



BIVV

RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL EN DRUGS

RESULTATEN VAN DE DRIEJAARLIJKE ATTITUDEMETING OVER  
VERKEERSVEILIGHEID VAN HET BIVV

# **RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL EN DRUGS**

## **Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV**

Onderzoeksrapport 2014-R-06-NL

D/2014/0779/7

Auteurs: Uta Meesmann en Sofie Boets

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Publicatiedatum: mei 2014

Gelieve als volgt naar dit document te verwijzen:

Meesmann, U. & Boets, S. (2014) *Rijden onder invloed van alcohol en drugs. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

## Inhoudstafel

|                                                                                                                                 |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Samenvatting .....                                                                                                              | 4  |
| Inleiding .....                                                                                                                 | 14 |
| Methode .....                                                                                                                   | 15 |
| 1. Rijden onder invloed van alcohol .....                                                                                       | 16 |
| 1.1 Het risico van rijden onder invloed van alcohol .....                                                                       | 16 |
| 1.2 Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol .....                                                                    | 17 |
| 1.3 Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol naargelang geslacht, leeftijd en<br>gewest .....                         | 19 |
| 1.3.1 Geslacht .....                                                                                                            | 19 |
| 1.3.2 Leeftijd .....                                                                                                            | 20 |
| 1.4 Houdingen ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol .....                                                            | 20 |
| 1.5 Houdingen ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol naargelang geslacht,<br>leeftijd en gewest .....                 | 22 |
| 1.5.1 Geslacht .....                                                                                                            | 23 |
| 1.5.2 Leeftijd .....                                                                                                            | 23 |
| 1.5.3 Gewest .....                                                                                                              | 24 |
| 1.6 Praktische kennis van de wetgeving i.v.m. rijden onder invloed van alcohol .....                                            | 24 |
| 1.7 Praktische kennis van de wetgeving i.v.m. rijden onder invloed van alcohol<br>naargelang geslacht, leeftijd en gewest ..... | 26 |
| 1.8 Meningingen over rijden onder invloed van alcohol .....                                                                     | 26 |
| 1.9 Meningingen over rijden onder invloed van alcohol naargelang geslacht, leeftijd<br>en gewest .....                          | 28 |
| 1.9.1 Geslacht .....                                                                                                            | 28 |
| 1.9.2 Leeftijd .....                                                                                                            | 29 |
| 1.9.3 Gewest .....                                                                                                              | 30 |
| 1.10 Aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol .....                                                                | 31 |
| 1.11 Aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol naargelang geslacht,<br>leeftijd en gewest .....                     | 32 |
| 1.11.1 Geslacht .....                                                                                                           | 32 |
| 1.11.2 Leeftijd .....                                                                                                           | 33 |
| 1.11.3 Gewest .....                                                                                                             | 34 |
| 1.12 Subjectieve inschatting van alcohol als ongevalsoorzaak .....                                                              | 34 |
| 1.13 Subjectieve inschatting van alcohol als ongevalsoorzaak naargelang geslacht,<br>leeftijd en gewest .....                   | 36 |
| 2. Rijden onder invloed van drugs en medicatie .....                                                                            | 37 |
| 2.1 Het risico van rijden onder invloed van drugs en medicatie .....                                                            | 37 |
| 2.2 Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van drugs .....                                                                      | 38 |
| 2.3 Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van drugs naargelang geslacht, leeftijd<br>en gewest .....                           | 38 |
| 2.3.1 Geslacht .....                                                                                                            | 39 |
| 2.3.2 Leeftijd .....                                                                                                            | 40 |
| 2.4 Meningingen over rijden onder invloed van drugs .....                                                                       | 40 |
| 2.5 Meningingen over rijden onder invloed van drugs naargelang geslacht, leeftijd<br>en gewest .....                            | 42 |
| 2.5.1 Geslacht .....                                                                                                            | 42 |
| 2.5.2 Leeftijd .....                                                                                                            | 43 |
| 2.6 Aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van drugs .....                                                                   | 44 |
| 2.7 Aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van drugs naargelang geslacht, leeftijd<br>en gewest .....                        | 44 |
| 2.8 Subjectieve inschatting van drugs en medicijnen als ongevalsoorzaak .....                                                   | 45 |
| 2.9 Subjectieve inschatting van drugs en medicijnen als ongevalsoorzaak naargelang<br>geslacht, leeftijd en gewest .....        | 46 |
| 2.9.1 Leeftijd .....                                                                                                            | 46 |
| 2.9.2 Gewest .....                                                                                                              | 47 |

|       |                                                                                                  |    |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 3.    | Vergelijking met resultaten uit andere bronnen.....                                              | 48 |
| 3.1   | Gedragsmetingen als complementaire gegevensbron .....                                            | 48 |
| 3.2   | Belgische gegevens m.b.t. rijden onder invloed .....                                             | 48 |
| 3.2.1 | BIVV-gedragsmeting alcohol .....                                                                 | 48 |
| 3.2.2 | Bijkomende BIVV survey onderzoek i.v.m. rijden onder invloed .....                               | 51 |
| 3.2.3 | Overtredingen vastgesteld door de lokale en federale politie .....                               | 54 |
| 3.3   | Internationale gegevens m.b.t. rijden onder invloed .....                                        | 54 |
| 3.3.1 | DRUID gedragsmeting: rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicatie.....                   | 54 |
| 3.3.2 | Attitudes en zelfgerapporteerd gedrag i.v.m. rijden onder invloed van alcohol<br>(SARTRE4) ..... | 57 |
| 4.    | Algemene conclusies .....                                                                        | 62 |
| 4.1   | Rijden onder invloed van alcohol .....                                                           | 62 |
| 4.2   | Rijden onder invloed van drugs .....                                                             | 62 |
| 4.3   | Nood aan verder onderzoek .....                                                                  | 63 |
|       | Overzicht figuren .....                                                                          | 64 |
|       | Overzicht tabellen .....                                                                         | 65 |
|       | Overzicht bijlagen .....                                                                         | 65 |
|       | Referenties .....                                                                                | 66 |
|       | Bijlagen .....                                                                                   | 66 |

## Samenvatting

De BIVV-attitudemeting is gebaseerd op 1.540 interviews van bestuurders die in België gedomicilieerd zijn en die de laatste 6 maanden voorafgaand aan het interview minstens 1500 km afgelegd hebben als bestuurder van een auto of bestelwagen. De interviews werden mondeling afgenomen door interviewers van het studiebureau Significant GfK in september en oktober 2012.

De attitudemeting bevatte een aantal stellingen waarover respondenten zich konden uitspreken. Voor elke attitudestelling werd onderzocht of er al dan niet een verband bestaat tussen de stelling en bepaalde kenmerken van de bestuurders (met name geslacht, leeftijd en gewest). Telkens werden de percentages voor de verschillende antwoordcategorieën berekend; waar mogelijk werden de cijfers vergeleken met deze uit eerdere attitudemetingen van het BIVV en met resultaten uit andere bronnen.

De attitudemeting 2012 omvatte verschillende onderdelen. In dit rapport worden enkel de resultaten weergegeven m.b.t. rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicatie.

### **RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL**

Alcohol is één van de belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid. Het ongevalsrisico neemt exponentieel toe naarmate de gebruikte hoeveelheid hoger ligt. Bij gecombineerd gebruik van alcohol met drugs of medicatie, neemt het ongevalsrisico sterk toe. Jongere bestuurders hebben een hoger ongevalsrisico bij gelijk alcoholgebruik dan andere bestuurders.

#### ***Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol***

De belangrijkste bevindingen in verband met rijden onder invloed van alcohol zijn:

- In 2012 verklaarde 13% van de respondenten één of meerdere keren onder invloed gereden te hebben in de loop van de afgelopen maand. Dit resultaat is exact hetzelfde als in 2009 (13%) en in 2006 (12%). Op 6 jaar tijd is het rijden onder invloed van alcohol nauwelijks veranderd in België. Dezelfde conclusie trekken we uit de BIVV-alcoholgedragmeting.
- Net zoals de meeste studies rond rijden onder invloed van alcohol toont ook de BIVV-attitudemeting aan dat meer mannen (20%) dan vrouwen (6%) onder invloed van alcohol rijden. Wat betreft de leeftijdsverschillen bleek uit de attitudemeting, net zoals uit ander onderzoek op basis van zelfgerapporteerd gedrag (e.g. SARTRE4), dat de jongste leeftijdsgroep (28-29 jaar; 18%) het vaakst aangeeft onder invloed van alcohol te rijden en de oudste leeftijdsgroep (63+; 7%) het minst. Deze bevindingen lijken de resultaten uit observatiestudies tegen te spreken. In de BIVV-alcoholgedragmeting rijden in alle edities sinds 2003 tot 2012 telkens de 40-54-jarigen het meest onder invloed van alcohol. In de DRUID road side survey lag het hoogste percentage bestuurders onder invloed van alcohol bij de 55-plussers. Deze verschillen kunnen verklaard worden door bijvoorbeeld verschillen in onderzoeksmethode, antwoordgedrag of bewustzijn van het eigen risicogedrag. De gouden standaard om prevalenties i.v.m. rijden onder invloed te kunnen inschatten, zijn zeker de observatiestudies.

#### ***Houdingen ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol***

- Onder de bestuurders die al eens alcohol drinken (74% van de totale steekproef) beweert de meerderheid onder de wettelijke limiet te blijven als ze nog moeten rijden (41% drinkt niet als hij/zij moet rijden; 45% beperkt de alcoholconsumptie tot de wettelijke limiet). 15% van de bestuurders riskeert met een te hoog wettelijk alcoholpromillage te rijden. Het overwegende deel hiervan (14%) geeft aan zijn alcoholconsumptie wel te beperken maar niet noodzakelijk tot de wettelijke limiet, en 1% beweert zelfs helemaal niet op zijn alcoholconsumptie te letten.

- Mannen (19%) zijn significant eerder geneigd om een risico te nemen wat betreft het rijden met een wettelijk te hoge alcoholconcentratie dan vrouwen (10%). 63-plussers (5%) hebben een significant veiligere houding m.b.t. rijden en drinken dan alle andere leeftijdsgroepen (18-29-jarigen: 19%; 30-38-jarigen: 16%; 39-49-jarigen: 16%; 50-62-jarigen: 18%). Vooral Walen (21%) hebben ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol een houding waarmee ze risico lopen met een wettelijk te hoge alcoholconcentratie te rijden (Brusselaars: 16%; Vlamingen 13%).

### ***Praktische kennis van de wetgeving rond rijden onder invloed van alcohol***

- Het percentage bestuurders dat het aantal toegelaten standaardglazen overschat (meer dan 2 glazen) is gedaald in 2012 (7%) ten opzichte van 2009 (11%), maar dit verschil is niet significant.
- Mannen (9%) geven significant vaker aan dan vrouwen (5%) meer dan 2 standaardglazen te mogen drinken om toch nog onder de wettelijk toegestane grens te blijven. Dit geslachtsverschil dient echter genuanceerd te worden. Er zijn factoren zoals bijvoorbeeld lichaamsgewicht waardoor mannen effectief meer kunnen drinken en toch nog onder de limiet vallen.

### ***Meningen omtrent de risicoperceptie van rijden onder invloed van alcohol***

- Het verhoogde ongevalsrisico door alcohol blijkt algemeen gekend te zijn door 9 op 10 bestuurders (bij vrouwen meer als bij mannen).
- Vrouwen zijn zich van het ongevalsrisico door rijden onder invloed van alcohol meer bewust dan mannen. Vooral de oudste leeftijdscategorie is van mening dat rijden onder invloed van alcohol het risico op een ongeval in sterke mate verhoogt (97%; significant verschil met: 18 tot 29 jarigen: 92%; 50 tot 62 jarigen: 89%). Vooral Walen (36%) zijn van mening dat het ongevalsrisico door één glas boven de wettelijke limiet te drinken niet vergroot (Brusselaars: 33%; Vlamingen 28%).

### ***Gepercipieerde sociale norm***

- Rijden onder invloed van alcohol wordt algemeen als eerder onaanvaardbaar gezien. Toch denkt 1 op 2 dat de meeste bestuurders wel eens rijden onder invloed van alcohol.
- Vrouwen vinden rijden onder invloed van alcohol in hun vriendenkring meer onaanvaardbaar dan mannen. De inschatting van de onaanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol neemt toe met de leeftijd (hoe ouder hoe onaanvaardbaarder bij de vrienden). Vooral de 50- tot 62-jarigen zijn van mening dat rijden onder invloed van alcohol vaak voorkomt (57%). De gepercipieerde sociale norm rond rijden onder invloed van alcohol blijkt naargelang de gewesten te verschillen: Walen (78%) zijn significant vaker dan Vlamingen en Brusselaars (telkens 70%) van mening dat de meeste van hun kennissen/vrienden rijden onder invloed van alcohol onaanvaardbaar vinden. Anderzijds gaan Walen (18%) ook vaker akkoord dan Brusselaars (13%) en Vlamingen (9%) dat rijden onder invloed aanvaardbaar is als men niet ver moet rijden of op verlaten wegen 's nachts rijdt. Brusselaars (55%) zijn significant vaker van mening dan Vlamingen (47%) en Walen (46%) dat autobestuurders die nooit onder invloed van alcohol rijden, uitzonderingen zijn.

### ***Aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol***

- Rijden wanneer men twijfelt al dan niet meer gedronken te hebben dan wettelijk toegelaten, is voor de meeste Belgische bestuurders onaanvaardbaar (84%). Ten opzichte van 2009 zijn de cijfers rond de aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol echter nauwelijks veranderd (zelfde rangorde in vergelijking met de andere gevaarlijke rijgedragingen).



- Mannen (5%) vinden rijden onder invloed van alcohol significant meer aanvaardbaar dan vrouwen (2%). Jonge bestuurders (18-29 jaar; 7%) vinden rijden, wanneer men twijfelt al dan niet meer gedronken te hebben dan wettelijk toegelaten, significant meer aanvaardbaar dan bestuurders van 30-38 jaar en 50-plussers (30-38 –jarigen: 3%; 50-62-jarigen: 3%). Brusselaars (6%) vinden rijden onder invloed van alcohol significant meer aanvaardbaar dan Vlamingen (3%; Walen: 4%).

### ***Subjectieve inschatting van alcohol als ongevalsoorzaak***

- Belgische bestuurders zien rijden onder invloed van alcohol als de tweede belangrijkste oorzaak van verkeersongevallen. Ze schatten dat in de helft van alle verkeersongevallen (51%) alcohol een belangrijke rol speelt (plaats 2 van 16 voorgestelde oorzaken van verkeersongevallen). In de drie opeenvolgende attitudemetingen (2006, 2009 en 2012) worden te hoge snelheid en rijden onder invloed van alcohol telkens als de belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen gezien.
- Brusselaars schatten met 55% het percentage ongevallen dat door alcohol veroorzaakt wordt significant hoger in dan Walen (47%; Vlamingen 50%).

### **RIJDEN ONDER INVLOED VAN DRUGS EN MEDICATIE**

Psychoactieve stoffen kunnen een negatieve impact hebben op de rijvaardigheid. Daarom wordt het rijden onder invloed van drugs en medicatie algemeen als een risico voor de verkeersveiligheid gezien (bijvoorbeeld: DRUID, SWOV; 2011). Het relatieve risico op ernstige ongevallen varieert sterk naargelang de specifieke substantie. Er is een matig verhoogd risico op ernstige ongevallen voor cannabis, een gemiddeld verhoogd risico voor cocaïne, illegale opiaten, benzodiazepines, Z-drugs en medische opiaten en een sterk verhoogd risico voor amfetaminen en combinatiegebruik van verschillende soorten drugs en/of medicatie (Gadegboku et al., 2010).

### ***Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van drugs***

- Slechts 2% van de respondenten (32 personen) geven aan in het afgelopen jaar één of meerdere keren drugs geconsumeerd te hebben als zij nog moesten rijden. Bijna al deze respondenten vermeldde cannabis<sup>1</sup>.
- Mannen en jonge bestuurders geven vaker aan drugs te gebruiken als zij nog moeten rijden dan vrouwen en oudere bestuurders.

### ***Meningen omtrent de risicoperceptie van rijden onder invloed van drugs***

- Er is een groot risicobesef over rijden onder invloed van drugs: de overgrote meerderheid van de respondenten (95%) is van mening dat rijden onder invloed van drugs het risico op een ongeval in sterke mate verhoogt. Voor alcohol deelde 94% van de respondenten deze mening. Slechts 12% van de respondenten is van mening dat men zelf het best weet wat de eigen limiet van druggebruik is om nog veilig met de wagen te kunnen rijden. Dit is toch duidelijk minder dan voor alcohol waar dit 36% was. Dit kan te maken hebben met het feit dat het drinken van alcohol een wijdverbreide gewoonte is (waar de meerderheid van de respondenten ervaring mee heeft), in tegenstelling tot het gebruik van drugs, waardoor men ervan dus ook moeilijker de effecten kan inschatten.
- 63-plussers zijn met 98% significant vaker dan 18-29-jarigen (90%), 30-48-jarigen (94%) en 50-62-jarigen (93%) van mening dat rijden onder invloed van drugs het risico op een ongeval in sterke mate verhoogt. We stelden geen significante verschillen tussen mannen en vrouwen vast.

---

<sup>1</sup> Nog meer dan voor rijden onder invloed van alcohol dient er echter op gewezen te worden dat deze zelfgerapporteerde cijfers onderhevig zijn aan sociale wenselijkheid (zie ook Boulanger, 2010 en Devil et al., 2011)

### ***Gepercipieerde sociale norm***

- 90% van de respondenten geeft aan dat de meeste van hun kennissen/vrienden rijden onder invloed van drugs onaanvaardbaar vinden. Bij alcohol was dit duidelijk minder; daar gaf 71% van de respondenten dit aan.
- Mannen (88%) zijn significant minder vaak dan vrouwen (92%) van mening dat de meeste van hun kennissen/vrienden rijden onder invloed van drugs onaanvaardbaar vinden. Wij zien met stijgende leeftijd een toename van respondenten die aangeven dat de meeste van hun kennissen/vrienden rijden onder invloed van drugs onaanvaardbaar vinden.

### ***Aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van drugs***

- Rijden onder invloed van drugs is volgens Belgische bestuurders de meest onaanvaardbare vorm van risicogedrag. Minder dan 1% van de bestuurders vindt dit gedrag aanvaardbaar.

### ***Subjectieve inschatting van drugs en medicijnen als ongevalsoorzaak***

- Belgische autobestuurders schatten dat in 42% van verkeersongevallen het gebruik van drugs een oorzaak is (plaats 5 van 16 mogelijke ongevalsoorzaken). Het gebruik van medicatie wordt daarentegen als een oorzaak in 32% van de ongevallen gezien (plaats 13 van 16 voorgestelde oorzaken), wat eerder een lage plaats in de ranking is. Alleszins blijkt hieruit dat Belgische bestuurders het gebruik van drugs als een veel groter verkeersrisico zien dan het gebruik van medicatie. De risicoinschatting van drugs en medicijnen blijkt in de verschillende edities van de BIVV-attitudemeting nauwelijks veranderd te zijn.
- Jonge bestuurders (18-29 jaar) schatten het percentage ongevallen (37%) dat veroorzaakt wordt door het gebruik van drugs significant lager in dan 39-49-jarigen en 63-plussers (telkens 44%). En ook het geschatte percentage ongevallen dat door het gebruik van psychoactieve medicatie veroorzaakt wordt, ligt bij jonge bestuurders (18-29 jaar) met 26% lager dan bij alle andere leeftijdsgroepen (30-38: 32%; 39-49: 34%; 50-62: 34%; 63+: 32%). Het percentage verkeersongevallen dat veroorzaakt wordt door het gebruik van drugs bij het rijden wordt door Brusselaars met 49% significant hoger geschat dan door bestuurders uit Vlaanderen (40%) en Wallonië (39%). Verder schatten Brusselaars (35%) dit percentage ook voor gebruik van medicatie en rijden significant hoger in dan Walen (27%). De schatting van Vlaamse bestuurders neemt hier met 31% een tussenpositie in. Wij konden i.v.m. de subjectieve inschatting van drugs en medicijnen als ongevalsoorzaak geen significante verschillen naargelang het geslacht van de bestuurder vaststellen.

## **CONCLUSIE OVER RIJDEN ONDER INVLOED**

Uit de gerapporteerde gedragingen en opinies blijkt dat rijden onder invloed van alcohol nog steeds een wijdverspreide gewoonte en een veel voorkomend sociaal fenomeen is. Vooral mannen, maar ook jonge bestuurders van beide geslachten, zijn probleemgroepen waarop de focus zou moeten liggen in sensibilisatiecampagnes. Aanknopingspunten hierbij bieden de sociale aanvaardbaarheid en hiermee verbonden de sociale omgeving van de respondent<sup>2</sup>.

Rijden onder invloed van drugs is in vergelijking met alcohol voor bijna alle Belgische autobestuurders (99%) onaanvaardbaar en ook slechts 2% van de Belgische bestuurders geeft toe in het afgelopen jaar onder invloed van drugs gereden te hebben (vooral jonge mannen en cannabis)<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Verdere resultaten i.v.m. met de alcoholcontroles en straffen worden in het separate rapport "Handhaving en draagvlak voor maatregelen. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV" besproken.

<sup>3</sup> Nog meer dan voor rijden onder invloed van alcohol dient er echter op gewezen te worden dat deze zelfgerapporteerde cijfers onderhevig zijn aan sociale wenselijkheid (zie ook Boulanger, 2010 en Devil et al., 2011).



Wij stelden vast dat er over rijden onder invloed van medicijnen heel weinig bekend. We weten weinig over deze problematiek in België en de achterliggende attitudes van medicijngebruikers. Gezien het vaak voorkomen van rijden onder invloed van medicijnen (Isalberti et al., 2011), het verhoogde ongevalsrisico (Gadegbeku et al., 2010) en de lage risicoperceptie van Belgische bestuurders concluderen wij dat hier duidelijk nog werk aan de winkel is. Belgische autobestuurders dienen gesensibiliseerd te worden voor de risico's van medicatiegebruik en rijden.

### **NOOD AAN VERDER ONDERZOEK**

Op basis van de resultaten van deze studie en de stand van zaken van het wetenschappelijk onderzoek pleit het BIVV voor verder onderzoek op de volgende gebieden:

- Verderzetten van attitudemetingen op het gebied van rijden onder invloed.
- Uitvoeren van gedragsmetingen op deze gebieden.
- Verruimen van het onderzoek naar rijden onder invloed van medicatie (voorkomen en achterliggende gedragsdeterminanten).
- Diepteonderzoek naar de attitudes van personen die drugs consumeren.

## **Driving under the influence of alcohol en drugs**

### **Results of the BIVV/IBSR three-yearly road safety attitude survey.**

#### **Summary**

The Belgian Institute for Road Safety (BIVV/IBSR) attitude survey is based on 1,540 interviews with drivers whose principal residence is in Belgium and who had driven a car or delivery van at least 1,500 km in the six months preceding the interview. The interviews were conducted verbally by the research agency Significant GfK in September and October 2012.

In the attitude survey, respondents were asked to provide their opinion on a number of statements. Each attitude statement was examined to determine whether or not there was a correlation between the statement and certain driver characteristics (gender, age and region). The percentages were also calculated for the different categories of answers; where possible the figures were compared with those from previous attitude surveys conducted by the BIVV/IBSR and with results from other sources. It looked for the existence of significant differences depending on the respondent's gender, age or region.

The attitude survey 2012 comprised several sections. This report only includes the results for driving under the influence of alcohol, drugs and medication.

#### **DRIVING UNDER THE INFLUENCE OF ALCOHOL**

Alcohol is one of the main causes of road accidents. The risk of road accidents increases exponentially in line with the amount of alcohol consumed. When alcohol is combined with drugs or medication the risk of accidents significantly increases. The risk of accident is higher with younger drivers on consumption of the same amount of alcohol as other drivers.

#### ***Self-reported driving under the influence of alcohol***

The most important findings related to driving under the influence of alcohol are:

- In 2012, 13% of the respondents said that they had driven under the influence of alcohol one or more times during the past month. This result is exactly the same as in 2009 (13%) and in 2006 (12%). In the past six years, the frequency of driving under the influence of alcohol has barely changed in Belgium. We can draw the same conclusion from the BIVV/IBSR alcohol behaviour measurement survey.
- Like most other studies about driving under the influence of alcohol, the BIVV/IBSR attitude survey shows that men (20%) are more likely to drive under the influence of alcohol than women (6%). As far as age differences are concerned, the attitude survey, like other research based on self-reported behaviour (e.g. SARTRE4), showed that drivers in the youngest age group (28-29 years: 18%) indicated most frequently that they drive under the influence of alcohol and the oldest age group (63+; 7%) the least frequently. These findings seem to contradict the results of observational studies. In every BIVV/IBSR alcohol behaviour measurement survey from 2003 until 2012, the drivers in the 40-54 age group have been consistently the worst offenders when it comes to driving under the influence of alcohol. In the DRUID roadside survey, the highest percentage of drivers under the influence of alcohol was found in the 55 and over age group. These differences can be explained for example by differences in research methodology, response behaviour or in awareness of one's own risk behaviour. The gold standard for estimating the prevalence of driving under influence is definitely the observational studies.

#### ***Attitudes to driving under the influence of alcohol***

- Among those drivers who sometimes drink alcohol (74% of the total sample) the majority claim that they observe the legal limit if they still have to drive (41% do not drink if they still

have to drive; 45% limit their alcohol consumption to the legal limit). 15% of the drivers risk driving with a alcohol blood level above the legally prescribed limit. The majority of this group (14%) indicate that they do limit their alcohol consumption, but do not necessarily observe the legal limit and 1% of the respondents even state that they do not pay attention to their alcohol consumption.

- Men (19%) are significantly more inclined to take a risk when it comes to driving with a blood alcohol level above the legally prescribed limit than women (10%). The 63 and over age group (5%) adopt a significantly safer attitude to drink and driving than all other age groups (18-29-year olds: 19%; 30-38-year-olds: 16%; 39-49-year-olds: 16%; 50-62-year-olds: 18%). The Walloons especially (21%) are at risk of driving with a blood alcohol level above the legally prescribed limit due to their attitude to driving under the influence of alcohol, (Brussels-Capital region: 16%; Flemings 13%).

### ***Practical knowledge of the legislation on driving under the influence of alcohol***

- The percentage of drivers that overestimates the number of standard units allowed (more than 2 glasses) has dropped in 2012 (7%) compared with 2009 (11%) but this difference is not significant.
- Men (9%) indicate significantly more frequently than women (5%) that they can drink more than the two standard units and still remain under the legally prescribed limit. This gender difference needs to be qualified however. Factors such as body weight for example mean that men can effectively drink more and still observe the legal limit.

### ***Opinions on the risk perception of driving under the influence of alcohol***

- Nine out of ten drivers (more with women than with men) are generally aware that drinking results in an increased risk of accident.
- Women are more aware of the risk of accidents due to driving under the influence of alcohol than men. The oldest age group especially is of the opinion that driving under the influence of alcohol strongly increases the risk of an accident (97%; significantly different to: 18 to 29-year olds: 92%; 50 to 62-year olds: 89%). The Walloons especially (36%) are of the opinion that the risk of accident is not increased by exceeding the legal limit by one unit (Brussels-Capital Region: 33%; Flemings 28%).

### ***Perceived social norm***

- Driving under the influence of alcohol is generally perceived as being unacceptable. And yet one in two drivers think that most drivers occasionally drive under the influence of alcohol.
- Women are more likely to consider driving under the influence of alcohol as being socially unacceptable than men. The perception of the unacceptability of driving under the influence of alcohol increases with age (the older one is, the more one disapproves of friends who do so). The 50-62 age group especially is of the opinion that driving under the influence of alcohol frequently occurs (57%). The perceived social norm for driving under the influence of alcohol differs depending on the region: Walloons (78%) are significantly more frequently of the opinion that most of their friends/acquaintances think that driving under the influence of alcohol is unacceptable than Flemings or respondents in the Brussels-Capital Region (70%). On the other hand Walloons (18%) also agree more frequently that driving under influence is acceptable if you do not have to drive far or drive on deserted roads at night in comparison with the Brussels region (13%) and Flemings (9%). The people of the Brussels-Capital Region (55%), in comparison with the Flemings (47%) and the Walloons (46%), are more frequently of the opinion that drivers who never drive under the influence of alcohol are the exception,.

### ***The acceptability of driving under the influence of alcohol***

- Driving when one is uncertain whether one has exceeded the legally prescribed limit is unacceptable for most Belgian drivers (84%). Compared with 2009, the figures relating to the acceptability of driving under influence have barely changed (same rank order, compared with other dangerous driving behaviours).
- Men (5%) consider driving under the influence of alcohol to be significantly more acceptable than women (2%). Young drivers (18-29-year olds; 7%) consider driving, when one is uncertain of whether one has exceeded the legally prescribed limit, to be significantly more acceptable than drivers in the 30-38 and 50 and over age groups (30-38-year olds: 3%; 50-62-year-olds: 3%). In the Brussels-Capital Region respondents (6%) consider driving under the influence of alcohol to be significantly more acceptable in comparison with Flemings (3%; Walloons: 4%).

### ***Subjective assessment of alcohol as a cause of accidents***

- Belgian drivers consider driving under the influence of alcohol to be the second most important cause of road accidents. They estimate that alcohol plays an important role in half of all road accidents (51%) (ranked second in the list of 16 causes of road accidents). In the three successive attitude surveys (2006, 2009 and 2012), speeding and driving under the influence of alcohol were consistently considered to be the most important causes of road accidents.
- In the Brussels region, respondents estimated that 55% of all accidents are caused through alcohol consumption, which is significantly higher compared with the Walloons (47%; Flemings 50%).

## **DRIVING UNDER THE INFLUENCE OF DRUGS AND MEDICATION**

Psychoactive substances can have a negative impact on the ability to drive. For this reason, driving under the influence of drugs and medication is generally considered to be a risk to road safety (for example: DRUID, SWOV; 2011). The relative risk of serious accidents greatly varies depending on the specific substance. There is a moderately increased risk of serious accidents for cannabis, an average increased risk for cocaine, illegal opiates, benzodiazepines, Z drugs and medical opiates and a greatly increased risk for amphetamines and the combined use of different types of drugs and/or medication (Gadegbeku et al., 2010).

### ***Self-reported driving under the influence of drugs***

- Only 2% of the respondents (32 individuals) indicate that they consumed one or more drugs before having to drive in the past year. Almost all of these respondents stated that they had used cannabis<sup>4</sup>.
- Men and young drivers more frequently indicate that they use drugs before having to drive, compared with women and older drivers.

### ***Opinions about the risk perception of driving under the influence of drugs***

- There is a strong awareness of the risk of driving under the influence of drugs: the vast majority of the respondents (95%) is of the opinion that driving under the influence of drugs greatly increases the risk of an accident. For alcohol, 94% of the respondents communicated this opinion. Only 12% of the respondents is of the opinion that one knows one's own limits best when it comes to driving safely under the influence of drugs. This is clearly less than reported for alcohol (36%). This may be due to the fact that drinking alcohol is a

---

<sup>4</sup> It should be pointed out that these self-reported figures are susceptible to the influence of social desirability (see also Boulanger, 2010 and Devil et al., 2011), even more than is the case for driving under the influence of alcohol.

widespread habit (with which the majority of the respondents have experience) in comparison with drug abuse, making it more difficult to estimate the effects.

- The 63 and over age group (98%) believe significantly more often than 18-29-year olds (90%), 30-48-year olds (94%) and 50-62-year olds (93%) that driving under the influence of drugs greatly increases the risk of an accident. We found no significant differences between men and women.

### ***Perceived social norm***

- 90% of the respondents indicate that most of their friends/acquaintances consider driving under the influence of drugs unacceptable. This was clearly less than for alcohol, where 71% of the respondents indicated this to be unacceptable.
- Men (88%) are significantly less frequently of the opinion than women (92%) that most of their friends/acquaintances consider driving under the influence of drugs unacceptable. The number of respondents who indicate that most of their friends/acquaintances consider driving under the influence of drugs unacceptable increases in line with age.

### ***Acceptability of driving under the influence of drugs***

- According to Belgian drivers driving under the influence of drugs is the most unacceptable form of risk behaviour. Less than 1% of the drivers find this behaviour acceptable.

### ***Subjective assessment of drugs and medication as a cause of road accidents***

- Belgian car drivers estimate that 42% of all road accidents are caused by drugs (ranked fifth in the list of 16 possible causes of road accidents). By contrast, the use of medication is considered to be the cause in 32% of road accidents (placed 13<sup>th</sup> in the list of 16 causes), which is rather low in the ranking. In any event, this indicates that Belgian drivers consider drug abuse to be a greater risk of road accidents than the use of medication. The risk assessment of drugs and medication has barely changed throughout the various BIVV/ISBR attitude surveys.
- Young drivers (18 to 29-year-olds) estimate the percentage of accidents (37%) caused by drugs to be significantly lower than 39 to 49-year-olds and respondents in the 63 and over age group (each 44%). The estimated percentage of accidents caused by psychoactive medication is lower among young drivers (18-29-year olds: 26%) than in all the other age groups (30-38: 32%; 39-49: 34%; 50-62: 34%; 63+ 32%). In the Brussels-Capital region, respondents estimate the percentage of road accidents caused by driving under the influence of drugs to be significantly higher (49%) than Flemish (40%) or Walloon drivers (39%). The respondents in the Brussels region (35%) also estimate the percentage to be significantly higher for driving under the influence of medication than the Walloons (27%). Flemish drivers take a midway position with 31%. We were unable to find any significant gender differences in the subjective assessment of drugs and medication as a cause of road accidents.

## **CONCLUSION ON DRIVING UNDER THE INFLUENCE**

The reported behaviours and opinions indicate that driving under the influence of alcohol is still a widespread practice and a common social phenomenon. Men especially, but also young male and female drivers, are the problem groups that awareness campaigns should focus on. Social acceptability and the respondent's social environment<sup>5</sup> are good starting points.

---

<sup>5</sup> Further results regarding alcohol controls and penalties are discussed in the separate report "Handhaving en draagvlak voor maatregelen. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV".

Compared with alcohol, driving under the influence of drugs is unacceptable for almost all Belgian drivers (99%) and only 2% of all Belgian drivers indicate that they have driven under the influence of drugs in the past year (especially young men, and cannabis) <sup>6</sup>.

We determined that very little is known about driving under the influence of medication. We know very little about this issue in Belgium or about the underlying attitudes of medication users. In view of the fact that people regularly drive under the influence of medication (Isalberti et al., 2011), the increased risk of road accidents (Gadegbeku et al., 2010) and the low risk perception of Belgian drivers, we conclude that there clearly is still a considerable margin for improvement. The awareness of Belgian drivers needs to be raised concerning the risks of driving under the influence of medication.

### **NEED FOR FURTHER RESEARCH**

On the basis of the results of this study and the current status of academic research, the BIVV/IBSR calls for further research in the following areas:

- Continuation of the attitude surveys concerning driving under the influence.
- Conduct behaviour measurement surveys in these areas.
- Widen the scope of research to include driving under the influence of medication (prevalence and underlying behavioural determinants).
- In-depth research into the attitudes of individuals who consume drugs.

---

<sup>6</sup> It should be pointed out that these self-reported figures are susceptible to the influence of desirability (see also Boulanger, 2010 and Devil et al., 2011), even more than is the case for driving under the influence of alcohol.



## Inleiding

Naar aanleiding van de eerste Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2002 werd een grote set verkeersveiligheidsindicatoren gedefinieerd op basis waarvan de evoluties inzake verkeersveiligheid opgevolgd kunnen worden. Deze indicatoren zijn onder te brengen in drie categorieën: indicatoren op het niveau van het aantal ongevallen, indicatoren op het niveau van het objectief meetbare gedrag van bestuurders in het verkeer (gedragsindicatoren) en indicatoren met betrekking tot de attitudes van de Belgische autobestuurders ten aanzien van verkeersveiligheid (attitude-indicatoren).

De officiële ongevallenstatistieken worden gerapporteerd door de FOD Economie (DG SEI) en verder in detail geanalyseerd door het BIVV. Voorlopige maar sneller beschikbare cijfers zijn opgenomen in de verkeersveiligheidsbarometer (BIVV Observatorium). Om de gedragsindicatoren te meten organiseert het BIVV regelmatig grootschalige observatiestudies (gordel, snelheid en rijden onder invloed<sup>7</sup>). Zo kan opgevolgd worden in welke mate de Belgische bestuurders zich houden aan de respectievelijke verkeersreglementeringen.

De indicatoren in verband met de attitudes ten aanzien van verkeersveiligheid worden gemeten via een driejaarlijks grootschalig enquêteonderzoek. De eerste attitudemeting vond plaats in 2003, de tweede in 2006 en de derde in 2009. In het voorliggend rapport bespreken we de resultaten van de vierde attitudemeting waarvan het veldwerk gebeurde in het najaar van 2012. In feite gaan deze metingen om veel meer dan het meten van attitudes. In navolging van de SARTRE-onderzoeken (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe<sup>8</sup>) hanteren we een zeer brede definitie van het begrip "attitude"<sup>9</sup>. Het omvat niet alleen attitudes in de strikte zin van het woord, maar ook percepties, schattingen en subjectieve evaluaties ten aanzien van allerlei verkeersveiligheidsaspecten, zoals bijvoorbeeld verkeersongevallen, verkeersveiligheidsmaatregelen en eigen gedrag in het verkeer.

De resultaten van de attitudemeting 2012 worden voorgesteld in vijf rapporten en één bijlagerapport:

1. Rijden onder invloed van alcohol en drugs
2. Snelheid en te snel rijden
3. Gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbevestigingssystemen
4. Vermoeidheid en afleiding door gsm-gebruik
5. Handhaving en draagvlak voor maatregelen

Bijlage Methodologie en vragenlijst

Het voorliggende rapport bevat de analyses van de antwoorden over rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicatie. In bijlage 1 is een lijst opgenomen van enkele vragen m.b.t. rijden onder invloed die niet in het voorliggende rapport behandeld worden. Deze worden in rapport 5 behandeld.

<sup>7</sup> Cf. Riguelle, F. (2014), Roynard, M. (2012), Riguelle, F. (2012), Riguelle, F. & Dupont, E. (2012).

<sup>8</sup> Cf. SARTRE 1 (1994), SARTRE 2 (1998), SARTRE 3 (2004) en SARTRE 4 (2012). Het veldwerk van deze enquêtes werd uitgevoerd in respectievelijk 1991, 1996, 2002 en 2010.

<sup>9</sup> De SARTRE-onderzoeken definiëren het begrip "sociale attitude" niet maar stellen kortweg dat onder attitudes "opinions en zelfgerapporteerd gedrag" van de bestuurders verstaan wordt.

## Methode

Voor de attitudemeting van 2012 werd een interview afgenomen van 1.540 in België gedomicilieerde bestuurders die de laatste 6 maanden voorafgaand aan het interview minstens 1500 km afgelegd hadden als bestuurder van een auto of bestelwagen. De interviews werden op het thuisadres van de respondenten afgenomen aan de hand van een gestandaardiseerde vragenlijst. De vragenlijst bevatte vragen over de belangrijkste thema's inzake verkeersveiligheid, met voornamelijk gesloten antwoordmogelijkheden. De interviews werden mondeling afgenomen door interviewers van het studiebureau Significant GfK in september en oktober 2012. Voor meer methodologische aspecten van de attitudemeting 2012 verwijzen we naar "Attitudemeting verkeersveiligheid 2012 - Bijlage Methodologie & vragenlijst" (Meesmann et al., 2014). De steekproeftrekkingsprocedure, het veldwerk, de non-respons, de exacte samenstelling van de steekproef en de statistische details van de uitgevoerde analyses worden daar gedetailleerd beschreven.

Bij de analyse van de antwoorden van respondenten werden eerst telkens de percentages voor alle verschillende antwoordcategorieën berekend. Nadien werden de categorieën "weet het niet (WHN)" en "niet van toepassing (NVT)" geherdefinieerd als ontbrekende waarden. De percentages van de antwoordcategorieën werden aansluitend opnieuw berekend. Deze nieuwe percentages werden in de overzichtstabel als "valide %" weergegeven.

Voor elke attitudestelling werd aansluitend onderzocht of er al dan niet een verband bestond tussen de antwoorden en bepaalde kenmerken van de bestuurders (geslacht, leeftijd, gewest). Hoewel voor elke attitudestelling alle kenmerken geanalyseerd werden, worden ze meestal enkel in deze publicatie vermeld als er een significant verband is. Voor het bepalen van de significantie werden de variabelen telkens binair gecodeerd<sup>10</sup> en vervolgens via de "adjusted Wald"-test getoetst of er significante verschillen waren naargelang geslacht, leeftijd of gewest van de respondent. Opmerkingen omtrent niet significante verschillen worden in het rapport systematisch als 'tendens' aangeduid. Alle analyses werden uitgevoerd in STATA 13.0.

---

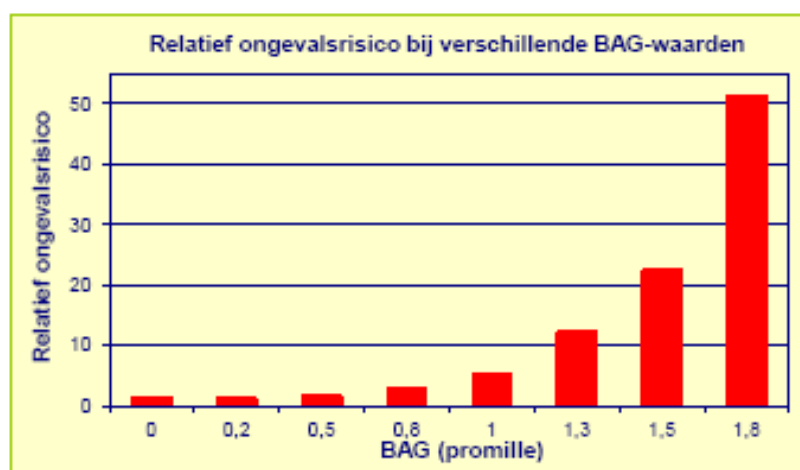
<sup>10</sup> De categorieën "weet het niet (WHN)" en "niet van toepassing (NVT)" werden hier gedefinieerd als ontbrekende waarden.

## 1. Rijden onder invloed van alcohol

### 1.1 Het risico van rijden onder invloed van alcohol

Alcohol is één van de belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid (SARTRE4, 2012; ETSC, 2008). Alcohol tast de rijvaardigheid aan, zelfs bij een relatief geringe consumptie (voor meer informatie zie Bijlage 3). Het ongevalsrisico neemt exponentieel toe met hogere alcoholconcentraties (Figuur 1). Blomberg et al. (2005) schatten het risico bij een BAC (bloedalcoholconcentratie) van 0,5 promille ongeveer 40% hoger als dat van nuchtere bestuurders. Bij 1,0 promille is het risico bijna 4 keer zo hoog, en bij een BAC van 1,5 promille is het ongevalsrisico zelfs meer dan 20 keer zo hoog als dat van een nuchtere automobilist (Blomberg et al., 2005 IN SWOV, 2011).

**Figuur 1: Het relatieve ongevalsrisico bij verschillende BAC-waarden**



BAG idem BAC (bloed alcohol concentratie)  
Bron: Blomberg et al., 2005 IN SWOV, 2011

Het grootschalige Europese onderzoeksproject DRUID (Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines)<sup>11</sup> concludeerde uit epidemiologische gegevens van verschillende EU landen de volgende verhoogde risico's op ernstige ongevallen in vergelijking met nuchtere bestuurders (Tabel 1):

**Tabel 1: Verhoogde risico's op ernstige ongevallen in vergelijking met nuchtere bestuurders (DRUID)**

| Psychoactieve substantie    | Relatief risico op ernstige ongevallen | Risiconiveau              |
|-----------------------------|----------------------------------------|---------------------------|
| <b>Alcohol alleen (BAC)</b> |                                        |                           |
| Alcohol, BAC 0.1-0.5g/l     | 1-3x                                   | Matig verhoogd risico     |
| Alcohol, BAC 0.5 - 0.8g/l   | 2-10x                                  | Gemiddeld verhoogd risico |
| Alcohol, BAC 0.8 - 1.2g/l   | 5-30x                                  | Sterk verhoogd risico     |
| Alcohol, BAC ≥1.2g/l        | 20-200x                                | Extreem verhoogd risico   |

BAC: bloedalcoholconcentratie  
Bron: Gadegbeku et al., 2010 IN: Meesmann et al., 2011

Ook hier zien wij een duidelijke stijging van het ongevalsrisico bij toenemende bloedalcoholconcentraties. Verder wijzen de resultaten van DRUID er ook op dat het ongevalsrisico bij combinatiegebruik van alcohol met drugs of medicatie sterk verhoogt. Het respectievelijke relatieve risico op een ernstig ongeval wordt geschat op 20-200 keer hoger dan dit van een nuchtere bestuurder (zie ook sectie 2.1.).

Meerdere studies wijzen erop dat het ongevalsrisico bij gelijk alcoholgebruik hoger is bij jongere bestuurders dan bij de andere (bijvoorbeeld Nuyttens et al., 2012; Hels et al., 2011, Keall et al.,

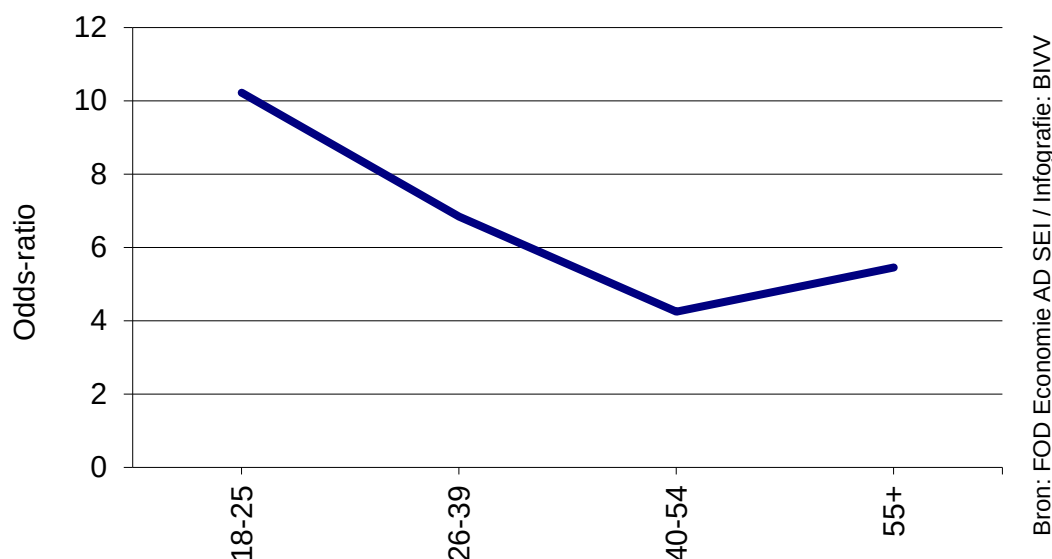
<sup>11</sup> EU project DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines); afgesloten in 2011; homepage: <http://www.druid-project.eu>

2004 IN SWOV, 2011). Nuyttens et al. (2012) toonden aan dat jonge bestuurders in België enerzijds minder vaak onder invloed van alcohol rijden (BIVV-gedragsmeting; Riguelle, 2012) maar anderzijds toch vaker onder invloed van alcohol zijn bij letselongevallen. Deze schijnbare tegenstelling heeft twee verklaringen:

- Ten eerste zijn jongeren gevoeliger voor de effecten van alcohol dan ouderen bij een vergelijkbaar promillegehalte in het bloed, en hebben zij minder ervaring met het besturen van een auto in een niet-nuchtere toestand.
- Ten tweede vertonen jongeren een ander alcoholconsumptiegedrag dan oudere leeftijdsgroepen. Wanneer jongeren de wettelijke alcohollimiet overschrijden, dan wordt deze limiet namelijk vaak erg ruim overschreden<sup>12</sup>.

Nuyttens et al. (2012) stelden vast dat een bestuurder van 26 jaar of ouder die onder invloed is van alcohol 4 tot 6 keer meer kans heeft op een ernstig ongeval dan een nuchtere persoon van dezelfde leeftijd. Maar voor jongeren van 18 tot 25 jaar is het risico op een ernstig ongeval 10 maal hoger wanneer zij onder invloed van alcohol rijden (Figuur 2).

**Figuur 2: Vergelijking tussen het % autobestuurders onder invloed bij aselectieve alcoholcontroles (2009) en het % autobestuurders onder invloed in letselongevallen – 2010 (gewogen cijfers)**



Bron: Nuyttens et al., 2012

## 1.2 Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol

Sinds 2006 peilen wij naar het zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol met dezelfde vraag: "Hoeveel dagen heeft u de afgelopen 30 dagen auto gereden met een wettelijk te hoog alcoholpromillage". In Tabel 2 splitsten we, net zoals in de vorige metingen, het aantal gerapporteerde dagen op in een viertal brede categorieën (geen enkele dag; 1 tot 5 dagen; 6 tot 10 dagen; 11 of meer dagen).

<sup>12</sup> Eén op twee 18-24 jarige autobestuurders die de maximaal toegelaten BAC van 0,5 g/l overschrijden, hebben immers een BAC van 1,2 g/l of meer. Voor alle andere autobestuurders, inclusief de 25-31-jarigen, bedraagt dit aandeel slechts één op vijf. Dit blijkt uit metingen op het Belgische wegennet, welke zijn uitgevoerd buiten een ongevalscontext, in het kader van het Europese project DRUID. Aangezien het rijvermogen exponentieel blijft afnemen naarmate de concentratie alcohol in het bloed toeneemt, is dit een logische verklaring voor het hoge aantal jonge autobestuurders die na een letselongeval een positieve ademtest afleggen.

**Tabel 2: Zelfgerapporteerde frequentie rijden onder invloed van alcohol in België (2006-2012)**

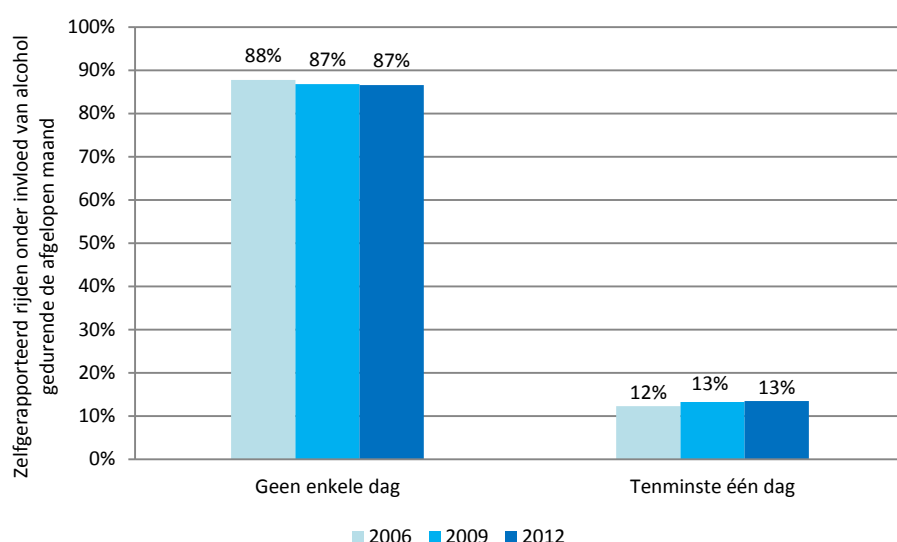
| Hoeveel dagen heeft u de afgelopen 30 dagen auto gereden met een wettelijk te hoog alcoholpromillage? | 2006   | 2009   | 2012          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|---------------|
| Geen enkele dag                                                                                       | 87,77% | 86,80% | 86,53%        |
| 1 à 5 dagen                                                                                           | 10,78% | 12,44% | <b>12,13%</b> |
| 6 à 10 dagen                                                                                          | 1,23%  | 0,65%  | <b>0,99%</b>  |
| 11 of meer dagen                                                                                      | 0,23%  | 0,11%  | <b>0,35%</b>  |

In vet: populatie voor verdere stratificatie naar geslacht, leeftijd en gewest

Bron: BIVV

Figuur 3 toont de evolutie van zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol in 2006 en 2012. In deze weergave hebben wij alle categorieën die aangeven dat de respondent in de laatste maand tenminste één keer met een wettelijk te hoge alcoholconcentratie gereden heeft, in één categorie genomen. Met andere woorden, hier werd enkel een onderscheid gemaakt tussen bestuurders die in de voorbije maand wel of niet onder invloed van alcohol gereden hebben.

**Figuur 3: Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol in attitudemetingen 2006 – 2012**



Bron: BIVV

In 2012 verklaarde 87% van de respondenten geen enkele keer onder invloed gereden te hebben in de loop van de afgelopen maand. Dit wil zeggen dat maar liefst 13% van de respondenten toegaf wel één of meerdere keren onder invloed gereden te hebben in de loop van de afgelopen maand. Jammer genoeg is dit resultaat exact hetzelfde als in 2009 (87% en 13%) en in 2006 (88% en 12%). Op 6 jaar tijd is dit zelfgerapporteerd gedrag dus niet veranderd.

Het feit dat meer dan 13% van de bestuurders aangeeft in de afgelopen maand onder invloed gereden te hebben, wijst erop dat het rijden onder invloed een vrij verbreide slechte gewoonte lijkt te zijn. Rekening houdend met het feit dat respondenten sociaal wenselijk antwoorden op dergelijke vragen geeft dit resultaat toch een idee van het voorkomen en de spreiding van rijden onder invloed binnen de totale populatie bestuurders<sup>13</sup>. Om de doelstelling van de Staten-Generaal van 2002, dat op geen enkel moment van de week meer dan 3% van de bestuurders de legale alcohollimiet overschrijden, te evalueren, volstaan zelfgerapporteerde gegevens niet. Deze doelstelling kan enkel geëvalueerd worden door een adequate gedragsmeting. Uit de resultaten van de gedragsmeting van 2012 blijkt dat de doelstelling niet gehaald wordt op weekendnachten. Op weekendnachten reed 8%

<sup>13</sup> Over het voorkomen (de prevalentie) van rijden onder invloed in de populatie hebben we een goed idee via de gedragsmetingen. Gemiddeld over alle dagen van de week en over alle momenten van de dag blijkt ongeveer 2% van de bestuurders onder invloed te rijden. Gezien het hier gaat om de puntprevalentie laat de gedragsmeting niet toe om te bepalen of het hier een harde kern van dronken bestuurders betreft, dan wel of grote delen van de bevolking af en toe eens onder invloed rijden. Het feit dat 13% van de bestuurders toegeeft zich hieraan in de loop van de afgelopen maand bezondigd te hebben, maakt duidelijk dat het in België nog steeds gaat om een zeer ruime groep overtreders, en niet alleen om een zogenaamde harde kern.

van de bestuurders onder invloed, op weeknachten 7%, op weekenddagen 2% en op weekdays ongeveer 1%. Hoewel de geobserveerde percentages op andere tijdstippen van de week lijken te beantwoorden aan de doelstelling van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, zijn de resultaten voor weekendnachten in 2012 nog een heel eind van deze doelstellingen verwijderd.

### 1.3 Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol naargelang geslacht, leeftijd en gewest

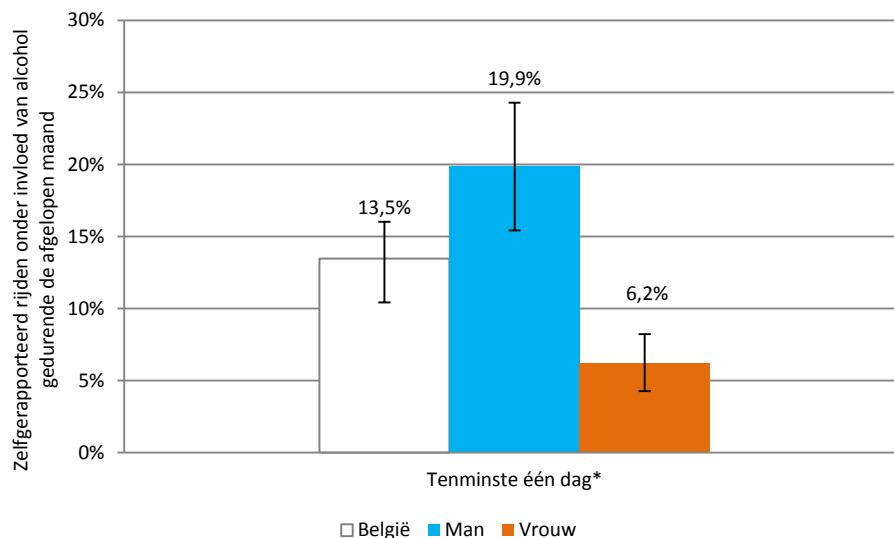
De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders dat aangeeft in de laatste maand onder invloed van alcohol gereden te hebben.

Wij konden geen significante verschillen naargelang het gewest vaststellen voor rijden onder invloed van alcohol (idem 2009).

#### 1.3.1 Geslacht

Het rijden onder invloed van alcohol verschilt echter duidelijk naargelang het geslacht (Figuur 4).

**Figuur 4: Zelfverklaard rijden onder invloed van alcohol naar geslacht van de respondent (2012)**



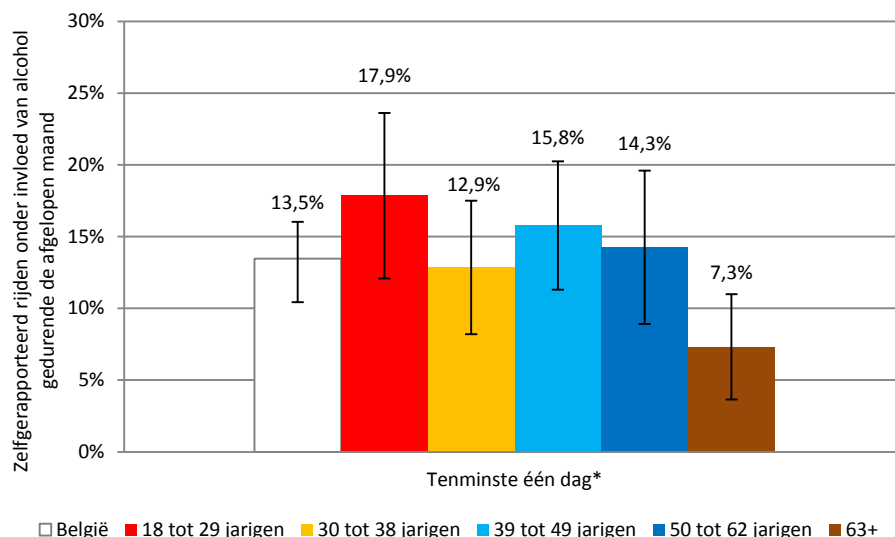
\* significant  
Bron: BIVV

Mannen (20%) geven significant vaker aan dan vrouwen (6%) in de laatste maand onder invloed van alcohol gereden te hebben ( $F(1,126) = 35,83$ ;  $p < 0,01$ ; idem 2009, 2006 en ander BIVV onderzoek).

### 1.3.2 Leeftijd

We observeren meerdere significante verschillen m.b.t. rijden onder invloed van alcohol naargelang de leeftijd (Figuur 5).

**Figuur 5: Zelfverklaard rijden onder invloed van alcohol naar leeftijd van de respondent (2012)**



\* significant

Bron: BIVV

Het percentage van de oudste leeftijdsgroep (63+) dat rijden onder invloed van alcohol rapporteert (7%) ligt significant lager dan bij alle andere leeftijdscategorieën (verschil met: 18-29-jarigen (18%)  $F(1,126)= 11,10$ ;  $p<0,01$ ; 30-38-jarigen (13%)  $F(1,126)= 4,26$ ;  $p<0,05$ ; 39-49-jarigen (16%) ( $F(1,126)= 9,80$ ;  $p<0,01$ ; 50-62-jarigen (14%)  $F(1,126)= 7,46$ ;  $p<0,01$ ). Opgelet: dit is zelfgerapporteerd gedrag. In observatiestudies blijken de middelste (40- tot 54-jarigen; BIVV gedragsmeting alcohol 2012; Riguelle, 2014) en de oudste leeftijdscategorie (50-plussers; DRUID road side survey; Houwing et al., 2011) vaker onder invloed van alcohol te rijden dan de jongste categorie. Het is mogelijk dat het antwoordgedrag verschilt naar leeftijd.

In de BIVV-attitudemeting van 2009 kwamen wij tot hetzelfde resultaat als in 2012: dat oudere bestuurders minder vaak rijden onder invloed van alcohol rapporteren dan andere leeftijdsgroepen. Let wel, de verklaring in 2009 dat de slechtere praktische kennis van de alcoholwetgeving van de oudere bestuurders hiervoor een verklaring zou kunnen zijn, kunnen wij in 2012 niet bevestigen. In 2012 konden wij namelijk geen significante leeftijdsverschillen vaststellen op de antwoorden over het aantal standaardglazen dat men maximaal mag drinken zonder de wettelijke grens te overschrijden.

M.b.t. de andere leeftijdsgroepen konden geen significante verschillen vastgesteld worden wat rijden onder invloed van alcohol betreft.

### 1.4 Houdingen ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol

Aan alle ondervraagde bestuurders werd gevraagd om een uitspraak te kiezen die het best aansluit bij hun houding ten aanzien van drinken en rijden. Men kon kiezen uit 5 stellingen die gradueel varieerden van "ik drink geen alcohol" tot "ik let niet op mijn alcoholconsumptie, ook al moet ik nog met de auto rijden" (Tabel 3).



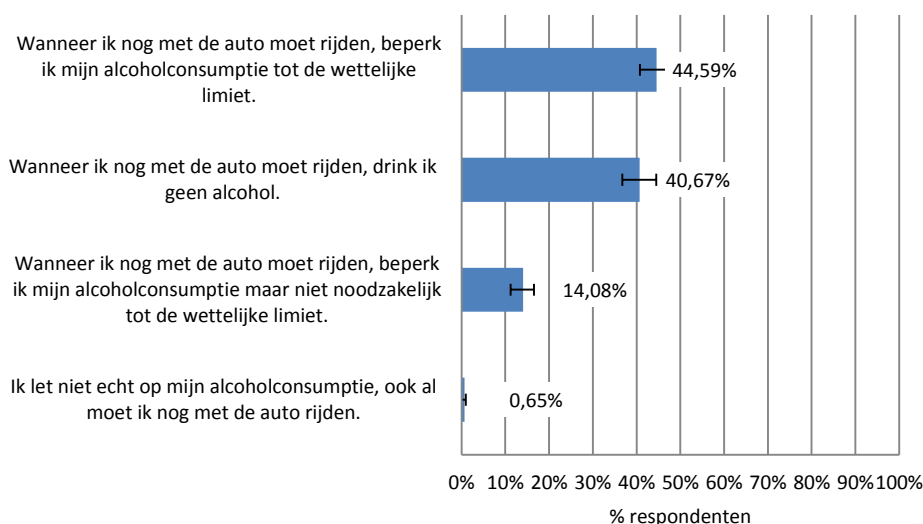
**Tabel 3: Houdingen ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol bij bestuurders in België (2012)**

| Welke van de volgende uitspraken beschrijft het best uw instelling over rijden en drinken? (1 antwoord)                   |       |       |              |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|--------------|
| Categorie                                                                                                                 | Score | %     | Valide %     |
| Ik drink geen alcohol                                                                                                     | 1     | 26,09 | -            |
| Wanneer ik nog met de auto moet rijden, drink ik geen alcohol.                                                            | 2     | 30,06 | <b>40,67</b> |
| Wanneer ik nog met de auto moet rijden, beperk ik mijn alcoholconsumptie tot de wettelijke limiet.                        | 3     | 32,96 | <b>44,59</b> |
| Wanneer ik nog met de auto moet rijden, beperk ik mijn alcoholconsumptie maar niet noodzakelijk tot de wettelijke limiet. | 4     | 10,41 | <b>14,08</b> |
| Ik let niet echt op mijn alcoholconsumptie, ook al moet ik nog met de auto rijden.                                        | 5     | 0,48  | <b>0,65</b>  |
| Totaal                                                                                                                    |       | 100   | 100          |

Valide % = % zonder "ik drink geen alcohol"; in vet: populatie voor verdere stratificatie naar geslacht, leeftijd en gewest  
Bron: BIVV

Uit de antwoorden blijkt dat 26% van de Belgische bestuurders geen alcohol drinkt. Deze respondenten werden weggelaten bij de volgende analyses. Uit Figuur 6 leiden we af dat 2 op 5 bestuurders (41%) die al eens alcohol consumeren, aangeven geheel geen alcohol te drinken wanneer hij/zij nog met de auto moet rijden (BOB). 45% van deze bestuurders zegt de alcoholconsumptie te beperken tot de wettelijke limiet als hij/zij nog met de auto moet rijden. De meerderheid van de bestuurders die al eens alcohol drinken, beweren dus onder de wettelijke limiet te blijven als ze moeten rijden. Anderzijds, zegt 1 op 6 bestuurders (14%) de alcoholconsumptie wel te beperken maar niet noodzakelijk tot de wettelijke limiet, en 1% beweert zelfs helemaal niet op zijn alcoholconsumptie te letten ook al moet hij/zij nog met de auto rijden. Met andere woorden, 15% van de bestuurders die al eens alcohol consumeren, hebben een houding waarmee ze risico lopen om met een te hoge wettelijke alcoholconcentratie te rijden.

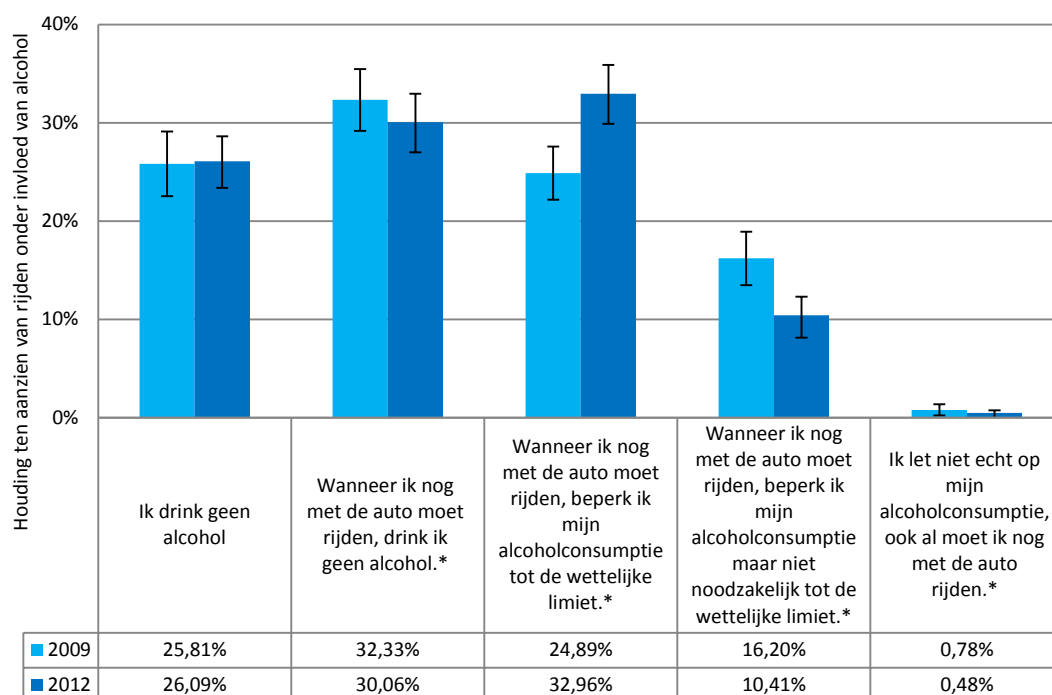
**Figuur 6: Houdingen ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol bij bestuurders die al eens alcohol consumeren**



Bron: BIVV

Ten opzichte van 2009 is de vraagstelling i.v.m. houdingen ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol licht veranderd. De eerdere vraagstelling werd iets meer gespecificeerd voor de duidelijkheid. Wij kunnen niet helemaal uitsluiten dat deze aanpassingen invloed gehad hebben op de antwoorden. In de vergelijking van de resultaten van 2012 met die van 2009 dient men hier rekening mee te houden (Figuur 7).

**Figuur 7: Evolutie van de houdingen ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol (2009, 2012)**



Deze cijfers hebben telkens betrekking op de totale steekproef dus met de categorie "ik drink geen alcohol; \*de vraagstelling is ten opzichte van 2009 licht veranderd: wanneer ik rijd, drink ik geen alcohol; wanneer ik met de auto rijd, beperk ik mijn alcoholconsumptie tot de wettelijke limiet; wanneer ik met de auto rijd, beperk ik mijn alcoholconsumptie; wanneer ik met de auto rijd, let ik niet op mijn alcoholconsumptie.

Bron: BIVV

Het percentage bestuurders dat aangeeft geen alcohol te drinken, is in vergelijking met 2009 nauwelijks veranderd (telkens 26%). Tegenover 2009 geven iets minder bestuurders in 2012 aan dat zij geen alcohol drinken wanneer zij nog met de auto moeten rijden. Dit verschil is echter niet significant.

Een positieve evolutie zien wij in de significante stijging van het percentage bestuurders dat, als ze nog moeten rijden, hun alcoholconsumptie beperken tot de wettelijke limiet. Verder zien wij een teruggang van het aandeel personen dat, als ze nog moeten rijden, hun alcoholconsumptie helemaal niet beperken of wel beperken maar niet noodzakelijk tot de wettelijke limiet. Maar let op, zoals al eerder gezegd, kunnen wij niet uitsluiten dat de lichte verandering van de vraagstelling (specificatie van de vraag) deze daling voor een stuk kan verklaren.

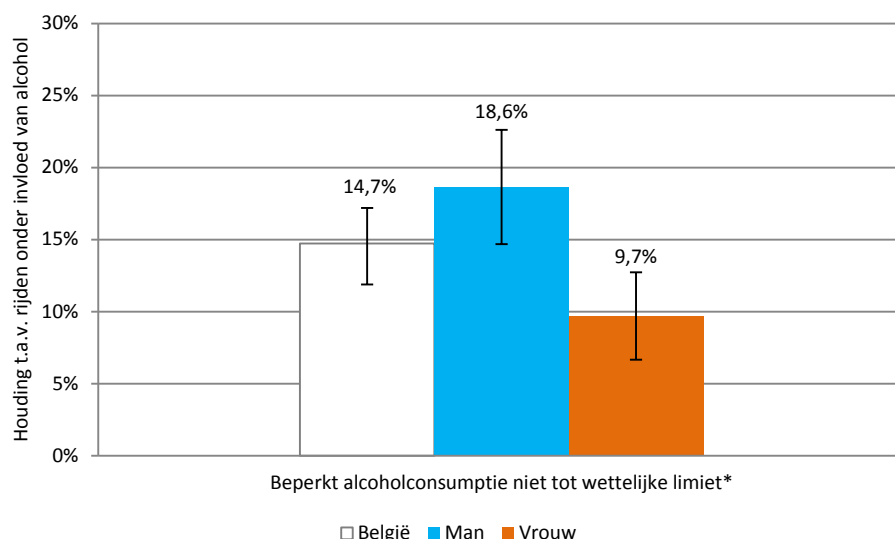
## 1.5 Houdingen ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol naargelang geslacht, leeftijd en gewest

De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders dat al eens alcohol consumeert en hun alcoholconsumptie niet tot de wettelijke limit beperkt (score 4 "Wanneer ik nog met de auto moet rijden, beperk ik mijn alcoholconsumptie maar niet noodzakelijk tot de wettelijke limiet" en score 5 "Ik let niet echt op mijn alcoholconsumptie, ook al moet ik nog met de auto rijden").

### 1.5.1 Geslacht

De houding t.o.v. het risico om met een wettelijk te hoge alcoholconcentratie te rijden verschilt significant naargelang het geslacht van de bestuurder (Figuur 8).

**Figuur 8: Houding ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol naar geslacht van de respondent (2012)**



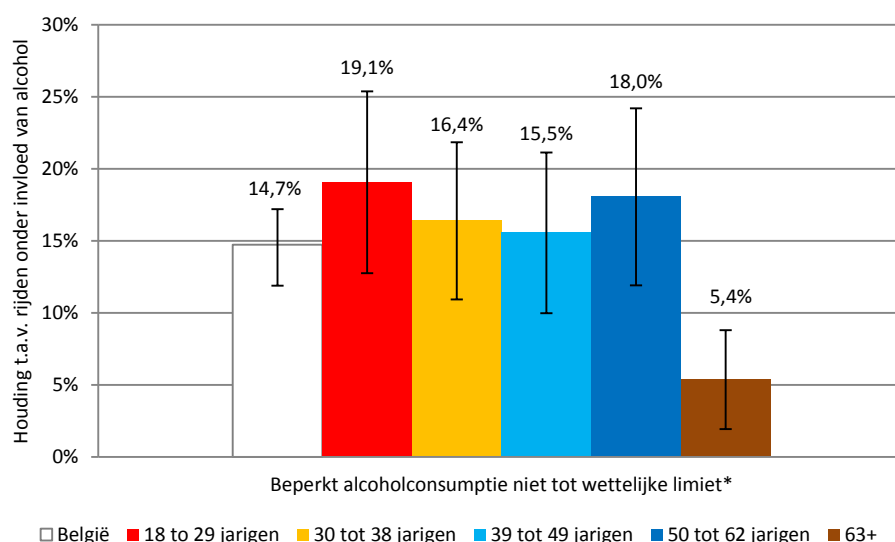
\* significant; ROI= rijden onder invloed van alcohol met een alcoholconcentratie boven de wettelijke limiet  
Bron: BIVV

Mannen (19%) geven vaker aan dan vrouwen (10%) dat ze als ze nog moeten rijden hun alcoholconsumptie niet noodzakelijk beperken tot de wettelijke limiet of zelf helemaal niet op hun alcoholconsumptie letten ( $F(1,126) = 12,95$ ;  $p < 0,01$ ).

### 1.5.2 Leeftijd

Leeftijd blijkt een invloed te hebben op het nemen van risico's bij rijden onder invloed met een wettelijk te hoge alcoholconcentratie (Figuur 9).

**Figuur 9: Houding ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol naar leeftijd van de respondent (2012)**



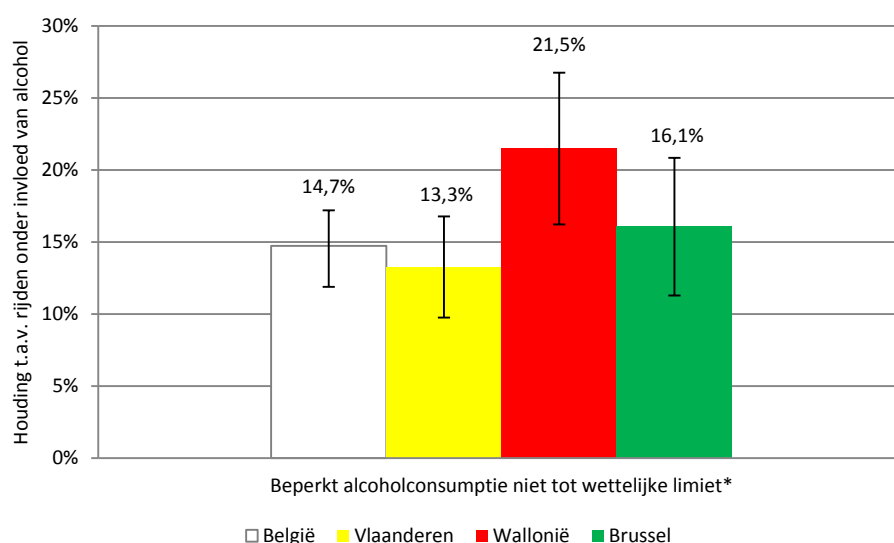
\* significant; ROI= rijden onder invloed van alcohol met een alcoholconcentratie boven de wettelijke limiet  
Bron: BIVV

63-plussers (5%) geven minder vaak aan dan andere leeftijdsgroepen hun alcoholconsumptie als zij nog moeten rijden niet noodzakelijk te beperken tot de wettelijke limiet of helemaal niet erop te letten (verschil met: 18-29-jarigen (19%)  $F(1,126) = 13,38$ ;  $p < 0,01$ ; 30-38-jarigen (16%)  $F(1,126) = 13,60$ ;  $p < 0,01$ ; 39-49-jarigen (16%)  $F(1,126) = 10,01$ ;  $p < 0,01$ ; 50-62-jarigen (18%)  $F(1,126) = 11,94$ ;  $p < 0,01$ ). De jongste leeftijdscategorie (18-29 jaar) en de 50-62-jarigen tonen hier de hoogste percentages maar dit verschil is afgezien van het verschil met de 63-plussers niet significant met de andere leeftijdscategorieën.

### 1.5.3 Gewest

Verder blijkt de houding ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol te variëren naargelang het gewest waarin de respondent woont (Figuur 10).

**Figuur 10: Houding ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol naar gewest van de respondent (2012)**



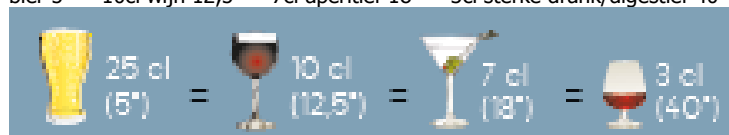
\* significant; ROI= rijden onder invloed van alcohol met een alcoholconcentratie boven de wettelijke limiet  
Bron: BIVV

Vooraf Walen (21%) geven aan dat ze als ze nog moeten rijden hun alcoholconsumptie niet noodzakelijk beperken tot de wettelijke limiet of zelfs helemaal niet op hun alcoholconsumptie letten. Vlamingen tonen in dit opzicht het laagste percentage (13%; significant verschil met Walen (22%):  $F(1,126) = 6,61$ ;  $p < 0,05$ ). Brusselaars nemen hierbij een tussenpositie in (16%; verschil met de twee andere gewesten is enkel een tendens).

## 1.6 Praktische kennis van de wetgeving omtrent rijden onder invloed van alcohol

Sinds 2009 werd er een vraag gesteld in verband met de kennis van de wettelijke limiet in de praktijk. Om een indicatie over deze kennis te krijgen werd gepolst naar het aantal standaardglazen dat men maximaal mag drinken zonder de wettelijke grens te overschrijden. In 2012 werd de term "standaardglazen" voor de eerste keer verduidelijkt met behulp van een afbeelding<sup>14</sup>. Tabel 4 geeft een overzicht van de antwoorden in de enquête van 2012.

<sup>14</sup> Als houvast regel kan gesteld worden dat een standaardglas ongeveer 10 gram pure alcohol bevat, bijvoorbeeld: 25 cl pint bier 5° = 10cl wijn 12,5° = 7cl aperitief 18° = 3cl sterke drank/digestief 40° = 10 gram pure alcohol (tekening)



Slechts 7% van de Belgische bestuurders denkt dat je meer dan 2 glazen alcohol mag drinken om onder de wettelijke limiet te blijven om te rijden. Uiteraard hangt het aantal glazen dat je effectief mag drinken af van heel veel factoren, onder meer lichaamsgewicht, geslacht en tijd verlopen sinds de laatste consumptie (voor meer informatie zie ook: <http://ikbob.be/nl>). Als houvast indicatie voor een goede praktische kennis van de alcoholwetgeving betrachten wij antwoorden van meer dan 2 standaardglazen als een overschatting van de toegelaten hoeveelheid alcohol tijdens het rijden. De gemiddelde inschatting van de respondenten is niet slecht. In 2006 bleek 60% van de Belgische bestuurders de wettelijke bloed-alcohollimiet van 0,5 promille te kennen. Deze theoretische kennis van het juiste toegelaten alcoholpercentage zei niets over het aantal glazen dat men denkt dat daarmee correspondeert. Daarom werd deze vraag in de meting van 2009 opgenomen. Als ze de theorie in de praktijk omzetten, blijkt 93% te weten dat men 2 glazen of minder mag drinken.

**Tabel 4: Perceptie aantal standaardglazen dat men maximaal mag drinken bij bestuurders in België (2012)**

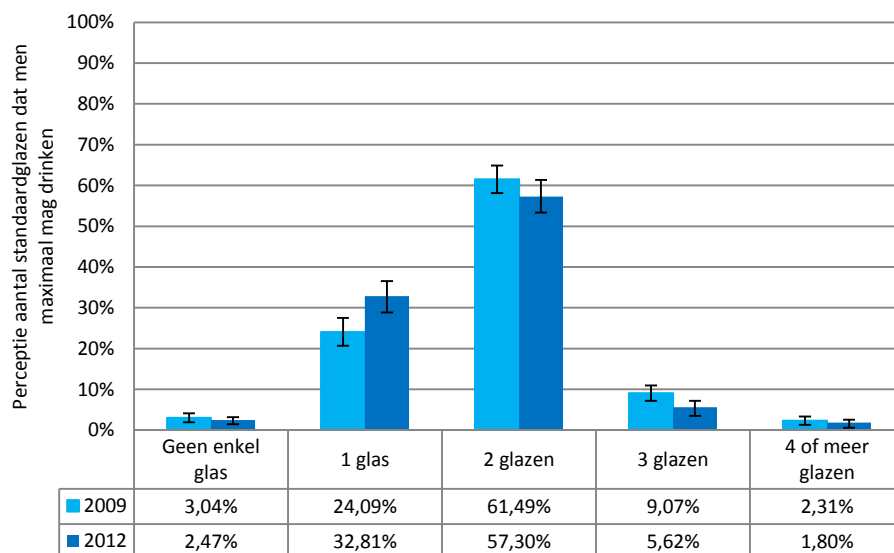
| Hoeveel standaardglazen alcohol mag men volgens u maximaal drinken, terwijl u toch nog onder de wettelijke toegestane grens blijft? |       |       |             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------------|
| Categorie                                                                                                                           | Score | %     | Valide %    |
| Geen enkel glas                                                                                                                     | 0     | 2,30  | 2,47        |
| 1 glas                                                                                                                              | 1     | 30,55 | 32,81       |
| 2 glazen                                                                                                                            | 2     | 53,34 | 57,30       |
| 3 glazen                                                                                                                            | 3     | 5,23  | <b>5,62</b> |
| 4 of meer glazen                                                                                                                    | 4     | 1,68  | <b>1,80</b> |
| Weet het niet/geen antwoord                                                                                                         | 99    | 6,90  | -           |
| Totaal                                                                                                                              |       | 100   | 100         |

Valide % = % zonder "Weet het niet/geen antwoord"; in vet: populatie voor verdere stratificatie naar geslacht, leeftijd en gewest

Bron: BIVV

Figuur 11 toont de evolutie van de praktische kennis van de wetgeving rond alcohol en rijden tussen 2009 en 2012.

**Figuur 11: Perceptie aantal standaardglazen dat men maximaal mag drinken 2009 - 2012**



Bron: BIVV

In vergelijking met 2009 is men voorzichtiger geworden wat betreft de inschatting van het toegelaten aantal standaardglazen dat men maximaal mag drinken. In 2009 dacht 89% van de bestuurders dat maximaal 2 standaardglazen toegelaten zijn; in 2012 denkt 93% dit. Het aantal bestuurders dat denkt dat men maximaal 1 standaardglas mag drinken, is in vergelijking met 2009 significant toegenomen (2009: 24%; 2012: 33%).

Het percentage bestuurders dat het aantal toegelaten standaardglazen overschat (meer dan 2 glazen) is in 2012 (7%) ten opzichte van 2009 (11%) gedaald, maar dit verschil is niet significant.

Het kan niet uitgesloten worden, dat de in 2012 ingevoerde verduidelijking van de term “standaardglazen” een invloed gehad heeft op de resultaten.

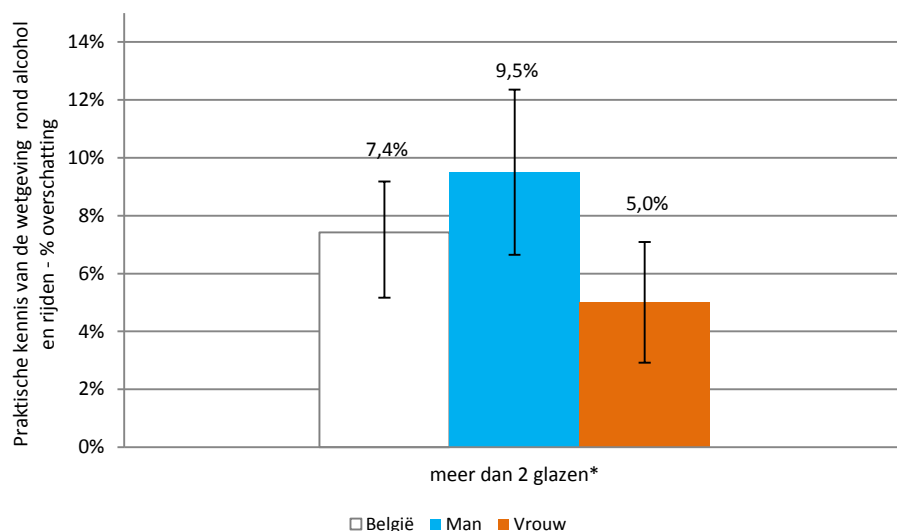
## 1.7 Praktische kennis van de wetgeving omtrent rijden onder invloed van alcohol naargelang geslacht, leeftijd en gewest

De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders dat het aantal standaardglazen alcohol dat men maximaal mag drinken om toch nog onder de wettelijk toegestane grens te blijven, te hoog inschat (meer dan 2 standaardglazen).

Wij konden geen significante verschillen naargelang leeftijd of gewest vaststellen voor de praktische kennis van de alcoholwetgeving.

De praktische kennis van de wetgeving verschilt echter duidelijk naargelang het geslacht (Figuur 12).

**Figuur 12: Praktische kennis van de wetgeving naar geslacht van de respondent (2012)**



\* significant  
Bron: BIVV

Mannen (9%) geven significant vaker aan dan vrouwen (5%) meer dan 2 standaardglazen te mogen drinken om toch nog onder de wettelijk toegestane grens te blijven ( $F(1,126) = 7,76$ ;  $p < 0,01$ ). Maar dit geslachtsverschil dient genuanceerd te worden. Er zijn factoren zoals bijvoorbeeld lichaamsgewicht waardoor mannen effectief meer kunnen drinken en toch nog onder de limiet vallen.

## 1.8 Meningen over rijden onder invloed van alcohol

In 2012 hebben wij de respondenten gevraagd in welke mate zij akkoord gaan met de volgende algemene stellingen betreffende rijden onder invloed van alcohol. De volgende stellingen kan men in drie thema's onderverdelen: meningen over ongevalsrisico, sociale norm en alcoholwetgeving (Tabel 5).

**Tabel 5: Meningen over rijden onder invloed van alcohol bij bestuurders in België (2012)**

| In welke mate gaat u akkoord met de volgende algemene stellingen betreffende rijden onder invloed van alcohol   | niet akkoord<br>1 | eerder niet akkoord<br>2 | neutraal<br>3 | eerder akkoord<br>4 | akkoord<br>5 | W/N/GA<br>9 | Valide %<br>4+5 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------------|---------------|---------------------|--------------|-------------|-----------------|
| <b>Ongevalsrisico</b>                                                                                           |                   |                          |               |                     |              |             |                 |
| Rijden onder invloed van alcohol verhoogt het risico op een ongeval in sterke mate.                             | 0,46%             | 1,18%                    | 4,83%         | 21,60%              | 71,90%       | 0,02%       | <b>93,52%</b>   |
| Rijden onder invloed van alcohol door anderen vormt een grote bedreiging voor mijn en mijn families veiligheid. | 0,67%             | 1,10%                    | 5,23%         | 20,49%              | 72,44%       | 0,07%       | <b>93,00%</b>   |
| Als je onder invloed van alcohol rijdt, is het moeilijk om correct te reageren in een gevaarlijke situatie.     | 1,20%             | 2,11%                    | 4,18%         | 22,79%              | 69,39%       | 0,34%       | <b>92,49%</b>   |
| Men weet zelf het best wat de eigen limiet van alcoholgebruik is om nog veilig met de wagen te kunnen rijden.   | 31,14%            | 21,35%                   | 11,57%        | 17,71%              | 17,92%       | 0,32%       | <b>35,74%</b>   |
| Eén glas boven de wettelijke limiet drinken vergroot het ongevalsrisico niet.                                   | 31,29%            | 21,75%                   | 16,46%        | 16,45%              | 13,23%       | 0,82%       | <b>29,93%</b>   |
| <b>Sociale norm</b>                                                                                             |                   |                          |               |                     |              |             |                 |
| De meeste van mijn kennissen/vrienden vinden rijden onder invloed van alcohol onaanvaardbaar.                   | 5,20%             | 8,87%                    | 15,13%        | 24,00%              | 46,24%       | 0,56%       | <b>70,64%</b>   |
| Rijden onder invloed is aanvaardbaar als men niet ver moet rijden of op verlaten wegen 's nachts rijdt.         | 59,28%            | 20,08%                   | 9,52%         | 6,81%               | 4,23%        | 0,09%       | <b>11,05%</b>   |
| Autobestuurders die nooit onder invloed van alcohol rijden, zijn uitzonderingen.                                | 16,47%            | 19,80%                   | 14,16%        | 24,65%              | 24,37%       | 0,56%       | <b>49,29%</b>   |
| <b>Wetgeving</b>                                                                                                |                   |                          |               |                     |              |             |                 |
| Het is moeilijk te weten wanneer men de wettelijke alcohollimiet om te rijden juist bereikt heeft.              | 16,48%            | 11,50%                   | 9,75%         | 27,26%              | 33,94%       | 1,07%       | <b>61,86%</b>   |

W/N/GA = Weet het niet, geen antwoord; Valide % = % (eerder) akkoord (score 4+5) zonder W/N/GA; in vet: populatie voor verdere stratificatie naar geslacht, leeftijd en gewest

Bron: BIVV

Ongevalsrisicoperceptie: het verhoogde ongevalsrisico door alcohol blijkt algemeen bekend te zijn:

- 94% van de bestuurders is van mening dat rijden onder invloed van alcohol het risico op een ongeval in sterke mate verhoogt,
- 93% denkt dat rijden onder invloed van alcohol door anderen een grote bedreiging voor hen en hun families veiligheid vormt en
- 92% denkt dat als je onder invloed van alcohol rijdt, het moeilijk is om correct te reageren in een gevaarlijke situatie.
- Verder is de minderheid van de bestuurders van mening dat men zelf het best weet wat de eigen limiet van alcoholgebruik is om nog veilig met de wagen te kunnen rijden (36%) en dat één glas boven de wettelijke limiet drinken het ongevalsrisico niet vergroot (30%).

Sociale norm: rijden onder invloed van alcohol wordt algemeen als eerder onaanvaardbaar gezien:

- 71% van de bestuurders geeft aan dat de meeste van hun kennissen/vrienden rijden onder invloed van alcohol onaanvaardbaar vinden. Voor 14% is dit niet het geval.
- Slechts 11% van de bestuurders is (eerder) akkoord met de stelling dat rijden onder invloed aanvaardbaar is als men niet ver moet rijden of 's nachts op verlaten wegen rijdt.

Toch denkt slechts 49% van de bestuurders dat autobestuurders die nooit onder invloed van alcohol rijden uitzonderingen zijn. M.a.w. 1 op 2 denkt dat de meeste bestuurders wel eens rijden onder invloed van alcohol.



#### Alcoholwetgeving:

- 62% van de bestuurders is van mening dat het moeilijk is te weten wanneer men de wettelijke alcohollimiet bereikt heeft.

In tegenstelling tot de bevraging van 2009 werden in 2012 alle respondenten over hun mening rond rijden onder invloed van alcohol bevraagd en niet enkel degenen die alcohol consumeren. Dit werd veranderd om de vergelijkbaarheid met de stellingen rond meningen over drugs en rijden te kunnen garanderen. De beperking van de vraagstellingen in 2009 tot slechts die personen die ooit al drugs geconsumeerd hadden, veroorzaakte toen statistische problemen. Door het kleine aantal personen kon geen verdere stratificatie naargelang geslacht, leeftijd en gewest op significante verschillen getoetst worden. De stellingen rond alcohol (en drugs) werden dus in algemene formuleringen veranderd, die door alle respondenten beantwoord kunnen worden. Hierdoor zijn de resultaten van 2012 niet meer vergelijkbaar met die van 2009.

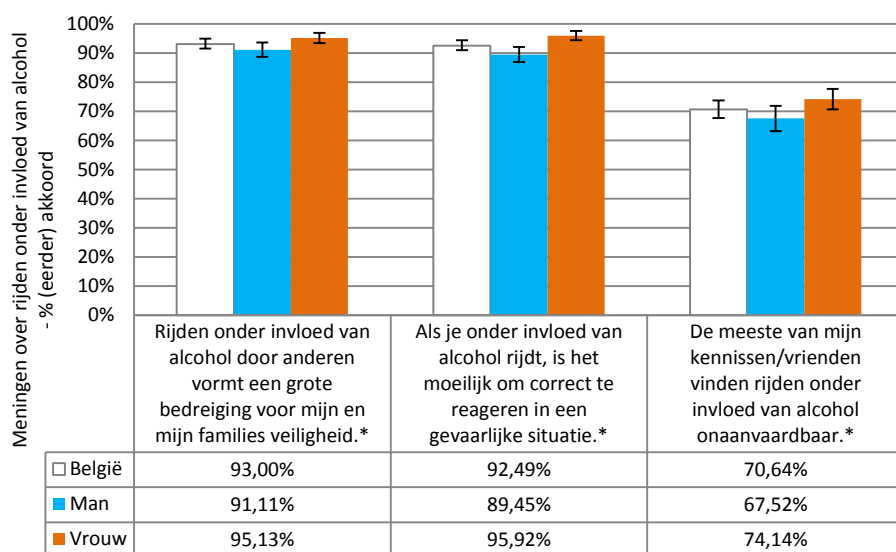
## 1.9 Meningen over rijden onder invloed van alcohol naargelang geslacht, leeftijd en gewest

De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders dat met bepaalde stellingen (eerder) akkoord gaat (score 4 "eerder akkoord" en score 5 "akkoord").

### 1.9.1 Geslacht

Sommige meningen over risicoperceptie en sociale norm van rijden onder invloed van alcohol variëren naargelang het geslacht van de bestuurder (Figuur 13).

**Figuur 13: Meningen over rijden onder invloed van alcohol naar geslacht van de respondent (2012)**



\* significant  
Bron: BIVV

Sommige stellingen rond de ongevalsrisicoperceptie variëren significant naargelang het geslacht van de bestuurder:

- 95% van de vrouwen is (eerder) akkoord met de stelling "Rijden onder invloed van alcohol door anderen vormt een grote bedreiging voor mij en mijn families veiligheid". Bij de mannen was dit 93% ( $F(1,126) = 8,67$ ;  $p < 0,01$ ).
- In verband met de stelling "Als je onder invloed van alcohol rijdt, is het moeilijk om correct te reageren in een gevaarlijke situatie" was dit verschil nog groter. Hier was 96% van de vrouwen (eerder) akkoord t.o.v. 92% van de mannen ( $F(1,126) = 21,13$ ;  $p < 0,01$ ).
- Voor de stellingen "Rijden onder invloed van alcohol verhoogt het risico op een ongeval in sterke mate", "Eén glas boven de wettelijke limiet drinken vergroot het ongevalsrisico niet"

en "Men weet zelf het best wat de eigen limiet van alcoholgebruik is om nog veilig met de wagen te kunnen rijden" konden wij geen significant verschil naargelang het geslacht van de bestuurder vaststellen.

Verder blijkt het geslacht een significante rol te spelen voor één van de stellingen rond de sociale norm:

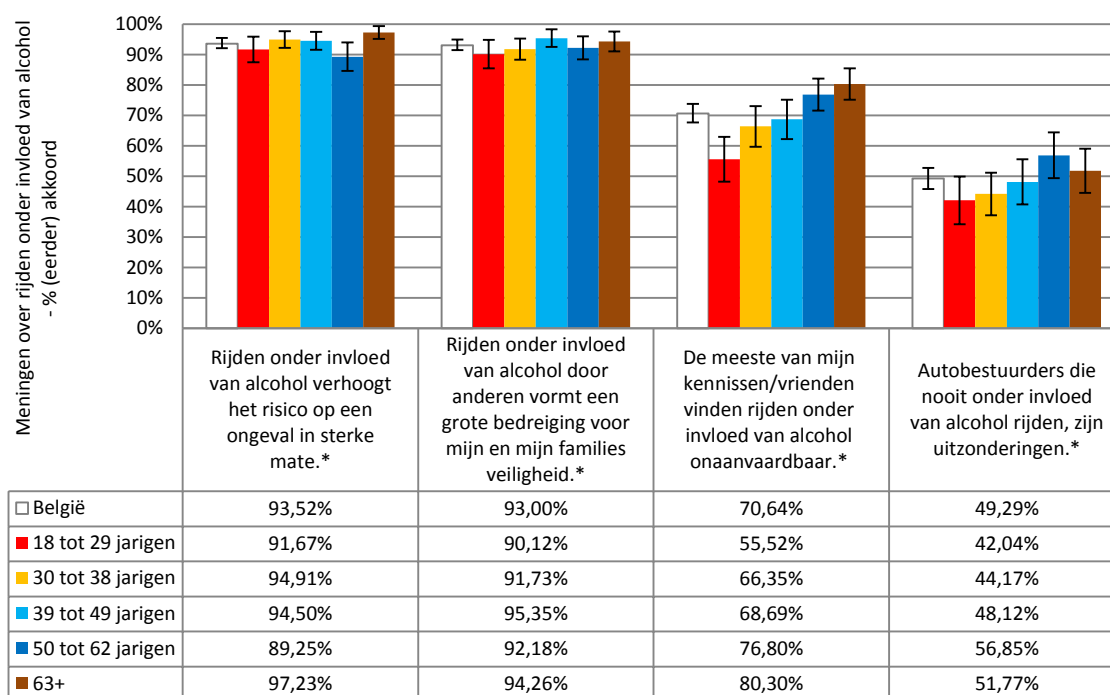
- 74% van de vrouwen is (eerder) akkoord met de stelling "De meeste van mijn kennissen/vrienden vinden rijden onder invloed van alcohol onaanvaardbaar" tegenover 71% bij de mannen ( $F(1,126)= 6,54$ ;  $p<0,05$ ).
- Voor de andere twee stellingen rond de sociale norm: "Autobestuurders die nooit onder invloed van alcohol rijden, zijn uitzonderingen" en "Rijden onder invloed is aanvaardbaar als men niet ver moet rijden of 's nachts op verlaten wegen rijdt" konden wij geen significant verschil naargelang het geslacht vaststellen.

We konden geen significant verschil naargelang het geslacht van de bestuurder aantonen bij de meningen over de moeilijkheid te weten wanneer men de wettelijke alcohollimiet om te rijden juist bereikt heeft.

## 1.9.2 Leeftijd

De leeftijd blijkt een invloed te hebben op de meningen over sommige stellingen m.b.t. rijden onder invloed van alcohol (Figuur 14).

**Figuur 14: Meningen over rijden onder invloed van alcohol naar leeftijd van de respondent (2012)**



\* significant

Bron: BIVV

Perceptie van het ongevalsrisico:

- Vooral de oudste leeftijdscategorie is van mening dat rijden onder invloed van alcohol het risico op een ongeval in sterke mate verhoogt (97%; verschil met: 18 tot 29 jarigen (92%;  $F(1,126)= 5,43$ ;  $p<0,05$ ) en 50 tot 62 jarigen (89%;  $F(1,126)= 8,72$ ;  $p<0,01$ ).
- Het laagste percentage bestuurders dat van mening is dat rijden onder invloed van alcohol het risico op een ongeval in sterke mate verhoogt, vinden we bij de 50 tot 62 jarigen (89%; verschil met: 30 tot 38 jarigen (94%;  $F(1,126)= 4,10$ ;  $p<0,05$ ) en 63+ (97%;  $F(1,126)= 8,72$ ;  $p<0,01$ ).
- Voor de stellingen "Als je onder invloed van alcohol rijdt, is het moeilijk om correct te reageren in een gevaarlijke situatie", "Eén glas boven de wettelijke limiet drinken vergroot

het ongevalsrisico niet" en "Men weet zelf het best wat de eigen limiet van alcoholgebruik is om nog veilig met de wagen te kunnen rijden" konden wij geen significant verschil naargelang het geslacht van de bestuurder vaststellen.

Sociale norm:

- Wij zien een trapsgewijze toename met de leeftijd van het percentage bestuurders dat (eerder) akkoord gaat met de stelling dat de meeste van hun kennissen/vrienden rijden onder invloed van alcohol onaanvaardbaar vinden (hoe ouder hoe onaanvaardbaarder bij de vrienden; zie bijlage 2 voor de specifieke significante verschillen).
- Voor de stelling "Rijden onder invloed is aanvaardbaar als men niet ver moet rijden of 's nachts op verlaten wegen rijdt" vonden wij geen significant verschil naargelang de leeftijd.
- De 18 tot 29 jarigen (42%) zijn het minst van mening dat autobestuurders die nooit onder invloed van alcohol rijden, uitzonderingen zijn. Daartegenover zijn vooral de 50 tot 62 jarigen van mening dat rijden onder invloed van alcohol vaak voorkomt (57%; zie bijlage 4 voor de specifieke significante verschillen).

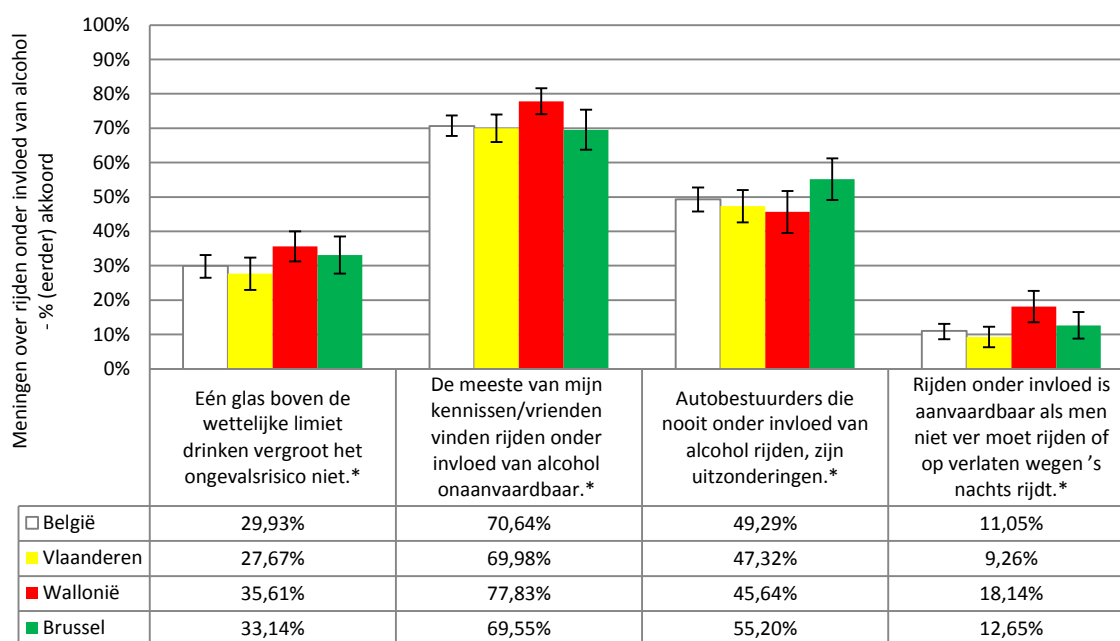
Alcoholwetgeving:

- Wij konden geen significant verschil naargelang de leeftijd van de bestuurder aantonen in de meningen over de moeilijkheid te weten wanneer men de wettelijke alcohollimiet om te rijden juist bereikt heeft.

### 1.9.3 Gewest

Sommige meningen over rijden onder invloed van alcohol variëren naargelang het gewest van de bestuurder (Figuur 15).

**Figuur 15: Meningen over rijden onder invloed van alcohol naar gewest van de respondent (2012)**



\* significant

Bron: BIVV

Ongevalsrisicoperceptie:

- Vooral Walen (36%) zijn van mening dat het ongevalsrisico door één glas boven de wettelijke limiet te drinken niet vergroot. Het minst akkoord met deze stelling zijn bestuurders uit Vlaanderen (28%); Brusselaars nemen hier met 33% een tussenpositie in (significant verschil tussen Vlamingen en Walen ( $F(1,126) = 6,01$ ;  $p < 0,05$ )).

Sociale norm: alle stellingen die naar de sociale norm van rijden onder invloed van alcohol peilen, tonen een significant verschil naargelang het gewest van de bestuurder aan:

- Walen (78%) zijn significant vaker dan Vlamingen en Brusselaars (telkens 70%) van mening dat de meeste van hun kennissen/vrienden rijden onder invloed van alcohol onaanvaardbaar vinden (verschil met Vlamingen:  $F(1,126) = 7,91$ ;  $p < 0,01$ ; met Brusselaars  $F(1,126) = 5,62$ ;  $p < 0,05$ ).
- Anderzijds, gaan Walen (18%) ook significant vaker akkoord dan Brusselaars (13%; tendens) en Vlamingen (9%; significante verschil:  $F(1,126) = 10,36$ ;  $p < 0,01$ ) dat rijden onder invloed aanvaardbaar is als men niet ver moet rijden of op verlaten wegen 's nachts rijdt.
- Brusselaars (55%) zijn significant vaker van mening dan Vlamingen (47%) en Walen (46%) dat autobestuurders die nooit onder invloed van alcohol rijden, uitzonderingen zijn (verschil met Vlamingen:  $F(1,126) = 4,12$ ;  $p < 0,05$ ; met Walen:  $F(1,126) = 4,85$ ;  $p < 0,05$ ).

#### Alcoholwetgeving:

- Wij konden geen significant verschil naargelang het gewest van de bestuurder aantonen in de meningen over de moeilijkheid te weten wanneer men de wettelijke alcohollimiet om te rijden juist bereikt heeft.

## 1.10 Aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol

De respondenten kregen een lijst voorgeschoteld met 13 omschrijvingen van een bepaald gevaarlijk rijgedrag (Tabel 6). De respondenten werden gevraagd om voor elk rijgedrag aan te geven in welke mate ze dat gedrag persoonlijk aanvaardbaar of onaanvaardbaar vinden. Men kon antwoorden met behulp van een 5-punten schaal (1 is onaanvaardbaar en 5 is aanvaardbaar).

**Tabel 6: Aanvaardbaarheid van gevaarlijk rijgedrag bij bestuurders in België (2012)**

| Rang* | Rijgedrag                                                                                 | Onaanvaardbaar |        | Aanvaardbaar |        |        | WHN   |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|--------|--------------|--------|--------|-------|
|       |                                                                                           | 1              | 2      | 3            | 4      | 5      |       |
| 1     | Rijden na het nemen van drugs                                                             | 93,71%         | 4,48%  | 1,01%        | 0,47%  | 0,28%  | 0,05% |
| 2     | Rijden zonder verzekering                                                                 | 92,84%         | 4,32%  | 2,15%        | 0,38%  | 0,30%  | 0,02% |
| 3     | Kinderen niet vastgemaakt (kinderzitje, gordel...) vervoeren in de auto                   | 91,00%         | 6,28%  | 2,03%        | 0,47%  | 0,19%  | 0,03% |
| 4     | Geen gordel dragen vooraan in de auto                                                     | 76,51%         | 13,85% | 5,46%        | 2,56%  | 1,62%  | 0,00% |
| 5     | Een sms versturen met je gsm tijdens het rijden                                           | 72,03%         | 18,14% | 6,35%        | 2,36%  | 1,09%  | 0,05% |
| 6     | Bellen met de gsm in de hand tijdens het rijden                                           | 63,54%         | 21,89% | 10,19%       | 3,09%  | 1,30%  | 0,00% |
| 7     | Rijden wanneer men twijfelt al dan niet meer gedronken te hebben dan wettelijk toegelaten | 58,81%         | 25,08% | 12,42%       | 2,75%  | 0,92%  | 0,02% |
| 8     | Geen gordel dragen achteraan in de auto                                                   | 56,76%         | 19,73% | 15,43%       | 5,14%  | 2,91%  | 0,02% |
| 9     | Verder rijden wanneer men te moe is                                                       | 53,12%         | 31,82% | 11,98%       | 2,62%  | 0,45%  | 0,00% |
| 10    | 70km/u rijden in de bebouwde kom                                                          | 49,62%         | 26,12% | 16,19%       | 4,72%  | 3,35%  | 0,00% |
| 11    | Verkeerd parkeren                                                                         | 38,16%         | 26,25% | 26,66%       | 7,26%  | 1,67%  | 0,00% |
| 12    | 50km/u rijden waar de maximale snelheid 30km/h is                                         | 37,99%         | 27,27% | 21,78%       | 9,21%  | 3,72%  | 0,02% |
| 13    | 140km/u rijden op een autosnelweg wanneer er geen verkeer is                              | 22,02%         | 16,92% | 20,16%       | 15,89% | 25,01% | 0,00% |

\* op basis van score 1; WHN = weet het niet  
Bron: BIVV

Rijden wanneer men twijfelt al dan niet meer gedronken te hebben dan wettelijk toegelaten, is voor de meeste Belgische bestuurders onaanvaardbaar (84%; score 1+2). In vergelijking met ander gevaarlijk rijgedrag staat rijden onder invloed van alcohol op plaats 7 van 13 qua onaanvaardbaarheid. Ten opzichte van 2009 zijn de cijfers rond de aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol nauwelijks veranderd (zelfde rangorde in vergelijking met de andere gevaarlijke rijgedragingen).

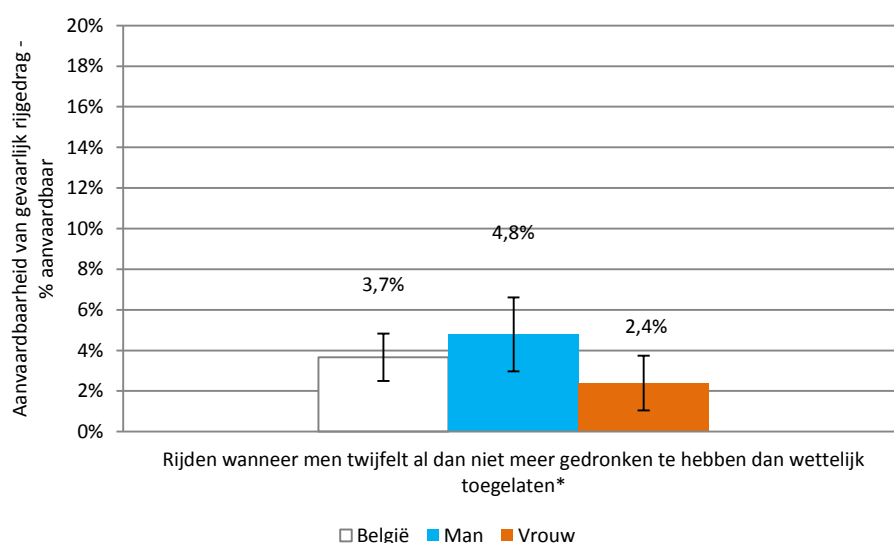
## 1.11 Aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol naargelang geslacht, leeftijd en gewest

De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders dat een bepaald gevaarlijk rijgedrag aanvaardbaar vindt. "Aanvaardbaar" is hier gedefinieerd als score 4 plus 5 (zie Tabel 6). De categorie WHN werd hier als ontbrekende waarde beschouwd.

### 1.11.1 Geslacht

De aanvaardbaarheid van het rijden onder invloed van alcohol verschilt duidelijk naargelang het geslacht (Figuur 16).

**Figuur 16: Aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol naar geslacht van de respondent (2012)**



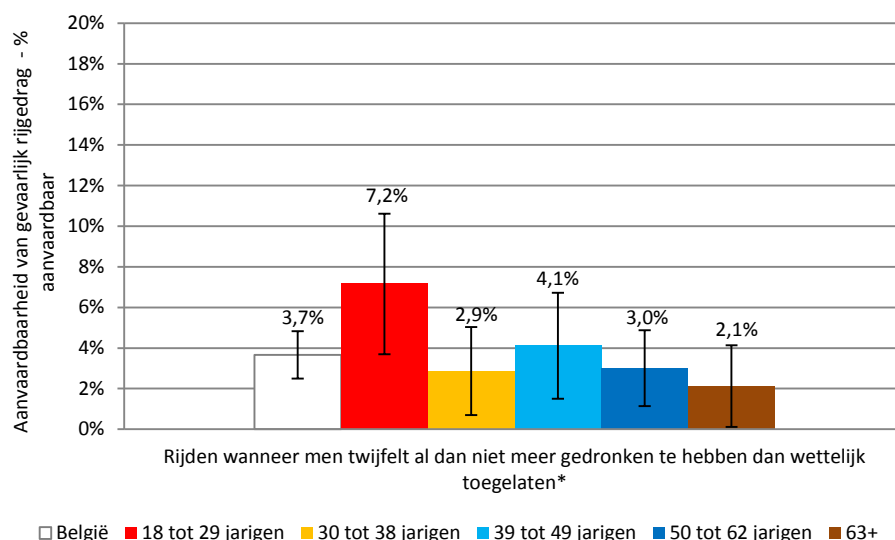
\* significant  
Bron: BIVV

Mannen (5%) vinden rijden onder invloed van alcohol significant aanvaardbaarder dan vrouwen (2%;  $F(1,126) = 4,46$ ;  $p < 0,05$ ).

### 1.11.2 Leeftijd

De aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol verschilt naargelang de leeftijd (figuur 17).

**Figuur 17: Aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol naar leeftijd van de respondent (2012)**



\* significant  
Bron: BIVV

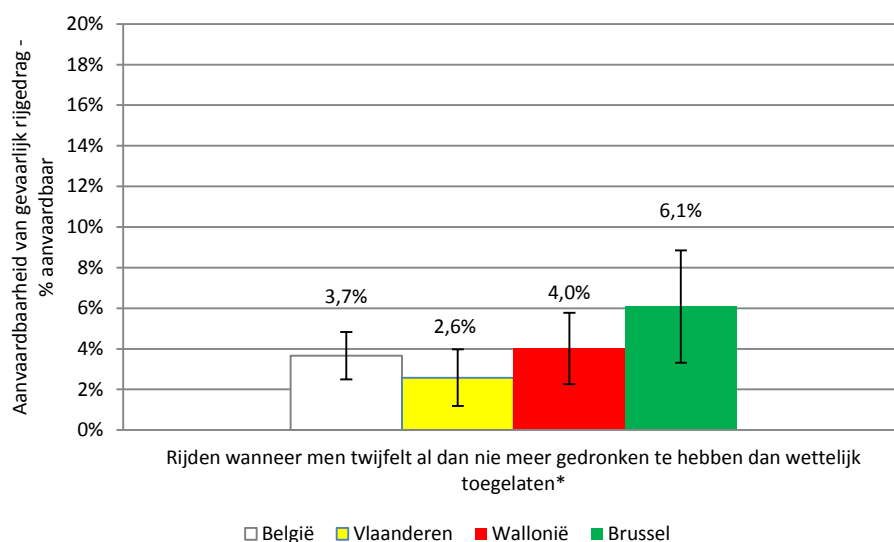
Jonge bestuurders (18-29 jaar; 7%) vinden rijden wanneer men twijfelt al dan niet meer gedronken te hebben dan wettelijk toegelaten significant aanvaardbaarder dan bestuurders van 30-38 jaar en 50-plussers (verschil met: 30-38-jarigen (3%)  $F(1,126) = 4,62$ ;  $p < 0,05$ ; 50-62-jarigen (3%)  $F(1,126) = 4,53$ ;  $p < 0,05$ ; 63+ (2%)  $F(1,126) = 6,23$ ;  $p < 0,05$ ). Dit is een verontrustend resultaat omdat net onervaren bestuurders onder invloed van alcohol een sterk verhoogd ongevalsrisico hebben (zie ook: Verlaagde alcohollimiet voor onervaren bestuurders en voor bestuurders van grote voertuigen: 0,2‰ van Dupont et al., 2011).

Tussen de andere leeftijdsgroepen konden geen significante verschillen rond aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol vastgesteld worden.

### 1.11.3 Gewest

De aanvaardbaarheid van het rijden onder invloed van alcohol verschilt significant naargelang het gewest van de bestuurder (figuur 18).

**Figuur 18: Aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol naar gewest van de respondent (2012)**



\* significant  
Bron: BIVV

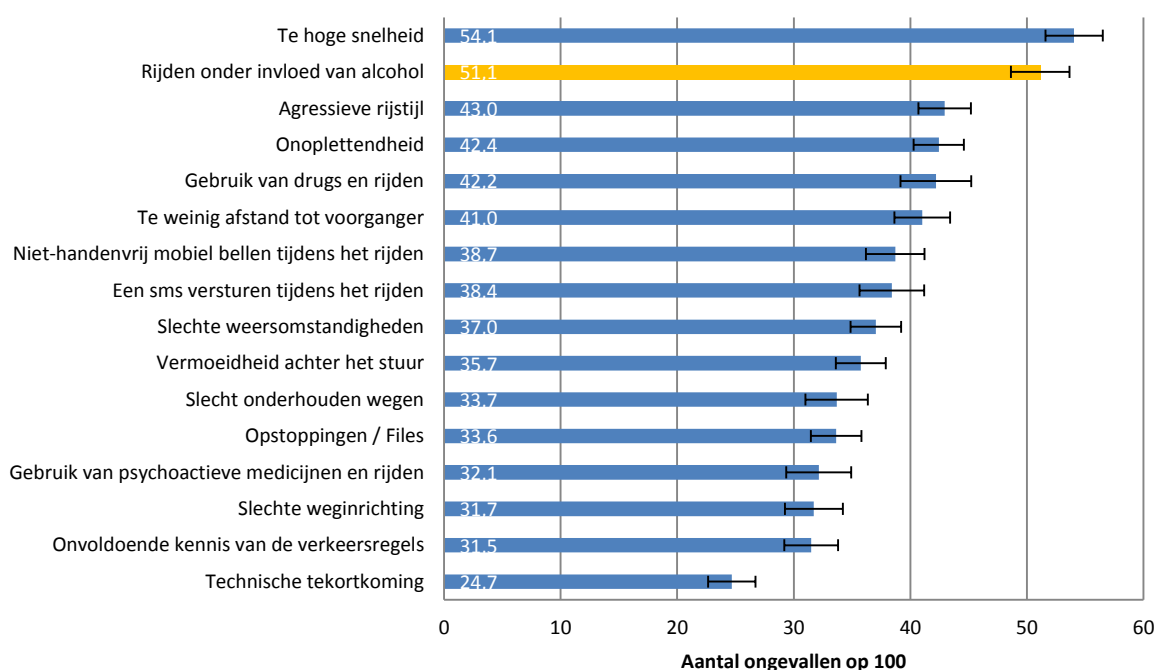
Brusselaars (6%) vinden rijden onder invloed van alcohol significant aanvaardbaarder dan Vlamingen (3%;  $F(1,126) = 4,98$ ;  $p < 0,05$ ). Waalse bestuurders nemen hier een tussenpositie in met 4%, maar dit verschil is niet significant.

### 1.12 Subjectieve inschatting van alcohol als ongevalsoorzaak

Om zicht te krijgen op de risicoperceptie van Belgische bestuurders m.b.t. verschillende types gevaarlijk rijgedrag vroegen wij de respondenten aan te geven in hoeveel verkeersongevallen, volgens hen, verschillende factoren een oorzaak zijn. Zij kregen de opdracht voor elke factor (in totaal 16 types gevaarlijk rijgedrag) het percentage ongevallen te schatten<sup>15</sup> (Figuur 19). De instructies voor de schatting werden in 2012 anders geformuleerd dan in 2009. Blijkbaar werden de instructies van 2009 door sommige respondenten verkeerd begrepen. Hierdoor zijn de resultaten niet helemaal vergelijkbaar.

<sup>15</sup> Met andere woorden, hoeveel ongevallen op 100 (ongevallen) hebben volgende factoren als oorzaak. Bv. 30 ongevallen = 30 op 100 ongevallen. Maak een schatting voor elke factor apart. Antwoord telkens met een getal van 0 tot 100. Het totaal van alle factoren samen mag meer dan 100 zijn.

**Figuur 19: Subjectieve inschatting van het aantal verkeersongevallen per oorzaak (2012)**



Bron: BIVV

Rijden onder invloed van alcohol wordt door de Belgische bestuurders als tweede belangrijkste oorzaak van verkeersongevallen gezien. Belgische autobestuurders schatten dat in de helft van alle verkeersongevallen (51%) alcohol een rol speelt (plaats 2 van 16 oorzaken van verkeersongevallen).

Ook al zijn de cijfers niet rechtstreeks met eerdere edities van de BIVV-attitudemeting vergelijkbaar, toch kan de relatieve positie over de jaren heen van de verschillende factoren vergeleken worden. Wij stellen vast dat het ongevalsrisico door rijden onder invloed van alcohol hoog ingeschat wordt (Tabel 7).

**Tabel 7: Vergelijking top 5 gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen van 2006 tot 2012**

| Top 5 | Attitudemeting 2006                     | Attitudemeting 2009                     | Attitudemeting 2012                     |
|-------|-----------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------|
| 1.    | <b>Rijden onder invloed van alcohol</b> | Te hoge snelheid                        | Te hoge snelheid                        |
| 2.    | Te hoge snelheid                        | <b>Rijden onder invloed van alcohol</b> | <b>Rijden onder invloed van alcohol</b> |
| 3.    | Te weinig afstand                       | Onoplettendheid                         | Agressieve rijstijl                     |
| 4.    | Vermoeidheid achter het stuur           | Te weinig afstand                       | Onoplettendheid                         |
| 5.    | Gebruik van drugs en rijden             | Agressieve rijstijl                     | Gebruik van drugs en rijden             |

In de drie opeenvolgende attitudemetingen (2006, 2009 en 2012) worden te hoge snelheid en rijden onder invloed van alcohol telkens als de belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen aangeduid door de Belgische bestuurders. In 2012 schatten de respondenten dat 54% van de ongevallen mede te wijten is aan te hoge snelheid en 51% aan rijden onder invloed van alcohol (Figuur 14). We kunnen concluderen dat het verhoogde ongevalsrisico door snelheid en alcohol door de meeste Belgische bestuurders erkend wordt.



### 1.13 Subjectieve inschatting van alcohol als ongevalsoorzaak naargelang geslacht, leeftijd en gewest

In de volgende analyses werd op basis van het gemiddelde percentage geschatte oorzaken van ongevallen getoetst of er verschillen zijn naargelang geslacht, leeftijd en gewest.

Wij konden geen significante verschillen naargelang het geslacht of de leeftijd vaststellen voor de schatting van alcohol als ongevalsoorzaak.

De risicoperceptie van rijden onder invloed van alcohol verschilt echter wel naar het gewest waarin de respondent woont (Figuur 20).

**Figuur 20: Subjectieve inschatting van het aantal verkeersongevallen door rijden onder invloed van alcohol naar gewest van de respondent (2012)**



\* significant  
Bron: BIVV

Brusselaars schatten met 55% het percentage ongevallen dat door alcohol veroorzaakt werd significant hoger in dan Walen. In Wallonië ligt de schatting van alcohol-veroorzaakte ongevallen op 47% en in Vlaanderen op 50% ( $F(1,126) = 5,10$ ;  $p < 0,05$ ).

## 2. Rijden onder invloed van drugs en medicatie

### 2.1 Het risico van rijden onder invloed van drugs en medicatie

Psychoactieve stoffen kunnen een negatieve impact hebben op de rijvaardigheid. Daarom wordt het rijden onder invloed van drugs en medicatie algemeen als een risico voor de verkeersveiligheid gezien (bijvoorbeeld: DRUID, SWOV; 2011).

In ons rapport definiëren we drugs als volgt: psychoactieve stoffen die door de wetgeving als illegale stoffen gedefinieerd zijn (bijvoorbeeld: cannabis, cocaïne, amfetamine, illegale opiaten zoals heroïne, etc.). Let wel, het verschil met medicatie is soms niet de substantie op zich zoals bijvoorbeeld bij "opiaten". Het verschil is soms vooral door de context waarin de substantie geconsumeerd werd gedefinieerd. In geval van drugs is dit het misbruik van een psychoactieve stof zonder medische controle. Bij medicatie maakt de consumptie deel uit van een medische behandeling. In deze context mag niet vergeten worden dat soms ook medicatie nodig is om de rijvaardigheid van een patiënt te herstellen.

I.v.m. medicatie focussen wij in de BIVV-attitudemeting vooral op psychoactieve medicijnen die een inwerking op het centraal zenuwstelsel hebben, zoals bijvoorbeeld kalmerende middelen of antidepressiva. In het kader van het EU-project DRUID werden medicijnen naargelang hun invloed op de rijvaardigheid in verschillende risicogroepen geclassificeerd (zie ook DRUID risicoclassificatiesysteem in Álvarez, 2011).

De epidemiologische resultaten van het DRUID-project over ongevalsrisico van drugs en geneesmiddelen kunnen als volgt samengevat worden (Tabel 8).

**Tabel 8: Verhoogde risico's op ernstige ongevallen in vergelijking met nuchtere bestuurders (DRUID)**

| Psychoactieve substantie                       | Relatief risico op ernstige ongevallen | Risiconiveau              |
|------------------------------------------------|----------------------------------------|---------------------------|
| <b>Illegale drugs alleen</b>                   |                                        |                           |
| Cannabis (THC)                                 | 1-3x                                   | Matig verhoogd risico     |
| Cocaïne*                                       | 2-10x                                  | Gemiddeld verhoogd risico |
| Illegale opiaten (heroïne)                     | 2-10x                                  | Gemiddeld verhoogd risico |
| Amfetaminens                                   | 5-30x                                  | Sterk verhoogd risico     |
| <b>Medicijnen alleen</b>                       |                                        |                           |
| Benzodiazepines en Z-drugs                     | 2-10x                                  | Gemiddeld verhoogd risico |
| Medicinale opiaten                             | 2-10x                                  | Gemiddeld verhoogd risico |
| Combinatie van alcohol* met drugs of medicatie | 20-200x                                | Extreem verhoogd risico   |
| Combinatie van drugs of medicatie              | 5-30x                                  | Sterk verhoogd risico     |

THC: Tetrahydrocannabinol \*Cocaïne= cocaïne en/of benzoyllecgonine; \*bij combinatie gebruik met alcohol BAC  $\geq 0.1$ g/l

Bron: Gadegbeku et al., 2010 IN: Meesmann et al., 2011

Het relatieve risico op ernstige ongevallen varieert naargelang de substantie. Wij zien een matig verhoogd risico op ernstige ongevallen voor cannabis, een gemiddeld verhoogd risico voor cocaïne, illegale opiaten, benzodiazepines, Z-drugs en medische opiaten en een sterk verhoogd risico voor amfetaminen en combinatiegebruik van verschillende soorten drugs en/of medicatie. Let wel, in deze DRUID-analyse variëren sommige schattingen zeer sterk tussen de landen en sommige zijn gebaseerd op een zeer klein aantal positieve gevallen. Daarom zijn deze cijfers zeer onzeker en eerder als een schatting van het ongevalsrisico te begrijpen (Hels et al., 2011; Berghaus et al., 2010; Ramaekers, 2011; Gadegbeku et al., 2010). Opvallend is dat in alle landen het ongevalsrisico duidelijk vermenigvuldigt door gecombineerd gebruik (Gadegbeku et al., 2010; Hels et al., 2011). Verder blijkt uit de DRUID-resultaten ook heel duidelijk dat in alle landen alcohol zeer duidelijk het grootste verkeersveiligheidsprobleem i.v.m. rijden onder invloed is (Schulze et al., 2012). SWOV schrijft hierover: "...Het is belangrijk om te blijven beseffen dat van alle psychoactieve stoffen in het verkeer alcohol verreweg het meeste wordt gebruikt en dat er veel meer verkeersslachtoffers vallen als gevolg van alcoholgebruik dan als gevolg van drugs- en geneesmiddelengebruik" (SWOV, 2011 p. 1).

In de volgende secties worden vooral resultaten m.b.t. drugs voorgesteld omdat de BIVV-attitudemeting tot nu toe slechts enkele vragen rond medicatie opgenomen heeft.

## 2.2 Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van drugs

We vroegen aan de respondenten of zij het voorbije jaar wel eens drugs gebruikt hadden als zij nog moesten rijden. Bijna alle respondenten antwoorden dat ze nooit drugs gebruiken (95%). 3% (32 respondenten) zegt geen drugs te consumeren wanneer ze nog met de auto moeten rijden. 42 respondenten (2%) geven toe het afgelopen jaar minstens 1 keer drugs geconsumeerd te hebben als zij nog moesten rijden (Tabel 9). De meest voorkomende drug in combinatie met rijden is cannabis (weed, THC, hasj; 30 respondenten), gevolgd door cocaïne (6 respondenten), ecstasy (3 respondenten), amfetamine (speed; 2 respondenten) en hallucinogene paddelstoelen (1 respondent). Nog meer dan voor rijden onder invloed van alcohol dient er echter op gewezen te worden dat deze zelfgerapporteerde cijfers onderhevig zijn aan sociale wenselijkheid (zie ook Boulanger, 2010 en Devil et al., 2011).

**Tabel 9: Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van drugs in België (2012)**

| Hebt u het voorbije jaar wel eens drugs gebruikt als u nog moest rijden – zo ja, welke drug(s): | Respondenten |        |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------|
|                                                                                                 | Valide %     | Aantal |
| Cannabis (weed, THC, hasj)                                                                      | 1,38         | 30     |
| Opium (heroïne)                                                                                 | 0            | 0      |
| Cocaïne                                                                                         | 0,24         | 6      |
| Ecstasy                                                                                         | 0,14         | 3      |
| LSD                                                                                             | 0,07         | 0      |
| Hallucinogene paddenstoelen                                                                     | 0            | 1      |
| Amfetamine (speed)                                                                              | 0,01         | 2      |
| Andere drugs                                                                                    | 0            | 0      |
| Nee, ik gebruik nooit drugs als ik nog moet rijden                                              | 3,18         | 50     |
| Nee, ik gebruik nooit drugs                                                                     | 95,29        | 1457   |
| Missing                                                                                         | -            | 33     |
| totaal                                                                                          | 100          | 1507   |

Bron: BIVV

De vraagstelling is ten opzichte van 2009 veranderd. Het lage aantal respondenten dat rijden onder invloed van drugs toegaf in 2009 was een aanleiding om de vraag, die toen beperkt was tot gedrag in de laatste maand, te verlengen naar het laatste jaar. De antwoorden van 2012 over rijden onder invloed van drugs zijn dus niet vergelijkbaar met die van 2009. In 2009 gaven 21 respondenten (0,76%) toe de afgelopen maand minstens 1 keer onder invloed van drugs gereden te hebben.

Verder werd een selectie van de vragen i.v.m. houdingen ten opzichte van rijden onder invloed van drugs, die in 2009 nog een aparte vraag was, geïntegreerd in de algemene vraag rond "Hebt u het voorbije jaar wel eens drugs gebruikt als u nog moest rijden – zo ja, welke drug(s)". De antwoorden op deze vragen zijn slechts in tendens vergelijkbaar. Ten opzichte van 2009 lijkt het percentage respondenten dat aangeeft nooit drugs te gebruiken gedaald (2012: 95%; 2009: 98%). Het percentage bestuurders dat wel eens drugs gebruikt maar nooit als hij/zij nog moet rijden is ten opzichte van 2009 licht gestegen (2012: 3%; 2009 1%).

## 2.3 Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van drugs naargelang geslacht, leeftijd en gewest

Minder dan 2% van de bestuurders geeft toe in het laatste jaar drugs geconsumeerd te hebben als hij/zij nog moest rijden (42 personen). Door het kleine aantal respondenten per substantie werd de analyse naar mogelijke correlaties tussen het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van drugs en bepaalde kenmerken van de bestuurders bemoeilijkt. Hierdoor was het niet mogelijk betrouwbare analyses uit te voeren. Het wordt dan ook aangeraden om deze attitudes in kaart te brengen via een apart diepteonderzoek, waarbij een voldoende groot aantal respondenten bevraagd kan worden.

Wat wij wel konden doen, is de populatie die aangeeft nooit drugs te consumeren en degenen die wel eens drugs consumeren maar nooit als zij nog moeten rijden, op verschillen naargelang geslacht, leeftijd en gewest toetsen. Op deze manier krijgen wij indirect ook indicaties over de groep respondenten die wel onder invloed van drugs rijdt.

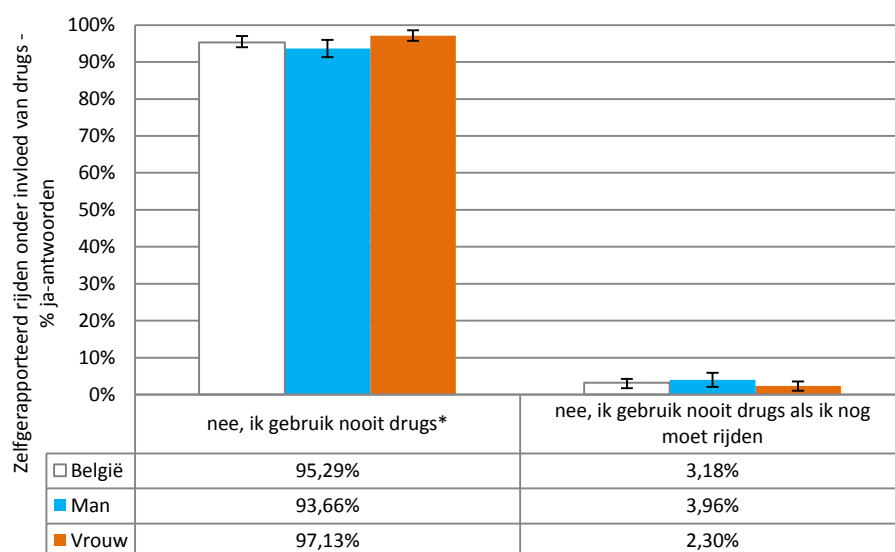
Let wel, zoals al eerder gezegd zijn deze cijfers zelfgerapporteerd en kunnen dus onderhevig zijn aan sociale wenselijkheid.

Wij konden geen significante verschillen naargelang het gewest van de respondent vaststellen, maar wel naargelang het geslacht en de leeftijd.

### 2.3.1 Geslacht

Het rijden onder invloed van drugs verschilt duidelijk naargelang het geslacht (Figuur 21).

**Figuur 21: Zelfverklaard rijden onder invloed van drugs naar geslacht van de respondent (2012)**



\* significant

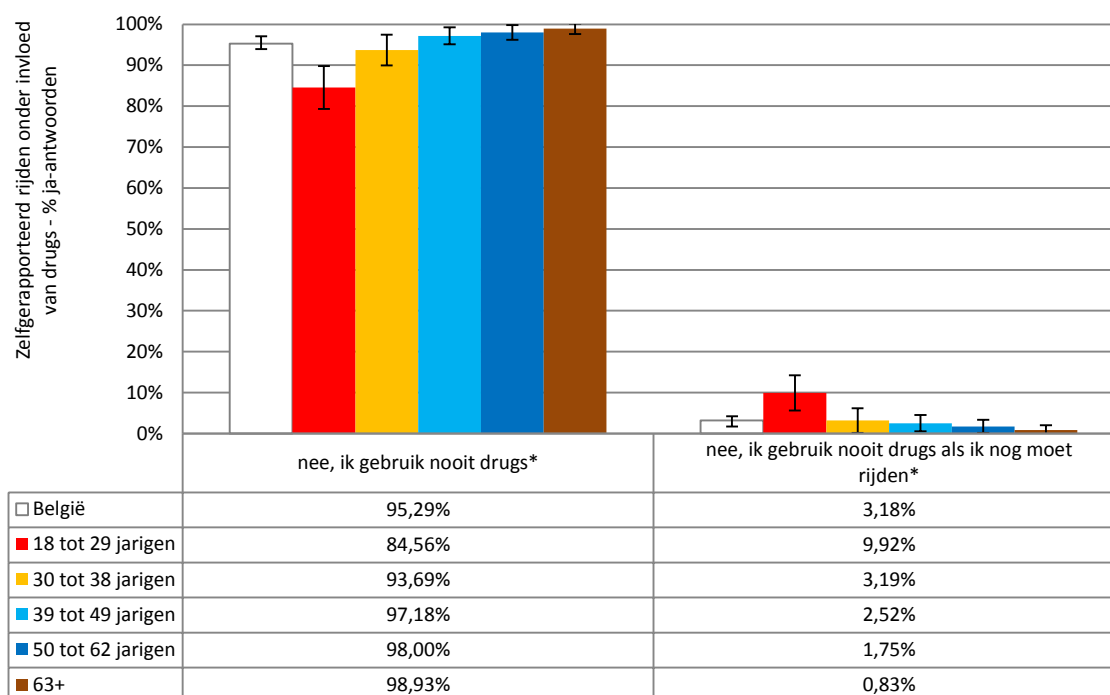
Bron: BIVV

Mannen (94%) geven significant minder vaak aan dan vrouwen (97%) nooit drugs te gebruiken ( $F(1,126) = 7,45$ ;  $p < 0,01$ ; idem 2009 en ander BIVV-onderzoek). M.a.w. zij rapporteren vaker drugs te gebruiken dan vrouwen. Verder zien we dat mannen vaker dan vrouwen zeggen wel eens drugs te gebruiken maar niet als ze rijden (mannen: 4%; vrouwen: 2%). Dit verschil is niet significant. Let wel, dit verschil is vooral gerelateerd aan het feit dat vrouwen vaker geheel geen drugs zeggen te consumeren dan aan een verschillende attitude ten aanzien van rijden onder invloed van drugs.

## 2.3.2 Leeftijd

De frequentie van rijden onder invloed van drugs varieert duidelijk naargelang de leeftijd van de respondent (Figuur 22).

**Figuur 22: Zelfverklaard rijden onder invloed van drugs naar leeftijd van de respondent (2012)**



\* significant

Bron: BIVV

Jonge bestuurders (18-29 jaar) geven vaker aan drugs te consumeren dan oudere bestuurders (in 2009 waren het niet alleen de jongste leeftijdsgroep maar ook de 30-38-jarigen):

- 18-29-jarigen (85%) geven significant minder vaak aan dan alle andere leeftijdsgroepen nooit drugs te consumeren (30-38-jarigen: 94%; 39-49-jarigen: 97%; 50-62-jarigen: 98%; 63-plussers: 99%). Verder zien wij dit significante leeftijdsverschil ook tussen de 30-38-jarigen en de 50-plussers (zie bijlage 4 voor de specificaties van de significante verschillen).
- Hoewel 18-29-jarigen dus meer drugs zeggen te consumeren, geeft de meerderheid hiervan aan dit nooit te doen als ze nog moeten rijden (10%; zie bijlage 4 voor de significante verschillen).

## 2.4 Meningen over rijden onder invloed van drugs

Wij vroegen aan de respondenten in welke mate zij akkoord gaan met een aantal stellingen betreffende rijden onder invloed van drugs. Net als voor alcohol zijn de vragen ten opzichte van 2009 licht veranderd. In 2009 stelden we deze vragen alleen aan bestuurders die eerder al verklaard hadden wel eens drugs te gebruiken. Door het zeer kleine aantal antwoorden waren verdere analyses niet mogelijk. In 2012 veranderden wij de formulering in eerder algemene stellingen rond drugsgebruik en rijden die door alle respondenten beantwoord werden. De resultaten van 2009 en 2012 zijn dus niet direct vergelijkbaar.

**Tabel 10: Meningen over rijden onder invloed van drugs bij bestuurders in België (2012)**

| In welke mate bent u akkoord of niet akkoord met de volgende stellingen |       | Rijden onder invloed van drugs verhoogt het risico op een ongeval in sterke mate. |              | De meeste van mijn kennissen/vrienden vinden rijden onder invloed van drugs onaanvaardbaar. |              | Men weet zelf het best wat de eigen limiet van druggebruik is om nog veilig met de wagen te kunnen rijden. |             |
|-------------------------------------------------------------------------|-------|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Categorie                                                               | Score | %                                                                                 | Valide %     | %                                                                                           | Valide %     | %                                                                                                          | Valide %    |
| Niet akkoord                                                            | 1     | 1,70                                                                              | 1,74         | 2,61                                                                                        | 2,69         | 63,33                                                                                                      | 68,09       |
| Eerder niet akkoord                                                     | 2     | 0,97                                                                              | 0,99         | 1,88                                                                                        | 1,94         | 10,62                                                                                                      | 11,41       |
| Neutraal                                                                | 3     | 2,69                                                                              | 2,75         | 5,41                                                                                        | 5,58         | 7,67                                                                                                       | 8,25        |
| Eerder akkoord                                                          | 4     | 11,72                                                                             | <b>11,97</b> | 11,22                                                                                       | <b>11,58</b> | 3,27                                                                                                       | <b>3,51</b> |
| Akkoord                                                                 | 5     | 80,84                                                                             | <b>82,55</b> | 75,81                                                                                       | <b>78,21</b> | 8,12                                                                                                       | <b>8,73</b> |
| Weet het niet/Geen antwoord                                             | 9     | 2,07                                                                              | -            | 3,07                                                                                        | -            | 7,00                                                                                                       | -           |
| Totaal                                                                  |       | 100                                                                               | 100          | 100                                                                                         | 100          |                                                                                                            |             |

valide % = % zonder "weet het niet/Geen antwoord"; in vet: populatie voor verdere stratificatie naar geslacht, leeftijd en gewest

Bron: BIVV

Er is een algemeen groot risicobesef over rijden onder invloed van drugs:

- De overgrote meerderheid van de respondenten (95%) is van mening dat rijden onder invloed van drugs het risico op een ongeval in sterke mate verhoogt. Voor alcohol deelde 94% van de respondenten deze mening.
- Slechts 12% van de respondenten is van mening dat men zelf het best weet wat de eigen limiet van druggebruik is om nog veilig met de wagen te kunnen rijden. Dit is toch duidelijk minder dan voor alcohol waar dit 36% was. Dit kan te maken hebben met het feit dat het drinken van alcohol een wijdverbreide gewoonte (waar de meerderheid van de respondenten ervaring mee heeft), in tegenstelling tot het gebruik van drugs, waarvan men dus ook moeilijker de effecten kan inschatten.

Wat betreft de sociale norm rond rijden onder invloed van drugs stellen wij vast dat 90% van de respondenten aangeeft dat de meeste van hun kennissen/vrienden het rijden onder invloed van drugs onaanvaardbaar vinden. Bij alcohol was dit duidelijk minder. Hier gaf 71% van de respondenten aan dan de meeste van hun kennissen/vrienden het rijden onder invloed van alcohol onaanvaardbaar vinden.

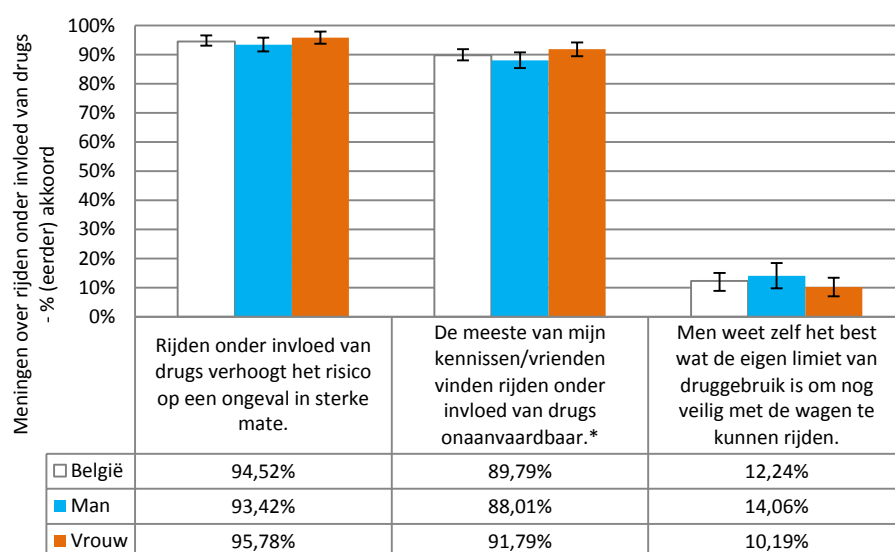
## 2.5 Meningen over rijden onder invloed van drugs naargelang geslacht, leeftijd en gewest

De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders dat met bepaalde stellingen (eerder) akkoord gaat (score 4 "eerder akkoord" en score 5 "akkoord").

### 2.5.1 Geslacht

Sommige meningen over rijden onder invloed van drugs verschillen naargelang het geslacht van de respondent (Figuur 23).

**Figuur 23: Meningen over rijden onder invloed van drugs naar geslacht van de respondent (2012)**



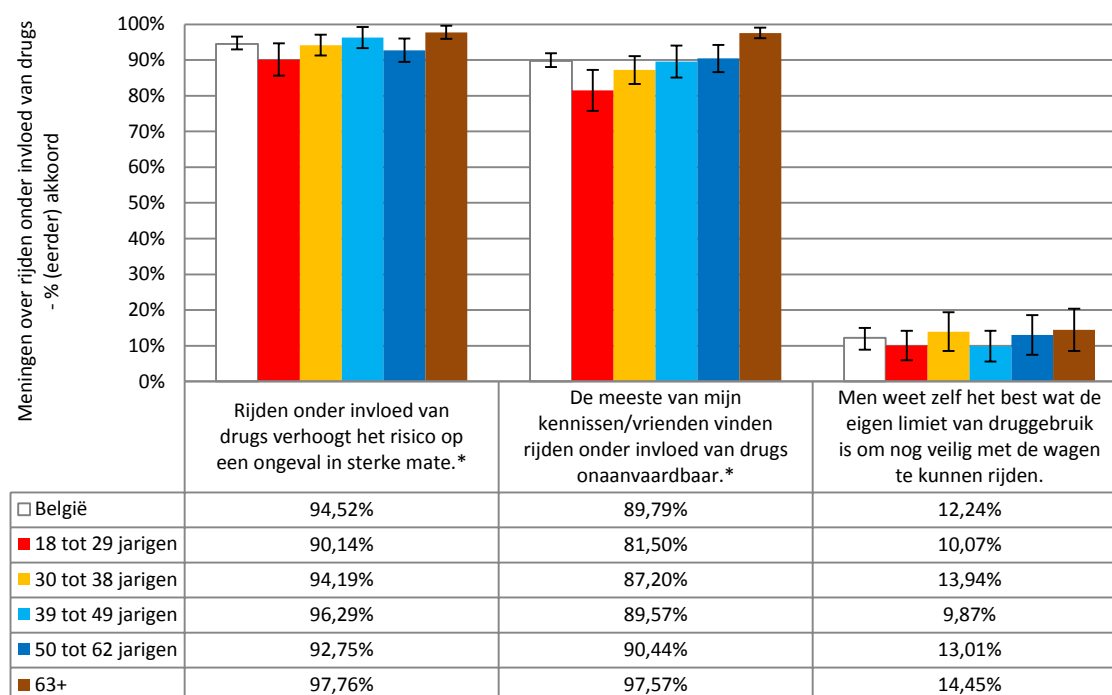
\* significant  
Bron: BIVV

Bij de stelling over de risicoperceptie konden wij geen significante verschillen tussen de geslachten vaststellen maar wel voor de stelling die naar de sociale aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van drugs peilt. Mannen (88%) zijn significant minder vaak van mening dat de meeste van hun kennissen/vrienden rijden onder invloed van drugs onaanvaardbaar vinden dan vrouwen (92%; ( $F(1,126) = 5,29$ ;  $p < 0,05$ ).

## 2.5.2 Leeftijd

Verder konden wij ook significante verschillen tussen de meningen over rijden onder invloed van drugs naargelang de leeftijd van de respondent vaststellen (Figuur 24).

**Figuur 24: Meningen over rijden onder invloed van drugs naar leeftijd van de respondent (2012)**



\* significant

Bron: BIVV

De invloed van de leeftijd op meningen over het risico van rijden onder invloed van drugs is niet helemaal duidelijk:

- 63-plussers zijn met 98% significant vaker dan 18-29-jarigen (90%), 30-48-jarigen (94%) en 50-62-jarigen (93%) van mening dat rijden onder invloed van drugs het risico op een ongeval in sterke mate verhoogt. 39-49-jarigen verschillen echter niet significant van de 63-plussers, maar wel van de 18-29-jarigen. De jongste leeftijdsgroep is dus significant minder vaak van mening dat rijden onder invloed van drugs het ongevalsrisico sterk verhoogt dan 39-49-jarigen en 63-plussers (voor de specificaties van de significante verschillen zie bijlage 4).
- Voor de stelling "Men weet zelf het best wat de eigen limiet van druggebruik is om nog veilig met de wagen te kunnen rijden" konden wij geen significante verschillen naargelang de leeftijd van de respondent vaststellen.

Wij zien met stijgende leeftijd een trapsgewijze toename van respondenten die aangeven dat de meeste van hun kennissen/vrienden rijden onder invloed van drugs onaanvaardbaar vinden:

- 63-plussers (98%) geven dit significant vaker aan dan alle andere leeftijdsgroepen (18-29-jarigen: 82%; 30-38-jarigen: 87%; 39-49-jarigen: 90%; 50-62-jarigen: 90%).
- Verder zijn 18-29-jarigen significant minder vaak van mening dan 39-49-jarigen en 50-62-jarigen dat dit gedrag door hun vriendenkring als onaanvaardbaar beschouwd wordt (voor de specificaties van de significante verschillen zie bijlage 4).



## 2.6 Aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van drugs

Tabel 11 geeft de meningen van de respondenten weer over de (on)aanvaardbaarheid van verschillende soorten gevaarlijk rijgedrag.

**Tabel 11: Aanvaardbaarheid van gevaarlijk rijgedrag bij bestuurders in België (2012)**

| Rang* | Rijgedrag                                                                                 | Onaanvaardbaar |        | 3      | Aanvaardbaar |        | WHN   |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|--------|--------|--------------|--------|-------|
|       |                                                                                           | 1              | 2      |        | 4            | 5      |       |
| 1     | Rijden na het nemen van drugs                                                             | 93,71%         | 4,48%  | 1,01%  | 0,47%        | 0,28%  | 0,05% |
| 2     | Rijden zonder verzekering                                                                 | 92,84%         | 4,32%  | 2,15%  | 0,38%        | 0,30%  | 0,02% |
| 3     | Kinderen niet vastgemaakt (kinderzitje, gordel...) vervoeren in de auto                   | 91,00%         | 6,28%  | 2,03%  | 0,47%        | 0,19%  | 0,03% |
| 4     | Geen gordel dragen vooraan in de auto                                                     | 76,51%         | 13,85% | 5,46%  | 2,56%        | 1,62%  | 0,00% |
| 5     | Een sms versturen met je gsm tijdens het rijden                                           | 72,03%         | 18,14% | 6,35%  | 2,36%        | 1,09%  | 0,05% |
| 6     | Bellen met de gsm in de hand tijdens het rijden                                           | 63,54%         | 21,89% | 10,19% | 3,09%        | 1,30%  | 0,00% |
| 7     | Rijden wanneer men twijfelt al dan niet meer gedronken te hebben dan wettelijk toegelaten | 58,81%         | 25,08% | 12,42% | 2,75%        | 0,92%  | 0,02% |
| 8     | Geen gordel dragen achteraan in de auto                                                   | 56,76%         | 19,73% | 15,43% | 5,14%        | 2,91%  | 0,02% |
| 9     | Verder rijden wanneer men te moe is                                                       | 53,12%         | 31,82% | 11,98% | 2,62%        | 0,45%  | 0,00% |
| 10    | 70km/u rijden in de bebouwde kom                                                          | 49,62%         | 26,12% | 16,19% | 4,72%        | 3,35%  | 0,00% |
| 11    | Verkeerd parkeren                                                                         | 38,16%         | 26,25% | 26,66% | 7,26%        | 1,67%  | 0,00% |
| 12    | 50km/u rijden waar de maximale snelheid 30km/h is                                         | 37,99%         | 27,27% | 21,78% | 9,21%        | 3,72%  | 0,02% |
| 13    | 140km/u rijden op een autosnelweg wanneer er geen verkeer is                              | 22,02%         | 16,92% | 20,16% | 15,89%       | 25,01% | 0,00% |

\* op basis van score 1; WHN = weet het niet

Bron: BIVV

Rijden na het nemen van drugs is voor bijna alle Belgische bestuurders onaanvaardbaar (98%; score 1+2). Het staat op plaats 1 van 13 onaanvaardbare vormen van rijgedrag en is dus volgens Belgische autobestuurders de meest onaanvaardbare vorm van risicogedrag. Dit is tevens een vorm van risicogedrag waar de meeste respondenten geen ervaring mee hebben. Minder dan 1% van de bestuurders vindt dit gedrag aanvaardbaar (14 personen in onze steekproef).

## 2.7 Aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van drugs naargelang geslacht, leeftijd en gewest

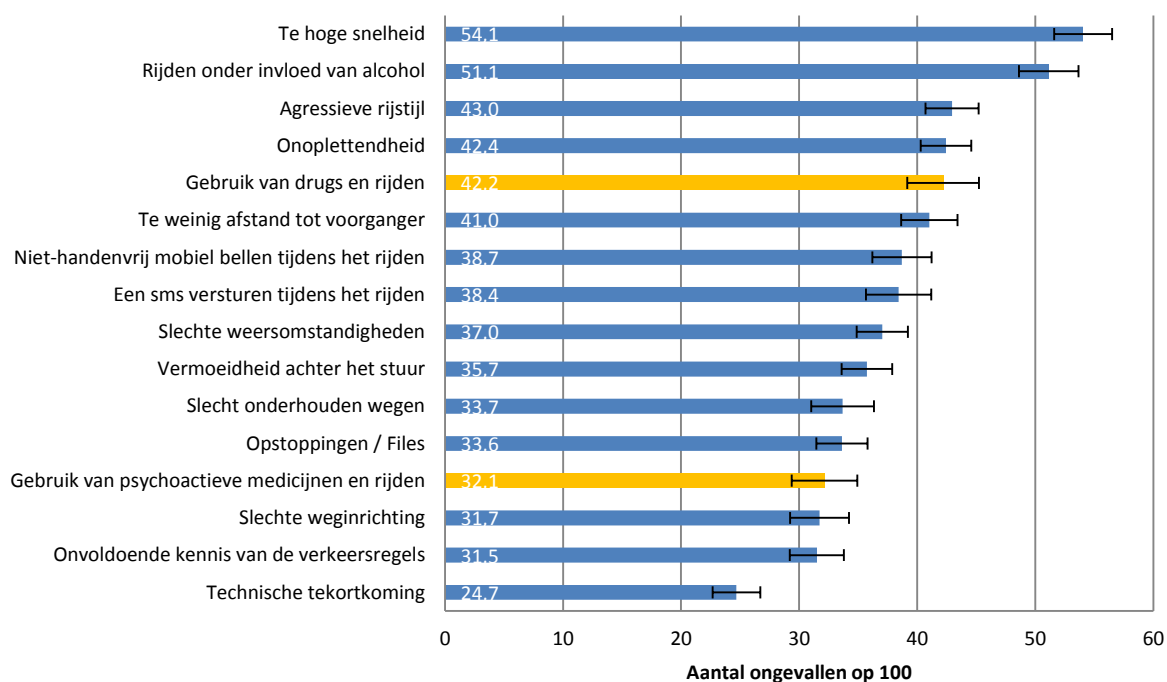
Minder dan 1% van de bestuurders vindt rijden na het nemen van drugs aanvaardbaar (14 personen in onze steekproef). Wij konden binnen deze groep slechts één significant verschil naargelang de leeftijd vaststellen, en geen significante verschillen naargelang geslacht en gewest.

Omdat het om een zeer kleine groep respondenten gaat (14 personen) die rijden na het nemen van drugs aanvaardbaar vinden, is kwantitatieve statistische analyse in principe niet mogelijk. Het enige opvallende verschil van de kenmerken van de respondenten is dat binnen de kleine groep personen die rijden na het nemen van drugs aanvaardbaar vinden de helft tussen de 18 en 29 jaar zijn (7 personen).

## 2.8 Subjectieve inschatting van drugs en medicijnen als ongevalsoorzaak

Figuur 25 toont de schatting van het aandeel ongevallen dat door een bepaald verkeersrisico veroorzaakt werd. Bij deze vraag konden meerdere oorzaken van een ongeval aangegeven worden.

**Figuur 25: : Subjectieve inschatting van het aantal verkeersongevallen per oorzaak (2012)**



\*psychoactieve medicatie: met inwerking op het centraal zenuwstelsel (bvb. kalmerende middelen, antidepressiva)  
Bron: BIVV

Het gebruik van drugs in combinatie met rijden wordt door de Belgische autobestuurders als een belangrijke oorzaak van verkeersongevallen gezien. Belgische autobestuurders schatten dat in 42% van verkeersongevallen het gebruik van drugs een oorzaak is (plaats 5 van 16). Het gebruik van medicatie wordt daarentegen als een oorzaak in 32% van de ongevallen gezien (plaats 13 van 16 oorzaken), wat eerder een lage plaats in de ranking is naast een aantal niet gedragsgerelateerde factoren (na opstoppen/files en voor slechte weginrichting). Alleszins blijkt hieruit dat Belgische bestuurders het gebruik van drugs als een veel groter verkeersrisico zien dan het gebruik van medicatie<sup>16</sup>.

Over de jaren heen zien wij in de verschillende edities van de BIVV-attitudemeting dat het ongevalsrisico door het gebruik van drugs hoog ingeschat wordt. In 2006 en 2012 haalt dit net de top 5 van belangrijkste gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen. In 2009 stond het geschatte aantal ongevallen veroorzaakt door drugs op plaats 6.

Het ongevalsrisico door rijden onder invloed van medicatie wordt ook over de metingen heen lager ingeschat. In geen van edities van de BIVV-attitudemeting haalde het gepercipieerde aandeel ongevallen veroorzaakt door medicatie de top 5. Deze risicofactor belandt in de perceptie van Belgische bestuurders telkens zelfs op één van de laatste plaatsen.

<sup>16</sup> Medicijnen zijn hier gedefinieerd als: psychoactieve medicatie: met inwerking op het centraal zenuwstelsel (bvb. kalmerende middelen, antidepressiva)

## 2.9 Subjectieve inschatting van drugs en medicijnen als ongevalsoorzaak naargelang geslacht, leeftijd en gewest

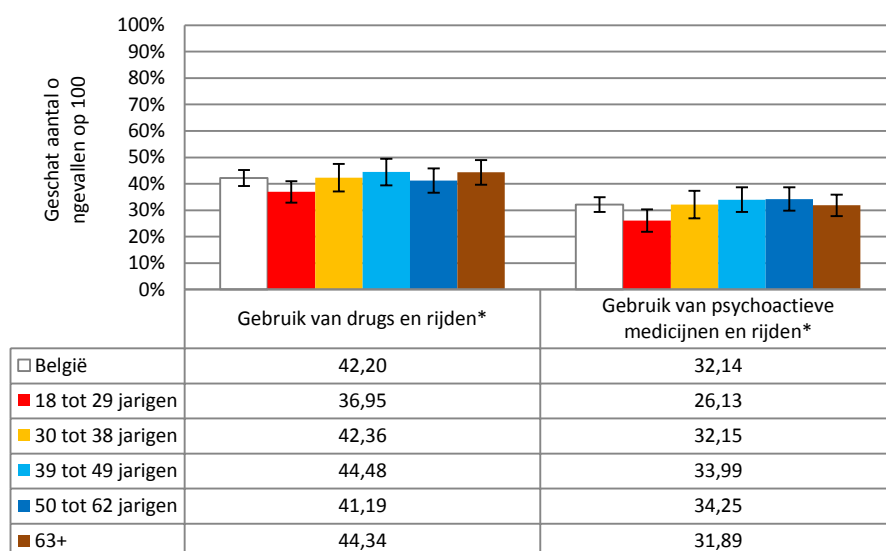
In de volgende analyses werd op basis van het gemiddelde percentage geschatte oorzaken van ongevallen getoetst of er verschillen zijn naargelang geslacht, leeftijd en gewest.

Wij konden geen significante verschillen naargelang het geslacht vaststellen voor de schatting van verkeersongevallen veroorzaakt door drugs en medicatie.

### 2.9.1 Leeftijd

De subjectieve inschatting van het aantal verkeersongevallen die door het gebruik van drugs en medicatie veroorzaakt worden, varieert wel significant naargelang de leeftijd van de respondent (Figuur 26).

**Figuur 26: Subjectieve inschatting van het aantal verkeersongevallen door rijden onder invloed van drugs naar leeftijd van de respondent (2012)**



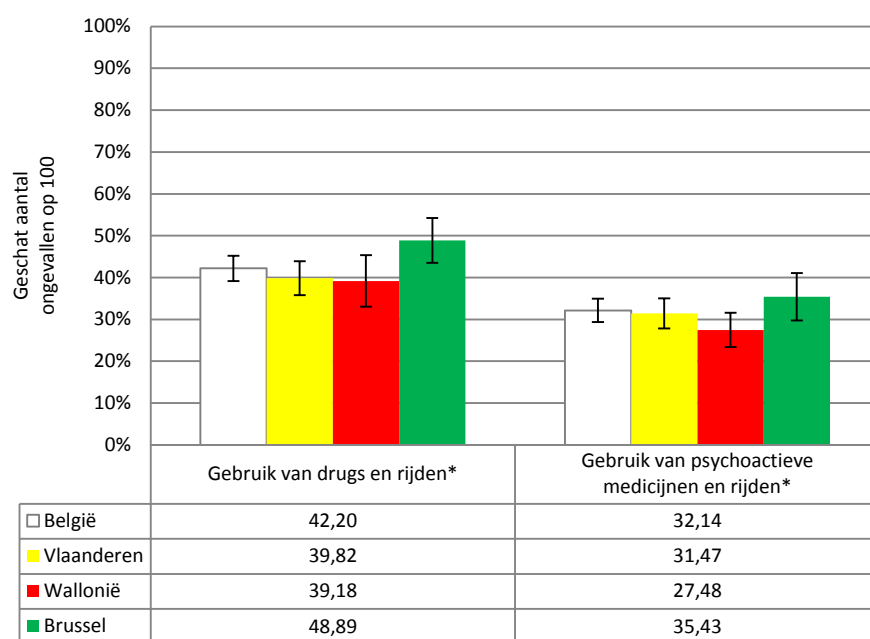
\* significant  
Bron: BIVV

Jonge bestuurders (18-29 jaar) schatten het percentage ongevallen (37%) dat veroorzaakt wordt door het gebruik van drugs significant lager in dan 39-49-jarigen en 63-plussers (telkens 44%). En ook het geschatte percentage ongevallen dat door het gebruik van psychoactieve medicatie veroorzaakt wordt, ligt bij jonge bestuurders (18-29 jaar) met 26% lager dan bij alle andere leeftijdsgroepen (30-38: 32%; 39-49: 34%; 50-62: 34%; 63+: 32%; zie Bijlage 4 voor de significante verschillen).

## 2.9.2 Gewest

Verder varieert de schatting van verkeersongevallen veroorzaakt door drugs naargelang het gewest van de respondent (Figuur 27).

**Figuur 27: Subjectieve inschatting van het aantal verkeersongevallen door rijden onder invloed van drugs naar gewest van de respondent (2012)**



\* significant

Bron: BIVV

Het percentage verkeersongevallen dat veroorzaakt wordt door het gebruik van drugs en rijden wordt door Brusselaars met 49% significant hoger geschat dan door bestuurders uit Vlaanderen (40%;  $F(1,126) = 7,11$ ;  $p < 0,01$ ) en Wallonië (39%;  $F(1,126) = 5,55$ ;  $p < 0,05$ ).

Verder schatten Brusselaars (35%) dit percentage ook voor gebruik van medicatie en rijden significant hoger in dan Walen (27%;  $F(1,126) = 5,10$ ;  $p < 0,05$ ). De schatting van Vlaamse bestuurders neemt hier met 31% een tussenpositie in.

### 3. Vergelijking met resultaten uit andere bronnen

#### 3.1 Gedragsmetingen als complementaire gegevensbron

De belangrijkste bronnen om de prevalentie van onveilig gedrag in het verkeer in te schatten, zijn: observatiestudies (gedragsmetingen), enquêtegegevens (zelfgerapporteerd gedrag zoals de resultaten uit de voorliggende attitudemeting) of politiedata rond vastgestelde overtredingen. Ervaring leert dat gedragsmetingen de meest betrouwbare informatie leveren om de prevalentie van een bepaald gedrag in de algemene bestuurderspopulatie te beoordelen, gevolgd door zelfgerapporteerd gedrag van een representatieve steekproef van bestuurders. Politiedata hebben het nadeel sterk af te hangen van het gevoerde opsporingsbeleid.

Gedragsmetingen zijn gebaseerd op objectieve gedragsobservatie en zijn dus in vergelijking met enquêtes niet afhankelijk van antwoordpatronen van respondenten (bvb. sociaal wenselijke antwoorden). Nadeel bij gedragsmetingen is dat ze meestal weinig of geen informatie geven over de socio-demografische kenmerken of achterliggende motieven van gedrag.

In België biedt de BIVV-gedragsmeting "alcohol" (2003-2012) interessante informatie waarmee de resultaten van de attitudemetingen kunnen vergeleken worden. M.b.t. rijden onder invloed van drugs en medicatie heeft het BIVV in samenwerking met de federale politie in het kader van het Europese onderzoeksproject DRUID observatiestudies in België uitgevoerd (2010; deze resultaten zullen in sectie 3.2.1 besproken worden). In de volgende paragrafen vergelijken wij deze resultaten met die van de attitudemeting. Bijkomend zullen nog een aantal andere nuttige onderzoeksresultaten vermeld worden.

#### 3.2 Belgische gegevens m.b.t. rijden onder invloed

##### 3.2.1 BIVV-gedragsmeting alcohol

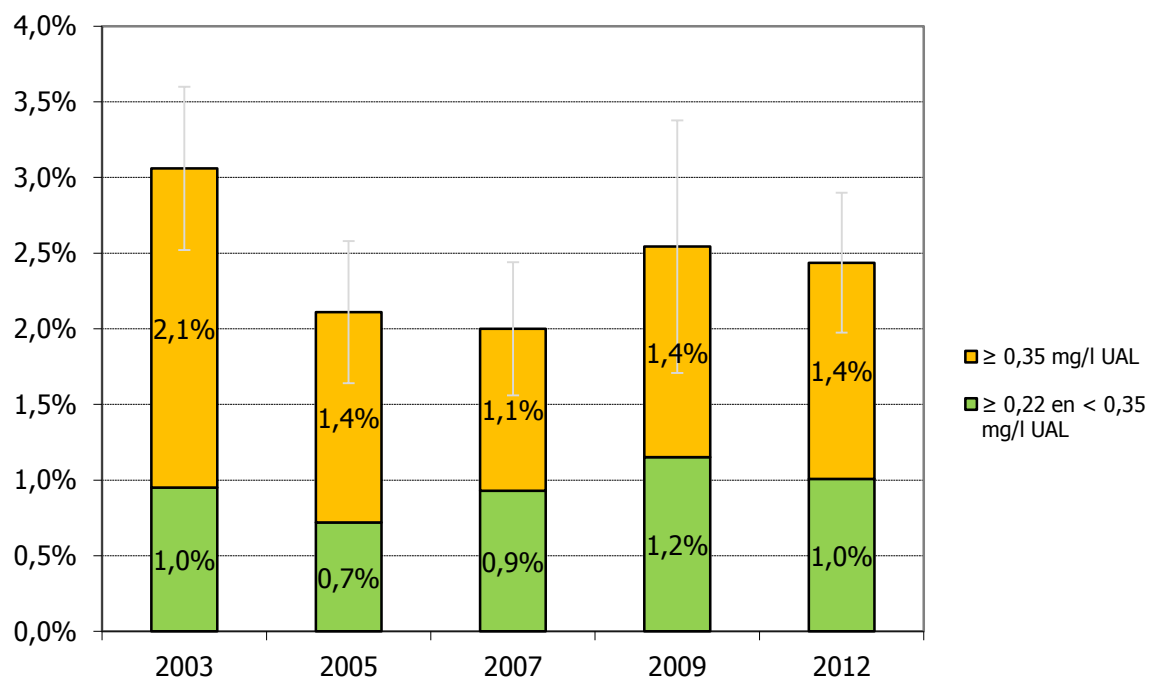
Sinds 2003 organiseert het BIVV in samenwerking met de lokale en federale politie regelmatig gedragsmetingen betreffende het rijden onder invloed van alcohol. De laatste beschikbare data dateren van 2012. Elke gecontroleerde bestuurder<sup>17</sup> werd uitgenodigd om een vragenlijst te beantwoorden en een ademtest af te leggen. De verzamelde variabelen zijn: geslacht, leeftijd, geboortedatum, vertrekpunt, duur van de verplaatsing, het aantal inzittenden en geslacht en leeftijd van inzittenden. De resultaten van elke editie zijn gebaseerd op meer dan 10.000 geteste autobestuurders<sup>18</sup> (in 2012 waren dit 11.059 bestuurders). De controles gebeurden op onvoorziene tijdstippen en plaatsen en werden over heel het Belgisch grondgebied gehouden. Het algemene percentage bestuurders dat onder invloed rijdt, is gewogen in functie van het verkeersvolume op de meetlocaties op het moment van de metingen (zie ook Riguelle, 2014).

Figuur 28 toont de evolutie van het globale percentage bestuurders onder invloed in de 5 edities van de gedragsmeting.

<sup>17</sup> Tot 2009 was de meting beperkt tot bestuurders van personenwagens, sinds 2012 werden ook bestuurders van bestelwagens bevestigd.

<sup>18</sup> In 2012 werden voor het eerst bestuurders van bestelwagens getest (993 bestelwagenbestuurders) maar deze zijn in de voorliggende samenvatting niet in de analyse opgenomen.

**Figuur 28: Evolutie van het algemeen percentage van rijden onder invloed van alcohol**



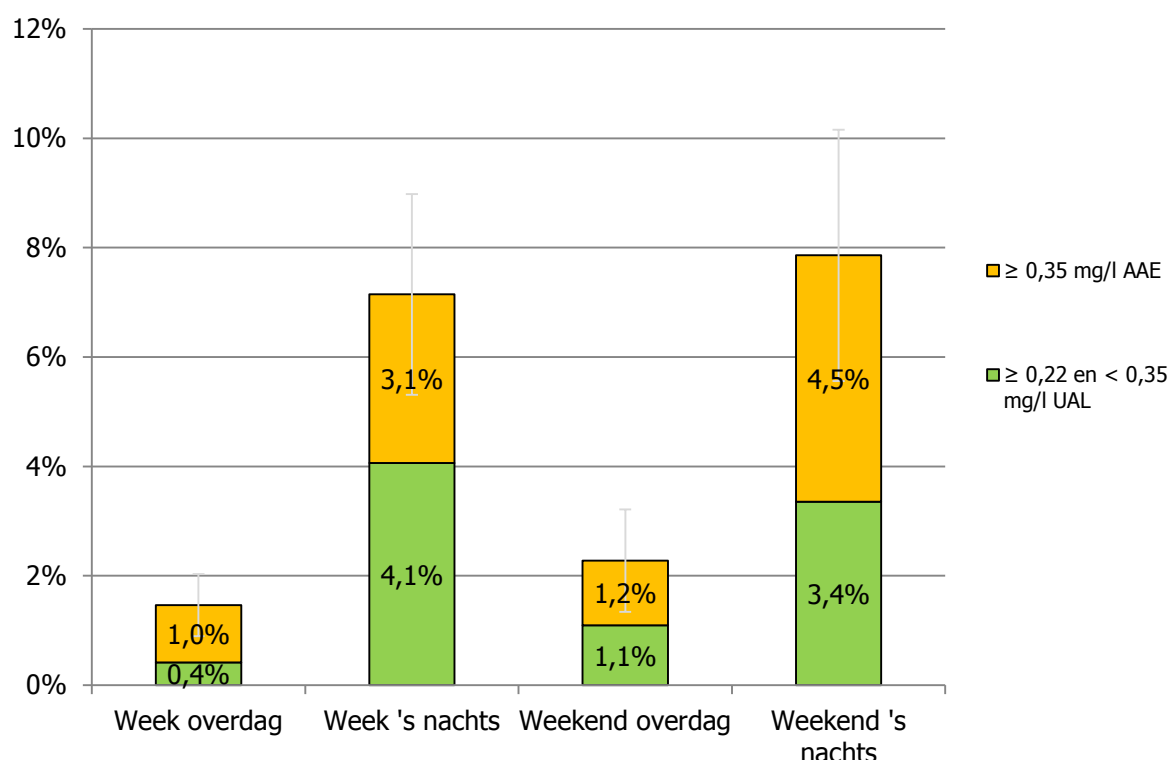
Bron: BIVV

Sinds 2003 ligt het percentage bestuurders onder invloed tussen de 2-3%. In 2012 reed gemiddeld 2,4% van de bestuurders onder invloed van alcohol ( $\geq 0,22$  mg/l UAL<sup>19</sup>). Bij elke meting lag het percentage van de bestuurders met een hoge ademalcoholconcentratie (AAC) ( $\geq 0,35$  mg/l UAL) hoger dan die voor bestuurders met gemiddelde AAC ( $\geq 0,22 < 0,35$  mg/l UAL) (in 2012: 1,4% vs. 1,0%).

Er bestaan grote verschillen in het percentage bestuurders onder invloed al naargelang het tijdstip van de week en het type bestuurder (Figuur 29).

<sup>19</sup> UAL= uitgeademde alveolaire lucht; 0,22 mg/l UAL is vergelijkbaar met 0,5 g/l BAC; 0,35 mg/l UAL is vergelijkbaar met 0,8 g/l BAC.

**Figuur 29: Percentage bestuurders onder invloed van alcohol naargelang tijdstip van de week 2012**



Bron: IBSR

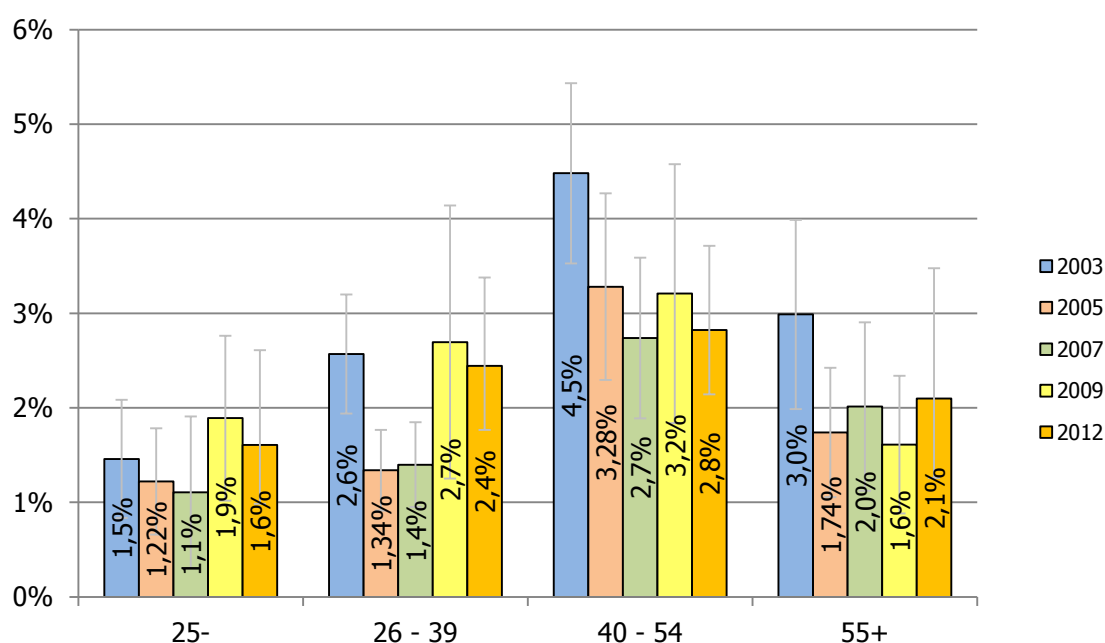
Het percentage bestuurders onder invloed bereikt een piek tijdens de weekendnachten (7,9%). Bovendien stellen wij vast dat tijdens de weekendnachten het aandeel bestuurders dat veel gedronken heeft (4,5%  $\geq 0,35$  mg/l UAL) hoger is dan het aandeel bestuurders met een "alarm" resultaat (3,4%  $\geq 0,22$  en  $< 0,35$  mg/l UAL).

De meeste alcohol positief geteste bestuurders kwamen terug van een horecabezoek (15,1%) en dit vaak met hoge alcoholconcentratie.

Net zoals in de attitudemetingen werden in de BIVV-alcoholgedragsmeting geen verschillen naargelang het gewest<sup>20</sup> vastgesteld, maar wel naargelang het geslacht en de leeftijd. In elke editie van de BIVV-alcoholgedragsmeting rijden mannen (2012: 3,0%) significant vaker onder invloed van alcohol dan vrouwen (2012: 1,3%; Figuur 30; idem BIVV-attitudemeting). De bevindingen over leeftijd en rijden onder invloed van alcohol lijken de resultaten van de BIVV-attitudemeting tegen te spreken: in de attitudemeting rapporteerde de oudste leeftijdscategorie (63-plussers) significant minder vaak in de laatste maand onder invloed van alcohol gereden te hebben dan alle andere leeftijdsgroepen. De 18-29-jarigen gaven dit het vaakst aan. In elke editie van de BIVV-alcoholgedragsmeting daarentegen hebben de 40-54-jarigen het hoogste voorkomen van rijden onder invloed van alcohol (Figuur 30).

<sup>20</sup> Let wel, hier houdt gewest de locatie van de controle in terwijl gewest in BIVV-attitudemeting refereert naar de woonplaats van de respondent. In BIVV-gedragsmeting alcohol: geen significante verschillen naargelang het gewest voor BAC  $\geq 0,5$ g/l maar wel voor BAC  $\geq 0,8$ g/l vastgesteld. Vlamingen rijden significant minder vaak onder invloed van alcohol met BAC  $\geq 0,8$ g/l dan Walen en Brusselsaars.

**Figuur 30: Rijden onder invloed van alcohol per leeftijdscategorie (2003-2012)**



Bron: BIVV

Eerst en vooral moet benadrukt worden dat de methodologie van deze twee studies zeer verschilt. De resultaten kunnen dus alleen in tendens vergeleken worden. In een diepergaande analyse van deze gedragsmeting (ouderenrapport van Martensen (rapport in voorbereiding 2014)) konden wij vaststellen dat 65-plussers met 0,8% positief geteste bestuurders voor rijden onder invloed van alcohol lager scoren dan de meeste andere leeftijdsgroepen. De gerapporteerde gegevens van de jonge bestuurders verschillen echter duidelijk met de resultaten van de BIVV-alcoholgedragsmeting. Verklaringen hiervoor kunnen zijn:

- verschillen in antwoordgedrag (geeft de persoon toe dat hij/zij met een wettelijk te hoog alcoholpromillage gereden heeft?);
- verschillen in het bewustzijn van rijden onder invloed (weet de persoon dat hij/zij met een wettelijk te hoog alcoholpromillage gereden heeft?);
- verschillen in de praktische kennis van de alcoholwetgeving (kent de persoon de wettelijke limiet?), maar hier konden wij in de attitudemeting 2012 geen significante verschillen naargelang de leeftijd vaststellen;
- methodologische invloed (zoals bijvoorbeeld: de gedragsmeting is een puntmeting en de attitudemeting bevraagt rijden onder invloed in de laatste maand – als één leeftijdsgroep nu bijvoorbeeld vaker onder invloed rijdt dan de andere zal deze in de gedragsmeting sterker doorwegen dan in de attitudemeting).

Dit verschil zou nog verder geanalyseerd moeten worden.

### 3.2.2 Bijkomend BIVV survey onderzoek over rijden onder invloed

#### Interne BIVV-survey in het kader van de BOB campagne 2013

Bijkomend informatie over rijden onder invloed van alcohol kan ook gevonden worden in het kader van de BOB campagne-evaluatiestudies van het BIVV waarin eveneens diepte-informatie verzameld wordt rond dit thema. Naar aanleiding van de meest recente zomer-BOB campagne "Klaar om te BOBBEN" (2013) werd een bevraging uitgevoerd bij een representatieve steekproef van de Belgische bevolking (n: 1000) rond dit thema. Naast een aantal identieke vragen als in de BIVV-attitudemeting 2012 ging deze bevraging dieper in op mogelijke achterliggende gedragsdeterminanten. De resultaten op de identieke vragen zijn niet volledig vergelijkbaar (verschillende bevragingsmethode: face-to-face vs. online; verschillen naar steekproef en -trekking: rijksregister vs. online panel; en



verschillende analysemethode waardoor de verschillen naar leeftijd, geslacht en gewest slechts tentatief vergelijkbaar zijn).

De voornaamste resultaten uit de bevraging in het kader van de alcoholcampagne 2013 worden hieronder weergegeven.

Wat betreft de algemene instelling ten aanzien van rijden en drinken en het zelfgerapporteerd rijden onder invloed, zien wij gelijkaardige resultaten als in de BIVV-attitudemeting 2012. Net als in de attitudemeting heeft 86% van de bestuurders een veilige instelling rond rijden en drinken en heeft 14% een algemeen onveilige instelling met risico op rijden onder invloed. Het resultaat uit de attitudemeting dat mannen en Walen significant vaker een houding met risico op rijden onder invloed hebben, wordt geconfirmeerd in deze bevraging. Wat leeftijdsverschillen betreft, zien we dat het aandeel bestuurders met een onveilige houding het kleinst is in de oudste groep (65+) maar in tegenstelling tot de attitudemeting springt deze groep er niet significant uit. Daarnaast gaf 11% van de totale steekproef aan de laatste 30 dagen met een wettelijk te hoog alcoholpromillage gereden te hebben (attitudemeting 2012: 13%). Ook in 2013 meldden de vrouwen dit significant minder. Verder gaf de jongste groep het minst en de oudste groep het vaakst aan geen enkele dag onder invloed gereden te hebben, maar in tegenstelling tot de attitudemeting betreffen dit geen significante verschillen.

In de campagne-gerelateerde bevraging werd eveneens gepeild naar het aantal dagen dat men in de laatste 30 dagen gereden heeft na zelfs maar een kleine hoeveelheid alcohol gedronken te hebben. Iets meer dan 1 op 3 respondenten uit de totale steekproef (38%) gaf toe dit gedaan te hebben.

Wat ROI gerelateerde opinies en overtuigingen betreft, merken we dat de respondenten in de campagne-gerelateerde bevraging in 2013 algemeen minder akkoord gaan met de stellingen dan in de attitudemeting 2012 (zie Tabel 12). We kunnen niet uitsluiten dat deze verschillen te wijten zijn aan bovenvermelde methodologische verschillen.

We zien de grootste consensus op vlak van risicoperceptie van rijden onder invloed op de controle over het sturen in gevaarlijke situaties: meer dan 80% gaat akkoord dat dit risico in algemene termen en het effect op de rijvaardigheden groot zijn. Mannen en hoger opgeleiden houden er wat dit betreft significant minder veilige meningen op na (idem attitudemeting). Ook in de attitudemeting waren dit de stellingen waar algemene consensus rond was (>90%). Daarnaast gaat 13% akkoord dat het risico van rijden onder invloed van alcohol beperkt is als men langzaam en voorzichtig rijdt (vrouwen en Vlamingen significant vaker niet akkoord; lager opgeleiden significant vaker wel akkoord). Met de stelling "Rijden onder invloed is aanvaardbaar als men niet ver moet rijden of op verlaten wegen 's nachts rijdt." ging 8% akkoord (attitudemeting: 11%).

De meeste onenigheid en de meeste onveilige opinies zien we op de sociale norm items. Met de stelling "De meeste van mijn kennissen/vrienden vinden rijden onder invloed van alcohol onaanvaardbaar" gaat slechts 1 op 2 akkoord (vrouwen, 50+ en Vlamingen significant meer). Opvallend is dat in de attitudemeting 2012 71% hiermee akkoord ging. Dit suggereert een achteruitgang maar door de bovenvermelde methodologische verschillen dienen we voorzichtig te zijn naar interpretatie. Eveneens opvallend is dat in de attitudemeting de Walen het meest akkoord gingen met deze stelling (2013: de Vlamingen). Meer conform de attitudemeting is het feit dat 43% (attitudemeting 49%) akkoord gaat met "Autobestuurders die nooit onder invloed van alcohol rijden", zijn uitzonderingen. Een bijkomende sociale norm vraag betrof "De meeste van mijn kennissen/vrienden zouden rijden na het drinken van alcohol." Hier ging 1 op 3 bestuurders mee akkoord. Rijden onder invloed blijkt anno 2013 nog steeds een wijdverspreid sociaal fenomeen te zijn.

Verder zien we een redelijk grote consensus m.b.t. het foutief zijn van een aantal "urban legends": 80% gaat niet akkoord met de stelling "Een luchtje scheppen neutraliseert de alcohol in je bloed"; 77% met "Met koffie kan je de alcoholconcentratie in je bloed of uitgeademde lucht verlagen"; 68% met "Als je veel gedronken hebt maar het laatste uur enkel water drinkt, vermijd je te rijden onder invloed." Mannen, lager opgeleiden en Walen gaan hier echter vaker wel mee akkoord. Mannen en Walen denken ook significant vaker (dan vrouwen en Vlamingen) dat je perfect kan weten of je nog in staat bent om te rijden op basis van het aantal glazen dat je gedronken hebt.

**Tabel 12: ROI gerelateerde meningen: attitudemeting 2012 – bevraging campagne BOB 2013**

| % (eerder) akkoord                                                                                                     | Attitudemeting 2012 | Bevraging campagne BOB 2013 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----------------------------|
| Als je onder invloed van alcohol rijdt, is het moeilijker om correct te reageren in een gevaarlijke situatie.          | 92,49%              | 85%                         |
| Rijden onder invloed van alcohol verhoogt het risico op een ongeval in sterke mate.                                    | 93,52%              | 85%                         |
| Rijden onder invloed van alcohol door anderen vormt een grote bedreiging voor mijn veiligheid en die van mijn familie. | 93,00%              | 83%                         |
| Het is moeilijk te weten wanneer men de wettelijke alcohollimiet om te rijden juist bereikt heeft.                     | 61,86%              | 59%                         |
| De meeste van mijn kennissen/vrienden vinden rijden onder invloed van alcohol onaanvaardbaar.                          | 70,64%              | 53%                         |
| Als je onder invloed van alcohol rijdt, heb je een groot risico gecontroleerd en bekeurd te worden door de politie.    |                     | 43%                         |
| Autobestuurders die nooit onder invloed van alcohol rijden, zijn uitzonderingen.                                       | 49,29%              | 43%                         |
| Je weet perfect of je nog in staat bent om te rijden op basis van het aantal glazen dat je gedronken hebt.             |                     | 35%                         |
| De meeste van mijn kennissen/vrienden zouden rijden na het drinken van alcohol.                                        |                     | 29%                         |
| Men weet zelf het best wat de eigen limiet van alcoholgebruik is om nog veilig met de wagen te kunnen rijden.          | 35,74%              | 25%                         |
| Eén glas boven de wettelijke limiet drinken vergroot het ongevalsrisico niet.                                          | 29,93%              | 18%                         |
| Als je veel gedronken hebt maar het laatste uur enkel water drinkt, vermijd je te rijden onder invloed.                |                     | 14%                         |
| Het risico van rijden onder invloed van alcohol is beperkt als men langzaam en voorzichtig rijdt.                      |                     | 13%                         |
| Rijden onder invloed is aanvaardbaar als men niet ver moet rijden of op verlaten wegen 's nachts rijdt.                | 11,05%              | 8%                          |
| Een luchtje scheppen neutraliseert de alcohol in je bloed.                                                             |                     | 4%                          |
| Met koffie kan je de alcoholconcentratie in je bloed of uitgeademde lucht verlagen.                                    |                     | 4%                          |

Bron: BIVV.

### **Nationale verkeersonveiligheidsenquête in 2013**

In 2013 organiseerde het BIVV een telefonische nationale verkeersonveiligheidsenquête (NVOV) bij een representatieve steekproef van de Belgische bevolking 16+ (n=2100) (BIVV, 2014). De belangrijkste resultaten m.b.t. rijden onder invloed kunnen als volgt worden samengevat:

“We weten allemaal dat rijden met een glaasje te veel op uit den boze is. We vinden het heel gevaarlijk. Toch zeggen slechts drie op de vier autobestuurders met de hand op het hart dat ze nooit beschonken achter het stuur kruipen. Dit wil zeggen dat een kwart van de bestuurders zich wel eens op de baan begeeft met te veel alcohol in het bloed, ook al vinden we het een van de belangrijkste oorzaken van de verkeersONveiligheid” (BIVV, 2014 p.10). In de BIVV-attitudemeting gaven 13% van de bestuurders toe wel één of meerdere keren in de afgelopen maand auto gereden te hebben met een wettelijk te hoog alcoholpromillage. Het percentage is lager dan in dat van de NVOV-enquête maar heeft ook betrekking tot de laatste maand niet op “ooit”.

Verder toont ook de NVOV-enquête duidelijk dat rijden onder invloed van alcohol eerder een mannenzaak is. “De bestuurders die de wagen als hun hoofdvervoermiddel gebruiken en die toegeven dat ze wel eens rijden onder invloed, zijn vooral mannen (35%). In de leeftijdscategorie van de 35- tot 44-jarigen geeft 4 op de 10 mannen toe dat ze wel eens achter het stuur kruipen terwijl ze meer gedronken hebben dan toegelaten. Rijden onder invloed van alcohol komt in vergelijking minder voor bij vrouwelijke bestuurders. 19% zegt wel eens boven de alcohollimiet te zitten. De groep van jonge vrouwen tussen de 16 en de 24 jaar, alsook vrouwen tussen de 45 en 64 jaar vinden we wel terug boven het gemiddelde. Waarvan bij de jonge vrouwen zelfs meer dan 25% wel eens onder invloed rijdt. Dit is de enige leeftijdsgroep waarin vrouwelijke bestuurders het slechter doen dan mannen” (BIVV, 2014 p. 13). In de BIVV-attitudemeting geven 20% van de mannen en 6% van de vrouwen aan in de laatste maand onder invloed van alcohol gereden te hebben. Wij vinden ook hier de hoogste prevalenties van rijden onder invloed van alcohol in de jongste leeftijdscategorie maar konden tot nu toe nog geen verdere opsplitsingen naar geslacht en leeftijd berekenen. Verder onderzoek zal kunnen uitwijzen of wij de vastgestelde verschillen tussen mannen en vrouwen in verband met de leeftijd ook in de BIVV-attitudemeting zien.

### 3.2.3 Overtredingen vastgesteld door de lokale en federale politie

Tabel 13 toont het aantal door de lokale en federale politie vastgestelde verkeersinbreuken in België voor de jaren 2007 tot 2010 (het laatste jaar waarvoor gegevens beschikbaar zijn). Het aantal overtredingen in verband met rijden onder invloed van alcohol en drugs, is tussen 2007 en 2010 heel licht gestegen, maar hun relatieve aandeel binnen alle vastgestelde overtredingen is in 2010 ten opzichte van 2007 licht gedaald. Algemeen stellen wij vast dat alcohol- en drugsgerelateerde verkeersinbreuken het minst vastgesteld zijn in deze lijst van de top 5 overtredingen.

Let wel, deze cijfers hangen sterk af van het actuele opsporingsbeleid van de politie en geven alleen een indicatie van de tendens bij de vastgestelde inbreuken en niet van 'alle feitelijke' inbreuken.

**Tabel 13: Evolutie aantal vaststellingen voor bepaalde overtredingen door de Belgische lokale en federale politie (OI en PV samen)**

|                     | 2007    |      | 2008    |      | 2009    |      | 2010    |      |
|---------------------|---------|------|---------|------|---------|------|---------|------|
|                     | #       | %    | #       | %    | #       | %    | #       | %    |
| Snelheid            | 2068183 | 88,3 | 2318378 | 89,1 | 2637184 | 90,0 | 2805118 | 90,3 |
| Gordel/kinderzitjes | 115611  | 4,9  | 112970  | 4,3  | 116886  | 4,0  | 121730  | 3,9  |
| GSM                 | 111994  | 4,8  | 115984  | 4,5  | 120626  | 4,1  | 124386  | 4,0  |
| Alcohol             | 45541   | 1,9  | 50990   | 2,0  | 52214   | 1,8  | 53772   | 1,7  |
| Drugs               | 2167    | 0,1  | 2595    | 0,1  | 2588    | 0,1  | 2236    | 0,1  |
| Totaal              | 2343496 | 100  | 2600917 | 100  | 2929498 | 100  | 3107242 | 100  |

OI : onmiddellijke inningen, PV : processen-verbaal

Bron: Police Fédérale - CGO/CGOP/B IN: Vlaminck, 2012

## 3.3 Internationale gegevens m.b.t. rijden onder invloed

### 3.3.1 DRUID gedragsmeting: rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicatie

Om het voorkomen van rijden onder invloed van alcohol, drugs en geneesmiddelen te onderzoeken werden in het EU Project DRUID in 13 Europese landen zogenoemde "road side surveys" (gedragsmetingen) doorgevoerd. Op toevallige locaties en tijdstippen werden in België in een samenwerking tussen de politie en het BIVV aselechte alcoholcontroles georganiseerd. Naar aanleiding daarvan werd aan de gecontroleerde bestuurders gevraagd of ze een bloed- en een speekselstaal wilden afstaan voor anonieme analyse op de aanwezigheid van verschillende psychoactieve stoffen (voor meer details zie: Houwing et al., 2011a). Op deze manier werden voor de DRUID-studie in België 2.949 bloed- en/of speekselstalen verzameld.

In de onderstaande tabel worden de resultaten van de 13 deelnemende landen samengevat. Belangrijk voor de interpretatie van de resultaten is dat in geval van combinatie van meerdere stoffen de resultaten alleen zijn opgenomen in de categorie alcohol-drugs (in geval van combinatie van alcohol en één of meerdere drugs of geneesmiddelen) of drug-drug (in geval van combinatie van meerdere drugs of geneesmiddelen zonder dat er alcohol gedetecteerd werd). Bestuurders die bijvoorbeeld alcohol én cocaïne genomen hebben zijn alleen opgenomen in de categorie alcohol-drugs. De grenswaarde voor alcohol lag in dit project op 0,1 g/l, dus 5 maal lager dan de Belgische wettelijke limiet. De geschatte percentages werden gewogen in functie van het verkeersvolume op elk tijdstip van de week. Om een volledig beeld te geven van het voorkomen van bepaalde psychoactieve stoffen zijn voor België ter vergelijking de totale percentages bestuurders bij wie een bepaalde stof is aangetroffen onderaan de tabel mee opgenomen (enkel- en combinatiegebruik). Verder zijn in de laatste lijn de gewogen<sup>21</sup> Europese gemiddelden weergegeven.

<sup>21</sup> Gewogen op basis van aantal capita per land.

**Tabel 14. Percentage bestuurders in de algemene populatie opgedeeld in elkaar uitsluitende groepen op basis van gebruik van één of meerdere stoffen en totaal percentage per stof voor België (DRUID road side survey)**

|              |               | Negatief | Alcohol<br>> .1 g/l* | .1≤alc<.5 | .5 ≤ alc | Alcohol-<br>drugs | Drugs-<br>drugs | THC  | Cocaïne | Amfeta<br>mine | Illegale<br>opiaten | Benzodiazepines | Z-drugs | Medicinale<br>opiaten | Totaal |
|--------------|---------------|----------|----------------------|-----------|----------|-------------------|-----------------|------|---------|----------------|---------------------|-----------------|---------|-----------------------|--------|
| Noord Europa | Denemarken    | 95,52    | 2,53                 | 2,05      | 0,48     | 0,10              | 0,06            | 0,20 |         | 0,02           |                     | 0,47            | 0,32    | 0,79                  | 100    |
|              | Finland       | 97,15    | 0,64                 | 0,38      | 0,26     | 0,08              | 0,29            | 0,04 | 0,03    | 0,05           |                     | 0,79            | 0,36    | 0,56                  | 100    |
|              | Noorwegen     | 97,03    | 0,32                 | 0,26      | 0,06     | 0,07              | 0,28            | 0,48 | 0,06    | 0,06           |                     | 0,84            | 0,69    | 0,16                  | 100    |
|              | Zweden        | 98,66    |                      |           |          |                   | 0,12            | 0,03 |         | 0,07           |                     | 0,19            | 0,31    | 0,63                  | 100    |
| Oost Europa  | Tjechië       | 97,20    | 0,99                 | 0,54      | 0,45     | 0,05              | 0,11            | 0,46 |         | 0,36           |                     | 0,62            |         | 0,21                  | 100    |
|              | Hongarije     | 97,68    | 0,15                 | 0,05      | 0,10     |                   | 0,27            | 0,19 | 0,04    |                |                     | 1,50            | 0,07    | 0,11                  | 100    |
|              | Litouwen      | 94,49    | 3,86                 | 1,55      | 2,31     | 0,03              |                 |      |         | 0,22           |                     | 1,41            |         |                       | 100    |
|              | Polen         | 97,63    | 1,47                 | 0,89      | 0,58     |                   | 0,02            | 0,57 |         | 0,05           | 0,09                | 0,14            |         | 0,03                  | 100    |
| Zuid Europa  | Spanje        | 85,15    | 3,92                 | 2,31      | 1,61     | 1,14              | 0,57            | 5,99 | 1,49    | 0,11           | 0,05                | 1,40            |         | 0,19                  | 100    |
|              | Italië        | 84,99    | 8,59                 | 3,35      | 5,24     | 1,01              | 1,22            | 1,15 | 1,25    |                | 0,30                | 0,97            |         | 0,53                  | 100    |
|              | Portugal      | 90,01    | 4,93                 | 3,71      | 1,22     | 0,42              | 0,23            | 1,38 | 0,03    |                | 0,15                | 2,73            |         | 0,11                  | 100    |
| West Europa  | Nederland     | 94,49    | 2,15                 | 1,54      | 0,61     | 0,24              | 0,35            | 1,67 | 0,30    | 0,19           | 0,01                | 0,40            | 0,04    | 0,16                  | 100    |
|              | België        | 89,35    | 6,42                 | 4,27      | 2,15     | 0,31              | 0,3             | 0,35 | 0,2     | 0              | 0,09                | 2,01            | 0,22    | 0,75                  | 100    |
|              | Totaal % BE   | 89,35    | 6,7                  | 4,27      | 2,15     | 0,31              | 0,3             | 0,5  | 0,4     | 0              | 0,2                 | 2,3             | 0,3     | 1                     |        |
|              | EU gemiddelde |          | 3,48                 |           |          | 0,37              | 0,39            | 1,32 | 0,42    | 0,08           | 0,07                | 0,9             | 0,12    | 0,35                  |        |

\* In Zweden werd niet op alcohol getest; drugs hier staat voor drugs en/of medicatie

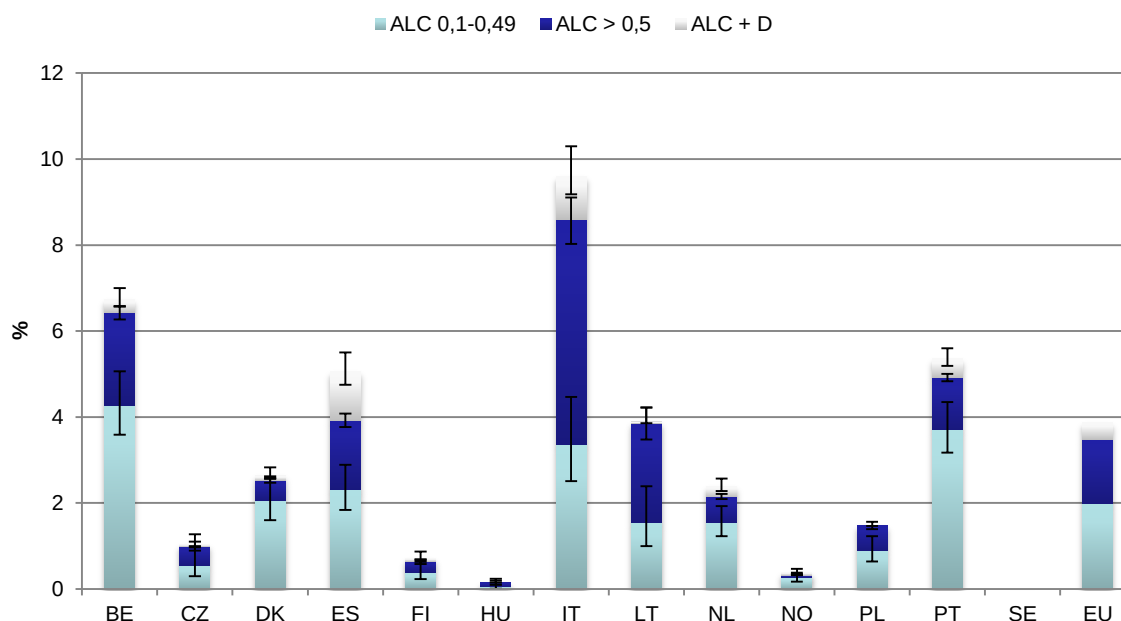
Bron: Houwing et al., 2011a in: Silverans et al., 2012

Deze tabel maakt duidelijk dat België met 10,7%, na Spanje en Italië het hoogste percentage bestuurders heeft waarbij één of meerdere stoffen aangetroffen werden. België blijkt na Italië tevens het land te zijn met het hoogste percentage bestuurders die enkel sporen van alcohol in het bloed hadden. In België rijdt gemiddeld tussen 2,2 en 2,5% van de bestuurders met een BAC ≥ 0,5g/l (enkel- en combinatiegebruik van alcohol). Dit cijfer komt perfect overeen met de resultaten uit de BIVV-alcoholgedragingsmeting (2,4%). Rekening houdend met enkel- en combinatiegebruik testte in de DRUID road side survey in België 0,5% van de bestuurders positief op cannabis, 0,4% op cocaïne, 0,2% op illegale opiaten, en wat medicijnen betreft, 1% op medicinale opiaten, 0,3% op Z-drugs en 2,3% op benzodiazepines. Deze laatste waarde springt in vergelijking met de andere landen ook in het oog. België scoort zeer slecht voor rijden onder invloed van benzodiazepines (tranquillizers). Alleen in Portugal testten nog meer bestuurders positief voor deze psychoactieve medicijnen.

Voor bijna alle landen geldt dat alcohol de meest voorkomende psychoactieve substantie in het verkeer is (Europese gemiddelden voor enkel alcohol<sup>22</sup> (BAC ≥0,1 promille 3,48% (0,15-8,59%) en BAC ≥0,5 promille 1,49% (0,07-5,23%). Figuur 31 toont het voorkomen van rijden onder invloed van alcohol in 13 EU landen. Rekening houdend met enkel- en combinatiegebruik vanaf een BAC van 0,1 g/l heeft België na Italië de tweede hoogste prevalentie van alcohol in deze vergelijking.

<sup>22</sup> zonder combinatiegebruik met andere middelen

**Figuur 31: Prevalence of alcohol in general driving population based on DRUID road side survey (2010)**



ALC: Alcohol gemeten in BAC g/l; D: drugs en/of medicatie; \*geen alcohol gemeten in Zweden  
Bron: Houwing et al., 2011a in: Verstreate, 2011

De Belgische DRUID resultaten over kenmerken van op alcohol positief geteste bestuurders kunnen als volgt samengevat worden (geslacht en leeftijd):

- Enkel alcohol ( $\geq 0,1\text{g/l}$ ) lag bij mannen (7,47%) significant hoger dan bij vrouwen (4,28%) ( $p=0,001$ ).
- Het hoogste percentage bestuurders onder invloed van (enkel) alcohol was voor de totale studiebevolking (mannen en vrouwen) in de leeftijdscategorieën +50 (7,68%) (24-34 jarigen: 6,62%; 18-24 jarigen: 6,58%; 35-49 jarigen: 5,20%). De invloed van leeftijd varieerde naargelang geslacht: bij mannen lag de hoogste prevalentie voor (enkel) alcohol in de leeftijdscategorie +50 en bij vrouwen in de leeftijdscategorie 18-24-jarigen. Zeer opvallend is dat voor zowel mannen als vrouwen het percentage voor hoge BAC ( $\geq 1,2\text{g/l}$  enkel alcohol) het hoogst ligt in de jongste leeftijdscategorie (18-24-jarigen).
- Het combinatiegebruik van alcohol ( $\geq 0,1\text{g/l}$ ) met illegale drugs of medicatie was voor mannen en vrouwen het hoogst in de jongste leeftijdscategorie (18-24) (zie ook sectie 1.1. "Het risico van rijden onder invloed van alcohol").

Net als de BIVV-alcoholgedragmeting wijzen ook de DRUID-resultaten erop dat in de nacht (in DRUID: 22u-03:59u) en in het weekend vaker onder invloed van alcohol gereden wordt dan overdag (in DRUID: 04u-21:59u) en in de week:

- Op weekdays ligt het percentage van bestuurders onder invloed van alcohol ( $\geq 0,5\text{g/l}$ ; enkel gebruik) op 1,3% en op weeknachten op 6,31%. In het weekend verhogen deze percentages tot 3,1% op weekenddagen en 8,49% op weekendnachten (deze cijfers liggen lager dan in de BIVV-gedragmeting (2009): weekendnachten: 13%; weeknachten: 6,7%; weekenddagen: 2,2% en weekdays: 1,5%). Deze verschillen zijn waarschijnlijk te verklaren door verschillen in de studiemethode (bijvoorbeeld geen combinatiegebruik in de cijfers van de DRUID road side survey; verschillen in meetperiode en testmethode (ademtest – bloed etc.)).
- Het combinatiegebruik van alcohol en illegale drugs of medicatie komt vooral voor in het weekend.

De DRUID road side survey in België stelde vast dat vooral mannelijke en jonge bestuurders onder invloed van cannabis (THC) rijden. Dit geldt ook voor cocaïne. Wat betreft illegale opiaten en amfetaminen waren er te weinig (tot geen) positieve gevallen om uitspraken naar geslacht en leeftijd te maken.

Het aandeel positieve bestuurders voor Benzodiazepines was in België gelijk voor beide geslachten. In tegenstelling tot illegale drugs werden benzodiazepines vooral gevonden bij bestuurders uit de oudere leeftijdscategorieën (50-plussers). Er werden zelfs geen positieve gevallen gevonden bij 18-24-jarigen. Wat betreft Z-drugs testten enkel bestuurders boven de 35 jaar positief en ook hier was geen verschil naargelang het geslacht aantoonbaar. Wat betreft medicinale opiaten en opioïds tenslotte, testten meer vrouwen dan mannen positief.

Verder toonden de DRUID-resultaten aan dat meer bestuurders in het weekend positief testten voor THC dan in de week (zonder verschil dag/nacht). Wat betreft Z-drugs testten meer bestuurders in de nacht positief dan overdag. Voor alle andere stoffen konden geen significante verschillen aangetoond worden voor dag van de week en tijd van de dag. Het hoogste percentage combinatiegebruik (alcohol en drugs of medicijnen) was te vinden in de weekendnachten. Er testten geen bestuurders positief voor combinatiegebruik tijdens de weeknachten (voor meer details over de Belgische resultaten zie Houwing et al., 2011b, een samenvatting van de algemene DRUID-resultaten is te vinden in het finale DRUID-rapport (Schulze et al., 2012)).

### 3.3.2 Attitudes en zelfgerapporteerd gedrag over rijden onder invloed van alcohol (SARTRE4)

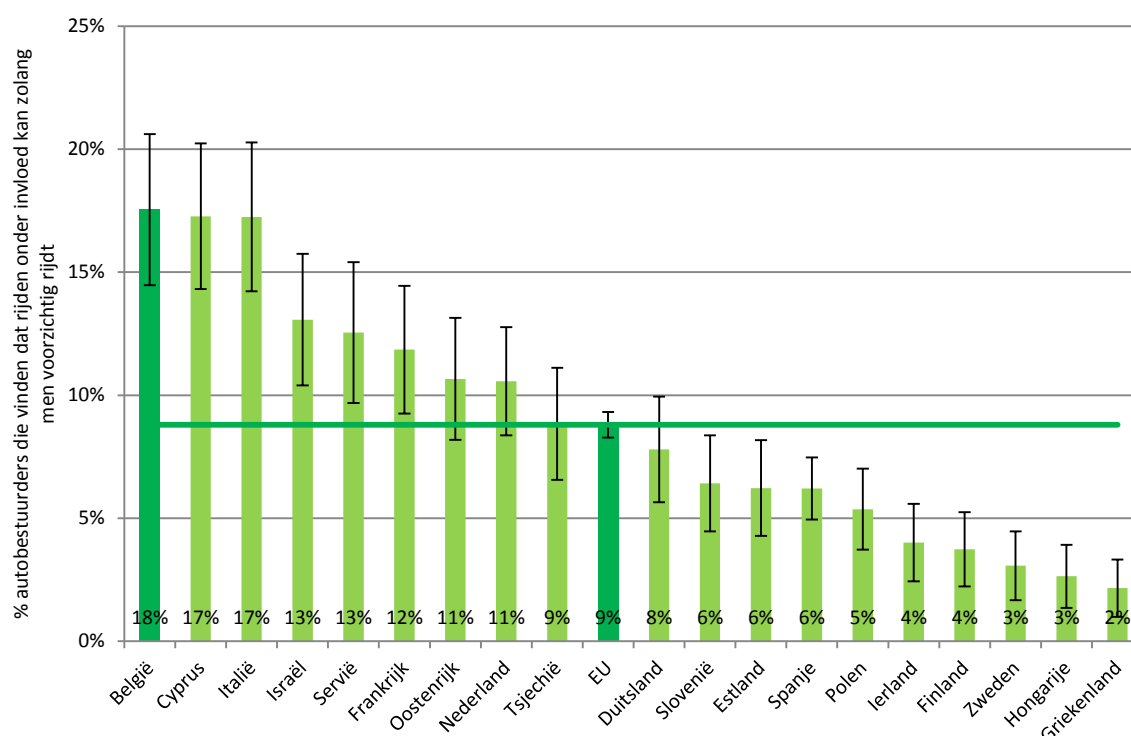
In het Europese onderzoeksproject SARTRE4<sup>23</sup> werd onder meer informatie verzameld over rijden onder invloed (op basis van zelfgerapporteerd gedrag). In het kader van dit project werden in 2010 in totaal 21.280 respondenten (waaronder 12.507 autobestuurders) uit 19 Europese landen bevestigd over hun opinies, gedrag en attitudes ten aanzien van verschillende verkeersveiligheidsthema's (face-to-face interviews). De deelnemende landen waren: België, Cyprus, Duitsland, Estland, Finland, Frankrijk, Hongarije, Ierland, Israël, Italië, Nederland, Noorwegen, Oostenrijk, Polen, Servië, Slovenië, Spanje, Tsjechië en Zweden. In België coördineerde het BIVV, net zoals bij de vorige edities, het veldwerk. Daarbij werden in België in totaal 1000 verkeersdeelnemers ondervraagd, waaronder 600 autobestuurders.

Baets & Silverans (BIVV; manuscript in voorbereiding) vatten de Belgische SARTRE4-resultaten met betrekking tot rijden onder invloed van alcohol als volgt samen:

Wat betreft attitudes t.o.v. rijden onder invloed van alcohol moesten wij vaststellen dat België het grootste procentuele aantal automobilisten telt die denken dat autorijden onder invloed van alcohol mogelijk is zolang je maar voorzichtig rijdt. Namelijk 18% van de Belgische automobilisten gaat akkoord met deze stelling. In Europa ligt dit percentage de helft lager, op 9%. Dit wijst erop dat Belgen in vergelijking met andere Europese landen een slechte attitude hebben ten opzichte van rijden onder invloed van alcohol. Het verschil tussen de Belgische bestuurders en de gemiddelde Europeaan is significant ( $F(623) = 5,92$ ;  $p < 0,001$ ). In de BIVV-attitudemeting is een in tendens vergelijkbare vraag opgenomen. De respondenten werden gevraagd of zij akkoord of niet akkoord gaan met de stelling "Rijden onder invloed is aanvaardbaar als men niet ver moet rijden of op verlaten wegen 's nachts rijdt." 11,5% van de Belgische bestuurders ging met deze stelling (eerder) akkoord.

<sup>23</sup> SARTRE4 is de vierde editie van het door de Europese Commissie ondersteunde onderzoeksproject "Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe"; Homepage: <http://www.attitudes-roadsafety.eu>

**Figuur 32: Procentueel aantal autobestuurders die vinden dat rijden onder invloed kan zolang men voorzichtig rijdt**



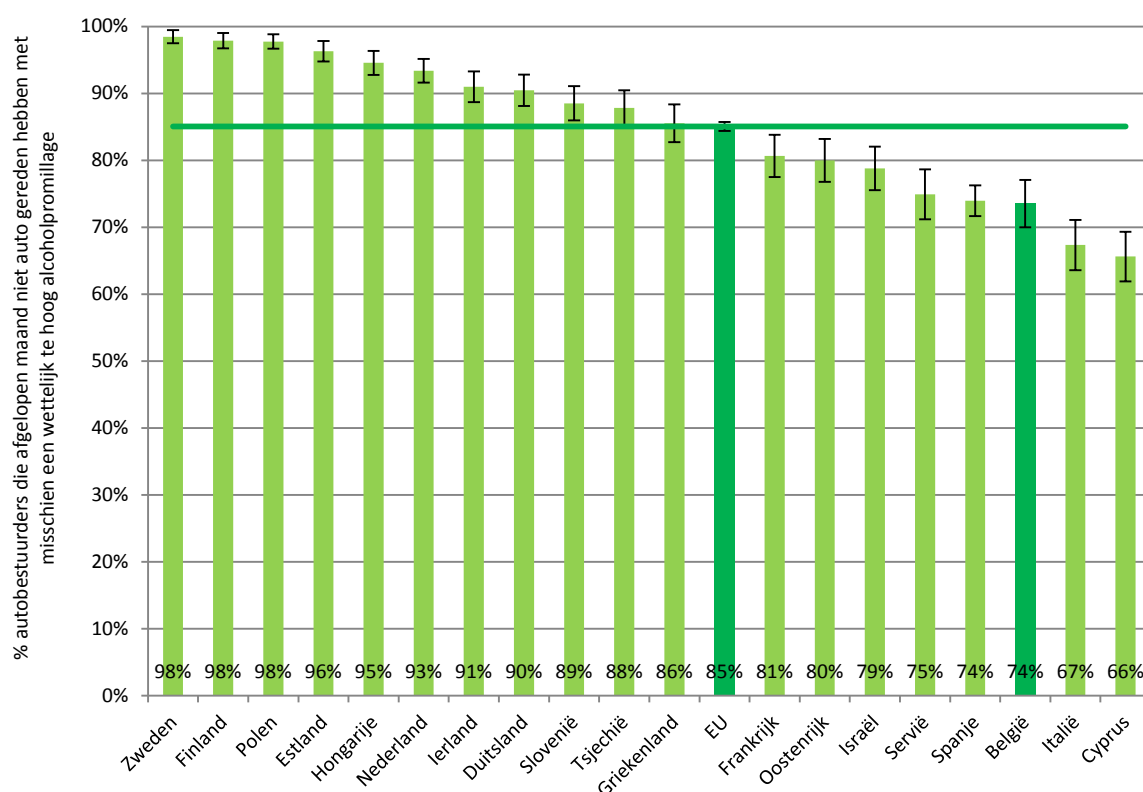
Bron: BIVV

Uit verder onderzoek blijkt dat de Belgische bestuurder eerder dan bestuurders in de andere landen meent dat “rijden onder invloed van alcohol kan als men voorzichtig rijdt”. Het verschil is niet significant ten opzichte van Cyprus, Italië, Israël en Servië. Over het algemeen gaat men in landen waar de maximaal toegelaten alcohollimiet lager ligt dan 0,5 BAC (bloedalcoholgehalte) minder akkoord met de stelling dat rijden onder invloed mogelijk is als je voorzichtig rijdt.

Naast het denken dat rijden onder invloed van alcohol kan zolang je voorzichtig rijdt, verklaren meer Belgische automobilisten de afgelopen maand met de auto gereden te hebben met misschien een wettelijk te hoog alcoholpromillage.



**Figuur 33: Procentueel aantal autobestuurders die beweren afgelopen maand niet gereden te hebben met misschien een wettelijk te hoog alcoholpromillage**



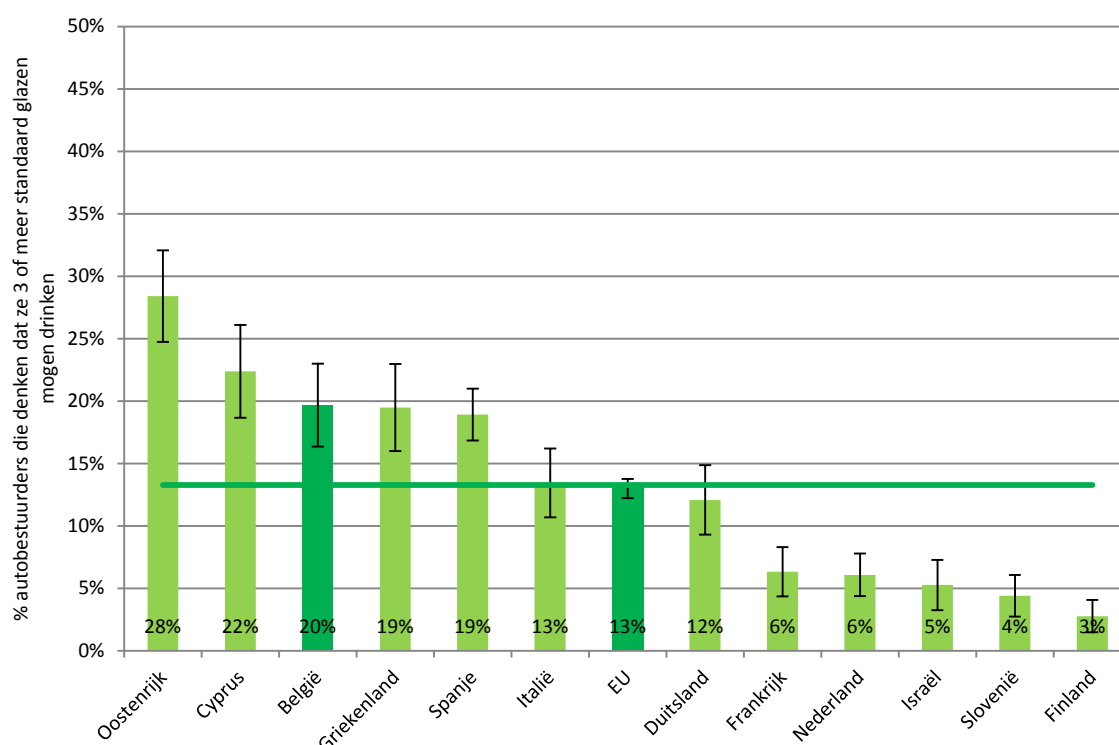
Bron: BIVV

74% van de Belgische automobilisten zegt de laatste maand niet gereden te hebben met een wettelijk te hoog alcoholpromillage. Met dit procent scoort België op Cyprus en Italië na het slechtst (komt overeen met de resultaten uit de DRUID road side survey: hier tonen ook Italië en België de slechtste waarden). Het verschil met het Europese gemiddelde is significant ( $F(623) = 6,31$ ;  $p < 0,001$ ). Ook hier scoort de Belgische automobilist slechter dan de bestuurders in onze buurlanden. Eveneens kan men stellen dat landen waar de wet een lager alcoholpromillage toestaat, men minder aangeeft te rijden met een misschien wettelijk te hoog alcoholpromillage. In de BIVV-attitudemeting verklaarden in 2009 en 2012 telkens 87% van de bestuurders niet met een wettelijk te hoge alcoholpromillage gereden te hebben. Het hoger percentage bij de resultaten uit de SARTRE4 kan verklaard worden door het verschil in vraagstelling. Het feit dat in de SARTRE4-vraag de vraag open getrokken werd naar "misschien te hoge alcoholpromillage" kan verklaren waarom in SARTRE4 meer bestuurders, die bijvoorbeeld aan het twijfelen waren of zij over de wettelijke limiet lagen of niet, aangeven onder invloed van alcohol gereden te hebben.

Ten slotte is het rijden onder invloed in België eveneens een probleem doordat men denkt dat men meer standaard glazen alcohol mag drinken zonder de toegestane grens te overschrijden. Om een duidelijke vergelijking te kunnen maken is hier geopteerd om in onderstaande grafiek enkel de landen weer te geven waar de alcohollimiet ook op 0,5 BAC ligt zoals in België.



**Figuur 34: Procentueel aantal autobestuurders die denken dat men 3 of meer standaard glazen alcohol mag drinken zonder de wettelijke alcohollimiet te overschrijden**



Bron: BIVV

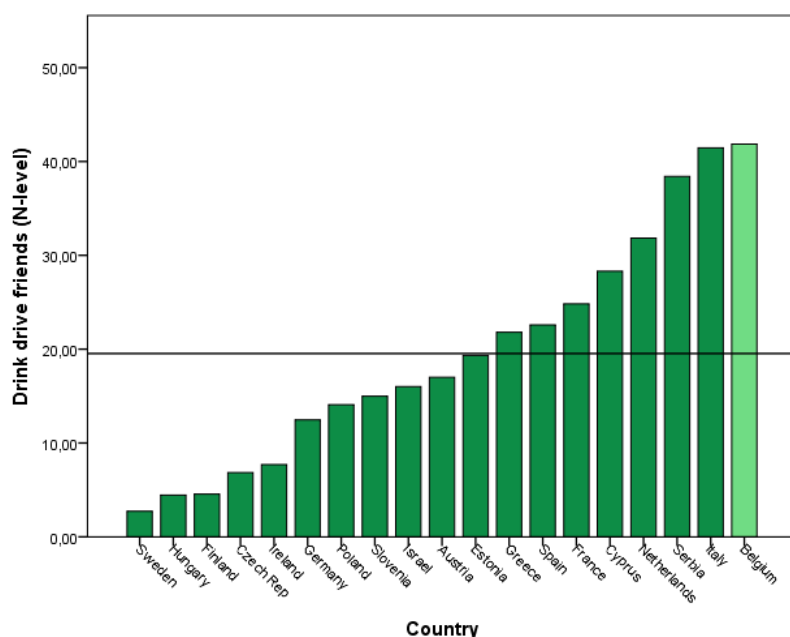
Het aantal personen dat denkt 3 of meer glazen alcohol te mogen drinken zonder de wettelijke alcohollimiet te overschrijden, ligt in België op 20% (in BIVV-attitudemeting 2009: 11% en in 2012 7%). Ook hier scoort België op Oostenrijk en Cyprus na het slechtst. Het verschil tussen België en Europa is significant ( $F(617) = 3,80$ ;  $p < 0,001$ ). In de buurlanden van België ligt de wettelijke toegestane alcohollimiet ook op 0,5 BAC, toch blijken deze bestuurders beduidend beter te weten hoeveel standaardglazen alcohol men maximaal mag consumeren. De resultaten tussen België en de buurlanden zijn eveneens significant verschillend.

Een verklaring voor de lagere waarden in de BIVV-attitudemeting kan zijn dat de vraagstelling ten opzichte van de SARTRE4 verschilt. In Sartre4 werd gevraagd "Hoeveel standaardglazen alcohol kunt u maximaal drinken, terwijl u toch nog onder de wettelijk toegestane grens blijft?". In de BIVV-attitudemeting is de vraag: "Hoeveel standaardglazen alcohol mag men volgens u maximaal drinken, terwijl u toch nog onder de wettelijk toegestane grens blijft?". Het verschil zou dus eraan kunnen liggen dat SARTRE naar de persoonlijke vaardigheid vraagt om het risico te kunnen inschatten (u denkt) en de BIVV-attitudemeting naar een algemene (men denkt).

In de BIVV-studie over de invloed van sociale norm en pakkans op rijden onder invloed van alcohol (SOPAROI; Meesmann et al., 2013) werden de SARTRE4-data en enkele bijkomende gegevens met betrekking tot alcohol diepergaand geanalyseerd. Doel van het onderzoek was het bepalen van de relatieve rol van sociale normen en de pakkans op het *rijden onder invloed van alcohol*.

Op basis van de eerste verkennende analyses werd opnieuw bevestigd wat we ook al in eerdere onderzoeken zagen: België scoort slecht wat betreft het *rijden onder invloed van alcohol* (rangplaats 17 van 19 onderzochte landen). Alleen Cyprus en Italië presteren in deze vergelijking slechter dan België. Verder valt op dat België eveneens bijzonder slecht presteert met betrekking tot de antwoorden van de respondenten over *vrienden* die onder invloed van alcohol rijden ("Drink drive friends"; Figuur 35).

**Figuur 35: Rijden onder invloed van alcohol door vrienden per land - “De meeste van uw vrienden rijden wel eens onder invloed van alcohol. Gelieve aan te geven in welke mate u het met deze uitspraak eens bent (hier: zeer en tamelijk eens).”**



Zwarte lijn: gemiddelde van de 19 deelnemende landen

Bron: SARTRE4, infografie BIVV

Zoals Figuur 35 aantoont is België in de Europese vergelijking koploper wat betreft het gepercipieerde *rijden onder invloed van alcohol* door vrienden. Bovendien worden in België iets minder alcoholcontroles gerapporteerd dan gemiddeld (hier zullen wij in het attitudemeteringsrapport “Handhaving en draagvlak van maatregelen” meer in detail op ingaan). De resultaten uit deze studie op basis van multilevel analyse maken duidelijk dat zowel alcoholcontroles als sociale norm belangrijke factoren zijn die *rijden onder invloed van alcohol* bepalen, maar dat de sociale norm hierbij echter een grotere rol speelt dan het aantal alcoholcontroles (Meesmann et al., 2013).

## 4. Algemene conclusies

### 4.1 Rijden onder invloed van alcohol

Rijden onder invloed van alcohol is één van de belangrijkste risico's voor de verkeersveiligheid. Uit de gerapporteerde gedragingen en opinies blijkt dat rijden onder invloed van alcohol nog steeds een wijdverspreide slechte gewoonte en een nog veel voorkomend fenomeen is. Vooral mannen, maar ook jonge bestuurders van beide geslachten, zijn probleemgroepen waarop de focus zou moeten liggen in maatregelen zoals sensibilisatiecampagnes. Wat betreft jonge/onervaren bestuurders moet benadrukt worden dat alcohol de rijvaardigheid van deze groep sterker aantast en dat zij gekenmerkt wordt door een hoger ongevalsrisico. Verder toonde de DRUID road side survey aan dat ook in België hoge alcoholconcentraties ( $BAC \geq 1,2g/l$  enkel alcohol) en combinatiegebruik van alcohol en drugs of medicijnen vooral in de jongste leeftijdsgroep (18-24-jarigen) voorkomen.

Er is een algemeen risicobesef van rijden onder invloed van alcohol. Toch geeft de helft van de respondenten aan dat bestuurders die nooit onder invloed van alcohol rijden uitzonderlijk zijn. Ook zien we dat toch 15% van de bestuurders die al eens alcohol drinken een houding heeft waarmee hij/zij risico loopt met een wettelijk te hoog alcoholpromillage te rijden.

Wat de praktische kennis van de alcoholwetgeving (niet meer dan 2 standaardglazen) betreft, stelden wij vast dat dit algemeen gebekend is bij de bevroagde personen. Slechts 7% van de bestuurders overschat het toegelaten aantal standaardglazen (vooral mannen).

Wat betreft de gepercipieerde sociale norm stellen wij vast dat mannen en jonge bestuurders rijden onder invloed van alcohol in hun vrienden/kennissenkring als aanvaardbaarder ervaren dan vrouwen en oudere bestuurders. Ook als wij naar het zelf aanvaardbaar vinden van rijden onder invloed van alcohol vragen, springen mannen en jonge bestuurders eruit. Het lijkt ons veronrustend dat het rijden onder invloed van alcohol bij jonge bestuurders, ook al zijn deze al met een strengere alcoholwetgeving opgegroeid, aanvaardbaarder is dan bij oudere bestuurders. Uit een internationale vergelijking op basis van de SARTRE4-data valt op dat België het slechtst presterende land is i.v.m. het aandeel bestuurders dat aangeeft dat de meeste van hun vrienden rijden en drinken (Meesmann et al., 2013).

Gezien deze feiten concluderen wij dat de sensibilisatie rond rijden onder invloed van alcohol sterk gericht zou moeten zijn op de sociale onaanvaardbaarheid en op de sociale omgeving van de respondent. Resultaten rond alcoholcontroles en meningen rond handhaving en bestraffing worden in het afzonderlijk rapport "Handhaving en draagvlak voor maatregelen" besproken.

### 4.2 Rijden onder invloed van drugs

Rijden onder invloed van drugs is voor zo goed als alle Belgische autobestuurders (99%) onaanvaardbaar. Slechts 2% van de respondenten geeft toe in het afgelopen jaar onder invloed van drugs gereden te hebben (vooral jonge mannen en cannabis). Volgens Belgische bestuurders is het rijden onder invloed van drugs de meest onaanvaardbare vorm van risicogedrag in vergelijking met 12 andere soorten risicogedrag. Ook als wij de respondenten naar hun perceptie van de aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van drugs in hun vrienden/kennissenkring vroegen, werd duidelijk dat het gebruik van drugs, als men nog moet rijden, duidelijk onaanvaardbaarder is dan de consumptie van alcohol (onaanvaardbaarheid in de vriendenkring: drugs: 90%, alcohol: 71%).

Er bestaat een goed algemeen risicobesef omtrent drugs en rijden. De schatting van het aantal ongevallen dat veroorzaakt wordt door het gebruik van drugs ligt met 42% (plaats 5 van 16 mogelijke ongevalsoorzaken) zelfs zeer hoog, rekening houdend met het lage voorkomen ervan. In de DRUID-ziekenhuisstudie bijvoorbeeld testten in België minder dan 10% van de zwaargewonde bestuurders positief voor drugs maar bijna 40% positief voor alcohol ( $BAC \geq 0,5g/l$ ; Isalberti et al., 2011).

We stellen vast dat er over rijden onder invloed van medicijnen heel weinig bekend is. We weten weinig over deze problematiek in België en over de attitudes van bestuurders die medicijnen gebruiken die niet toegelaten zijn tijdens het rijden. De enige Belgische informatie hierover vinden wij in het Europese DRUID-project. Opvallend is dat bij de Belgische autobestuurders evenveel personen positief testten voor benzodiazepines als voor alcohol ( $BAC \geq 0,5g/l$ ; telkens iets meer dan 2%). Belgische autobestuurders moeten gesensibiliseerd worden voor het risico van rijden onder

invloed van medicijnen. Daarenboven moet het onderzoek van deze problematiek verder uitgebouwd worden (zie ook volgende sectie).

### 4.3 Nood aan verder onderzoek

Op basis van de resultaten van deze studie en de stand van zaken van het wetenschappelijk onderzoek, pleit het BIVV voor verder onderzoek op de volgende gebieden:

- Verderzetten van attitudemetingen op het gebied van rijden onder invloed
- Uitvoeren van gedragsmetingen op deze gebieden
- Verruimen van het onderzoek naar rijden onder invloed van medicatie (het voorkomen en achterliggende gedragsdeterminanten).
- Diepteonderzoek naar de attitudes van personen die drugs consumeren.

Elk van deze onderzoeksactiviteiten wordt hierna kort toegelicht.

Het blijft nuttig om de attitudemetingen op geregelde tijdstippen te herhalen om zo de evolutie van de verkeersveiligheid te monitoren. Het BIVV is dan ook van plan het driejaarlijks ritme aan te houden en de attitudemeting in 2015 te herhalen. Ondertussen zal gebruik gemaakt worden van andere onderzoeken en analyses (zoals gedragsmetingen en themabevestigingen in het kader van campagnes) om bijkomende informatie te verzamelen, o.m. om specifieke aspecten grondiger te bestuderen.

Sinds 2003 organiseert het BIVV in samenwerking met de lokale en federale politie regelmatig gedragsmetingen betreffende het rijden onder invloed van alcohol (laatste in 2012). Deze meting levert noodzakelijke objectieve cijfers op over het voorkomen van rijden onder invloed van alcohol waarmee enquêtegegevens aangevuld en nader gekaderd kunnen worden (zie bijvoorbeeld discussie rond leeftijd en het voorkomen van rijden onder invloed van alcohol). Het BIVV is dan ook van plan deze reeks gedragsmetingen verder te zetten. De enige objectieve cijfers rond rijden onder invloed van drugs en medicijnen stammen uit het DRUID-project dat in 2011 afgerond werd. Nieuwe mogelijkheden moeten gevonden worden om hierrond verdere recente informatie te verzamelen.

Tot op heden is heel weinig bekend over de problematiek en de attitudes van patiënten die medicatie gebruiken die de rijvaardigheid kan beïnvloeden. Gezien het feit dat ook in België rijden onder invloed van medicijnen een duidelijk verkeersveiligheidsrisico vormt en dat Belgische autobestuurders dit ongevalsrisico duidelijk onderschatten, raden wij aan dit onderzoeksdomein verder uit te bouwen (onderzoek omtrent het voorkomen en de achterliggende gedragsdeterminanten).

Het klein aantal bestuurders dat toegeeft onder invloed van drugs gereden te hebben, maakt het statistisch onmogelijk diepgaande analyses op deze populatie door te voeren. Het lijkt aangewezen via een andere methodiek (bijvoorbeeld kwalitatief onderzoek) naar diepgaande informatie over achterliggende motivaties en attitudes van druggebruikers te zoeken.

## Overzicht figuren

|                                                                                                                                                                                                                                                        |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figuur 1: Het relatieve ongevalsrisico bij verschillende BAC-waarden.....                                                                                                                                                                              | 16 |
| Figuur 2: Vergelijking tussen het % autobestuurders onder invloed bij aselectieve alcoholcontroles (2009) en het % autobestuurders onder invloed in letselongevallen – 2010 (gewogen cijfers) .....                                                    | 17 |
| Figuur 3: Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol in attitudemetingen 2006 – 2012.....                                                                                                                                                      | 18 |
| Figuur 4: Zelfverklaard rijden onder invloed van alcohol naar geslacht van de respondent (2012) ...                                                                                                                                                    | 19 |
| Figuur 5: Zelfverklaard rijden onder invloed van alcohol naar leeftijd van de respondent (2012) .....                                                                                                                                                  | 20 |
| Figuur 6: Houdingen ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol bij bestuurders die al eens alcohol consumeren .....                                                                                                                              | 21 |
| Figuur 7: Evolutie van de houdingen ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol (2009, 2012) .....                                                                                                                                                | 22 |
| Figuur 8: Houding ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol naar geslacht van de respondent (2012) .....                                                                                                                                        | 23 |
| Figuur 9: Houding ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol naar leeftijd van de respondent (2012) .....                                                                                                                                        | 23 |
| Figuur 10: Houding ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol naar gewest van de respondent (2012) .....                                                                                                                                         | 24 |
| Figuur 11: Perceptie aantal standaardglazen dat men maximaal mag drinken 2009 - 2012 .....                                                                                                                                                             | 25 |
| Figuur 12: Praktische kennis van de wetgeving naar geslacht van de respondent (2012) .....                                                                                                                                                             | 26 |
| Figuur 13: Mening over rijden onder invloed van alcohol naar geslacht van de respondent (2012) .....                                                                                                                                                   | 28 |
| Figuur 14: Mening over rijden onder invloed van alcohol naar leeftijd van de respondent (2012) .....                                                                                                                                                   | 29 |
| Figuur 15: Mening over rijden onder invloed van alcohol naar gewest van de respondent (2012) .....                                                                                                                                                     | 30 |
| Figuur 16: Aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol naar geslacht van de respondent (2012) .....                                                                                                                                          | 32 |
| Figuur 17: Aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol naar leeftijd van de respondent (2012) .....                                                                                                                                          | 33 |
| Figuur 18: Aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol naar gewest van de respondent (2012) .....                                                                                                                                            | 34 |
| Figuur 19: Subjectieve inschatting van het aantal verkeersongevallen per oorzaak (2012) .....                                                                                                                                                          | 35 |
| Figuur 20: Subjectieve inschatting van het aantal verkeersongevallen door rijden onder invloed van alcohol naar gewest van de respondent (2012) .....                                                                                                  | 36 |
| Figuur 21: Zelfverklaard rijden onder invloed van drugs naar geslacht van de respondent (2012) ...                                                                                                                                                     | 39 |
| Figuur 22: Zelfverklaard rijden onder invloed van drugs naar leeftijd van de respondent (2012) .....                                                                                                                                                   | 40 |
| Figuur 23: Mening over rijden onder invloed van drugs naar geslacht van de respondent (2012) .....                                                                                                                                                     | 42 |
| Figuur 24: Mening over rijden onder invloed van drugs naar leeftijd van de respondent (2012) .....                                                                                                                                                     | 43 |
| Figuur 25: : Subjectieve inschatting van het aantal verkeersongevallen per oorzaak (2012) .....                                                                                                                                                        | 45 |
| Figuur 26: Subjectieve inschatting van het aantal verkeersongevallen door rijden onder invloed van drugs naar leeftijd van de respondent (2012) .....                                                                                                  | 46 |
| Figuur 27: Subjectieve inschatting van het aantal verkeersongevallen door rijden onder invloed van drugs naar gewest van de respondent (2012) .....                                                                                                    | 47 |
| Figuur 28: Evolutie van het algemeen percentage van rijden onder invloed van alcohol .....                                                                                                                                                             | 49 |
| Figuur 29: Percentage bestuurders onder invloed van alcohol naargelang tijdstip van de week 2012 .....                                                                                                                                                 | 50 |
| Figuur 30: Rijden onder invloed van alcohol per leeftijdscategorie (2003-2012) .....                                                                                                                                                                   | 51 |
| Figuur 31: Prevalence of alcohol in general driving population based on DRUID road side survey (2010) .....                                                                                                                                            | 56 |
| Figuur 32: Procentueel aantal autobestuurders die vinden dat rijden onder invloed kan zolang men voorzichtig rijdt .....                                                                                                                               | 58 |
| Figuur 33: Procentueel aantal autobestuurders die beweren afgelopen maand niet gereden te hebben met misschien een wettelijk te hoog alcoholpromillage .....                                                                                           | 59 |
| Figuur 34: Procentueel aantal autobestuurders die denken dat men 3 of meer standaard glazen alcohol mag drinken zonder de wettelijke alcohollimiet te overschrijden .....                                                                              | 60 |
| Figuur 35: Rijden onder invloed van alcohol door vrienden per land - "De meeste van uw vrienden rijden wel eens onder invloed van alcohol. Gelieve aan te geven in welke mate u het met deze uitspraak eens bent (hier: zeer en tamelijk eens)." ..... | 61 |

## Overzicht tabellen

|                                                                                                                                                                                                                              |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabel 1: Zelfgerapporteerde frequentie rijden onder invloed van alcohol in België (2006-2012) .....                                                                                                                          | 18 |
| Tabel 2: Houdingen ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol bij bestuurders in België (2012) .....                                                                                                                   | 21 |
| Tabel 3: Perceptie aantal standaardglazen dat men maximaal mag drinken bij bestuurders in België (2012) .....                                                                                                                | 25 |
| Tabel 4: Meningen over rijden onder invloed van alcohol bij bestuurders in België (2012) .....                                                                                                                               | 27 |
| Tabel 5: Aanvaardbaarheid van gevaarlijk rijgedrag bij bestuurders in België (2012) .....                                                                                                                                    | 31 |
| Tabel 6: Vergelijking top 5 belangrijkste verkeersongevallen van 2006 tot 2012 .....                                                                                                                                         | 35 |
| Tabel 7: Zelfgerapporteerde frequentie rijden onder invloed van drugs in België (2012) .....                                                                                                                                 | 38 |
| Tabel 8: Meningen over rijden onder invloed van drugs bij bestuurders in België (2012) .....                                                                                                                                 | 41 |
| Tabel 9: Aanvaardbaarheid van gevaarlijk rijgedrag bij bestuurders in België (2012) .....                                                                                                                                    | 44 |
| Tabel 10: Evolutie aantal vaststellingen voor bepaalde overtredingen door de Belgische lokale en federale politie (OI en PV samen) .....                                                                                     | 54 |
| Tabel 11. Percentage bestuurders in de algemene populatie opgedeeld in elkaar uitsluitende groepen op basis van gebruik van één of meerdere stoffen en totaal percentage per stof voor België (DRUID road side survey) ..... | 55 |

## Overzicht bijlagen

|                                                                                                                                       |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Bijlage 1: Niet opgenomen vragen met betrekking tot rijden onder invloed .....                                                        | 69 |
| Bijlage 2: Relatief risico om zwaar- of dodelijk gewond te geraken voor verschillende groepen van psychoactieve stoffen (DRUID) ..... | 70 |
| Bijlage 3: Effecten van alcohol op de rijvaardigheid .....                                                                            | 71 |
| Bijlage 4: Overzicht van bepaalde significante verschillen i.v.m. rijden onder invloed van alcohol en drugs .....                     | 71 |

## Referenties

- Álvarez F.J. (2011) *Classification of medicinal drugs and driving: a synthesis report*. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 4.4.1.
- Berghaus G., Sticht G., Grellner W., Lenz D., Naumann Th., Wiesenmüller S. (2010) *Meta-analysis of empirical studies concerning the effects of medicines and illegal drugs including pharmacokinetics on safe driving*. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 1.1.2b.
- BIVV (2014) *Nationale verkeersonveiligheidsenquête*. Geraadpleegd: [http://enquetebivv.be/files/folder\\_nl.pdf](http://enquetebivv.be/files/folder_nl.pdf) [18.02.14].
- Blomberg, R.D., Peck, R.C., Moskowitz, H., Burns, M. & Fiorentino, D. (2005) *Crash risk of alcohol involved driving: A case-control study*. Dunlap and Associates, Inc., Stamford.
- Boets, S. & Meesmann, U. (2014) *Snelheid en te snel rijden. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Boulanger, A. (2010) *Attitudemeting Verkeersveiligheid 2009: evoluties sinds 2003 en 2006*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Attitudemeting-vv-2009-evolutie.pdf> [21.02.14].
- Boulanger, A., Dewil, N. Silverans, P. (2011) *Attitudemeting verkeersveiligheid 2009 - Deel 3: sociale normen, risicoperceptie en nieuwe thema's*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Attitudemeting-2009-part3.pdf> [21.02.14].
- Delhomme P., De Dobbeleer W., Forward S., Simões A., Adamos G., Areal A., Chappé J., Eyssartier C., Loukopoulos P., Nathanail T., Nordbakke S., Peters H., Phillips R., Pinto M., Ranucci M-F., Sardi GM., Trigos J., Vaa T., Veisten K., Walter E. (2009): *Manual for Designing, Implementing and Evaluating Road Safety Communication Campaigns*. Geraadpleegd: [http://www.cast-eu.org/docs/Manual\\_final.pdf](http://www.cast-eu.org/docs/Manual_final.pdf) [10.01.14].
- Dewil, N., Boulanger, A., Silverans, P. (2011) *Attitudemeting verkeersveiligheid 2009 - Deel 2: Determinanten van attitudes*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Attitudemeting-2009-part2.pdf> [21.02.14].
- ETSC (2008) ETSC Fact Sheet. *Drink Driving Fact Sheet*. Geraadpleegd: [http://www.etsc.eu/documents/Fact\\_Sheet\\_DD.pdf](http://www.etsc.eu/documents/Fact_Sheet_DD.pdf) [21.02.14].
- Gadegbeku B., Emmanuelle Amoros E. and the SAM group (2010) *Relative risk estimates for alcohol and other psychoactive substances impaired drivers in fatal accidents, based on the responsibility approach in France*. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.3.2.
- Guppy, A., Clay, D., Albery, I. (2004) *Risk perception and risk-taking in relation to drink-driving frequency*. Paper presented at the International Conference on Traffic and Transport Psychology, Nottingham, UK.
- Hels, T., Bernhoft I. M., Lyckegaard, A., Houwing S., Hagenzieker M., Legrand S.-A., Isalberti, C., Van der Linden T., Verstraete A. (2011) *Risk of injury by driving with alcohol and other drugs*. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.3.5.
- Houwing S., Hagenzieker M., Mathijssen R., Bernhoft I. M., Hels T., Janstrup K. Van der Linden T., Legrand S.-A., Verstraete A. (2011) *Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic Part I: General results*. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.2.3 Part .I



Houwing S., Hagenzieker M., Mathijssen R., Bernhoft I. M., Hels T., Janstrup K. Van der Linden T., Legrand S.-A., Verstraete A. (2011) *Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic Part II: Country reports. Review version*. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.2.3 Part II.

Isalberti C., Van der Linden T., Legrand S.-A., Verstraete A., Bernhoft I., Hels T., Olesen M., Houwing S., Houtenbos M., Mathijssen R., (2011): *Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in injured and killed drivers*. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.2.5

Keall M., Frith W., Patterson T. (2004): *The influence of alcohol, age and number of passengers on the night-time rate of driver fatal injury in New Zealand*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 36, nr. 1, p. 49-61. IN: SWOV (2011): SWOV-Factsheet. Rijden onder invloed van alcohol.

Geraadpleegd: [http://www.swov.nl/rapport/factsheets/NL/Factsheet\\_Alcohol.pdf](http://www.swov.nl/rapport/factsheets/NL/Factsheet_Alcohol.pdf) [02.02.12].

Martensen H. (rapport in voorbereiding 2014) *Mobiliteit en verkeersveiligheid van ouderen in België*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Meesmann U., Boets S., De Gier J.J., Monteiro S., Álvarez F.J., Fierro I. (2011) *Main DRUID results to be communicated to different target groups (the one which we are writing)*. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 7.3.2.

Meesmann, U. & Boets, S. (2014) *Gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbevestigingssystemen. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Meesmann, U. & Boets, S. (2014) *Handhaving en draagvlak voor maatregelen. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Meesmann, U. & Boets, S. (2014) *Rijden onder invloed van alcohol en drugs. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Meesmann, U. & Boets, S. (2014) *Vermoeidheid en afleiding door gsm-gebruik. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Meesmann, U., Boets, S. & Silverans, P. (2014) *Bijlage Methodologie & Vragenlijst. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Meesmann, U., Martensen, H. & Dupont, E. (2013). *Invloed van sociale norm en pakkans op rijden onder invloed van alcohol: België vergeleken met 18 Europese landen*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Nuytens, N., Focant F., Casteels Y. (2012). *Statistische analyse van verkeersongevallen 2010*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/stat-analyse-verkeersongevallen-2010.pdf> [25.04.14].

Ramaekers J. (2011) *The influence of stimulant drugs on actual and simulated driving*. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 1.2.1.

Riguelle, F. & Dupont, E. (2012). *Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2009*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/nationale-gedragsmeting-rijdenonderinvloed-alcohol-2009.pdf> [01.10.13].

Riguelle, F. (2014). *Nationale gedragsmeting rijden onder invloed van alcohol – 2012*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

SARTRE (2012): *European road users' risk perception and mobility. The SARTRE 4 survey*. Geraadpleegd: <http://www.attitudes->



[roadsafety.eu/index.php?eID=tx\\_nawsecuredl&u=0&file=uploads/media/Sartre-4-report.pdf&t=1393075476&hash=b4158113905613a88e7d2b6a41cb34cc](http://roadsafety.eu/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=uploads/media/Sartre-4-report.pdf&t=1393075476&hash=b4158113905613a88e7d2b6a41cb34cc) [21.02.14].

Schulze, H., Schumacher, M., Urmeew, R., Auerbach, K. (2012) *Final Report: Work performed, main results and recommendations*. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable Deliverable 0.1.8. Geraadpleegd: [http://www.druid-project.eu/cln\\_031/nn\\_107548/Druid/EN/Dissemination/downloads\\_and\\_links/Final\\_Report,templateId=raw.property=publicationFile.pdf/Final\\_Report.pdf](http://www.druid-project.eu/cln_031/nn_107548/Druid/EN/Dissemination/downloads_and_links/Final_Report,templateId=raw.property=publicationFile.pdf/Final_Report.pdf) [04.12.13].

Silverans. P., Verstraete, A., Legrand, S-A, Van der Linden, T. (2012) Verkeersveiligheid: DRUID onderzoek. *België scoort slecht in grootschalig Europees onderzoek over rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicijnen*. Politiejournaal, 2012, nr. 2, 19 – 23.

Steyvers, F.J.J.M. & Brookhuis, K.A. (1996) *Effecten van lichaamsvreemde stoffen op het rijgedrag: een literatuuroverzicht*. Rijksuniversiteit Groningen RUG, Verkeerskundig Studiecentrum VSC, Haren.

SWOV (2011) SWOV-Factsheet. *Rijden onder invloed van alcohol*. Geraadpleegd: [http://www.swov.nl/rapport/factsheets/NL/Factsheet\\_Alcohol.pdf](http://www.swov.nl/rapport/factsheets/NL/Factsheet_Alcohol.pdf) [02.02.12].

SWOV (2011): SWOV-Factsheet. *Rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen*. Geraadpleegd: [http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet\\_Drugs\\_en\\_geneesmiddelen.pdf](http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Drugs_en_geneesmiddelen.pdf) [04.12.13].

Verstraete A. (2011): *Invloed van psychoactieve middelen op de rijvaardigheid en speekseltest*. Presentatie aan het Universitair Ziekenhuis Gent, België. Geraadpleegd: <http://www.vad.be/media/766058/alainverstraete.pptx> [12.12.11].

## Bijlagen

### Bijlage 1: Niet opgenomen vragen met betrekking tot rijden onder invloed

De volgende vragen zijn niet in dit rapport opgenomen, omdat het de bedoeling is in een afzonderlijk deelrapport op handhaving en draagvlak voor maatregelen in te gaan.

#### Vraag 5:

Wat denkt u van de huidige regels en straffen die zijn vastgelegd voor elk van de volgende thema's? Kunt u mij zeggen op welke thema's (één of meerdere) de volgende zinnen van toepassing zijn?

|                                            |                                 | 1                        | 2                        | 7                        | 9                        |
|--------------------------------------------|---------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
|                                            |                                 | Ja                       | Neen                     | Weet het niet            | Weigert te antwoorden    |
| De regels zouden strenger moeten zijn      | Snelheid                        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                            | <b>Alcohol</b>                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                            | <b>Drugs</b>                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                            | Veiligheidsgordel               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| De regels zijn onmogelijk te respecteren   | Snelheid op autosnelweg         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                            | Snelheid binnen de bebouwde kom | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                            | Snelheid buiten de bebouwde kom | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                            | <b>Alcohol</b>                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                            | <b>Drugs</b>                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                            | Veiligheidsgordel vooraan       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                            | Veiligheidsgordel achteraan     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| De regels zijn onduidelijk                 | Snelheid op autosnelweg         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                            | Snelheid binnen de bebouwde kom | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                            | Snelheid buiten de bebouwde kom | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                            | <b>Alcohol</b>                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                            | <b>Drugs</b>                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                            | Veiligheidsgordel vooraan       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                            | Veiligheidsgordel achteraan     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| De regels worden onvoldoende gecontroleerd | Snelheid                        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                            | <b>Alcohol</b>                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                            | <b>Drugs</b>                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                            | Veiligheidsgordel               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| De straffen zijn te zwaar                  | Snelheid                        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                            | <b>Alcohol</b>                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                            | <b>Drugs</b>                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                            | Veiligheidsgordel               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

#### Vraag 6:

Hoe groot is volgens u de kans...?

|                                                                                                                                                                                                                                                                     | 1                        | 2                        | 3                        | 4                        | 5                        | 7                        | 9                        |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
|                                                                                                                                                                                                                                                                     | Heel weinig kans         | Weinig kans              | Gemiddelde kans          | Grote kans               | Zeer grote kans          | WHN                      | WTA                      |
| om tijdens een typische autoriteit te worden gecontroleerd door de politie op het al dan niet rijden onder invloed van alcohol (dus onderworpen worden aan een ademtest)                                                                                            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| om tijdens een typische autoriteit te worden gecontroleerd door de politie op het rijden onder invloed van illegale drugs (illegale drugs : Cannabis en zijn derivaten, opium en zijn derivaten, cocaïne, ecstasy, amfetaminen, LSD en hallucinogene paddenstoelen) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

### Vraag 31

Hoeveel keer gedurende de voorbije 12 maanden ...

| (per lijn 1 antwoord) Vaste volgorde                                 | AANTAL KEER | 97<br>Weet het niet | 99<br>Weigert te antwoorden |
|----------------------------------------------------------------------|-------------|---------------------|-----------------------------|
| a)...bent u tegengehouden/gestopt door de politie voor een controle? |             |                     |                             |
| b)...heeft u een boete moeten betalen voor een verkeersinbreuk?      |             |                     |                             |
| c)...bent u door een rechtbank veroordeeld voor een verkeersinbreuk? |             |                     |                             |

Indien overall 0 keer → ga naar vraag 33

### Vraag 32

Om welke redenen... Was dat voor...

Meerdere antwoorden mogelijk!

|                                                                                               |                                         | 1<br>Ja                  | 0<br>Neen                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Om welke reden ...?                                                                           |                                         |                          |                          |
| ... bent u gecontroleerd (al dan niet tegengehouden) door de politie?<br>(ENQ. TOON KAART 23) | Snelheid                                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                                                               | <b>Rijden onder invloed van alcohol</b> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                                                               | <b>Rijden onder invloed van drugs</b>   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                                                               | Gordeldracht                            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                                                               | Andere reden                            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ... heeft u een boete moeten betalen voor een verkeersinbreuk?<br>(ENQ. TOON KAART 24)        | Overtreden van snelheidsbeperkingen     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                                                               | <b>Rijden onder invloed van alcohol</b> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                                                               | <b>Rijden onder invloed van drugs</b>   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                                                               | Niet-dragen van de gordel               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                                                               | Niet correct beveiligen van kinderen    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                                                               | Handmatig telefoneren achter het stuur  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                                                               | Verkeerd/hinderlijk parkeren            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                                                               | Andere reden                            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ... bent u door een rechtbank veroordeeld voor een verkeersinbreuk?<br>(ENQ. TOON KAART 25)   | Overtreden van snelheidsbeperkingen     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                                                               | <b>Rijden onder invloed van alcohol</b> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                                                               | <b>Rijden onder invloed van drugs</b>   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                                                               | Niet-dragen van de gordel               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                                                               | Andere reden                            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

### Bijlage 2: Relatief risico om zwaar- of dodelijk gewond te geraken voor verschillende groepen van psychoactieve stoffen (DRUID)

| Psychoactieve substantie                       | Relatief risico op ernstige ongevallen | Risiconiveau            |
|------------------------------------------------|----------------------------------------|-------------------------|
| <b>Alcohol alleen (BAC)</b>                    |                                        |                         |
| Alcohol, BAC 0.1-0.5g/l                        | 1-3x                                   | Licht verhoogd risico   |
| Alcohol, BAC 0.5 - 0.8g/l                      | 2-10x                                  | Matig verhoogd risico   |
| Alcohol, BAC 0.8 - 1.2g/l                      | 5-30x                                  | Sterk verhoogd risico   |
| Alcohol, BAC ≥1.2g/l                           | 20-200x                                | Extreem verhoogd risico |
| <b>Illegale drugs alleen</b>                   |                                        |                         |
| Cannabis (THC)                                 | 1-3x                                   | Licht verhoogd risico   |
| Cocaïne*                                       | 2-10x                                  | Matig verhoogd risico   |
| Illegale opiaten (heroïne)                     | 2-10x                                  | Matig verhoogd risico   |
| Amfetaminen s                                  | 5-30x                                  | Sterk verhoogd risico   |
| <b>Medicijnen alleen</b>                       |                                        |                         |
| Benzodiazepines en Z-drugs                     | 2-10x                                  | Matig verhoogd risico   |
| Medicinale opiaten                             | 2-10x                                  | Matig verhoogd risico   |
| Combinatie van alcohol* met drugs of medicatie | 20-200x                                | Extreem verhoogd risico |
| Combinatie van drugs of medicatie              | 5-30x                                  | Sterk verhoogd risico   |

BAC: bloed alcohol gehalte; THC: Tetrahydrocannabinol \*Cocaïne= cocaïne en/of benzoylcegonine; \*bij combinatie gebruik met alcohol BAC ≥0.1g/l

Bron: Gadegbeku et al., 2010 IN: Meesmann et al., 2011

### Bijlage 3: Effecten van alcohol op de rijvaardigheid

Alcohol heeft een verdovende werking op de hersenen waardoor remmingen wegvallen, de concentratie en het geheugen verminderen, en zelfoverschatting bij de gebruiker toeneemt. De consumptie van alcohol heeft ook effecten op het rijgedrag. De stuurtaak wordt slechter uitgevoerd waardoor de bestuurder meer gaat slingeren. Daarnaast neemt de reactiesnelheid af. Doordat een bestuurder onder invloed van alcohol onverschillig wordt, zal hij ook minder geneigd zijn om zijn verminderde rijvaardigheid te gaan compenseren. Daar komt nog eens bij dat de gebruiker zijn eigen mogelijkheden overschat en de risico's onderschat (Steyvers & Brookhuis, 1996 IN SWOV, 2011). Studies tonen aan dat alcoholconsumerende bestuurders denken dat hun alcoholconsumptie geen effect heeft op het rijden. In één studie denken de bevroegden zelfs dat 1-2 glazen hun rijvaardigheid verbeteren (Guppy et al., 2004 IN Delhomme et al., 2009). Verder komt het vaak voor dat bestuurders die de gewoonte hebben onder de invloed van alcohol te rijden ook andere problemen met alcohol hebben (Kelly et al., 2004 IN Delhomme et al., 2009).

### Bijlage 4: Overzicht van bepaalde significante verschillen i.v.m. rijden onder invloed van alcohol en drugs

#### Significante verschillen van meningen over rijden onder invloed van alcohol naargelang de leeftijd van de bestuurder

| Variabele                                                                                                          | Significant verschil tussen... | F-waarde        | p-waarde |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-----------------|----------|
| De meeste van mijn kennissen/vrienden vinden rijden onder invloed van alcohol onaanvaardbaar (% (eerder) akkoord). | 18-29 en 30-38                 | F(1,126)= 5,49  | p<0,05   |
|                                                                                                                    | 18-29 en 39-49                 | F(1,126)= 7,59  | p<0,01   |
|                                                                                                                    | 18-29 en 50-62                 | F(1,126)= 19,94 | p<0,01   |
|                                                                                                                    | 18-29 en 63+                   | F(1,126)= 29,75 | p<0,01   |
|                                                                                                                    | 30-38 en 50-62                 | F(1,126)= 5,94  | p<0,05   |
|                                                                                                                    | 30-38 en 63+                   | F(1,126)= 12,75 | p<0,01   |
|                                                                                                                    | 39-49 en 63+                   | F(1,126)= 7,58  | p<0,01   |
| Autobestuurders die nooit onder invloed van alcohol rijden, zijn uitzonderingen (% (eerder) akkoord).              | 18-29 en 50-62                 | F(1,126)= 6,60  | p<0,05   |
|                                                                                                                    | 18-29 en 63+                   | F(1,126)= 5,03  | p<0,05   |
|                                                                                                                    | 30-38 en 50-62                 | F(1,126)= 6,57  | p<0,01   |

Bron: BIVV

#### Significante verschillen van zelfverklaard rijden onder invloed van drugs naar leeftijd van de bestuurder

| Variabele                                          | Significant verschil tussen... | F-waarde        | p-waarde |
|----------------------------------------------------|--------------------------------|-----------------|----------|
| nee, ik gebruik nooit drugs                        | 18-29 en 30-38                 | F(1,126)= 9,74  | p<0,01   |
|                                                    | 18-29 en 39-49                 | F(1,126)= 20,87 | p<0,01   |
|                                                    | 18-29 en 50-62                 | F(1,126)= 24,81 | p<0,01   |
|                                                    | 18-29 en 63+                   | F(1,126)= 26,44 | p<0,01   |
|                                                    | 30-38 en 50-62                 | F(1,126)= 6,80  | p<0,05   |
|                                                    | 30-38 en 63+                   | F(1,126)= 7,14  | p<0,01   |
|                                                    | 18-29 en 30-38                 | F(1,126)= 6,90  | p<0,01   |
| nee, ik gebruik nooit drugs als ik nog moet rijden | 18-29 en 39-49                 | F(1,126)= 10,75 | p<0,01   |
|                                                    | 18-29 en 50-62                 | F(1,126)= 13,17 | p<0,01   |
|                                                    | 18-29 en 63+                   | F(1,126)= 15,44 | p<0,01   |
|                                                    | 18-29 en 30-38                 | F(1,126)= 6,90  | p<0,01   |

Bron: BIVV

### Significante verschillen van meningen over rijden onder invloed van drugs naar leeftijd van de bestuurder

| Variabele                                                                                                               | Significant verschil tussen... | F-waarde        | p-waarde |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-----------------|----------|
| <b>Rijden onder invloed van drugs verhoogt het risico op een ongeval in sterke mate (% (eerder) akkoord).</b>           | 18-29 en 39-49                 | F(1,126)= 5,94  | p<0,05   |
|                                                                                                                         | 18-29 en 50-62                 | F(1,126)= 9,42  | p<0,01   |
|                                                                                                                         | 30-38 en 50-62                 | F(1,126)= 4,33  | p<0,05   |
|                                                                                                                         | 50-62 en 63+                   | F(1,126)= 8,86  | p<0,01   |
| <b>De meeste van mijn kennissen/vrienden vinden rijden onder invloed van drugs onaanvaardbaar (% (eerder) akkoord).</b> | 18-29 en 39-49                 | F(1,126)= 4,54  | p<0,05   |
|                                                                                                                         | 18-29 en 50-62                 | F(1,126)= 7,23  | p<0,01   |
|                                                                                                                         | 18-29 en 63+                   | F(1,126)= 29,16 | p<0,01   |
|                                                                                                                         | 30-38 en 63+                   | F(1,126)= 23,76 | p<0,01   |
|                                                                                                                         | 39-49 en 63+                   | F(1,126)= 11,51 | p<0,01   |
|                                                                                                                         | 50-62 en 63+                   | F(1,126)= 12,53 | p<0,01   |

Bron: BIVV

### Significante verschillen van schattingen van ongevallen veroorzaakt door rijden onder invloed van drugs en medicatie naargelang de leeftijd van de bestuurder

| Variabele<br>"Geschat aantal ongevallen op 100 door: ...." | Significant verschil tussen... | F-waarde        | p-waarde |
|------------------------------------------------------------|--------------------------------|-----------------|----------|
| <b>... gebruik van drugs en rijden</b>                     | 18-29 en 39-49                 | F(1,126)= 5,92  | p<0,01   |
|                                                            | 18-29 en 63+                   | F(1,126)= 8,67  | p<0,01   |
| <b>... gebruik van psychoactieve medicijn en rijden</b>    | 18-29 en 30-38                 | F(1,126)= 4,28  | p<0,05   |
|                                                            | 18-29 en 39-49                 | F(1,126)= 8,43  | p<0,01   |
|                                                            | 18-29 en 50-62                 | F(1,126)= 10,46 | p<0,01   |
|                                                            | 18-29 en 63+                   | F(1,126)= 4,68  | p<0,05   |

Bron: BIVV

