeel is iets kleiner voor bezoekers van discotheken en andere uitgaansgelegenheden (16,3%), maar we kunnen constateren dat bijna al deze bestuurders veel gedronken hadden.

Ten slotte neemt het risico dat bestuurders onder invloed gaan rijden gewoonlijk af wanneer ze passagiers in hun auto vervoeren, nog meer wanneer het minderjarigen zijn.

De resultaten van de gedragsmeting van 2009 stemmen dus allerminst tot vrolijkheid. ROI neemt noch over het geheel genomen, noch voor eender welke belangrijke subgroep af. Hieruit blijkt dat de bewustmaking van het publiek ten aanzien van ROI en de bestraffing daarvan voortgezet en zelfs versterkt moeten worden en dat er nagedacht moet worden over andere doelgerichte maatregelen.

1. Inleiding

ROI is een belangrijke oorzaak van verkeersonveiligheid. Hoewel slechts een klein percentage van de autoritten onder invloed wordt afgelegd, heeft ROI naar verhouding een groot aandeel in het aantal verkeersongevallen. De Europese Commissie schat dat 25% van de verkeersdoden op de wegen van de Europese Unie te wijten is aan ROI (SafetyNet, 2009). In België hebben in 2009 ten minste 44 personen het leven verloren als gevolg van een verkeersongeval waarbij een of meerdere personen onder invloed van alcohol verkeerden (Casteels, Focant & Nuytens, 2011). Maar dit is waarschijnlijk een ernstige onderschatting van de werkelijkheid, want het alcoholpromillage van slechts 22% van de omgekomen of ernstig gewond geraakte bestuurders is bekend.

De invloed van alcohol op verkeersongevallen is te wijten aan het feit dat alcohol zelfs in geringe hoeveelheden de rijvaardigheid sterk aantast. Alcohol heeft invloed op de aandachtsverdeling van de bestuurder, de voertuigbeheersing en de snelheid van waarneming en informatieverwerking. Alcohol heeft tevens een ontremmende werking die bestuurders aanzet tot het nemen van risico's. Daarnaast kan de vermoeidheid aan het stuur toenemen (Dupont, Martensen & Silverans, 2010). Bijgevolg neemt het risico op een ongeval exponentieel toe met het alcoholpromillage van de bestuurder. Zo loopt een bestuurder met 0,8 g alcohol/l bloed (= 0,35 mg/l Uitgeademde Alveolaire Lucht) 2,7 keer zoveel risico om betrokken te raken bij een verkeersongeval dan een nuchtere bestuurder. Dit risico is zelfs 22 keer zo groot voor een bestuurder met 1,5 g alcohol/l bloed (Compton et al., 2002). Met de alcoholconcentratie neemt ook de ernst van de ongevallen sterk toe. Een bestuurder met een alcoholgehalte van 1,5 g/l loopt 200 keer meer risico op een dodelijk ongeval dan een nuchtere bestuurder Simpson & Mayhew, 1991. Dit verhoogde ongevalsrisico geldt voor alle bestuurders, maar in het bijzonder voor jonge bestuurders. Voor meer informatie over het verband tussen jonge bestuurders, alcoholpromillage en ongevalsrisico verwijzen wij naar het onderzoek van Dupont et al. (2010), waarin de mogelijkheid besproken wordt om een lager wettelijk alcoholpromillage in te voeren voor onervaren bestuurders.

Rijden onder invloed krijgt dus vanzelfsprekend speciale aandacht van de Federale Commissie Verkeersveiligheid (FCVV). In 2002 werd door de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (SGVV) de volgende kwantitatieve doelstelling geformuleerd: uiterlijk in 2008 mag het percentage bestuurders dat onder invloed verkeert niet meer bedragen dan 3%, ongeacht het tijdstip van de week. Om de ontwikkeling van het rijden onder invloed onder Belgische bestuurders te kunnen volgen, heeft de FCVV bovendien geadviseerd om een nationale gedragsmeting te organiseren. Het BIVV, dat ook in 1998 en 2000 al gerichte

gedragmetingen in de weekendnachten had doorgevoerd, heeft de organisatie van de nationale meting op zich genomen. De eerste gedragmeting die representatief was voor alle tijdstippen van de week vond plaats in 2003. In 2005, 2007 en 2009 werden opnieuw metingen uitgevoerd. In dit document worden de resultaten van de meting van 2009 besproken en vergeleken met de resultaten van vorige metingen.

2. Methodologie

De gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” kon worden uitgevoerd dankzij de medewerking van de politie. In april 2009 vroeg het BIVV de federale politie en alle zones van de lokale politie om deel te nemen aan de meting. De deelnemende politiezones (142 in totaal) werden gevraagd een coördinator voor het onderzoek aan te wijzen, die vervolgens belast werd met de opvolging van de post en de praktische organisatie van de controles. Het BIVV organiseerde twee informatiedagen om de coördinatoren te ontmoeten en hen de methodologie van het onderzoek voor te stellen.

In het kader van de gedragsmeting vraagt het BIVV de politiezones en de eenheden van de wegpolie (WPR) om alcoholcontroles enigszins anders uit te voeren dan ze gewend zijn, zowel wat de plaats als de uitvoering van de controles betreft. Elke deelnemende zone heeft zich ertoe verbonden 2 of 3 controles uit te voeren volgens de door het BIVV verlangde methodologie. Elke WPR heeft 10 controles uitgevoerd. De resultaten van deze controles zijn vervolgens door het BIVV verzameld en geanalyseerd.

De controleplaatsen werden door het BIVV willekeurig geselecteerd op het grondgebied van de deelnemende politiezones. De willekeurige selectie van controleplaatsen moet het mogelijk maken om een zo representatief mogelijk resultaat te verkrijgen voor alle Belgische wegen, niet alleen voor bepaalde plaatsen zoals de grote verkeerswegen of wegen in de buurt van discotheken. De geselecteerde plaatsen zijn vervolgens doorgegeven aan de coördinatoren, die zich ter plaatse hebben begeven om te controleren of er werkelijk een controle uitgevoerd kon worden (rekening houdend met de veiligheid, de ruimte en de verkeersdichtheid). De coördinatoren kregen de opdracht een geschikte controleplaats uit te zoeken die zo dicht mogelijk in de buurt van het door het BIVV geselecteerde punt lag. De wegpolie heeft alleen gecontroleerd aan de opritten en afritten van snelwegen. Ook deze werden door het BIVV willekeurig gekozen. In de politie- en wegpoliezones die voor 2009 al eerder aan gedragsmetingen hadden deelgenomen, werden de eerder gebruikte plaatsen zo veel mogelijk opnieuw gebruikt.

Vervolgens wees het BIVV op zuiver toevallige wijze aan elk van de controlepunten een tijdspanne toe. Omwille van de vergelijkbaarheid werden de tijdspannen gekozen volgens de definitie van de “Werkgroep Statistieken”, die wordt gebruikt voor alle andere Belgische statistieken met betrekking tot de verkeersveiligheid. De tijdspannen duren vier uur, zowel tijdens de week als in het weekend. In totaal zijn er dus twaalf tijdspannen (Tabel 1). De nachten van vrijdag op zaterdag en van zondag op maandag worden allebei tot het weekend

gerekend. De politiezones waren vrij om de precieze datum en tijd van de controle zelf te plannen afhankelijk van hun eigen verplichtingen, op voorwaarde dat bij de planning de vereiste tijdspanne aangehouden werd, dat de controle ten minste één uur duurde en tussen begin oktober en eind november werd uitgevoerd. Indien de controle afgebroken moest worden (slecht weer, te veel bestuurders onder invloed, ongeval...), werd de coördinator verzocht om een tweede controle te houden op een latere datum, maar op dezelfde plaats en binnen dezelfde tijdspanne als oorspronkelijk de bedoeling was. Aan elke tijdspanne werd een evenredig aantal controles toegekend zodat er op elk tijdstip van de week voldoende bestuurders gecontroleerd werden, om voor elke periode een betrouwbare schatting van het ROI te verkrijgen.

Tabel 1: De twaalf mogelijke tijdspannes voor controle.

Tijdens de week	Maandag, dinsdag, woensdag, donderdag of vrijdag van 06.00 tot 10.00u
	Maandag, dinsdag, woensdag, donderdag of vrijdag van 10.00 tot 14.00u
	Maandag, dinsdag, woensdag, donderdag of vrijdag van 14.00 tot 18.00u
	Maandag, dinsdag, woensdag, donderdag of vrijdag van 18.00 tot 22.00u
	De nachten van maandag op dinsdag, dinsdag op woensdag, woensdag op donderdag of donderdag op vrijdag van 22.00 tot 02.00u
	Dinsdag, woensdag, donderdag of vrijdag van 02.00 tot 06.00u
In het weekend	Zaterdag of zondag van 06.00 tot 10.00u
	Zaterdag of zondag van 10.00 tot 14.00u
	Zaterdag of zondag van 14.00 tot 18.00u
	Zaterdag of zondag van 18.00 tot 22.00u
	De nachten van vrijdag op zaterdag, zaterdag op zondag of zondag op maandag van 22.00 tot 02.00u
	Zaterdag, zondag of maandag van 02.00 tot 06.00u

De eigenlijke controles werden aselekt uitgevoerd, dat wil zeggen dat de agenten de bestuurders lieten stoppen voor een alcoholcontrole zonder te letten op zichtbare kenmerken (geslacht, leeftijd, type auto). De agenten hielden een zo groot mogelijk aantal bestuurders tegen, al naargelang de controlecapaciteit en het beschikbare aantal politieagenten. Zodra er een plaats vrijkwam in de controle-opstelling werd de volgende auto tegengehouden. Voor

zover dat mogelijk was, werden de politieagenten gevraagd bestuurders die zich aan de controle probeerden te onttrekken achterna te gaan. Om te voorkomen dat de controlecapaciteit zou afnemen na het identificeren van bestuurders onder invloed, werden de politiezones verzocht een apart team te vormen dat zich met de overtredders moest bezighouden.

Om te kunnen beschikken over een voldoende grote steekproef, werden de controles beperkt tot een voertuigcategorie: er werden alleen personenauto's aangehouden (dus geen vrachtwagens, bestelwagens, busjes...). De bestuurders legden eerst de alcoholtest af, waarna ze werden verzocht een aantal vragen te beantwoorden. De vragenlijst die ze moesten beantwoorden bevatte de volgende informatie: geslacht, geboortedatum, datum waarop het rijbewijs behaald werd, woonplaats van de bestuurder, opleidingsniveau van de bestuurder, de geschatte duur van de huidige autorit en het aantal passagiers in de auto. Bovendien werd voor elke controleplaats een algemene vragenlijst ingevuld door de coördinator. Op deze vragenlijst stond de volgende informatie: datum, tijd en controlepost, aantal ter plaatse aanwezige agenten, verkeerstelling en het totale aantal gecontroleerde bestuurders¹. De verkeerstelling betreft zowel het aantal voor controle tegengehouden bestuurders als de bestuurders die de agenten zonder controle moesten laten doorrijden. De verkeerstelling verschaft belangrijke informatie waarmee het aandeel bestuurders onder invloed juist kan worden geschat, waarbij rekening gehouden wordt met het feit dat bij een hoge verkeersdichtheid minder bestuurders kunnen worden gecontroleerd.

De voor de gedragsmeting gebruikte methodologie verschilt dus van de methodologie die gewoonlijk door de politie wordt gebruikt voor klassieke controles. Voor deze meting worden namelijk zowel de plaats als het tijdstip van de controle willekeurig gekozen, terwijl de politie haar controles doorgaans op gerichte plaatsen en tijdstippen uitvoert zodat ze een zo groot mogelijke invloed hebben op de objectieve en subjectieve kans om gecontroleerd te worden, om het ongevalsrisico zo veel mogelijk te beperken. Bovendien zijn politiecontroles niet altijd aselekt². Door deze doelgerichtheid wordt bij politiecontroles over het algemeen een groter percentage bestuurders onder invloed gemeten dan bij willekeurige controles zoals die van deze meting. Dit percentage geeft echter geen schatting van het gemiddelde ROI-percentage van alle bestuurders, maar alleen van het percentage ROI van de gecontroleerde subgroep. Gerichte controles hebben daarentegen wel het voordeel dat er meer bestuurders onder invloed mee gepakt kunnen worden en dat de objectieve en subjectieve kans om

¹ De volledige vragenlijsten zijn bijgevoegd in bijlage 1.

² De controles die zijn uitgevoerd in het kader van de Bob-campagnes zijn een geval apart. De politieagenten zijn vrij in de keuze van de controleplaatsen en -tijdstippen, op voorwaarde dat ze geloofwaardig zijn voor het publiek en de overtredders. Ze krijgen echter de instructie de bestuurders op aselechte wijze te controleren.

eerder gepakt te worden dan anderen toeneemt onder bestuurders van wie het het meest waarschijnlijk is dat ze drinken alvorens te gaan rijden. Samengevat worden voor de gedragsmeting en politiecontroles verschillende methoden gebruikt, die elk zijn aangepast aan het beoogde doel en dus verschillende resultaten opleveren. Het is voor een politiezone dus niet relevant om de resultaten van de eigen controles te vergelijken met die van de gedragsmeting als men de omvang van het ROI-probleem in de eigen zone wil evalueren.

3. Resultaten

3.1. Beschrijving van de steekproef

Tijdens de twee maanden van het onderzoek werden er verspreid over het hele land 466 controles³ uitgevoerd en werden 12106 bestuurders getest. 383 personen verkeerden onder invloed van alcohol. De meeste controles werden uitgevoerd in Vlaanderen (300 controles, ofwel 64%). Het aantal controles dat in Wallonië werd gehouden is eveneens bevredigend (159 controles, ofwel 34%). Het aantal controles dat in Brussel werd uitgevoerd is echter te laag om een betrouwbare schatting te kunnen maken van de ROI-prevalentie voor dit gewest. (Slechts 2 van de 6 politiezones namen in Brussel deel aan de meting, voor een totaal van 7 controles, ofwel 1,5% van het nationale aantal controles). Bijgevolg is dit een te zwakke basis om de resultaten te vergelijken met die van de andere twee gewesten. De situatie is te wijten aan het feit dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bestaat uit slechts 6 politiezones die een te grote werklast hebben om veel controles te kunnen uitvoeren in het kader van de nationale gedragsmeting. De resultaten van de Brusselse meting worden niettemin gebruikt om de resultaten op nationaal niveau te berekenen.

Hoewel de methodologie erop gericht is de controles evenredig te verdelen over de tijdspannen, valt in de praktijk te constateren dat het aantal overdag uitgevoerde controles hoger is dan het aantal nachtelijke controles. Dat heeft hoofdzakelijk te maken met de beschikbaarheid van personeel in de verschillende politiezones. Om de resultaten van een hele week te berekenen, wordt deze onevenredigheid gecorrigeerd door een weging op de controles toe te passen afhankelijk van de periode van de week waarin ze zijn uitgevoerd. Een gebrek aan controles in bepaalde tijdspannen vormt echter een groter probleem voor het schatten van de ROI-prevalentie in de verschillende perioden van de week. Het kleinere aantal nachtelijke controles brengt namelijk met zich mee dat de foutmarge op de resultaten van die periode groter is dan voor de resultaten die overdag behaald werden, des te meer omdat er 's nachts doorgaans minder mensen kunnen worden gecontroleerd dan overdag. Dit probleem doet zich vooral voor in weeknachten, waarin slechts 921 personen, ofwel 7,6% van het totaal, gecontroleerd werden tijdens de hele gedragsmeting.

³ Gedefinieerd volgens de methodologie van de gedragsmeting, namelijk door middel van aselechte controles van ten minste 1 uur, waarbij bestuurders individuele vragen moesten beantwoorden die op een algemeen formulier zijn gedocumenteerd. Naast deze controles hebben de politiezones ook controles uitgevoerd volgens hun eigen methodologie. Deze zijn echter niet gebruikt voor de gedragsmeting en ook niet opgenomen in het totaal van 466 controles.

66% van de bestuurders die tijdens de meting werden tegengehouden waren mannen. De gemiddelde leeftijd van de gecontroleerde bestuurders bedraagt 43 jaar en de gemiddelde rijervaring (aantal jaren in het bezit van een rijbewijs B) is 20 jaar.

Bijlage 2 van dit rapport bevat een gedetailleerde beschrijving van de steekproef.

3.2. Prevalentie van rijden onder invloed

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de gedragsmeting voor het rijden onder invloed van alcohol van 2009 uitgebreid beschreven en vergeleken met de resultaten van eerdere metingen. Bij de interpretatie van de gegevens wordt rekening gehouden met de resultaten van de regressieanalyses (zie de volgende paragraaf), waardoor de factoren kunnen worden bepaald die een significante invloed hebben op het risico van ROI. We verwijzen ook naar die paragraaf voor een gedetailleerde uitleg van de term “relatief risico op ROI” die hierna wordt gebruikt.

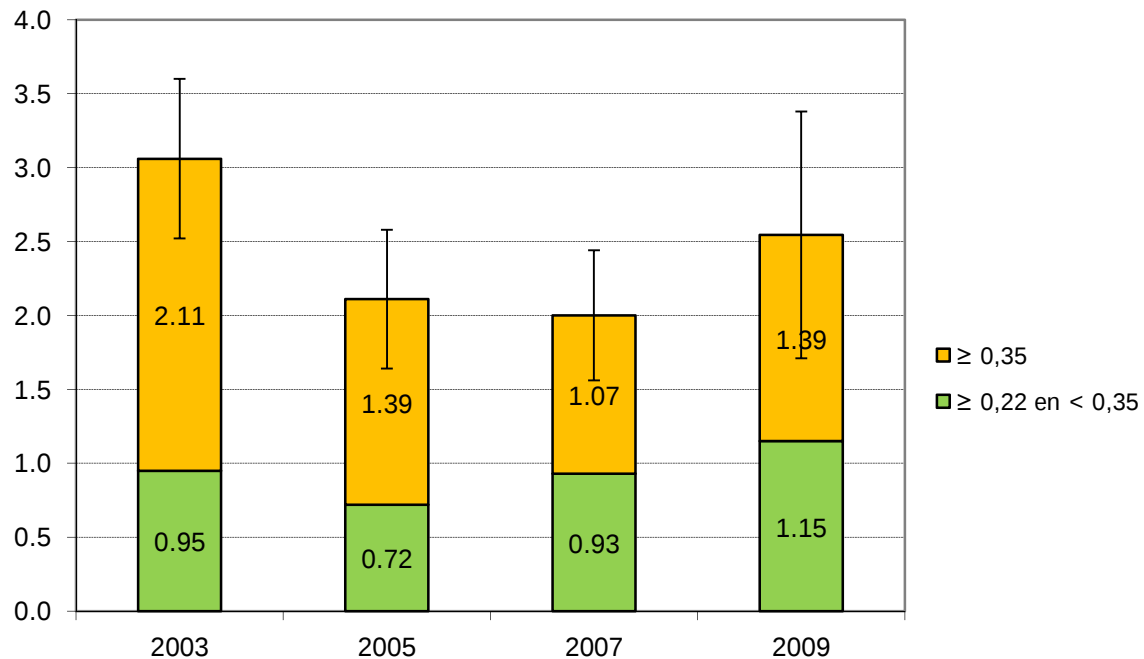
Alcoholgehalten worden uitgedrukt in mg/l Uitgeademde Alveolaire Lucht (UAL). Met “bestuurder onder invloed” wordt elke bestuurder bedoeld wiens alcoholgehalte gelijk aan of hoger is dan de wettelijke limiet van 0,22 mg/l UAL. Verder worden nog twee bestuurderscategorieën onderscheiden: “alarm” ($\geq 0,22$ en $< 0,35$ mg/l UAL) en “positief” ($\geq 0,35$ mg/l UAL). De alcoholgehalten van 0,22 en 0,35 mg/l UAL komen respectievelijk overeen met een hoeveelheid alcohol in het bloed van 0,5 en 0,8 g/l.

Globale prevalentie van rijden onder invloed

Met de gedragsmeting van 2009 hebben wij kunnen vaststellen dat 2,5% van de bestuurders onder invloed van alcohol reed (dat wil zeggen boven de wettelijke limiet voor de concentratie van alcohol in de uitgeademde alveolaire lucht van 0,22 mg/l). We zien dus een lichte stijging ten opzichte van de metingen van 2007 en 2005, maar deze stijging blijft binnen de foutmarge van de meting (Figuur 1). Overigens verschilt het in 2009 verkregen percentage niet meer significant van het percentage van 2003, in tegenstelling tot de resultaten van 2005 en 2007. Net als in andere jaren is het percentage “positieve” bestuurders (met een alcoholgehalte van meer dan 0,35 mg/l UAL) hoger dan het aantal bestuurders waarbij de ademtest een “alarm” oplevert (alcoholconcentratie tussen 0,22 en 0,35 mg/l UAL), maar het verschil lijkt kleiner te worden sinds 2007. We zien ook dat het

verschil tussen 2009 en 2005 slechts betrekking heeft op de bestuurders met een “alarmgehalte” en dat het percentage “positieve” bestuurders gelijk blijft.

Figuur 1: Ontwikkeling van de globale prevalentie van rijden onder invloed



Bron : BIVV - Observatorium voor de verkeersveiligheid

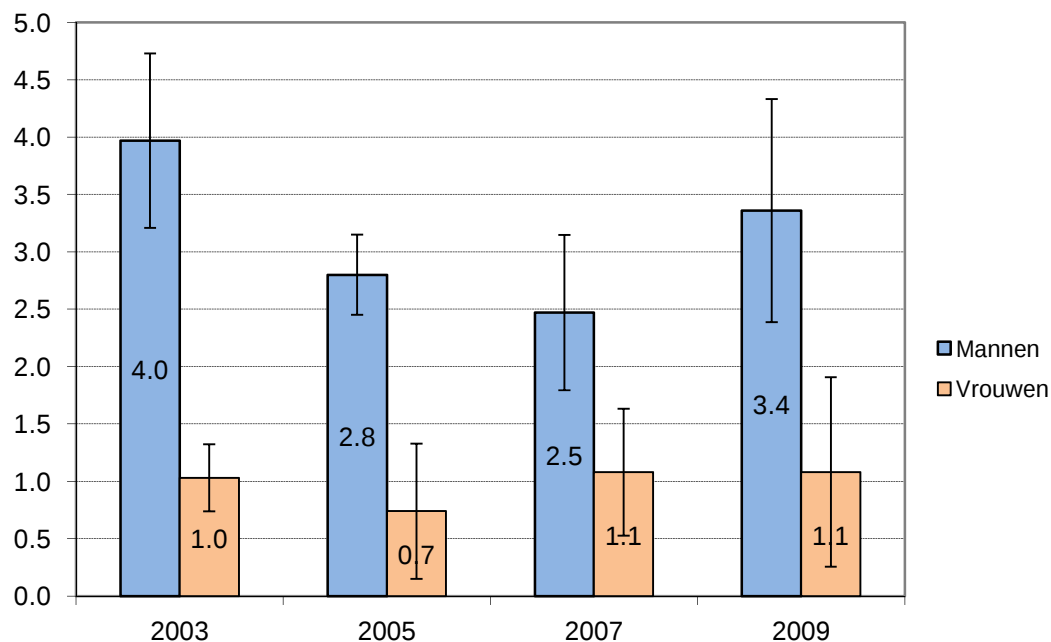
Dit globale percentage lijkt misschien laag in vergelijking met de regelmatig in de pers vermelde resultaten van politiecontroles, maar men mag niet vergeten dat dit percentage een gemiddelde is van het gehele verkeersvolume, alle perioden van de week en alle typen controlepunten samen genomen. De ROI-percentages van de tijdstippen waarop er het meeste verkeer is (weekdag) hebben een grote invloed op het globale percentage. Ter vergelijking: politiecontroles worden vaak gericht uitgevoerd op bepaalde tijdstippen van de week en op bepaalde plaatsen en leveren dus over het algemeen tamelijk hoge percentages bestuurders onder invloed op.

Het globale percentage is dus een nuttige indicator die van jaar tot jaar vergeleken kan worden om snel een totaaloverzicht te verkrijgen van de omvang van het ROI-probleem. Maar het is geen echte afspiegeling van de werkelijkheid, omdat het ROI sterk varieert afhankelijk van het tijdstip van de week en het bestuurdersprofiel. Met een analyse van de ROI-prevalentie op basis van deze factoren kan een beter inzicht in de risicofactoren worden verkregen en kunnen maatregelen worden overwogen om het alcoholgebruik door bestuurders terug te dringen.

Geslacht

Het ROI-percentage is sterk afhankelijk van het geslacht van de bestuurder. Dit is een constant gegeven sinds de eerste gedragsmeting met betrekking tot alcoholgebruik in het verkeer (Figuur 2). In 2009 was het percentage bestuurders onder invloed bij mannen drie keer zo hoog als bij vrouwen. We zien tevens dat de stijging van het globale percentage in 2009 ten opzichte van 2007 alleen aan mannen kan worden toegeschreven, aangezien het percentage vrouwelijke bestuurders onder invloed stabiel blijft. Bij beide geslachten is ongeveer 55% van de onder invloed verkerende personen positief ($\geq 0,35$ mg/l UAL). De lagere ROI-prevalentie onder vrouwen kan niet alleen worden toegeschreven aan een grotere voorzichtigheid bij vrouwen op het moment dat ze de beslissing nemen om wel of niet te rijden. Het heeft ook te maken met de alcoholconsumptie in het algemeen, die bij vrouwen significant lager is dan bij mannen (In 2008 schatte het Wetenschappelijk Instituut Volksgezondheid (Gisle et al., 2010) dat 16% van de mannen dagelijks alcohol drinkt, tegenover slechts 9% van de vrouwen).

Figuur 2: ROI-percentage naar geslacht



Bron : BIVV - Observatorium voor de verkeersveiligheid

De regressieanalyses bevestigen het belang van de geslachtsfactor: het relatieve risico op ROI is voor mannen namelijk drie keer hoger dan voor vrouwen.

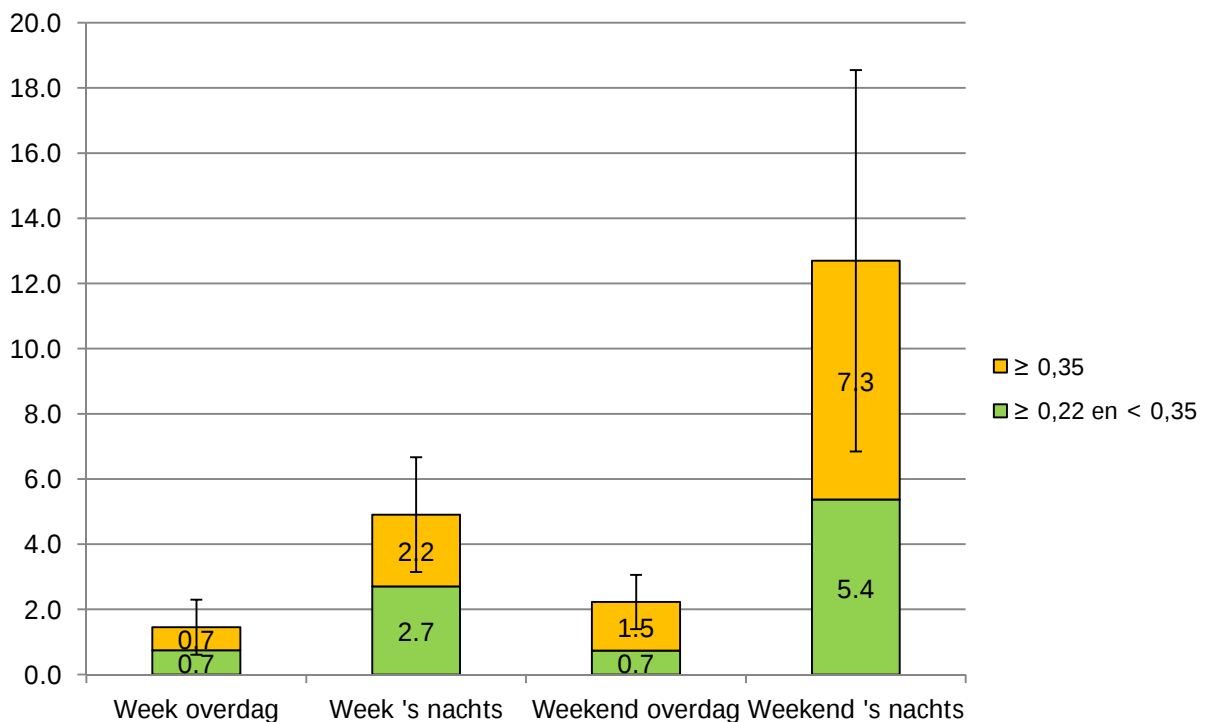
De impact die een hoog ROI-percentage toebrengt aan de verkeersveiligheid is groter bij mannen omdat mannen vaker rijden dan vrouwen. (In ons onderzoek waren 66% van de gecontroleerde bestuurders mannen). Als we hiermee rekening houden, kan berekend worden dat ongeveer 85% van de bestuurders onder invloed mannen zijn. De veiligheid zou dus aanzienlijk kunnen worden vergroot als mannen het rijden vaker aan hun vrouw zouden overlaten.

Periode van de week

De ROI-prevalentie varieert ook naargelang de periode van de week (Figuur 3). De frequentie van ROI is 's nachts duidelijk hoger dan overdag, zowel door de week als in het weekend. De weekendnachten (vrijdag, zaterdag en zondag van 22h tot 6h) blijken het gevaarlijkst te zijn, met bijna 13% van de gecontroleerde weggebruikers onder invloed van alcohol. Maar ook in weeknachten wordt er veel onder invloed gereden. In vergelijking met weekendnachten komen bestuurders door de week nochtans veel minder vaak uit discotheken of horecagelegenheden, plaatsen die het rijden onder invloed in de hand werken. Tijdens weekendnachten is het aandeel bestuurders die veel gedronken hebben ($\geq 0,35$ mg/l UAL) iets hoger dan het aandeel bestuurders die in de categorie "alarm" vallen ($\geq 0,22$ en $< 0,35$ mg/l UAL).

De regressieanalyses bevestigen het belang van de factor "nacht" op het relatieve ROI-risico. Het relatieve ROI-risico is 's nachts 2,5 maal zo groot als overdag. In tegenstelling tot de analyse uit 2007 blijkt de factor "weekend" daarentegen niet meer significant zodra de herkomst van de bestuurders in het model wordt ingevoerd. Dit betekent dat de verschillen in geconstateerde ROI-percentages tussen weekdays en het weekend hoofdzakelijk toegeschreven kunnen worden aan een verschil in bezochte plaatsen (vaker horeca, feestjes en discotheken en minder vaak een werkplek in het weekend). De resultaten suggereren echter dat eenzelfde persoon tijdens een bezoek aan een uitgaansgelegenheid (bijvoorbeeld een restaurant) net zoveel alcohol gebruikt door de week als in het weekend.

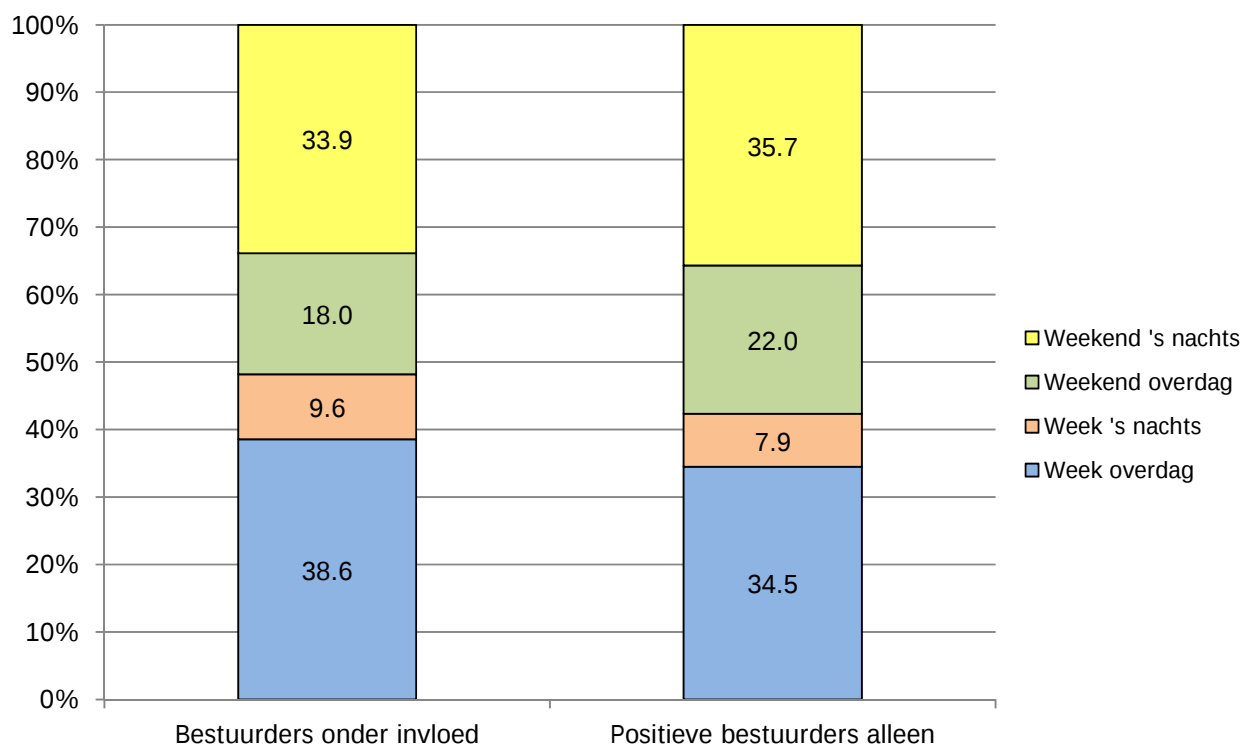
Figuur 3: ROI-percentage afhankelijk van de periode van de week



Bron : BIVV - Observatorium voor de verkeersveiligheid

In vergelijking met de hoge ROI-percentages die 's nachts zijn gemeten, dreigen de overdag uitgevoerde metingen onopgemerkt te blijven. Toch zijn die percentages niet te verwaarlozen. We zien dat 1,5 op de honderd bestuurders op weekdays onder invloed verkeert. Dat is precies de periode waarop de verkeersdichtheid het grootst is: tijdens een normale autorit kom je door de week al gauw honderden bestuurders tegen als je je maar op enigszins drukke wegen begeeft. De kans om ten minste één bestuurder onder invloed tegen te komen is dus groot. Aangezien de verkeersdrukke overdag groter is, brengt een bestuurder onder invloed bovendien een groter aantal weggebruikers in gevaar dan wanneer hij 's nachts op rustige wegen rijdt. Als we rekening houden met het verschil in verkeersdichtheid tussen de verschillende perioden van de week, kunnen we berekenen (Figuur 4) dat de weekendnachten ondanks het hoge ROI-percentage "slechts" 34% van het totale aantal bestuurders onder invloed en 36% van de positief bevonden bestuurders ($\geq 0,35$ mg/l UAL) vertegenwoordigen. Bijna 39% van de bestuurders onder invloed rijdt overdag door de week.

Figuur 4: Verdeling over de verschillende perioden van de week van het totale aantal bestuurders onder invloed ($\geq 0,22$ mg/l UAL) en het aantal positief bevonden bestuurders ($\geq 0,35$ mg/l UAL)



Bron : BIVV - Observatorium voor de verkeersveiligheid

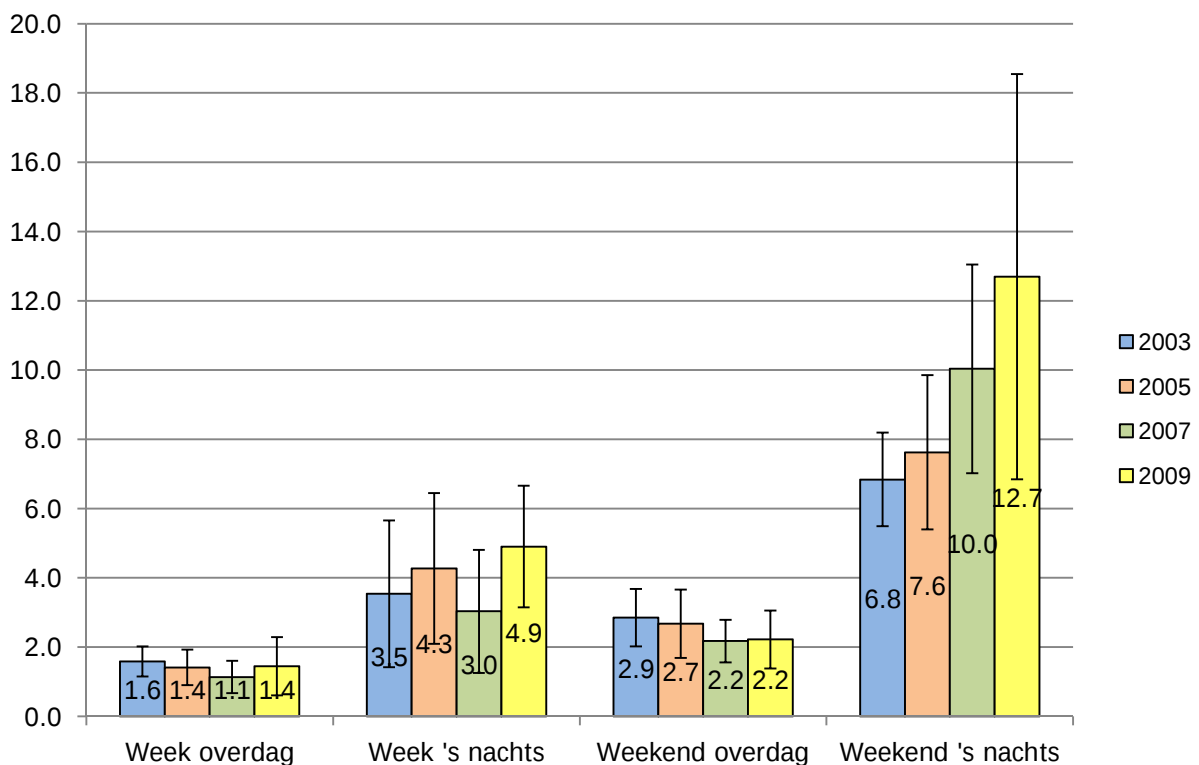
Om het relatieve risico op het tegenkomen van een bestuurder onder invloed per periode van de week te kunnen schatten, moeten de resultaten van Figuur 4 worden gerelativeerd al naargelang de duur van de verschillende perioden (in een volle week bedragen de weekdagen 80 uur, de weeknachten 32 uur, de weekenddagen 32 uur en de weekendnachten 24 uur). Voor eenzelfde verplaatsingsafstand zien we (Tabel 2) dat het risico op het tegenkomen van een bestuurder onder invloed 's nachts in het weekend slechts 3,5 groter is dan overdag door de week, hoewel de ROI-prevalentie in de eerste periode bijna 9 maal zo hoog is als in de tweede. Bovendien is het risico om op weeknachten een bestuurder onder invloed tegen te komen ondanks de hogere ROI-prevalentie kleiner dan op weekdagen, omdat er 's nachts door de week in verhouding weinig verkeer is.

Tabel 2: Relatief risico op het tegenkomen van een bestuurder onder invloed afhankelijk van het tijdstip van de week (willekeurige referentiewaarde voor weekdagen = 1)

Week overdag	1,00
Week 's nachts	0,57
Weekend overdag	1,59
Weekend 's nachts	3,45

Als we de resultaten vergelijken met die van vorige metingen, kunnen we constateren dat geen enkele periode van de week gekenmerkt wordt door een duurzame daling van het ROI-percentage (Figuur 5). De percentages zijn overdag stabiel en vertonen 's nachts een verhoging. Op basis van de geconstateerde verhoging tijdens weeknachten mogen we vanwege de grotere onzekerheid ten aanzien van deze indicator geen voorbarige conclusies trekken, maar we moeten deze verontrustende ontwikkeling nauwlettend in de gaten houden. Voor weekendnachten is de ontwikkeling veel duidelijker, omdat het ROI-percentage sinds 2003 continu stijgt. Dat is in het licht van de speciale aandacht die in het preventie- en bestraffingsbeleid aan rijden onder invloed in weekendnachten wordt gegeven een verontrustende en verrassende ontwikkeling.

Figuur 5: Ontwikkeling van het ROI-percentage afhankelijk van het tijdstip van de week



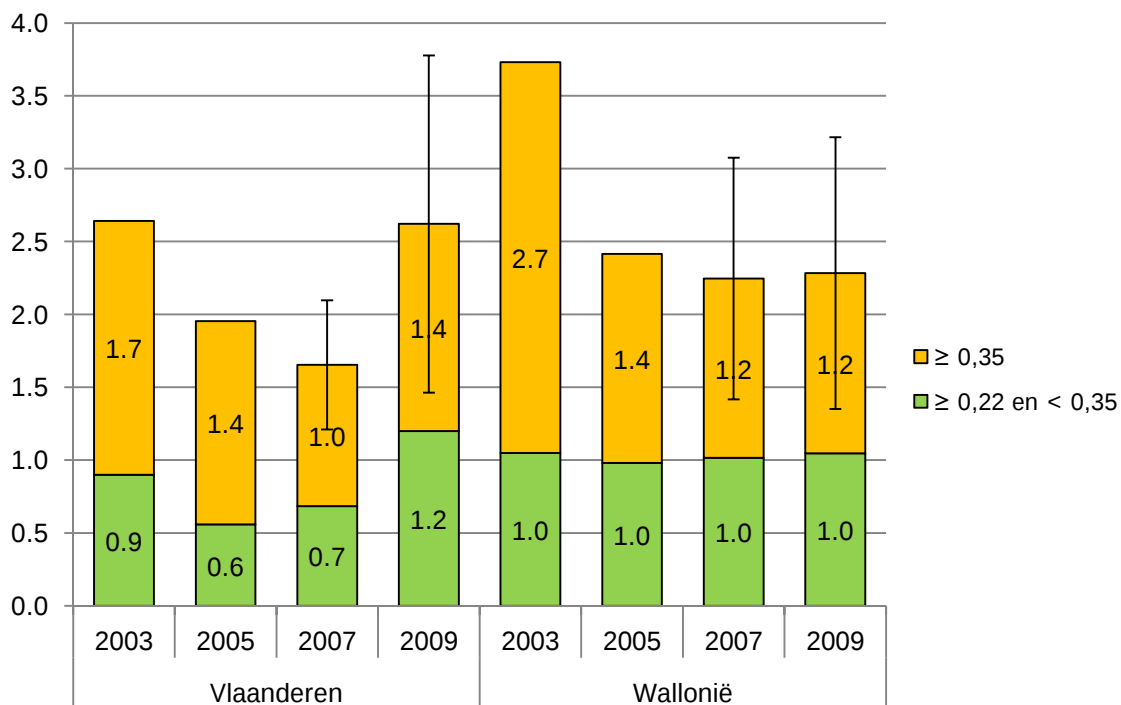
Bron : BIVV - Observatorium voor de verkeersveiligheid

Gewest

Het gedrag van automobilisten ten aanzien van het rijden onder invloed is overal in België gelijk. De geconstateerde percentages in Vlaanderen en Wallonië zijn immers vergelijkbaar (Figuur 6). In tegenstelling tot vorige jaren zien we dat het ROI-percentage in 2009 in Vlaanderen iets hoger is dan in Wallonië, maar het verschil is niet significant. De regressieanalyse bevestigt overigens dat de factor “gewest” niet volstaat om de variaties in het ROI-percentage te verklaren.

Gezien het kleine aantal metingen waarover we beschikken voor Brussel, hebben we besloten de schattingen voor dit gewest niet in Figuur 6 op te nemen. In Brussel zijn er namelijk slechts zeven controles uitgevoerd, waarbij in totaal 200 personen werden gecontroleerd. Bijgevolg is de foutmarge voor de schatting van ROI in Brussel te groot om ook maar de geringste conclusie te verbinden aan het verkregen ROI-percentage van 3,9%. Wel werden de resultaten van de controles in Brussel gebruikt om de nationale ROI-percentages te berekenen.

Figuur 6: Rijden onder invloed per gewest

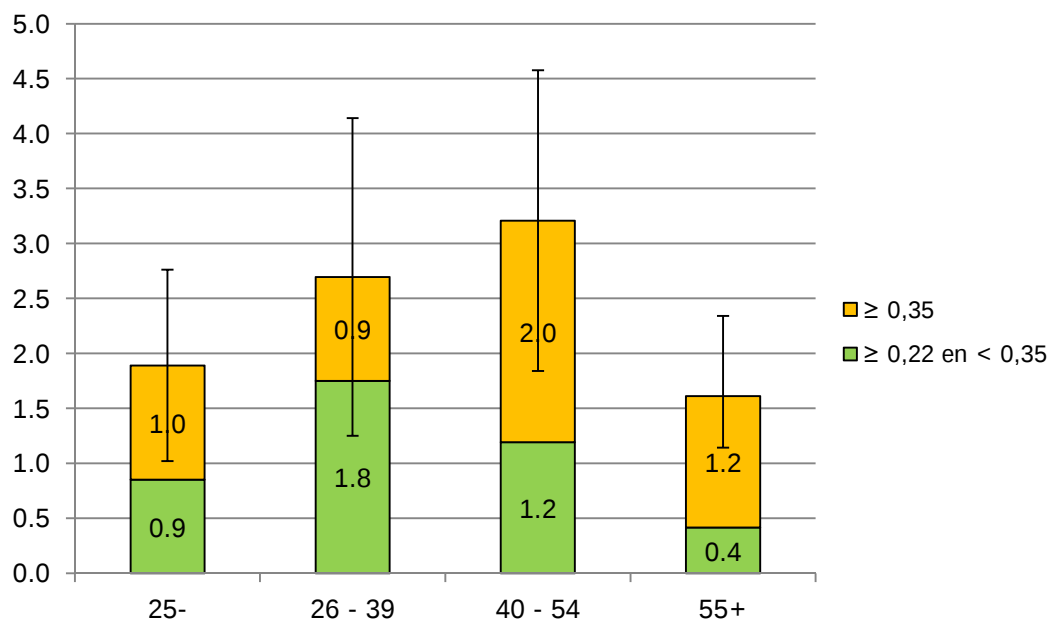


Bron : BIVV - Observatorium voor de verkeersveiligheid

Leeftijd van de bestuurder

Het ROI-percentage varieert met de leeftijd van de bestuurder (Figuur 7). De jongste en oudste bestuurders hebben het laagste percentage. Het aandeel bestuurders dat onder invloed verkeert is daarentegen het hoogst onder bestuurders van 40 tot 54 jaar (3,2%). Bovendien heeft het merendeel van de overtreiders ouder dan 40 jaar een alcoholconcentratie van meer dan 0,35 mg/l UAL. Bij de jongste bestuurders worden daarentegen overwegend gehalten tussen 0,22 en 0,35 mg/l geconstateerd. Dit resultaat is tegengesteld aan dat van 2007, wat tamelijk verrassend is aangezien jongeren over het algemeen onregelmatig, maar wel veel drinken (Gisle et al., 2010). Onze resultaten zijn tevens tegengesteld aan die van het DRUID-onderzoek (Van der Linden, Legrand, Silverans & Verstraete, 2011), waarin de leeftijdsklasse tussen 18 en 24 jaar oververtegenwoordigd was in de bestuurderscategorie met een alcoholgehalte in het bloed van meer dan 1,2 g/l.

Figuur 7: ROI-percentage afhankelijk van de leeftijd van de bestuurder

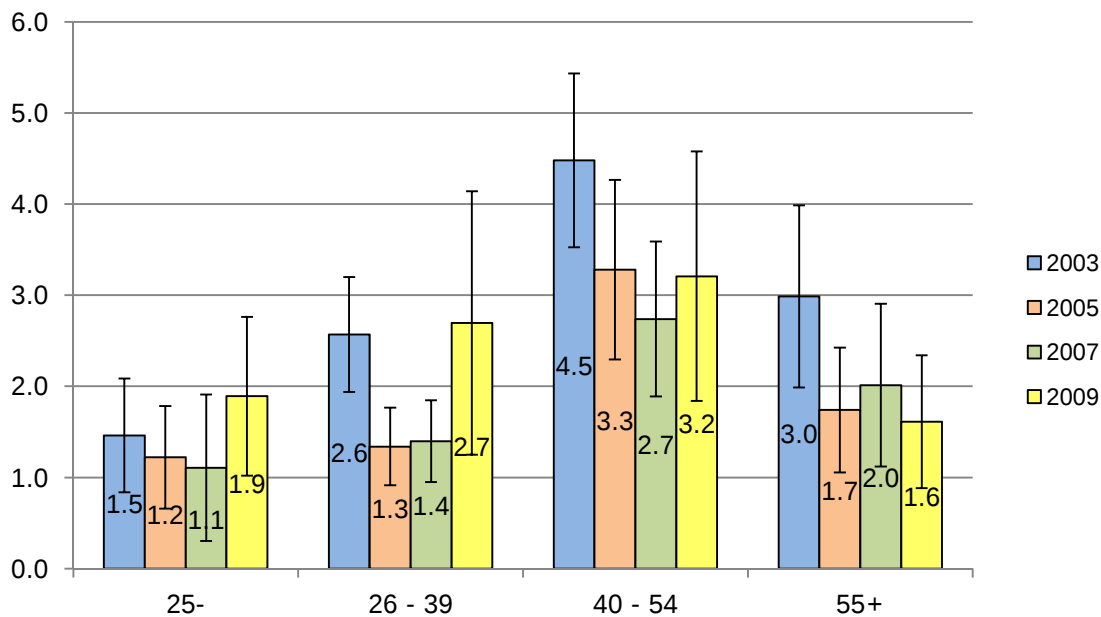


Bron : BIVV - Observatorium voor de verkeersveiligheid

In vergelijking met de voorgaande jaren (Figuur 8) is de hogere ROI-prevalentie voor bestuurders van 40 tot 54 jaar en de lagere ROI-prevalentie voor bestuurders jonger dan 25 jaar een constant gegeven, hoewel in 2009 voor de jongste bestuurders een stijging waar te nemen valt ten opzichte van de voorgaande jaren. De resultaten van 2009 zijn echter

verrassend voor bestuurders van 26-39 jaar, bij wie een ROI-percentage wordt vastgesteld dat vergelijkbaar is met dat van 2003. De ontwikkeling is gunstiger voor de oudste bestuurders, bij wie zelfs voor het eerst een lager percentage is gemeten dan bij bestuurders onder de 25 jaar (hoewel het verschil niet significant is).

Figuur 8: Ontwikkeling van het ROI-percentage naar leeftijd



Bron : BIVV - Observatorium voor de verkeersveiligheid

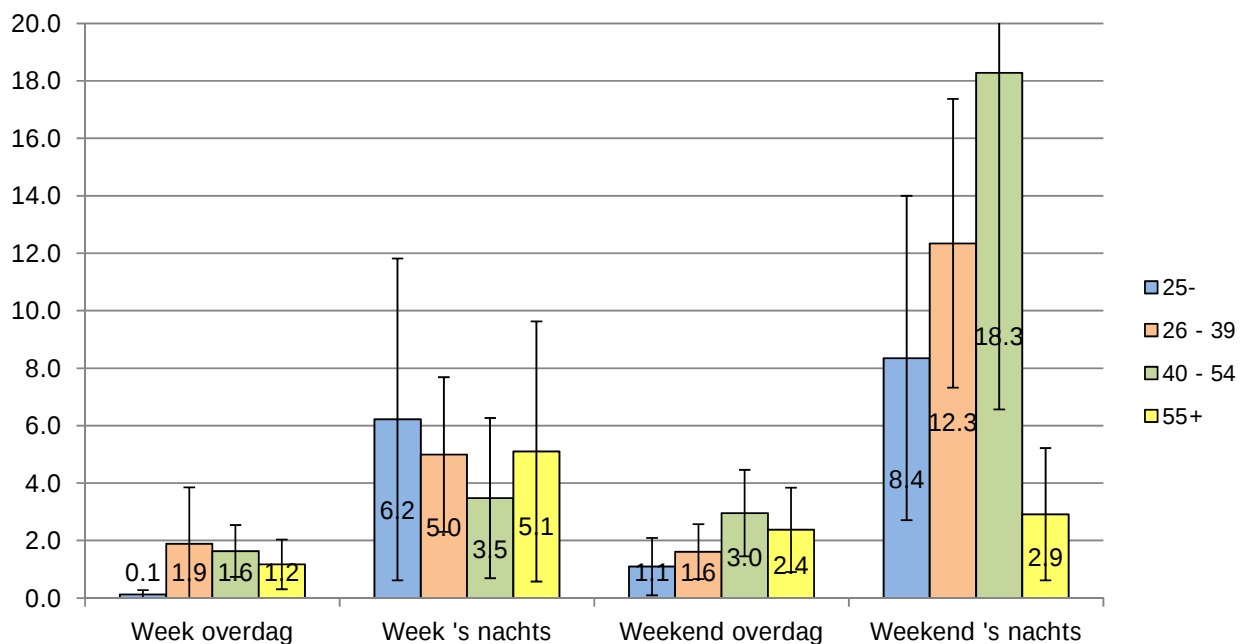
Voor elke leeftijdscategorie varieert het ROI-percentage volgens de periode van de week (Figuur 9). Ook al is het probleem over het algemeen 's nachts en in het weekend groter dan overdag en door de week, toch treden er variaties op. Het ROI-percentage van de jongste bestuurders is overdag lager dan dat van andere leeftijdscategorieën. Maar in weeknachten vertonen ze de hoogste percentages. Dit verschijnsel werd in de metingen van 2007 helemaal niet waargenomen (het ROI-percentage van bestuurders onder de 25 jaar in weeknachten lag in de buurt van 1%) en verdient dus bijzondere aandacht. Het dient echter opgemerkt te worden dat voor de gedragsmeting de minste metingen uitgevoerd konden worden tijdens weeknachten. De foutmarge van deze schatting is dus groter dan die voor de andere perioden van de week, vooral voor bestuurders jonger dan 25 jaar, omdat dat deze leeftijdscategorie de minste leden telt. Hoewel een ROI-percentage van 8,4 op zich verontrustend is, drinken de jongste bestuurders in weekendnachten minder dan de meeste andere bestuurders, behalve bestuurders ouder dan 55 jaar.

Bestuurders van 26 tot 39 jaar onderscheiden zich door een verhoudingsgewijs hoog ROI-percentage op weekdays. Dit is opnieuw een opmerkelijk verschil met de resultaten van vorige metingen. In weekendnachten rijdt een verontrustende 12,3% van deze bestuurders onder invloed.

Toch wordt het hoogste ROI-percentage in het weekend waargenomen bij bestuurders van 40 tot 54 jaar, net als in 2007. Bij deze bestuurders werd 's nachts in het weekend een ROI-percentage geconstateerd van wel 18,3%, tweemaal zoveel dus als dat van jongeren onder de 25 jaar. En daarbij ging het niet om "lichte" overtredingen. Van deze 18,3% werd namelijk twee derde (12,5%) positief bevonden ($\geq 0,35$ mg/l UAL), meer dus dan bij de jongste bestuurders. Toch bezoeken bestuurders van 40 tot 54 jaar in weekendnachten ongeveer even vaak horecagelegenheden als de andere leeftijdscategorieën en gaan ze heel wat minder vaak naar de discotheek dan bestuurders van 25 jaar of jonger. De hogere ROI-prevalentie onder bestuurders van 40 tot 54 jaar kan dus niet worden verklaard met het type bezochte gelegenheden.

Onder bestuurders boven de 55 jaar bevinden zich personen van wie de rijvaardigheid (reactiesnelheid, gezichtsscherpte...) achteruitgegaan is. Het is mogelijk dat een deel van deze bestuurders een verstandiger drinkgedrag vertoont voordat ze achter het stuur plaatsnemen, om de minder onfeilbare rijvaardigheid te compenseren, vooral 's nachts. In deze leeftijdscategorie wordt tijdens weeknachten weliswaar een ROI-percentage van 5,1% gemeten, maar bij de interpretatie van deze gegevens moet voorzichtigheid in acht worden genomen. Niet alleen waren de controles in deze periode minder frequent, bestuurders boven de 55 jaar zijn 's nachts ook sterk ondervertegenwoordigd op de weg in vergelijking met hun normale aandeel in het verkeer en men heeft dus slechts een klein aantal (128) van deze bestuurders op weeknachten kunnen controleren. Overdag is er wat rijden onder invloed betreft echter geen verschil tussen bestuurders boven de 55 jaar en andere bestuurderscategorieën.

Figuur 9: Rijden onder invloed afhankelijk van de leeftijd en de periode van de week



Bron : BIVV - Observatorium voor de verkeersveiligheid

Zoals hierboven opgemerkt, kunnen talrijke verklarende variabelen, waaronder met name de invloed van de verschillende perioden van de week en de herkomst van de bestuurders, het werkelijke verband tussen ROI en leeftijd verhullen. Met behulp van de regressieanalyses hebben we dit effect kunnen isoleren en het relatieve risico van het rijden onder invloed van alle categorieën kunnen vergelijken met de referentiecategorie van bestuurders onder de 25 jaar. Daaruit volgt dat twee categorieën, namelijk van 26 tot 39 en van 40 tot 54 jaar, een significant hoger risico op ROI lopen dan bestuurders jonger dan 25 jaar (relatief risico op ROI respectievelijk 2,5 en 3 maal zo hoog). Bestuurders ouder dan 55 jaar onderscheiden zich echter niet wezenlijk van deze categorie. Als we slechts rekening houden met de positief bevonden bestuurders ($\geq 0,35$ mg/l UAL), is het relatieve risico voor 40- tot 54-jarigen aanzienlijk hoger dan dat voor bestuurders onder de 25 jaar. Dit betekent dat 40- tot 54-jarigen, bij voor het overige gelijke omstandigheden, vaker onder invloed rijden dan de jongste bestuurders en tevens vaker een hoog alcoholgehalte hebben.

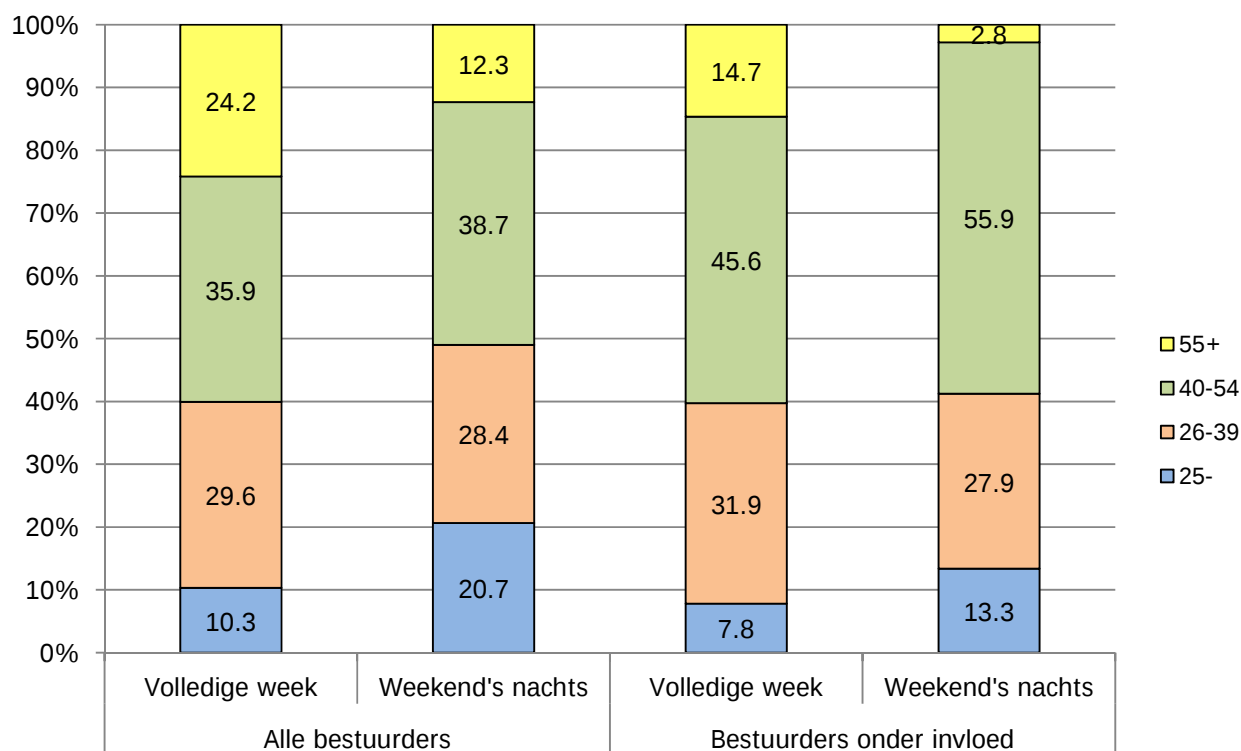
De resultaten van de regressieanalyses verschillen van die van 2007 voor de categorieën van 26 tot 39 jaar (geen verschil met de categorie jonger dan 25 jaar in 2007) en van 55 jaar of ouder (relatief risico op ROI significant hoger dan voor bestuurders jonger dan 25 jaar in 2007). Sinds 2005 is echter steeds geconstateerd dat bestuurders van 40 tot 54 jaar altijd een significant hoger relatief risico op ROI lopen dan bestuurders jonger dan 25 jaar. Een

ander constant gegeven is dat bestuurders jonger dan 25 jaar nooit een significant hoger risico op ROI lopen dan eender welke andere leeftijdscategorie. We kunnen dus ondubbelzinnig verklaren dat het probleem van ROI vaker voorkomt bij bestuurders van 40 tot 54 jaar en verhoudingsgewijs minder vaak bij bestuurders jonger dan 25 jaar.

Afhankelijk van het tijdstip van de week varieert het aandeel van de verschillende leeftijdscategorieën in het verkeer sterk. We zien bijvoorbeeld (Figuur 10) dat het aandeel bestuurders van 25 jaar of jonger 's nachts in het weekend verdubbelt tot 21% in vergelijking met de rest van de week. Bestuurders ouder dan 55 jaar gedragen zich precies omgekeerd. Deze onevenredigheid komt uiteraard terug in de verhouding van bestuurders van 25 jaar en jonger tot het totale aantal bestuurders onder invloed. Terwijl de jongste categorie over de hele week genomen minder dan 8% van de bestuurders onder invloed uitmaakt, neemt dit aandeel in weekendnachten toe tot meer dan 13%. Bijgevolg is er bij een politiecontrole waarbij bestuurders op een weekendnacht aselekt worden tegengehouden een grotere kans om een jongere onder invloed aan te treffen dan bij een controle overdag waarbij hetzelfde aantal bestuurders wordt tegengehouden, hoewel bestuurders van 25 jaar en jonger tijdens weekendnachten een lagere ROI-prevalentie hebben dan de categorieën van 26 tot 39 en 40 tot 54 jaar. Het aandeel van 13% dat bestuurders van 25 jaar en jonger innemen onder bestuurders onder invloed, blijft echter ver verwijderd van het beeld dat vaak voorgesteld wordt van wegen die 's avonds in het weekend overspoeld worden door jonge beschonken automobilisten. Dit beeld wordt echter in stand gehouden door het feit dat jonge bestuurders in verhouding tot hun verkeersdeelname onevenredig vaak betrokken zijn bij ernstige ongevallen⁴.

⁴ Het aandeel bestuurders van 18 tot 25 jaar op het totale aantal automobilisten dat ernstig gewond raakt, is ongeveer twee keer hoger dan het verkeersdeelnamepercentage van deze groep, ongeacht de periode van de week.

Figuur 10: Aandeel van elke leeftijdscategorie in het totale verkeer en in het verkeer “onder invloed” afhankelijk van de periode van de week



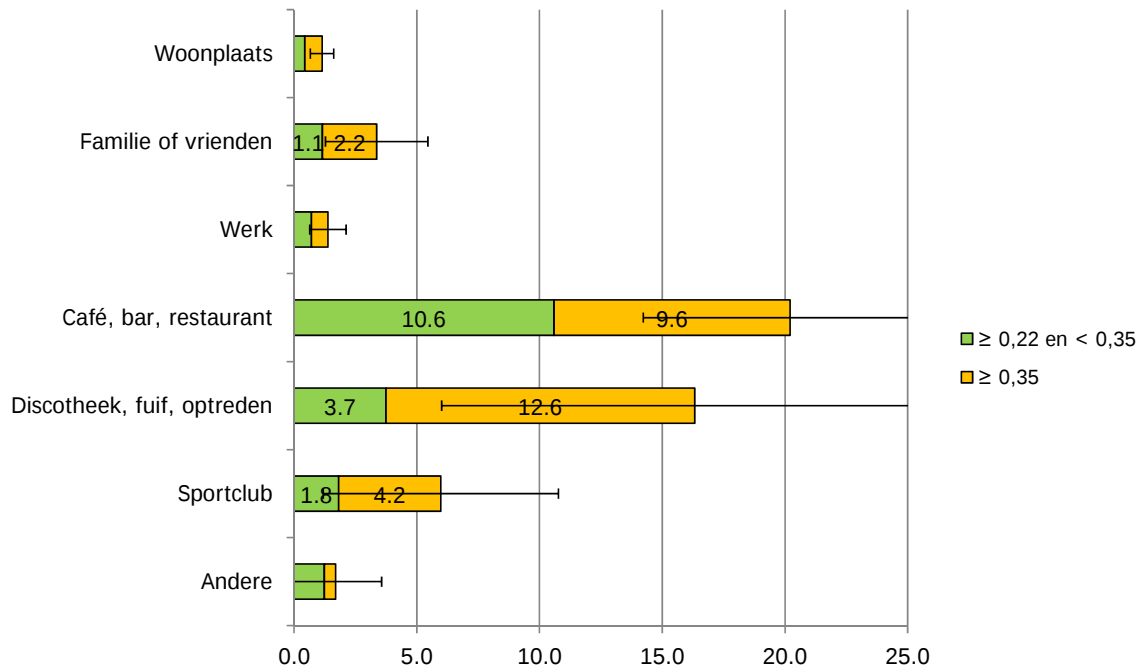
Bron : BIVV - Observatorium voor de verkeersveiligheid

Herkomst

Het aandeel bestuurders onder invloed varieert eveneens afhankelijk van de plaats waar ze vandaan komen (Figuur 11). Het hoeft niet te verbazen dat bestuurders vaker onder invloed achter het stuur kruipen wanneer ze een horecagelegenheid bezocht hebben of terugkomen van een feestje. Dat geldt ook, hoewel in mindere mate, wanneer ze terugkomen van andere sociale gelegenheden zoals een bezoek aan familie of een sportclub. In 2009 was een verontrustend aandeel van 20,2% van de uit een horecagelegenheid komende personen onder invloed. Dat aandeel is iets lager wanneer het gaat om een feestje of een discotheekbezoek (16,3%), maar voor bijna alle bestuurders die terugkomen van een feestje geldt dat ze meestal een hoog alcoholgehalte hebben (12,6% hoger dan 0,35 mg/l UAL) wanneer ze betrappt worden op ROI. De regressieanalyses bevestigen dat de vier bovenvermelde plaatsen van herkomst verband houden met een verhoogd relatief risico op ROI in vergelijking met bestuurders die van thuis komen. Een bezoek aan een horecagelegenheid verhoogt het relatief risico op ROI met een factor 15. Voor een discotheek is die vermenigvuldigingsfactor 12, voor een bezoek aan een sportclub 4,2 en

voor een bezoek aan familie of vrienden 2,9. Personen die terugkeren van hun werk hebben daarentegen dezelfde ROI als personen die van thuis komen.

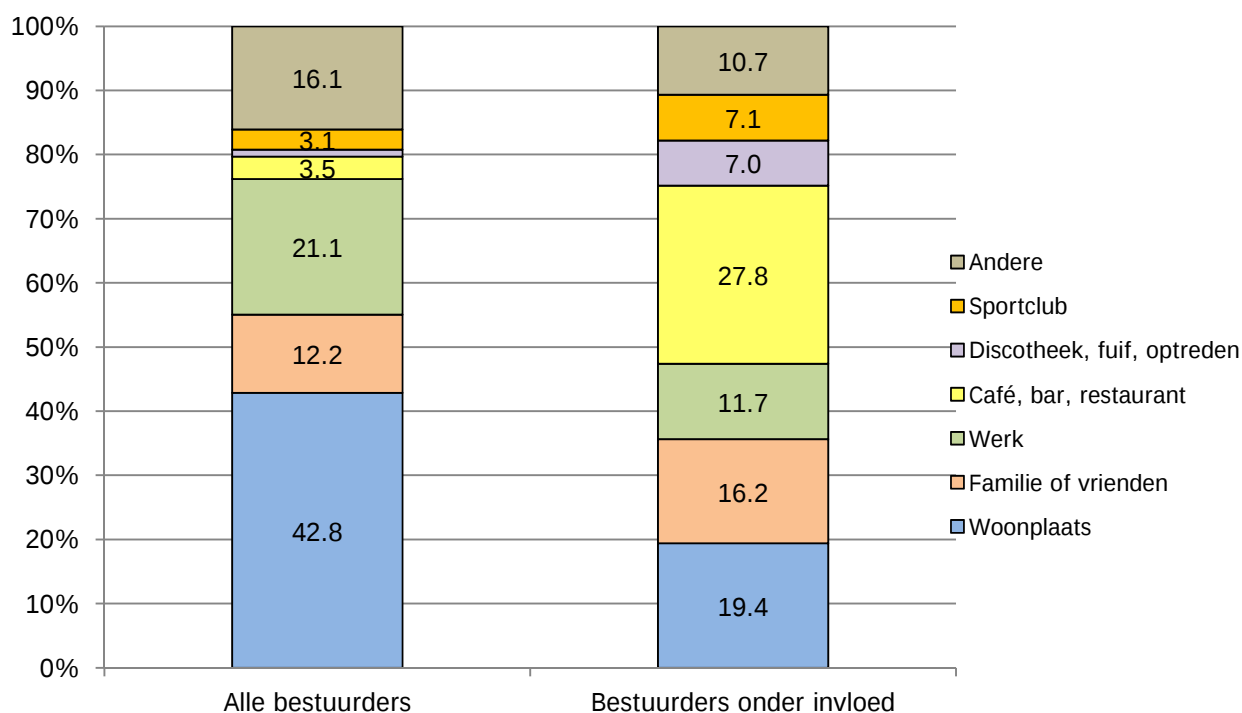
Figuur 11: ROI-percentage volgens herkomst van de bestuurders



Bron : BIVV - Observatorium voor de verkeersveiligheid

Personen die van thuis of van hun werk komen hebben het laagste ROI-percentage, maar deze twee categorieën zijn wel verantwoordelijk voor de meeste verplaatsingen (63% van de tijdens de gedragsmeting gecontroleerde bestuurders kwam van een van deze twee plaatsen). Het absolute aantal bestuurders onder invloed die van deze twee plaatsen afkomstig zijn, valt dus niet te verwaarlozen. We zien in Figuur 12 dat 19% van de bestuurders onder invloed van thuis komt en 12% van het werk. Slechts 7% komt echter terug van de discotheek of een feestje, omdat deze plaatsen het vertrekpunt zijn van slechts 1% van de verplaatsingen. De vertrekpunten van het grootste aantal verplaatsingen onder invloed zijn horecagelegenheden.

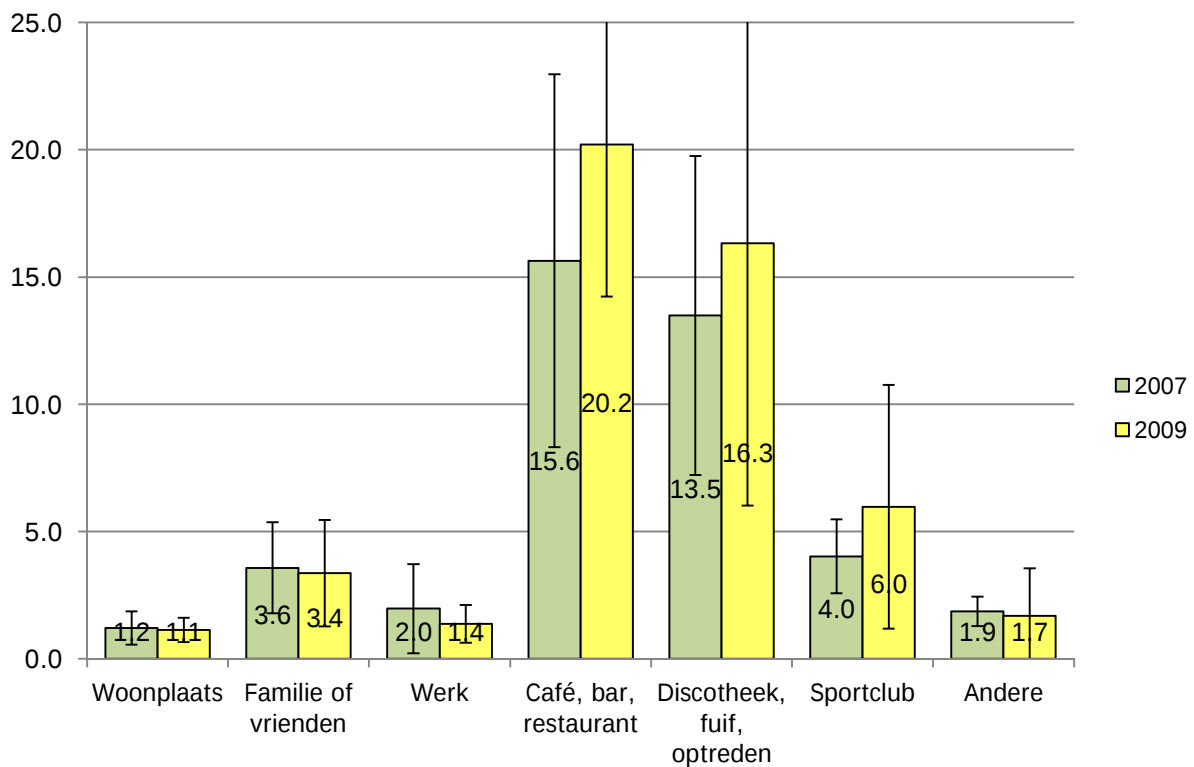
Figuur 12: Verhouding van herkomst voor alle bestuurders en alleen voor bestuurders onder invloed



Bron : BIVV - Observatorium voor de verkeersveiligheid

In vergelijking met de meting van 2007 is het ROI-percentage van horecagelegenheden gestegen met ongeveer 5 procentpunten en dat van sportclubs met 2 procentpunten (Figuur 13). De percentages van de overige plaatsen van herkomst zijn stabiel. Dit betekent dat de geringe verhoging van het globale ROI-percentage te wijten is aan een verergering van de problemen in verband met de plaatsen die toch al het meest problematisch waren en niet aan een hoger promillage tijdens “gewone” verplaatsingen (woon-werkverkeer, winkelen,...).

Figuur 13: ROI-ontwikkeling volgens herkomst van de bestuurders



Bron : BIVV - Observatorium voor de verkeersveiligheid

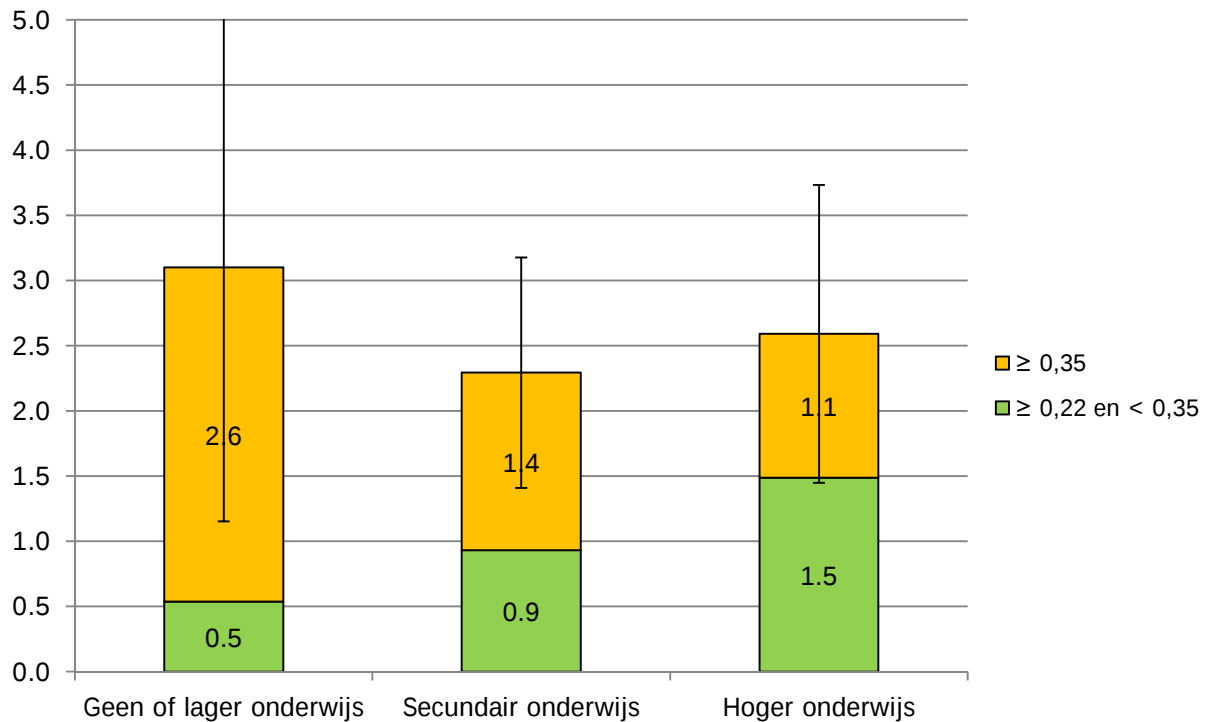
Opleidingsniveau

In de gedragsmeting van 2009 is voor het eerst het verband tussen opleidingsniveau en ROI-percentage getest. Daaruit blijkt dat alcoholgebruik over het algemeen inderdaad beïnvloed wordt door het opleidingsniveau (Gisle et al., 2010). De frequentie van het alcoholgebruik neemt toe met het opleidingsniveau, terwijl buitensporig alcoholgebruik vaker wordt aangetroffen bij personen met het laagste opleidingsniveau. Men zou dus kunnen verwachten dat dit verschillende drinkgedrag zich uit in de ROI-prevalentie, zoals dat vaak wordt gemeld in wetenschappelijke literatuur.

Uit onze resultaten (Figuur 14) blijkt echter geen duidelijk verband tussen het opleidingsniveau en het rijden onder invloed. Er valt geen enkel significant verschil in ROI-percentage of relatief ROI-risico te constateren op basis van het opleidingsniveau van de bestuurders. Hetzelfde resultaat wordt verkregen wanneer de regressieanalyse wordt uitgevoerd zonder er de personen jonger dan 25 jaar in te betrekken, van wie een belangrijk deel nog in opleiding is. Wel moeten we opmerken dat het percentage bestuurders met een hoog alcoholgehalte niettemin hoger is onder personen met alleen een diploma van het basisonderwijs of helemaal geen diploma, wat lijkt te kloppen met de bevindingen ten aanzien van het alcoholgebruik.

Het zou interessant zijn om andere sociaaldemografische factoren te testen alvorens te concluderen dat het rijden onder invloed in België geen verband houdt met sociaaldemografische verschillen in de bevolking.

Figuur 14: ROI-percentage afhankelijk van het opleidingsniveau



Bron : BIVV - Observatorium voor de verkeersveiligheid

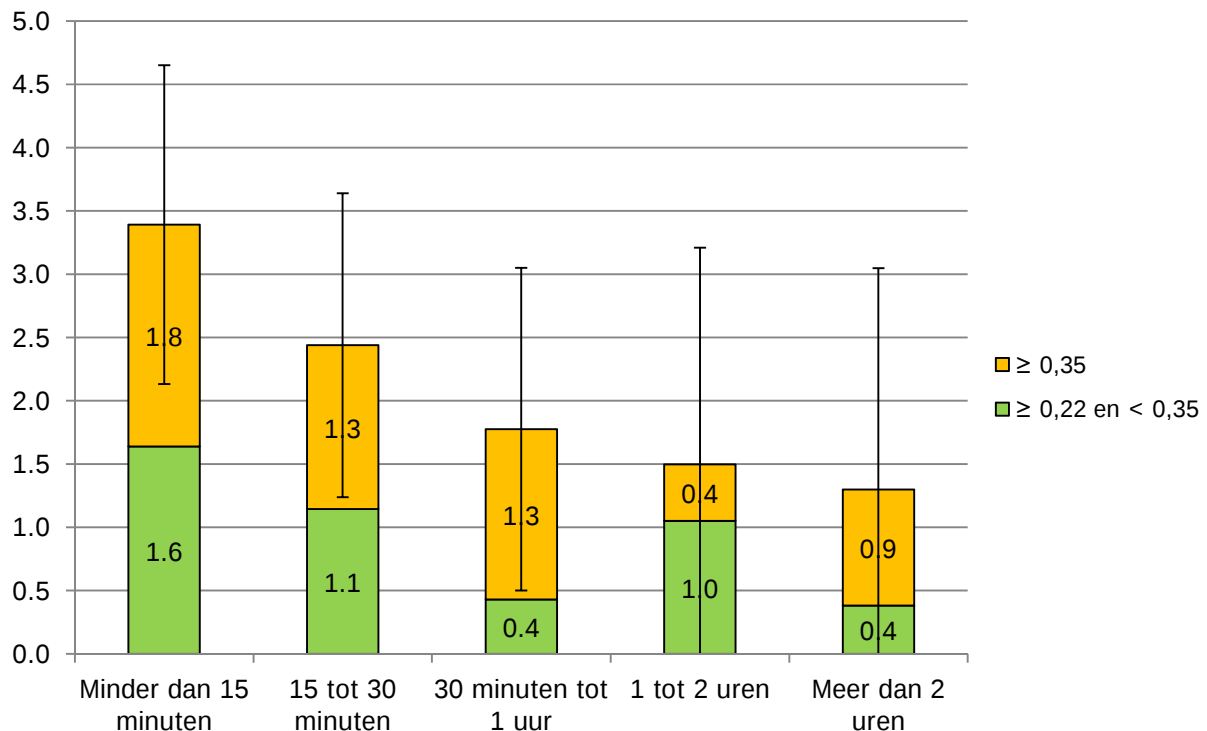
Duur van de verplaatsing

Tijdens de gedragsmeting vroeg de politie aan de bestuurders die ze tegenhield de totale duur van hun autorit te schatten. De resultaten (Figuur 15) laten zien dat er een potentieel verband is tussen de geschatte duur van de verplaatsing en het al dan niet rijden onder invloed. Namelijk, hoe langer de verplaatsing, hoe lager het gemeten ROI-percentage. De regressieanalyse reveleerde dat de duur van de verplaatsing significant bleek ($p=0,046$).

Dit geconstateerde verband kan worden verklaard doordat mensen die weten dat ze lang moeten rijden een voorzichtiger drinkgedrag vertonen. Maar een deel van het waargenomen verband kan ook te wijten zijn aan onbetrouwbare antwoorden van de bestuurders. Mensen die weten dat ze onder invloed verkeren, hebben namelijk de neiging een kortere reisduur

dan de feitelijke reisduur op te geven om hun overtreding tegenover de politieagent te bagatelliseren.

Figuur 15: ROI-percentage afhankelijk van de duur van de verplaatsing



Bron : BIVV - Observatorium voor de verkeersveiligheid

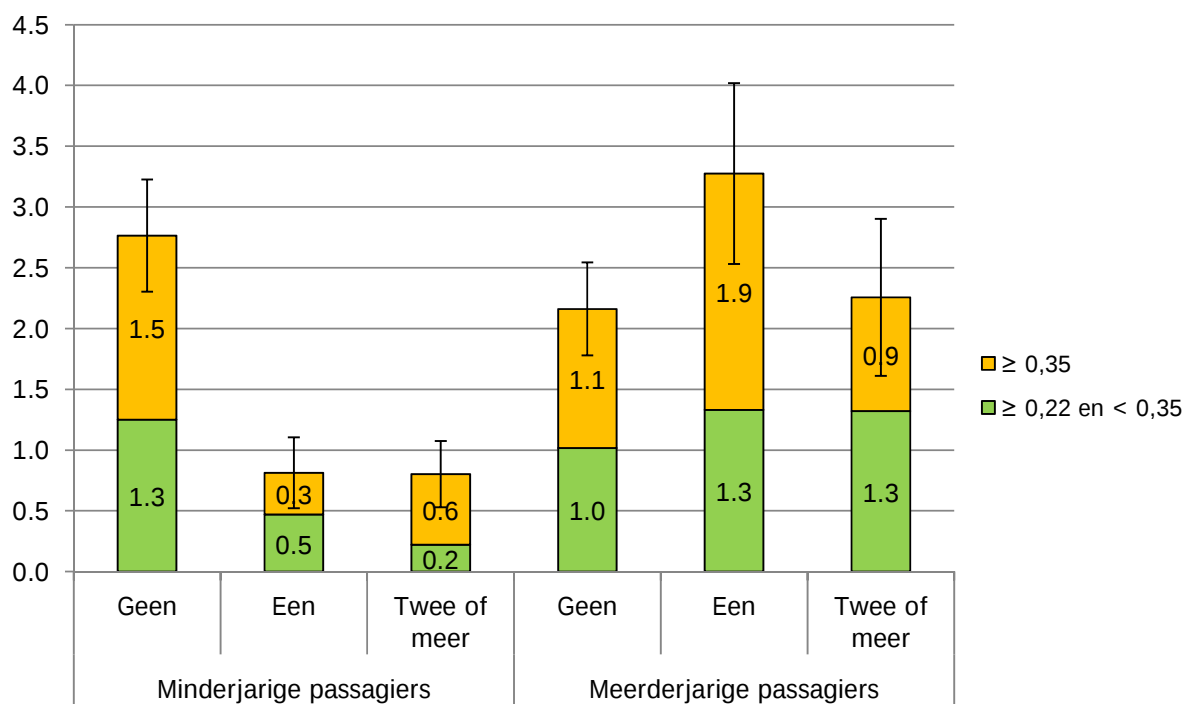
Aantal passagiers

Bij de vorige gedragsmetingen is geen duidelijk verband aangetoond tussen het aantal passagiers in de auto en het rijden onder invloed. In 2009 hebben we een gedetailleerdere analyse uitgevoerd van de leeftijd en het geslacht van de passagiers, met name om te bepalen of bepaalde combinaties van bestuurder en passagiers (bijvoorbeeld een mannelijke bestuurder en mannelijke passagiers) het risico op ROI verhogen.

Er is een duidelijk verband geconstateerd tussen het vervoeren van minderjarige passagiers en het rijden onder invloed (Figuur 16). Het ROI-percentage daalt inderdaad sterk bij bestuurders die ten minste één dergelijke passagier vervoeren (minder dan 1% van deze bestuurders is onder invloed). Men zou ervan kunnen uitgaan dat dit resultaat te verklaren valt doordat minderjarigen vaak vervoerd worden op momenten en vanuit plaatsen waar het ROI-percentage het laagst is (overdag door de week, van thuis of school,...). Maar zelfs als

de factoren herkomst, tijdstip van de week en leeftijd van de bestuurder worden meegewogen, geven de regressieanalyses aan dat het vervoeren van een minderjarige een belangrijke factor is die het relatieve risico op ROI verlaagt (drie keer lager voor bestuurders die ten minste één minderjarige vervoeren in vergelijking met andere bestuurders).

Figuur 16: ROI-percentage afhankelijk van het aantal passagiers



Bron : BIVV - Observatorium voor de verkeersveiligheid

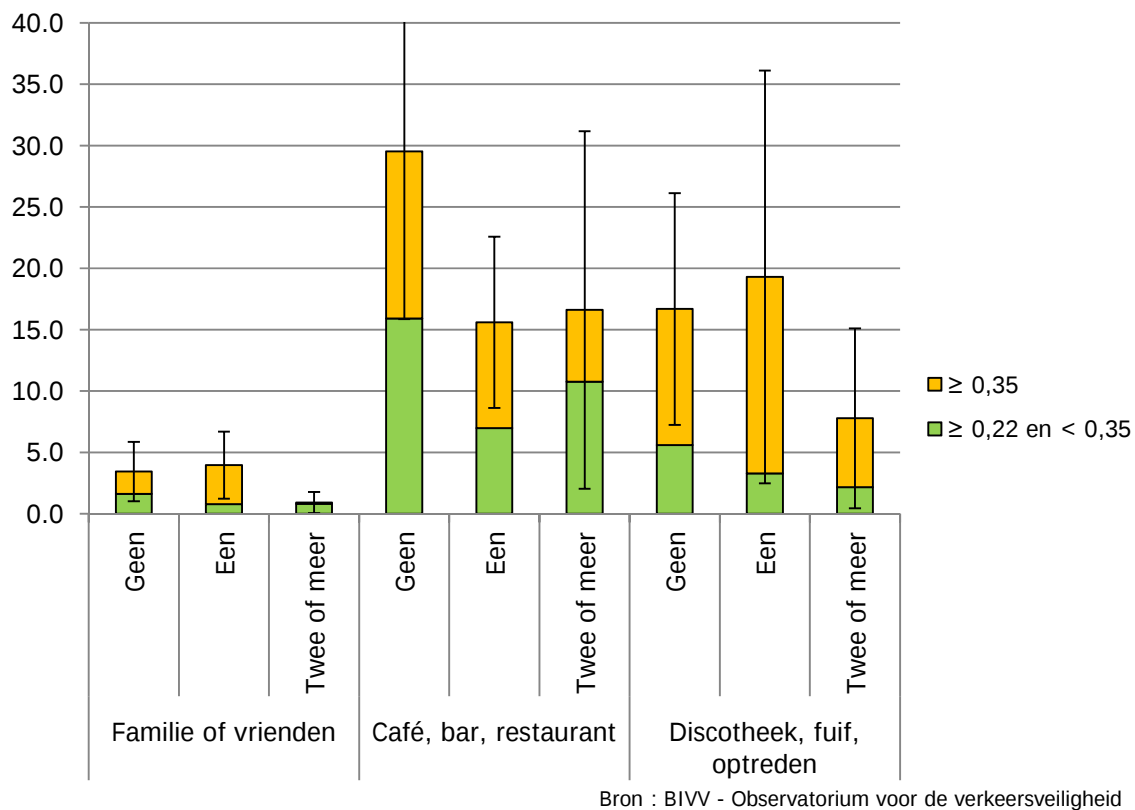
Er valt echter geen duidelijke tendens te constateren in geval van volwassen passagiers. Er is weliswaar een verhoogd ROI-percentage te zien voor bestuurders met één passagier, maar de regressieanalyse toont aan dat dit verschil niet significant is. Verder is het ROI-percentage voor bestuurders met twee of meer passagiers en bestuurders zonder passagiers gelijk, hoewel het in het weekend en op de terugweg van fuiven en feestjes vaker voorkomt dat er meerdere passagiers vervoerd worden. Komend van thuis of van het werk rijden bestuurders overwegend alleen. Verder toont de regressieanalyse aan dat het relatieve risico op ROI bij bestuurders met twee of meer passagiers lager is dan bij bestuurders zonder passagiers. Dit kan verband houden met een zeker “Bob-effect” en met het verantwoordelijkheidsbesef van de bestuurders, dat zich sterker doet gelden wanneer ze meerdere passagiers in hun auto moeten vervoeren. Dit resultaat kan ook worden vergeleken met de attitudemetingen van het BIVV (Boulanger, 2010), die aangeven dat de

sociale afkeuring van ROI groot is. Zo vond 67% van de respondenten dat de regels op het gebied van rijden onder invloed aangescherpt zouden moeten worden. Het is dus onwaarschijnlijk dat bestuurders gedrag willen tonen dat wordt afgekeurd door de personen die ze vervoeren. We hebben geen specifiek gedrag kunnen constateren volgens het geslacht van de bestuurders of passagiers.

Als we het verband tussen het aantal passagiers en de herkomst van de bestuurders onderzoeken (Figuur 17), zien we dat bestuurders met passagiers die terugkomen van een bezoek aan familie, vrienden of een discotheek een lager ROI-percentage hebben. Maar bij terugkomst van een horecagelegenheid blijft het ROI-percentage hoger dan 15%, ongeacht het aantal passagiers. Het is mogelijk dat het “Bob-effect” groter is bij discotheekbezoekers dan bij horecabezoekers, omdat de campagnes meer op discotheken dan op horecagelegenheden gericht waren. Toch zijn er ook Bob-campagnes georganiseerd voor café- en restaurantbezoekers.

Ten slotte valt ook het zeer hoge ROI-percentage op van bestuurders die alleen van een horecagelegenheid terugkeren (ongeveer 30%). Dit is trouwens op elk moment van de week hetzelfde, wat suggereert dat een deel van deze subgroep bestaat uit chronische veeldrinkers. Met andere woorden, het lijkt erop dat personen die lijden aan een alcoholverslaving en regelmatig op café gaan onevenredig sterk vertegenwoordigd zijn in de bestuurdersgroep die alleen van een horecagelegenheid terugkeert. Deze groep valt moeilijker te beïnvloeden met specifieke campagnes tegen rijden onder invloed dan mensen die maar af en toe drinken.

Figuur 17: ROI-percentage afhankelijk van het aantal passagiers en de herkomst

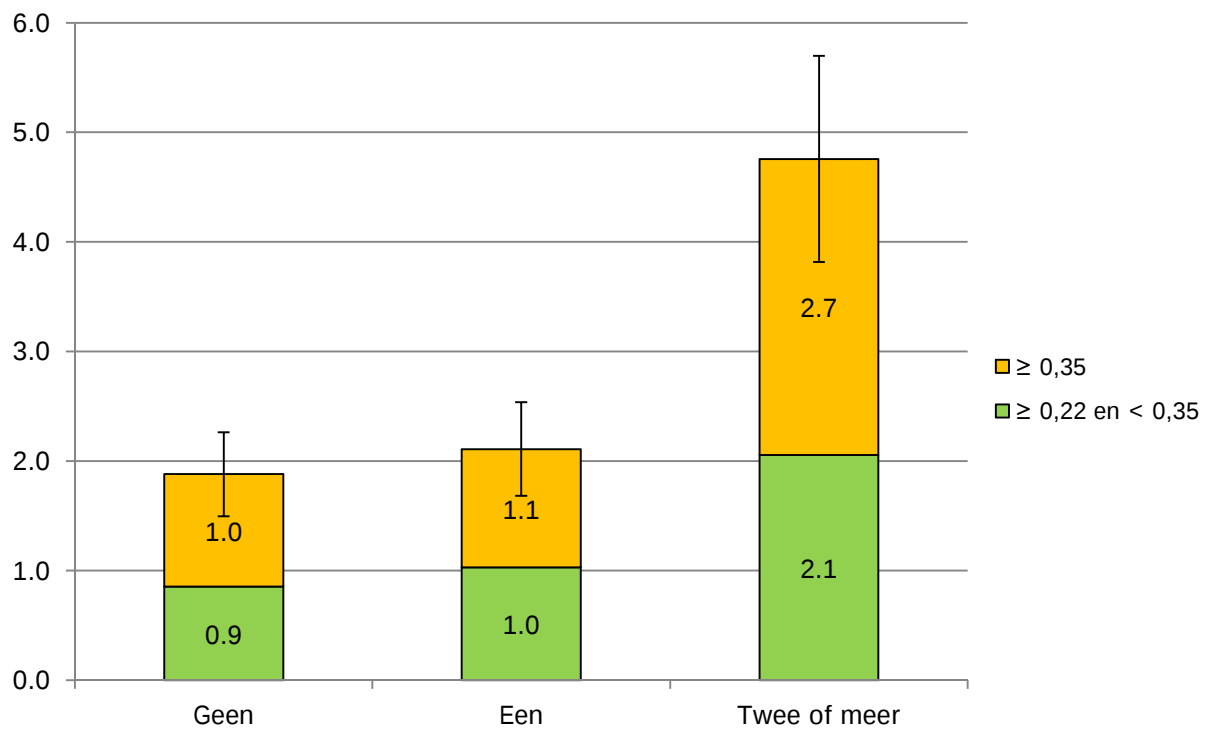


Aantal eerder ondergane controles

In eerste instantie zou je verwachten dat de ROI-prevalentie afneemt naarmate de bestuurder in het verleden vaker gecontroleerd is, vanwege het schrikeffect dat de controles teweegbrengen. De resultaten tonen echter aan dat personen die meer dan een keer gecontroleerd zijn juist een fors hoger ROI-percentage hebben dan personen die weinig of niet gecontroleerd zijn (Figuur 18). De resultaten zijn op dit punt gelijk aan die van vorige gedragsmetingen.

Het blijkt echter dat personen die vaak 's nachts rijden, vooral in het weekend, net als personen die van de discotheek komen, vaker gecontroleerd worden dan mensen die van andere plaatsen afkomstig zijn. Mannen worden bovendien vaker gecontroleerd dan vrouwen. Dit resultaat is dus te wijten aan het feit dat politiecontroles gericht zijn op de tijdstippen en groepen die de grootste kans op ROI opleveren. Met andere woorden, mensen worden vaker gecontroleerd omdat ze vaker onder invloed zijn en niet andersom.

Figuur 18: ROI-percentage afhankelijk van het aantal eerder ondergane controles



Bron : BIVV - Observatorium voor de verkeersveiligheid

Deze analyse wordt bevestigd door de regressieanalyses. Wanneer gelet wordt op het geslacht, de herkomst van de bestuurders en het tijdstip van de week, wordt het aantal eerdere controles niet-significant, wat aangeeft dat het feit eerder gecontroleerd te zijn geen invloed heeft op het hogere relatieve risico op ROI.

Als we de redenering dat er van controles een afschrikkende werking uitgaat verder volgen, hadden we na controle van de andere variabelen eerder een afname van het relatieve risico op ROI moeten constateren bij personen die vaak gecontroleerd zijn. Voor het achterwege blijven van dit positieve effect kunnen verschillende redenen worden aangevoerd:

- We hebben waarschijnlijk niet alle variabelen kunnen controleren volgens welke de politie haar controles richt. Naast de in het regressiemodel verwerkte factoren leeftijd, geslacht, tijdstip van de week en herkomst zijn er namelijk nog andere factoren die de beslissing van de politie om een bestuurder te controleren beïnvloeden, zoals een alcoholgeur in de auto. Hoewel de andere factoren in het regressiemodel zijn verwerkt, zijn bestuurders die weinig of niet worden gecontroleerd en bestuurders die vaak worden gecontroleerd dus waarschijnlijk niet helemaal met elkaar te vergelijken.
- Het aantal controles die in het verleden werden ondergaan, is niet gebonden aan een tijdslimiet. Misschien hadden we een positiever verband tussen controles en een

afname van het relatieve risico op ROI kunnen vaststellen als we alleen rekening hadden gehouden met recente controles (bijvoorbeeld in het afgelopen jaar). Het ligt namelijk voor de hand dat recente controles een grotere invloed hebben op de door de bestuurder ervaren subjectieve waarschijnlijkheid van een volgende controle.

- Ten slotte is het aantal controles, ondanks de toename tijdens de laatste jaren, waarschijnlijk niet voldoende om de subjectieve waarschijnlijkheid van controles voor bestuurders zodanig te doen stijgen dat het risico op rijden onder invloed erdoor vermindert. Uit de gedragsmeting kunnen we opmaken dat 53% van de bestuurders nog nooit gecontroleerd was en 26% één keer. Ten opzichte van 2003, toen 76% van de bestuurders verklaarde nog nooit gecontroleerd te zijn (Boulanger, 2010), betekent dat een verbetering, maar om de objectieve waarschijnlijkheid en daarmee de subjectieve waarschijnlijkheid om gecontroleerd te worden verder omhoog te krijgen zal er meer moeten gebeuren. In 2009 hebben de attitudemetingen aangetoond dat 65% van de bestuurders de waarschijnlijkheid van een alcoholcontrole laag of zeer laag inschatte.

3.3. Een model van het rijden onder invloed

Algemeen principe

Een groot aantal factoren beïnvloedt de waarschijnlijkheid van ROI, maar op basis van een eenvoudige analyse van de gegevens is het moeilijk om de invloed van elk van de afzonderlijke factoren te bepalen. Veel factoren zijn namelijk van elkaar afhankelijk. De leeftijd van de bestuurders en de bestemmingen variëren bijvoorbeeld afhankelijk van de periode van de week. Een verschil tussen het ROI-percentages van mannen tussen 39 en 44 jaar die 's nachts in het weekend rijden en vrouwen tussen 25 en 39 jaar die door de week overdag rijden, kan dus worden toegeschreven aan de factoren leeftijd, geslacht, periode van de week, of aan een combinatie van factoren. Het is zelfs mogelijk dat een factor het ROI-percentage beïnvloedt, maar dat het effect van die factor onzichtbaar is doordat het tegengesteld is aan het effect van andere factoren.

Om de invloed van de verschillende factoren op het relatieve risico op rijden onder invloed beter te kunnen begrijpen, hebben we een model opgesteld aan de hand van logistieke regressieanalyses. Daardoor kunnen we, "bij voor het overige gelijke omstandigheden", de specifieke invloed van elke variabele onderzoeken, de invloed van een variabele kwantificeren en zien of die invloed als significant kan worden beschouwd. Kort gezegd

kunnen we met behulp van deze analyse beter begrijpen waarom bepaalde mechanismen tot een stijging of daling van het relatieve risico op ROI leiden.

Feitelijk wordt met dit model de verhouding tussen ROI en de verschillende determinanten ervan bepaald op basis van de kansverhouding (odds ratio⁵). In de context van dit onderzoek, waarin het percentage bestuurders onder invloed, statistisch gesproken, als laag kan worden aangemerkt, kan het concept kansverhouding worden vergeleken met het “relatieve risico”⁶, dat gevoelsmatig eenvoudiger te begrijpen is. Omwille van de duidelijkheid gebruiken we hierna daarom de term “relatief risico” om de in dit document naar voren gebrachte resultaten te beschrijven. Met het “relatieve risico op rijden onder invloed” wordt hier de verhouding bedoeld tussen de kans op rijden met een alcoholgehalte boven de wettelijke limiet voor een persoon die tot een categorie van de geteste variabele behoort en de kans op rijden met een alcoholgehalte boven de wettelijke limiet voor een persoon die tot een andere categorie van die variabele behoort, de zogenaamde referentiecategorie.

Wanneer uit het model blijkt dat een relatief risico op ROI significant is, geeft dat aan dat het feit dat iemand tot een bepaalde categorie van de predictor behoort (bijvoorbeeld de categorie “vrouw” van de predictor “geslacht”) in plaats van tot de referentiewaarde (bijvoorbeeld de categorie “man”) op statistisch significante wijze verband houdt met een stijging of daling van de kans op ROI. Deze toe- of afname komt overeen met een vermenigvuldigingsfactor. Zo kunnen we bijvoorbeeld zeggen dat het relatieve risico op ROI voor vrouwen 0,31 keer hoger ligt dan voor mannen. Je zou ook kunnen zeggen dat het relatieve risico op ROI 31% van dat van mannen is. Als deze factor kleiner is dan 1, betekent dat dus dat het relatieve risico van de vergeleken categorie (in ons voorbeeld de vrouwen) lager is dan dat van de referentiecategorie (de mannen). Als deze factor daarentegen groter

⁵
$$O.R = \frac{\frac{p}{(1-p)}}{\frac{q}{(1-q)}}$$
; waarbij q overeenkomt met de kans op ROI in de referentiecategorie van een

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

⁶
$$R.R = \frac{p}{q}$$
; waarbij q overeenkomt met de kans op ROI in de referentiecategorie van een predictor

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

is dan 1, betekent dit dat het relatieve risico van de vergeleken categorie hoger is dan dat van de referentiecategorie.

Resultaten

Om de relevante variabelen voor dit model te bepalen, werd elke variabele eerst apart getest, waardoor er een significant verband kon worden vastgesteld tussen geslacht, tijdstip van de week, herkomst, aantal minderjarige passagiers, aantal vorige controles, reisduur en ROI (zie bijlage 3). Deze variabelen hebben als basis gediend bij het opstellen van het globale model.

Het model is stapsgewijs opgebouwd door geleidelijk steeds een nieuwe predictor toe te voegen en het effect ervan op de andere predictoren te observeren. Zo wordt het effect van de predictoren “aantal eerdere controles” en “weekend” niet significant wanneer de predictor “herkomst” in het model wordt opgenomen. Tabel 2 laat het eindresultaat van de analyse zien, dat wil zeggen het model op basis van de variabelen die een significante invloed hebben op het rijden onder invloed ⁷. Daarbij dient opgemerkt te worden dat voor de predictoren “leeftijd” en “herkomst” slechts enkele modaliteiten een significante invloed hebben op het relatieve risico op ROI.

We constateren dat het relatieve risico op ROI van vrouwen drie keer zo laag is als dat van mannen. Vervoer van minderjarige (ten minste 1) of meerderjarige (ten minste 2) passagiers draagt ook bij tot een verlaging van het relatieve risico op ROI. Voor het vervoer van passagiers zijn verschillende combinaties getest, met name door een interactieterm in het model te gebruiken voor het geslacht van de bestuurder en dat van de passagiers, maar er is geen enkele andere significante invloed op het relatieve risico op ROI geconstateerd.

Ten aanzien van het tijdstip van de week levert de nacht een sterke verhoging van het relatieve risico op ROI in vergelijking met overdag. De predictor “weekend” verliest echter zijn significantie zodra de herkomst van de bestuurders in het model wordt ingevoerd, wat betekent dat niet het moment op zichzelf het relatieve risico op ROI beïnvloedt, maar het type activiteit waarmee het moment verband houdt. Deze predictor is dus niet gebruikt voor het definitieve model.

⁷ Variabelen waarvan $P > |t|$ lager is dan 0,05 worden aangemerkt als significant. De significantiedrempel is dus 95%.

Ook de leeftijd heeft een belangrijke invloed op het relatieve risico op ROI. In vergelijking met de jongste leeftijdsgroep is dit risico 2,3 maal zo groot voor 26- tot 39-jarigen en 3 maal zo groot bij 40- tot 54-jarigen.

Voor de factor herkomst geldt dat bestuurders die terugkomen van een horecagelegenheid of discotheek een zeer hoog relatief risico op ROI vertonen in vergelijking met personen die van thuis komen, wat niet verbazingwekkend is. De categorieën “familie/vrienden” en “sportclub” zijn ook significant.

Ten slotte blijkt ook de duur van de verplaatsing van significant belang. Dit is de enige continue kwantitatieve variabele in het model. De duur van de verplaatsing wordt uitgedrukt in minuten, wat verklaart dat de waarde van de odds ratio (kansverhouding) zo dicht in de buurt van 1 ligt: zelfs als de variabele significant is, heeft een verschil in reisduur van een minuut logischerwijs geen grote invloed op het relatieve risico op ROI.

Tabel 3: Globaal model op basis van de regressieanalyses

	Odds ratio	Standaardafwijking	t	P> t
Geslacht				
Man - referentiecategorie				
Vrouw	0.31	0.10	-3.76	0.000
Moment van de dag				
Overdag - referentiecategorie				
Nacht	2.53	0.89	2.61	0.009
Leeftijd				
25 jaar en jonger - referentiecategorie				
26-39 jaar	2.30	0.86	2.23	0.027
40-54 jaar	2.96	1.04	3.10	0.002
55 jaar en ouder	1.40	0.44	1.08	0.283
Herkomst				
Thuis - referentiecategorie				
Familie, vrienden	2.86	0.98	3.08	0.002
Werk	1.07	0.38	0.20	0.839
Café, bar, restaurant	15.45	5.04	8,4	0,000
Fuif, discotheek	12.49	5,67	5.56	0,000
Sportclub	4.18	1,73	3.45	.0001
Andere	1.52	0.93	0.68	0.496
Meerderjarige passagiers				
Minder dan twee - referentiecategorie				
Ten minste 2 meerderjarige passagiers	0.49	0.15	-2.28	0.023
Minderjarige passagiers				
Geen - referentiecategorie				

Ten minste 1 minderjarige passagier	0.31	0.11	-3,34	0.001
Duur van de verplaatsing	0.99	0.01	-2.01	0.046

$F(14, 437) = 28.45$

Kans > F = 0.0000

Het model beweert niet alle factoren die van invloed zijn op het relatieve risico op ROI exhaustief te behandelen. Alleen de tijdens de wegcontroles gemeten variabelen konden in het model worden opgenomen. Bovendien is alleen rekening gehouden met variabelen waarvan redelijkerwijs een verband met het relatieve risico op ROI vermoed kon worden. Zo hebben we de variabele “aantal politieagenten dat aan de controles deelnam” niet in het model opgenomen, hoewel deze variabele significant bleek. We kunnen logischerwijs niet concluderen dat het relatieve risico op ROI toeneemt met het aantal agenten dat op de testlocatie aanwezig is. Er zou eerder uitgegaan moeten worden van een omgekeerd verband: wetende dat een bepaalde controle om een of andere reden meer werk in verband met onder invloed verkerende bestuurders met zich mee dreigt te brengen, kunnen de leidinggevendenden van de politiezones besluiten om er meer personeel naartoe te sturen. Het is ook mogelijk dat de variabele “aantal politieagenten” gecorreleerd is aan een andere variabele met een grotere relevantie voor het relatieve risico op ROI. We zien bijvoorbeeld dat zich onder de politiezones die een groot aantal agenten konden inzetten voor alcoholcontroles veel stedelijke agglomeraties bevinden (Gent, Antwerpen, Ukkel/Watermaal-Bosvoorde/Oudergem, Leuven). Het geconstateerde statistische verband zou dus kunnen wijzen op een verband tussen bevolkingsdichtheid of stedelijk karakter en het percentage personen dat onder invloed rijdt. Hoe het ook zij, het wel of niet opnemen van de variabele “aantal politieagenten” in het model is van geen enkele invloed op de resultaten voor andere predictoren en dus op de conclusies die uit het in Tabel 3 getoonde model getrokken kunnen worden.

4. Conclusies en aanbevelingen

De resultaten van de gedragsmeting van 2009 stemmen allerm minst tot tevredenheid. Noch globaal, noch voor enige belangrijke subgroep (bijvoorbeeld bestuurders die 's nachts in het weekend rijden) neemt het risico op rijden onder invloed af. Het globale ROI-percentage neemt in tegendeel toe van 2,00% in 2007 tot 2,54% in 2009. Ook voor de momenten van de week die al het meest zorgwekkend waren, dat wil zeggen 's nachts, vooral in het weekend, valt een stijging te zien. 12,7% van de bestuurders was in 2009 onder invloed in weekendnachten, een percentage dat nog nooit zo hoog was tijdens eerdere gedragsmetingen. De constante stijging van deze indicator sinds 2003 maant werkelijk aan tot actie. De indicator stijgt ook voor weeknachten, maar deze stijging moet met voorzichtigheid worden geïnterpreteerd wegens het kleinere aantal bestuurders dat in deze periode van de week wordt gecontroleerd. In ieder geval zijn de 's nachts geconstateerde ROI-percentages een stuk hoger dan de doelstelling van 3% die door de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid werd gedefinieerd in 2002.

Behalve de periode van de week zijn er tijdens de verschillende metingen andere factoren gemeten. Onder deze kenmerken vallen onder andere het geslacht en de leeftijd van de bestuurders. Mannen (3,4%) rijden vaker onder invloed dan vrouwen (1,1%) en bestuurders tussen 40 en 54 jaar vertonen het hoogste ROI-percentage (3,2%). De jongste (1,9%) en oudste (1,6%) bestuurders gedragen zich het verstandigst met betrekking tot het rijden onder invloed. De herkomst van de bestuurders is eveneens van groot belang voor het risico op ROI. Het zal daarbij geen verbazing wekken dat de twee locaties die de meeste aanleiding geven tot ROI cafés en restaurants (20,2%) en discotheken en andere uitgaansgelegenheden (16,3%) zijn. Deze twee locatietypen zijn voornamelijk verantwoordelijk voor de geconstateerde stijging van het globale ROI-percentage in 2009.

Ten slotte konden met de meting van 2009 voor het eerst interessante waarnemingen worden gedaan met betrekking tot de invloed van passagiers op het risico op ROI. Personen die meerdere personen in hun auto vervoeren zijn minder snel geneigd om onder invloed te rijden, vooral wanneer ten minste één van de passagiers minderjarig is. De geschatte duur van de verplaatsing lijkt eveneens een rol te spelen bij het risico op ROI, maar het effect is tamelijk gering en zal tijdens volgende metingen moeten worden bevestigd.

4.1. Mogelijke verbeteringen van de gedragsmeting

Momenteel is de exacte alcoholconcentratie van de tijdens de gedragsmetingen tegengehouden personen niet bekend. We kennen alleen de aanduiding van het testapparaat, namelijk “safe”, “alarm” of “positief”. Het zou interessant zijn om het exacte alcoholgehalte te kennen van de personen die onder invloed rijden. Daarmee zouden mogelijk nieuwe doelgroepen kunnen worden bepaald met ROI-percentages die ver boven de wettelijke limiet liggen en zou er een nieuwe benadering van het ROI-probleem kunnen ontstaan.

De meting zou ook kunnen worden verbeterd om een beter begrip mogelijk te maken van de redenen die iemand doen besluiten om wel of niet achter het stuur plaats te nemen. Bestuurders onder invloed kunnen worden verdeeld in twee hoofdcategorieën: verslaafde personen met een problematisch alcoholgebruik en personen die af en toe drinken. De methode om deze personen ervan af te brengen onder invloed te gaan rijden zal voor beide groepen zeer verschillend zijn, aangezien de eerste groep veel minder gevoelig is voor traditionele berichten over de verkeersveiligheid. Het is erg moeilijk om personen die onder invloed verkeren precieze vragen te stellen over hun alcoholgebruik. Het gaat er dan om vragen te bedenken die niet te opdringerig overkomen, zodat de bestuurders geen onbetrouwbare antwoorden geven omdat ze geen gedrag willen bekennen dat door de maatschappij als schandelijk of verwerpelijk wordt beschouwd. Ook moet rekening gehouden worden met het feit dat de vragen gesteld worden door politieagenten, wat een invloed kan hebben op de antwoorden die bestuurders geven.

Een ander aspect dat tijdens vorige metingen weinig aan bod is gekomen is het ruimtelijke aspect. Verschillende agenten hebben ons gewezen op zeer verschillende controleresultaten afhankelijk van het locatietype waar de controles worden uitgevoerd. Met name zou er op autoritten binnen de steden veel vaker onder invloed worden gereden dan op de wegen tussen steden wegens de kleinere kans om te worden gecontroleerd. Het zou interessant zijn om nog meer politiezones van Belgische stedelijke gebieden ervan te overtuigen deel te nemen aan de meetcampagne, om te bepalen of er voor deze gebieden werkelijk een specifiek ROI-kenmerk te constateren valt. Ook zouden de ROI-percentages van grote verkeerswegen, distributieroutes en lokale wegen met elkaar kunnen worden vergeleken.

4.2. ROI-prevalentie en ongevalsrisico

De gedragsmeting geeft kostbare informatie over de prevalentie van ROI. De subgroepen met de hoogste prevalentie zijn echter niet altijd de groepen met het hoogste ongevalsrisico. Jonge bestuurders, voor wie de ROI-prevalentie toch laag is in vergelijking met de meeste andere leeftijdscategorieën, vormen daarvan een mooi voorbeeld. Het aandeel bestuurders van 18 tot 25 jaar op het totale aantal automobilisten dat ernstig gewond raakt, is ongeveer twee keer hoger dan het verkeersdeelnemerspercentage van deze groep, ongeacht de periode van de week. Hoewel alcohol niet de enige oorzaak van deze ongevallen is, speelt hij een belangrijke rol. Hoewel een hoog alcoholgehalte het ongevalsrisico voor alle bestuurders doet toenemen, hebben verschillende onderzoeken namelijk aangetoond dat het extra risico waaraan een bestuurder onder invloed zich blootstelt in vergelijking met een nuchtere bestuurder, vooral hoog is bij jonge bestuurders. Op basis van de gegevens over ongevallen en ROI van 2009, heeft het BIVV (Casteels et al., 2011) berekend dat bestuurders onder de 25 jaar in België 12,6 maal zo veel risico liepen op een ernstig ongeval wanneer ze onder invloed van alcohol waren dan wanneer ze nuchter waren. Bij bestuurders ouder dan 40 jaar is dit extra risico “slechts” 4 keer zo hoog. Het betreft hier een gemiddeld risico, want het ongevalsrisico neemt uiteraard toe met het alcoholpromillage.

Bij het nemen van maatregelen om het aantal ROI-gerelateerde ongevallen terug te dringen moet dus niet alleen rekening gehouden worden met de prevalentiecijfers voor de verschillende bevolkingsgroepen, maar ook met de invloed daarvan op het ongevalsrisico. Als er geen rekening wordt gehouden met de prevalentie, bestaat het risico dat de doelgroepen met een hoog ongevalspercentage niet bereikt worden. Geen rekening houden met de ongevalscijfers zou daarentegen kunnen leiden tot afname van het verantwoordelijkheidsbesef bij subgroepen die een lager ongevalsrisico, maar niettemin een hoog ROI-percentages hebben. Als er bijvoorbeeld speciale aandacht moet worden besteed aan ongevallen met jonge bestuurders, moet vermeden worden dat bestuurders van 40 tot 54 jaar, die de hoogste ROI-prevalentie hebben, gaan denken dat rijden onder invloed alleen een probleem voor jongeren is en hun eigen alcoholgebruik alvorens het rijden gaan banaliseren.

4.3. Sensibilisering

Uit de attitudemetingen van het BIVV (Boulanger, 2010) blijkt dat de sociale afkeuring van rijden onder invloed tamelijk groot is, vooral wanneer deze wordt vergeleken met de sociale

afkeuring van te snel rijden. Een meerderheid keurt de sancties goed en zou zelfs graag strengere sancties zien. De boodschap dat rijden onder invloed gevaarlijk is, schijnt dus over het algemeen goed aangekomen te zijn bij de Belgische bevolking.

Een van de belangrijkste oorzaken van ROI is zonder twijfel het alcoholgebruik in het algemeen. In 2008 schatte het Wetenschappelijk Instituut Volksgezondheid (Gisle et al., 2010) dat 12% van de Belgen ouder dan 15 jaar dagelijks alcohol dronk. Dat betekende een stijging met 3 procentpunt ten opzichte van 2001 en 2004. Ook de neiging tot verslaving is toegenomen, van 7% in 2001 tot 10% in 2008. Over het algemeen komt buitensporig alcoholgebruik (onregelmatig maar zeer veel drinken) vaker voor bij jongeren en drinken oudere personen vaker alcohol. In deze context is het niet vreemd dat we niet de gewenste vooruitgang zien ten aanzien van ROI, ondanks de pogingen die worden ondernomen om het publiek bewust te maken van de risico's van het rijden onder invloed. Een bepaalde groep maakt waarschijnlijk niet bewust de keuze om onder invloed te gaan rijden, maar doet dat eerder vanuit de samenloop van een slecht of niet beheerst regelmatig alcoholgebruik en de noodzaak om auto te rijden. De campagnes in het teken van ROI moeten dus gezien worden als slechts één van de maatregelen in een reeks die begint met preventie van alcoholgebruik in het algemeen. Het zal trouwens interessant zijn om te zien of er een effect op het ROI-percentage van jonge bestuurders uitgaat van het verbod op de verkoop van alcohol onder de 16 jaar en van sterkedrank onder de 18 jaar, dat in januari 2010 van kracht werd (maar nog niet overal wordt gehandhaafd (OIVO, 2011)). Wat betreft het alcoholgebruik van personen ouder dan deze categorie worden er echter nauwelijks initiatieven genomen. Dit is niet bevorderlijk voor de samenhang van het beleid, aangezien zich onder deze personen net zoveel, of zelfs meer problematische drinkers bevinden dan onder de jongste groep.

De resultaten van de gedragsmetingen tonen overigens aan dat bestuurders tussen 40 en 54 jaar het vaakst onder invloed rijden. Dat is een van de redenen waarom de Bob-campagnes van het BIVV ook gericht zijn op andere groepen dan alleen jongeren die terugkeren van een avondje uit. Deze weg moet vervolgd worden, temeer daar een gedragsverandering in deze leeftijdscategorie, ook al is het niet de groep met de meeste alcoholgerelateerde ongevallen, bij wijze van voorbeeld een positieve uitwerking kan hebben op andere groepen⁸. Het is ook belangrijk dat bepaalde categorieën (bijvoorbeeld jonge bestuurders) niet gestigmatiseerd worden met betrekking tot ROI, met het risico dat anderen zich daardoor minder verantwoordelijk gaan voelen, omdat rijden onder invloed over het geheel genomen een tamelijk universeel probleem blijkt te zijn.

⁸ In verschillende onderzoeken wordt voor het rijden onder invloed een erfelijke factor aangevoerd, zoals in Hjalmarsson & Lindquist (2010).

Bovendien kunnen er naast campagnes zoals de Bob-campagne en Responsible Young Drivers nog andere middelen overwogen worden om personen die te veel gedronken hebben een alternatief te bieden voor het besturen van hun auto, zoals lagere taxiprijzen of een ruimer aanbod van het openbaar vervoer.

4.4. Bestraffing

De grondslag voor het bestraffingsbeleid is de vaststelling van de wettelijke alcohollimiet. De invloed van alcohol op het rijgedrag is al merkbaar bij een zeer laag alcoholpromillage. Voor de verkeersveiligheid zou een wettelijke alcohollimiet van 0, als men zich daaraan zou houden, dus de meeste garantie bieden. Bovendien zou van een zerotolerance-beleid ten aanzien van alcohol een duidelijke boodschap uitgaan: wie rijdt, drinkt niet. Maar zo'n beleid zou moeilijk te handhaven zijn. Het aantal overtreders zou namelijk ongeveer driemaal zo groot worden (op basis van Van der Linden et al., 2011). Tenzij het aantal controles drastisch zou worden verhoogd, zou het tegenhouden en bekeuren van bestuurders met een alcoholgehalte lager dan 0,22 mg/l UAL betekenen dat er minder tijd en middelen kunnen worden ingezet voor de andere overtreders. Daardoor zou de objectieve en subjectieve pakkans voor bestuurders met een promillage boven de huidige wettelijke limiet afnemen. Bovendien zou de maatregel ongeloofwaardig over kunnen komen en onbegrip veroorzaken bij bestuurders die slechts licht in overtreding zijn, omdat ze zouden beseffen dat er meer bestuurders met een hoog alcoholgehalte tussen de mazen van het net doorglippen. Het is dus twijfelachtig of het algehele resultaat van een zerotolerantie-beleid positief zou uitpakken voor de verkeersveiligheid. Daarom pleit het BIVV niet voor een algehele verlaging van de wettelijke alcohollimiet van 0,22 mg/l UAL, maar voor een doeltreffend handhavingsbeleid met behulp waarvan strenger gecontroleerd kan worden op de limiet van 0,35 mg/l UAL zodat het ongevalsrisico op de Belgische wegen omlaag gebracht kan worden.

Hoe hoog de wettelijke alcohollimiet ook is, de naleving ervan door bestuurders hangt af van de kans om gecontroleerd te worden. Als die kans niet groot genoeg is, zal een eventuele gedragswijziging na aanscherping van de wet op ROI van korte duur zijn, zo lang als de bestuurders nodig hebben om te beseffen dat ze weinig risico lopen te worden gestraft voor de overtreding van de nieuwe wetgeving.

De angst om te worden gecontroleerd is een subjectief gevoel dat zowel afhangt van de objectieve pakkans (het aantal controles) als van de communicatie omtrent de controles. De subjectieve kans hangt ook af van de manier waarop de controles worden uitgevoerd. Als

iemand meerdere politiecontroles tegenkomt zonder te hoeven blazen, kan zijn gevoel van straffeloosheid met betrekking tot rijden onder invloed toenemen. Daarom is het belangrijk om het hele jaar door te controleren en niet alleen tijdens gerichte campagnes. De controles moeten bovendien vaak aselekt worden uitgevoerd. Tevens is het van cruciaal belang om na elk ongeval alcoholcontroles uit te voeren, om de effecten van de controles op het gedrag van bestuurders te versterken. Het percentage op alcohol geteste bestuurders die bij een ongeval betrokken zijn, is namelijk nog steeds te laag, ondanks de vooruitgang die geboekt is sinds 2005 (Volgens Casteels et al. (2011), werd 59% van de bij een ongeval betrokken bestuurders in 2009 getest).

De objectieve kans om te worden gecontroleerd op rijden onder invloed is nog steeds aanzienlijk lager dan de aanbeveling van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid, volgens welke één op de drie bestuurders jaarlijks een ademtest zou moeten ondergaan. De attitudemeting van 2009 toont aan dat slechts 12% van de bestuurders in dat jaar getest werd. Dat is nog altijd een significante verhoging ten opzichte van 2006 (toen 7% van de bestuurders gecontroleerd werd). De gedragsmeting laat echter zien dat ongeveer de helft van de bestuurders vóór zijn/haar deelname aan de meting nooit op ROI gecontroleerd was. Daaruit volgt dat de subjectieve kans om te worden gecontroleerd laag blijft. In 2009 achtte 65% van de bestuurders het risico om gecontroleerd te worden laag en slechts 8% vond het risico hoog. Dit subjectieve risico is helaas nauwelijks gestegen sinds 2003. Het blijft dus nodig om het aantal controles verder op te voeren en de politiezones middelen te verschaffen om dit te verwezenlijken. Het aantal controles is soms beperkt door de tijd die nodig is voor het voor het initialiseren van een adamanalyseapparaat tussen twee controles en de kosten voor het vervangen van het mondstuk voor elke bestuurder. Daarom is het interessant om gebruik te maken van de nieuwe “sampling”-technologie (waarbij met een klein apparaat eerst gecontroleerd kan worden of er alcohol in het voertuig of in de adem van de bestuurder aanwezig is voordat er tot een werkelijke ademtest wordt overgegaan), om meer en aselekt controles te kunnen uitvoeren. Toch bestaat er in juridisch opzicht onzekerheid ten aanzien van het gebruik van apparaten waarmee de adem van de bestuurder wordt gecontroleerd. Deze onzekerheid dient weggenomen te worden zodat politieagenten deze apparaten kunnen gebruiken zonder het risico te lopen dat het proces-verbaal nietig wordt verklaard op de rechtbank.

Om de doelmatigheid van bestraffingsmaatregelen te kunnen beoordelen, moeten we kunnen beschikken over de cijfers met betrekking tot het aantal uitgevoerde controles. Ondanks initiatieven op dit gebied is er nog geen algemene database voor de activiteiten van alle zones van de lokale politie. De cijfers op basis van enkel de Bob-campagne zijn echter hoopgevend, omdat het aantal controles bij elke nieuwe editie hoger is. Het aantal

alcoholtests dat door de federale politie werd uitgevoerd, is tussen 2008 en 2011 toegenomen met 110%, met een totaal van 263.268 tests in 2011. Het beleid van de federale politie is om bij elke controle systematisch een alcoholtest uit te voeren. De algemene toepassing van dit principe zou niet alleen kunnen bijdragen tot een verhoging van het objectieve risico, maar meer nog van het subjectieve risico om gecontroleerd te worden.

Ten slotte beschikken Belgische rechters sinds 2010 over een alternatief bestraffingsmiddel, namelijk het alcoholslot. Deze aan de startmotor van de auto gekoppelde alcoholtester, die als startonderbreker fungeert, kan voor een periode van minstens één jaar worden verplicht voor bestuurders die de wet op ROI hebben overtreden. Het alcoholslot is een uitstekende maatregel om het rijden onder invloed van aan alcohol verslaafde bestuurders terug te dringen zonder ze hun mobiliteit te ontnemen. Jammer genoeg zijn rechters momenteel nog niet in staat om overtreders te veroordelen tot gebruik van het alcoholslot. Het is wenselijk om alle obstakels hiervoor zo snel mogelijk uit de weg te ruimen, zodat de maatregel de verwachte uitwerking kan hebben op het probleem van ROI.

Referenties

- Boulanger, A. (2010). *Attitudemeting Verkeersveiligheid 2009: evoluties sinds 2003 en 2006*. Brussel, België : Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid.
- Casteels, Y., Focant, N., & Nuytens, N. (2011). *Statistische analyse van verkeersongevallen 2009*. Brussel, België : Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Compton, R.P., Blomberg, R.D., Moskowitz, H., Burns, M., Peck, R.C., & Fiorentino D. (2002). Crash risk of alcohol impaired driving. In D.R. Mayhew, & C. Dussault (Eds.), *Proceedings of the sixteenth International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety* (pp. 39-44), Montreal, Canada : Société de l'assurance automobile du Québec.
- Dupont, E., Martensen, H., & Silverans, P. (2010). *Verlaagde alcohollimiet voor onervaren bestuurders en voor bestuurders van grote voertuigen: 0,2‰*. Brussel, België : Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid.
- Gisle, L., Hesse, E., Drieskens, S., Demarest, S., Van der Heyden, J., & Tafforeau, J. (2010). *Gezondheidsenquête België, 2008. Rapport II – Leefstijl en Preventie*. Brussel, België : Wetenschappelijk Instituut Volksgezondheid, Operationele Directie Volksgezondheid en surveillance.
- Hjalmarsson, R., Lindquist, M. (2010) Driving under the influence of our fathers. *The B.E. Journal of Economic Analysis & Policy*, volume 10 (issue 1).
- Onderzoeks- en informatiecentrum van de verbruikersorganisaties (2011). Alcoholcontroles: lichte beterschap [WWW page]. URL <http://www.oivo.be/NL/doc/x/y/document-5508.html>
- SafetyNet (2009). Alcohol [WWW page]. URL http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/alcohol/index.htm
- Simpson, H.M. & Mayhew, D.R. (1991). *The hard core drinking driver*. Ottawa, Canada : Traffic Injury Research Foundation.
- Van der Linden, T., Legrand, S., Silverans, P., & Verstraete, A. (2011). Country report Belgium. In S. Houwing, M. Hagenzieker, R. Mathijssen, I. Bernhoft, T. Hels, K. Janstrup, T. Van der Linden, S. Legrand & A. Verstraete (Eds.), *Deliverable 2.2.3: Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in general traffic, Part II: Country reports* (pp. 6-23). Beschikbaar op www.druid-project.eu.

Bijlagen

Bijlage 1 - Vragenlijsten

Nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” Editie 2009 – algemeen formulier (1 per controle)

Politiezone (nummer)

Politiezone (naam)

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 (Alleen in te vullen indien de controle plaatsvindt in beide rijrichtingen):

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

Nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed, editie 2009” – individueel formulier

Gelieve het gepaste antwoord binnen het hokje met een duidelijk kruisje aan te duiden. Indien gevraagd, gelieve op de stippellijnen 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).

<u>1/ Geslacht van de bestuurder:</u> Man ☐ Vrouw ☐	<u>7/ Wat is het hoogste diploma dat werd behaald door de bestuurder ?</u> Geen ☐ Lager onderwijs ☐ Lager secundair onderwijs ☐ Hoger secundair onderwijs ☐ Hoger niet-universitair onderwijs ☐ Universitair onderwijs ☐
<u>2/ Geboortedatum (dd/mm/jjjj)</u> 	
<u>3/ Bestuurder niet meegerekend, hoeveel passagiers telt het voertuig?</u> Aantal volwassenen mannen Aantal volwassenen vrouwen Aantal minderjarigen (< 18 jaar)	<u>8/ Van waar komt de bestuurder?</u> Tuis ☐ Vrienden, familie ☐ Werk ☐ Café, bar, restaurant ☐ Discotheek, fuif, optreden ☐ Sportclub ☐ Andere ☐
<u>4/ Datum eerste uitreiking rijbewijs (dd/mm/jjjj)?</u> 	
<u>5/ Hoeveel maal hebt u als bestuurder een alcoholtest ondergaan (deze controle niet meegerekend)?</u> 	
<u>5bis/ Als het antwoord op vraag 5 niet nul is, wanneer gebeurde uw laatste alcoholtest?</u> Minder dan 1 jaar geleden ☐ 1 tot 3 jaar geleden ☐ Meer dan 3 jaar geleden ☐	<u>9/ Resultaat van de ademtest :</u> Weigering ☐ Onmogelijk: ☐ S ☐ A ☐ P ☐
<u>6/ Wat was de voorziene duur van uw verplaatsing</u> Minder dan 15 minuten ☐ 15 tot 30 minuten ☐ 30 minuten tot 1 uur ☐ 1 tot 2 uren ☐ Meer dan 2 uren ☐	

Bijlage 2 - Gedetailleerde beschrijving van de steekproef

Verdeling van de controles over de gewesten en provincies

Van de 196 bestaande politiezones hebben er 142 deelgenomen aan de nationale meting van 2009. Het deelnamepercentage van de politiezones was 80% voor Vlaanderen en 64% voor Wallonië. Twee Brusselse politiezones hebben eveneens deelgenomen. Tabel 4 geeft een overzicht van het deelnamepercentage van politiezones per gewest en provincie. De nationale alcoholmeting in het verkeer van 2009 werd ook ondersteund door de wegpolitie. Alle 9 eenheden van de federale politie hebben aan de meting deelgenomen.

Tabel 4: Verdeling van het aantal controles per gewest en per provincie

	Aantal zones	Deelnemende zones	Deelnamepercentage
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	6	2	33%
Vlaanderen	118	94	80%
Antwerpen	25	21	84%
Limburg	18	14	78%
Vlaams-Brabant	27	19	70%
Oost-Vlaanderen	29	24	83%
West-Vlaanderen	19	16	84%
Wallonië	72	46	64%
Waals-Brabant	10	8	80%
Henegouwen	23	15	65%
Luik	20	10	50%
Luxemburg	6	5	83%
Namen	13	8	62%

Elke politiezone heeft twee of drie controles uitgevoerd en elke federale politie-eenheid 10. In totaal zijn er 466 controles uitgevoerd, waarvan 300 (64%) in Vlaanderen, 159 (34%) in Wallonië en 7 (2%) in het Brussels Gewest. Tabel 5 geeft een gedetailleerd overzicht van de controles per provincie. Elke provincie vertegenwoordigt ten minste 13% en ten hoogste 30% van de in dat gewest uitgevoerde controles. Aangezien er over het algemeen minder politiezones zijn in dunbevolkte gebieden, is het logisch dat er in Wallonië minder controles zijn uitgevoerd dan in Vlaanderen en in sommige provincies (bijvoorbeeld Luxemburg) minder dan in andere. Sommige verschillen in de verdeling van de controles over de provincies kunnen echter niet alleen verklaard worden op basis van het verschil in bevolkingsomvang. Zo zijn er in de provincie Luik minder controles gehouden dan in de

provincie Namen, terwijl de bevolking van Luik toch meer dan twee keer zo groot is als die van Namen.

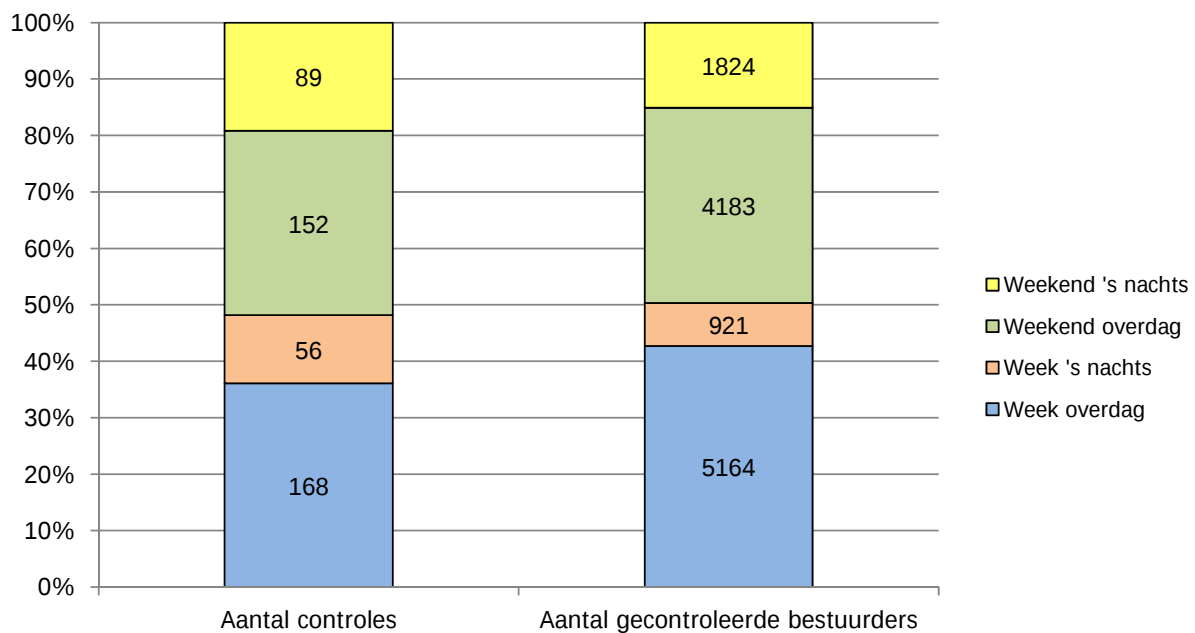
Tabel 5: Aantal controles per provincie en gewest en aandeel in het aantal controles per gewest

	Aantal controles	Percentage tegenover het gewest
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	7	100%
Vlaanderen	300	100%
Antwerpen	64	21%
Limburg	50	17%
Vlaams-Brabant	52	17%
Oost-Vlaanderen	84	28%
West-Vlaanderen	50	17%
Wallonië	159	100%
Waals-Brabant	26	16%
Henegouwen	48	30%
Luik	32	20%
Luxemburg	20	13%
Namen	33	21%

Verdeling van de controles per periode:

Figuur 19 geeft een overzicht van de verdeling van de controles en de gecontroleerde personen per periode van de week. Het is duidelijk te zien dat er overdag meer controles uitgevoerd zijn dan 's nachts, zowel door de week als in het weekend. Als we kijken naar de gecontroleerde personen is het verschil nog groter. Enerzijds komt dat door de geringere verkeersdichtheid 's nachts, anderzijds doordat er 's nachts minder politie op de been is. Doordat er in weeknachten minder bestuurders gecontroleerd zijn, zit er op de schatting van het ROI-percentage voor deze periode een grotere onzekerheid, vooral wanneer subgroepen worden beschouwd (er zijn bijvoorbeeld slechts 128 bestuurders van 55 jaar en ouder gecontroleerd op weeknachten).

Figuur 19: Verdeling van het aantal controles en het aantal gecontroleerde personen per periode



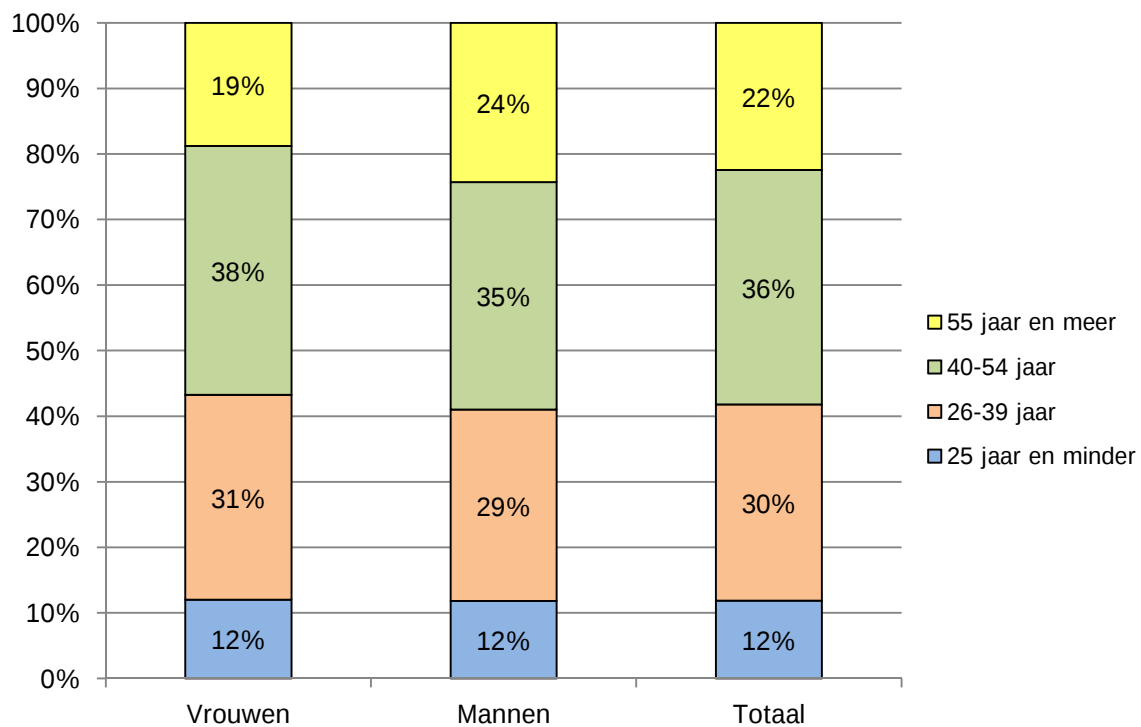
Bron : BIVV - Observatorium voor de verkeersveiligheid

De bestuurders

In totaal zijn er 12.106 bestuurders tegengehouden in het kader van de nationale gedragsmeting van 2009. Dat waren overwegend mannen (66%). Het aandeel vrouwelijke bestuurders bedraagt 34 tot 35% in alle leeftijdscategorieën, behalve bij bestuurders van 55 jaar en ouder, waar het percentage slechts 28 is. Toch is dat de leeftijdsklasse waarin vrouwen het meest oververtegenwoordigd zijn in de bevolking. Dit komt waarschijnlijk doordat oudere vrouwen minder vaak autorijden.

De gemiddelde leeftijd van de bestuurders was 43,4 jaar en de gemiddelde rijervaring 19,8 jaar. Figuur 20 toont de verdeling van de gecontroleerde bestuurders per leeftijdscategorie. De twee middelste leeftijdscategorieën blijken over het algemeen het best vertegenwoordigd (30 en 36% voor respectievelijk de bestuurders van 26 tot 39 jaar en die van 40 tot 54 jaar). De jongste en oudste bestuurders zijn in verhouding minder goed vertegenwoordigd (respectievelijk 12 en 22%). Deze verdeling geldt ook wanneer een onderscheid gemaakt wordt tussen mannen en vrouwen, met uitzondering van het kleinere percentage vrouwelijke bestuurders van 55 jaar en ouder.

Figuur 20: Verdeling van gecontroleerde bestuurders per leeftijdscategorie

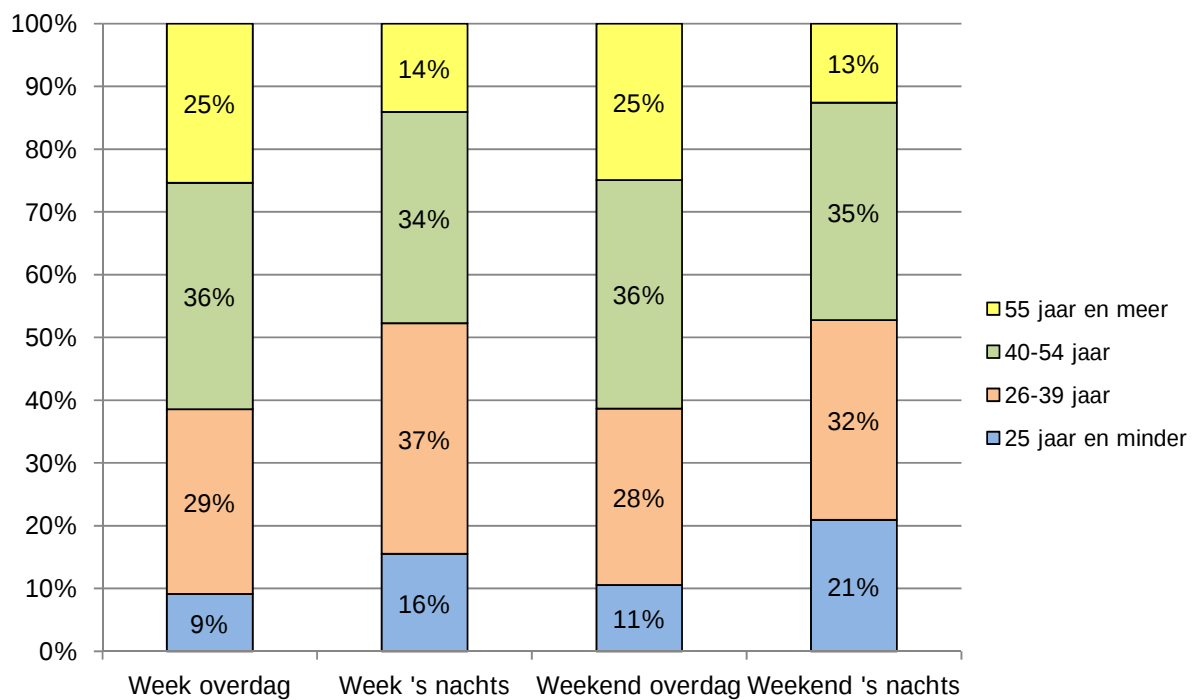


Bron : BIVV - Observatorium voor de verkeersveiligheid

70% van de bestuurders werd tegengehouden in Vlaanderen, tegenover 29% in Wallonië en 2% in Brussel. Het aandeel mannen en vrouwen is vergelijkbaar voor de drie gewesten, net als de verdeling over de leeftijdscategorieën.

De leeftijdssamenstelling van de gecontroleerde groep verschilt aanzienlijk naargelang het moment van de week (Figuur 21): Bij nachtelijke controles werden meer bestuurders van 25 jaar of jonger gecontroleerd dan overdag, terwijl het omgekeerde geldt voor bestuurders boven de 55 jaar.

Figuur 21: Verdeling van gecontroleerde bestuurders naar leeftijdscategorie en periode van de week

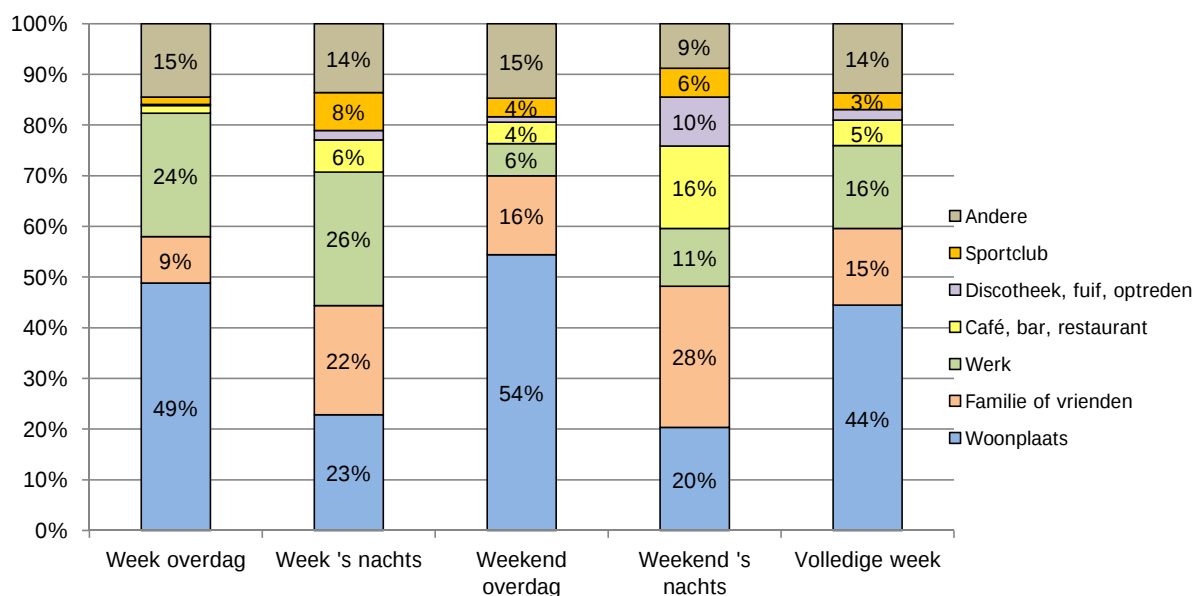


Bron : BIVV - Observatorium voor de verkeersveiligheid

44% van de gecontroleerde bestuurders kwam van thuis (Figuur 22). Woningen van familie of vrienden, de werkplek en “overige” plaatsen (bijvoorbeeld winkels, school,...) vertegenwoordigen elk ongeveer 15% van de plaatsen van herkomst van de bestuurders. De herkomst van bestuurders verschilt ook sterk per periode van de week. In het weekend neemt het aandeel bestuurders dat van het werk terugkomt vanzelfsprekend af. Uitstapjes naar horecagelegenheden nemen ‘s nachts toe, vooral in het weekend. Discotheken en andere uitgaansgelegenheden, die door de week en overdag slechts een verwaarloosbaar deel van de herkomst van autoritten uitmaken, vertegenwoordigen 10% van de vertrekplaatsen in weekendnachten.

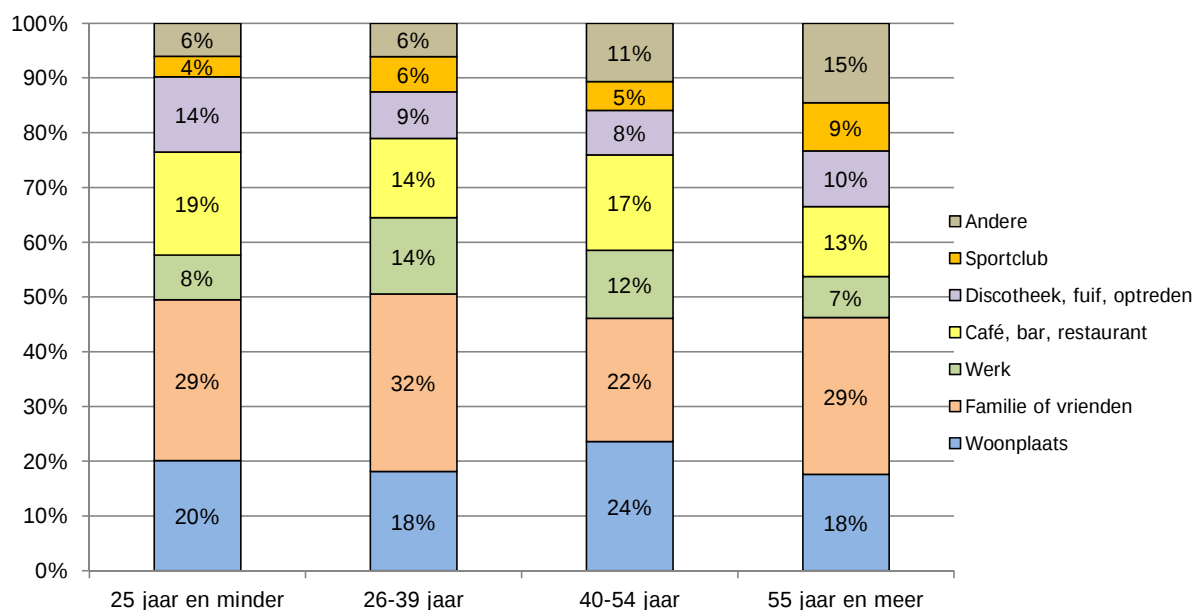
Figuur 23 geeft de herkomst van bestuurders in weekendnachten weer afhankelijk van hun leeftijd. Er zijn weliswaar verschillen tussen de leeftijdsklassen te zien, maar deze zijn niet al te groot. We zien met name dat de jongste bestuurders iets vaker van feestjes of horecagelegenheden terugkomen, maar deze plaatsen worden ook door de andere leeftijdscategorieën bezocht. Bestuurders onder de 25 jaar nemen in weekendnachten namelijk maar 30% van de terugritten van discotheken of feestjes en 24% van die uit een horecagelegenheid voor hun rekening.

Figuur 22: Herkomst van bestuurders afhankelijk van de periode van de week



Bron : BIVV - Observatorium voor de verkeersveiligheid

Figuur 23: Herkomst van bestuurders tijdens weekendnachten afhankelijk van hun leeftijd

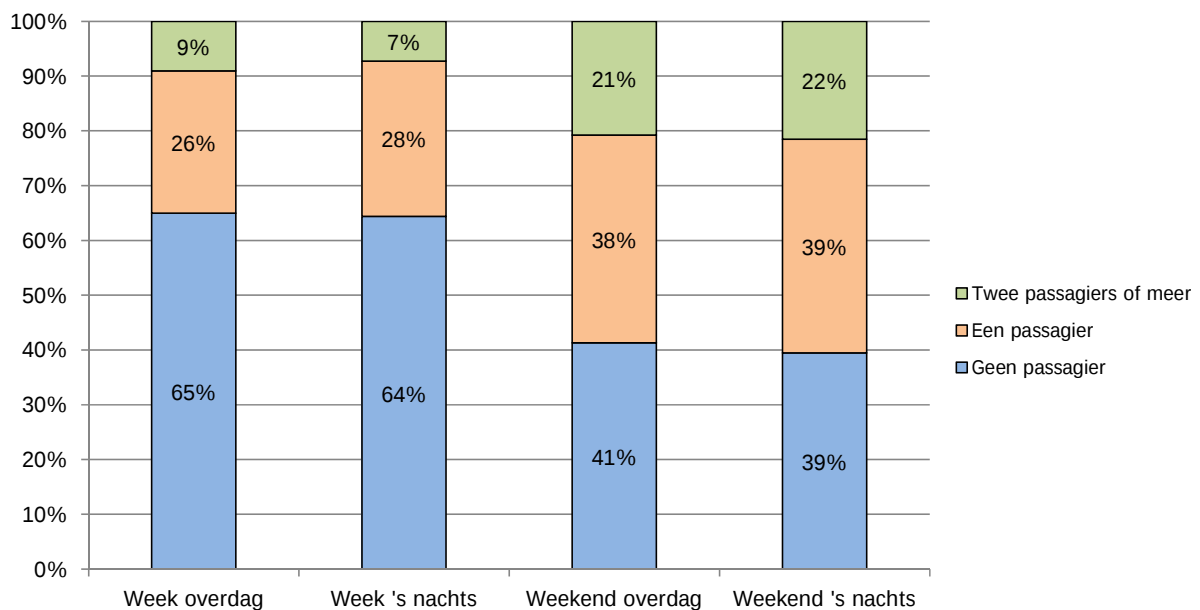


Bron : BIVV - Observatorium voor de verkeersveiligheid

Wat passagiers betreft: 53% van de tegengehouden bestuurders reed alleen en 32% had één passagier in zijn auto. Slechts 15% van de bestuurders vervoerde twee of meer passagiers. Of een bestuurder zich alleen in de auto bevond of niet hing sterk af van het moment van de week waarop de bestuurder tegengehouden werd (Figuur 24) en de plaats waar hij of zij vandaan kwam (Figuur 25). In het weekend is het aandeel bestuurders dat

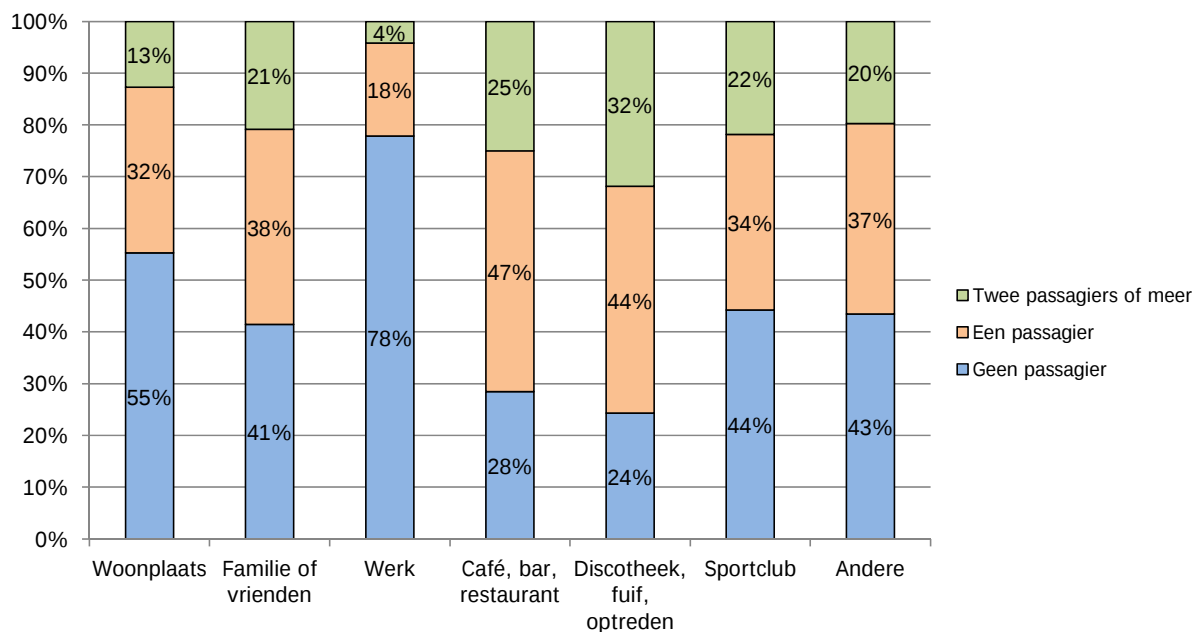
alleen rijdt fors lager dan door de week. Het aandeel bestuurders dat alleen rijdt is het hoogst onder personen die van hun werk komen en het laagst onder personen die van een horecagelegenheid, discotheek of andere uitgaansgelegenheid komen. Met andere woorden, de perioden waarin de kans dat mensen na het drinken gaan rijden het grootst is, vallen samen met de perioden waarin de kans het grootst is dat ze niet alleen in de auto zitten. Vrouwelijke bestuurders (58%) rijden naar verhouding vaker zonder passagiers dan mannelijke bestuurders (51%). Dat betekent niet noodzakelijk dat vrouwen vaker alleen in de auto zitten dan mannen, maar eerder dat mannen vaker rijden dan vrouwen wanneer ze als koppel samen ergens naartoe rijden. Van de 2.614 gecontroleerde koppels met een mannelijke en een vrouwelijke partner (met of zonder kind in de auto) zat bijvoorbeeld in 79% van de gevallen de man achter het stuur.

Figuur 24: Aantal vervoerde passagiers afhankelijk van de periode van de week



Bron : BIVV - Observatorium voor de verkeersveiligheid

Figuur 25: Aantal vervoerde passagiers afhankelijk van de herkomst



Bron : BIVV - Observatorium voor de verkeersveiligheid

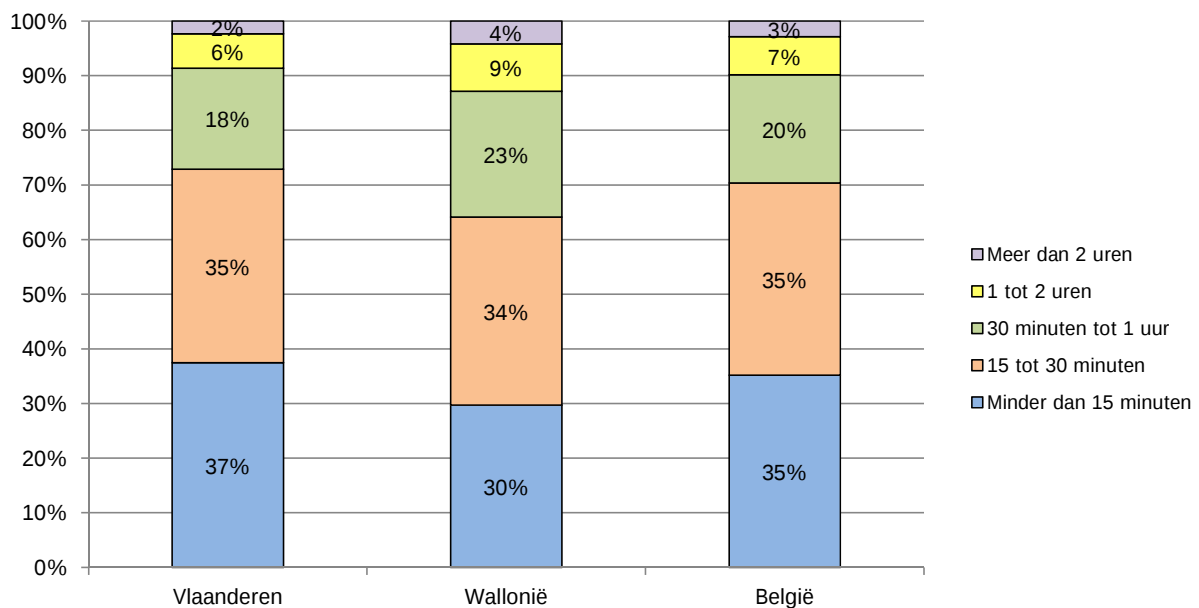
Als we alleen rekening houden met minderjarige passagiers is de trend iets anders dan voor passagiers in het algemeen. 11% van de gecontroleerde personen vervoerde een of meerdere kinderen/jongeren. Vooral overdag in het weekend worden de meeste verplaatsingen gedaan met minderjarigen in de auto. Logischerwijs vervoeren de categorieën van 25 tot 39 en van 40 tot 54 jaar, dus de categorieën die minderjarige kinderen kunnen hebben, vaker minderjarigen dan jongere en oudere bestuurders. Vrouwen (13%) vervoeren vaker kinderen/jongeren dan mannen (9%).

Een derde van de gecontroleerde bestuurders verklaarde een diploma van het hoger onderwijs te hebben, 57% bezat een diploma van het middelbaar onderwijs en 9% had alleen een diploma van het basisonderwijs of helemaal geen diploma. Over het algemeen is de jongste categorie het hoogst opgeleid. 20% van de bestuurders van 55 jaar en ouder bezit geen diploma van het middelbaar onderwijs, terwijl dat percentage in de categorie van 25 jaar en jonger slechts 5% bedraagt. Deze laatste leeftijdscategorie is overigens bijzonder omdat een groot deel van de personen die ertoe behoort nog een opleiding volgt. Het aandeel gediplomeerden van het hoger onderwijs is in deze categorie dus lager dan in de middelste leeftijdscategorieën. De verplaatsingsgewoonten (moment en herkomst) verschillen niet veel voor de verschillende opleidingsniveaus. Ten slotte hebben vrouwelijke bestuurders (39%) vaker een diploma van het hoger onderwijs dan mannelijke bestuurders (31%). Dit is niet noodzakelijkerwijs representatief voor het globale opleidingsniveau van de

bevolking, maar misschien wel voor een grotere zelfstandigheid van hoog opgeleide vrouwen in vergelijking met minder hoog opgeleide vrouwen.

Figuur 26 toont de door de gecontroleerde bestuurders opgegeven geschatte duur van de verplaatsing. 70% van de autoritten duurt minder dan een halfuur en slechts 10% meer dan een uur. We zien dat er een verschil is tussen de gewesten. In Vlaanderen duren autoritten namelijk gemiddeld korter, wat verklaard kan worden door de grotere bevolkings- en verkeersdichtheid in vergelijking met Wallonië. Bovendien maken bestuurders naarmate ze ouder worden iets langere autoritten. Tussen de verschillende perioden van de week is daarentegen weinig verschil. Er zijn twee soorten plaatsen die over het algemeen aanleiding geven tot langere verplaatsingsafstanden: de werkplek en discotheken en overige uitgaansgelegenheden. In vergelijking met andere uitgaansgelegenheden of praktische bestemmingen zijn discotheken naar verhouding dun gezaaid en daardoor leiden ze tot langere verplaatsingen.

Figuur 26: Duur van de verplaatsing per gewest



Bron : BIVV - Observatorium voor de verkeersveiligheid

De verdeling van bestuurders per leeftijdscategorie, geslacht, periode van de week en herkomst is zeer stabiel ten opzichte van de gedragsmeting van 2007, wat aangeeft dat de selectiemethode voor te controleren bestuurders voor beide metingen hetzelfde is. Dit betekent dat de resultaten van 2009 op relatief betrouwbare wijze vergeleken kunnen worden met die van de vorige jaren.

Bijlage 3: Regressieanalyse: resultaat van de individuele analyse van de verschillende predictoren

De predictoren die significant verband houden met het risico op ROI zijn aangegeven in een vet lettertype.

		Odds ratio	Standaardafwijking	t	P> t 	CI-	CI+
GESLACHT	Vrouw (vs. man)	0.31	0.10	-3.60	0.000	0.17	0.59
GEWEST	Wallonië (vs. Vlaanderen)	0.87	0.27	-0.46	0.647	0.47	1.59
	Brussel (vs. Vlaanderen)	1.50	1.71	0.36	0.720	0.16	14.07
LEEFTIJD	26-39 jaar (vs. 25-)	1.44	0.49	1.05	0.292	0,73	2.83
	40-54 jaar (vs. 25-)	1.72	0.55	1.70	0.091	0,92	3.22
	55 jaar en ouder (vs. 25-)	0.85	0.28	-0.50	0.616	0.45	1.61
ERVARING		0.99	0.01	-0.94	0.396	0.97	1.01
NACHT	Nacht (vs. dag)	6.26	1.93	5.95	0.000	3.41	11.48
WEEKEND	Weekend (vs. door de week)	2.95	0.95	3.37	0.001	1.57	5.56
VERKEERSDICHTHEID TIJDENS CONTROLE		1.00	0.00	-0.93	0.354	1.00	1.00
AANTAL POLITIEAGENTEN	Aantal agenten	1.11	0.03	3.46	0.001	1.05	1.18
	Aantal agenten per verkeerseenheid	8.67	8.82	2.12	0.034	1.18	63.99
DUUR VAN DE CONTROLE		0.79	0.95	-0.20	0.843	0.07	8.38

HERKOMST	Familie/vrienden (vs. thuis)	3.03	1.13	2.97	0.003	1.46	6.29
	Werk (vs. thuis)	1.21	0.42	0.56	0.576	0.62	2.38
	Horeca (vs. thuis)	22.00	5.12	13.28	0.000	13.92	34.77
	Feestje/discotheek (vs. thuis)	16.96	5.72	8.39	0.000	8.73	32.91
	Sport (vs. thuis)	5.52	2.58	3.66	0.000	2.20	13.84
	Overig (vs. thuis)	1.49	0.89	0.67	0.503	0.46	4.83
PASSAGIERS	Globaal aantal passagiers	0.95	0.07	-0.73	0.466	0.81	1.10
	Minderjarige passagiers	0.45	0.09	-3.90	0.000	0.30	0.68
	Meerderjarige passagiers	1.13	0.11	1.28	0.202	0.93	1.38
	Meerderjarige mannelijke passagiers	1.33	0.23	1.63	0.103	0.94	1.88
	Meerderjarige vrouwelijke passagiers	0.99	0.16	-0.06	0.956	0.73	1.35
EERDERE CONTROLES	1 (vs. 0)	1.13	0.21	0.62	0.537	0.77	1.64
	2 of meer (vs. 0)	2.61	0.59	4.24	0.000	1.67	4.07
OPLEIDINGSNIVEAU	Middelbare school (vs. diploma basisonderwijs of geen diploma)	0.73	0.26	-0.87	0.384	0.36	1.48
	Hoger onderwijs (vs. diploma basisonderwijs of geen diploma)	0.83	0.29	-0.53	0.596	0.42	1.65
DUUR VAN DE VERPLAATSING		0.99	0.00	-2.10	0.036	0.98	1.00

