

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 24/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 1 van 21
Dossier 2 – ALCOHOL EN ILLEGALE DRUGS		

1. INLEIDING

Volgens de officiële statistieken van het jaar 2000 is 8,5% (4.168) van alle letselongevallen alcoholgerelateerd, terwijl 10,2% van alle ongevallen met doden en ernstig gewonden alcoholgerelateerd zijn (NIS-BIVV/ISBR, s.d.). 7,7% van alle bestuurders van personenwagens, betrokken in een ongeval met minstens 1 dode of ernstig gewonde weggebruiker was onder invloed van alcohol.

In totaal vielen er 97 doden (30 dagen) in een alcoholgerelateerd ongeval, 1090 ernstig gewonden en 5047 lichtgewonden.

Omdat niet alle ongevallen in de officiële statistieken terechtkomen en omdat betrokkenen in een ongeval niet altijd moeten of kunnen blazen (bijvoorbeeld als ze reeds zijn afgevoerd naar een hospitaal), zijn vorige ongevallencijfers een onderschatting van de werkelijke omvang van het probleem. In de Belgian Toxicology and Trauma Study stelde men vast dat 28% van alle bestuurders die zijn opgenomen in de dienst spoedgevallen naar aanleiding van hun betrokkenheid in een letselongeval, boven de wettelijke alcohollimiet zaten. Tijdens weekendnachten loopt dit percentage op tot 50% (BESEDIM, BLT, BIVV/IBSR, s.d.). Niettegenstaande het eerder moeilijk is de rol van alcohol in ongevallen in Europa juist in te schatten, besluiten dieptestudies dat alcohol algemeen in 19% van de letselongevallen en in 22% van de ongevallen met ernstige en dodelijke gewonden een rol speelt (ETSC, 1995). De Belgian toxicology and trauma study bevestigde dat ook drugsintoxicatie gepaard gaat met grotere morbiditeit en mortaliteit. 10% van de bestuurders-verkeersslachtoffers had illegale drugs gebruikt.

De berekening waarop de Europese Commissie zich baseert, komt uit op een prijs van 1 miljoen Euro voor een dode. Verder rekenen onderzoekers 75.000 Euro voor een zwaargewonde en 3.500 Euro voor een lichtgewonde aan (Baum, 2001). Indien we ons baseren op de Belgische officiële ongevallenstatistieken stellen we vast dat alcoholgerelateerde ongevallen de Belgische gemeenschap jaarlijks minstens 196.000.000 Euro kost¹. We dienen echter rekening te houden met het feit dat die officiële cijfers een onderschatting zijn van de werkelijkheid. Bovendien laat deze (onder)schatting de kostprijs van de materiële schade buiten beschouwing. Tot slot laat deze berekening de fenomenen rijden onder invloed van illegale drugs en van geneesmiddelen volledig buiten beschouwing.

Een onderzoek naar de attitude en het gedrag van Europese bestuurders van personenwagens in verband met verkeersveiligheid (SARTRE 2, 1998) toont aan dat gemiddeld voor Europa 13% van de bestuurders dagelijks alcoholgebruik rapporteert. In België rapporteert slechts 6% van de bestuurders dagelijks alcoholgebruik. In vergelijking met de vorige editie van dit onderzoek blijkt er in België een afname te zijn van zelfgerapporteerd dagelijks alcoholgebruik. Voor Europa geeft ongeveer 41% van de bestuurders aan dat hun typische consumptiepatroon 1 tot 2 eenheden alcohol bedraagt, terwijl 11% aangeeft dat hun typische patroon overeenkomt met meer dan 5 eenheden. 30% beweert nooit te drinken. Voor België zijn deze cijfers 31%, 12% en 36%.

In SARTRE 2 stelde men vast dat Belgen niet gewonnen zijn voor lagere wettelijke alcohollimieten. Het percentage van Belgische bestuurders dat zich uitspreekt voor een nullimiet bedraagt 33%, terwijl het Europese gemiddelde 41% bedraagt.

Volgens officiële bronnen voerde de Rijkswacht in 1998 183.568 alcoholtesten uit (NIS-BIVV/IBSR, s.d.). Rekening houdend met internationaal onderzoek, stelde men vast dat dit

¹ [97 doden (30 dagen) x 1.000.000 Euro] + [1.090 ernstig gewonden x 75.000 Euro] + [5.047 lichtgewonden x 3.500 Euro] = 196.414.500 Euro.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 24/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 2 van 21
Dossier 2 – ALCOHOL EN ILLEGALE DRUGS		

aantal te laag ligt ter beïnvloeding van het gedrag van bestuurders (Vanlaar, 1999). In 1999 daalt dit aantal tot 163.373 (NIS-BIVV/IBSR, s.d.). In het licht van deze cijfers is het niet verwonderlijk dat 26% van de Belgische bestuurders verwacht dat zij op een doordeweekse dag nooit zullen tegengehouden worden voor het afleggen van een ademtest en dat 36% verwacht dat dit slechts uitzonderlijk zal gebeuren. Het Europees gemiddelde bedraagt 37% en 36% (SARTRE 2, 1998).

9,2% van alle bestuurders die door de voormalige Rijkswacht werden gecontroleerd, bleven positief. Omdat deze controles op selectieve wijze worden uitgevoerd, zeggen deze resultaten echter meer over de werkwijze van deze politiedienst dan over het gedrag van bestuurders. Op basis van zelfrapportage stelde men in SARTRE 2 (1998) vast dat, gemiddeld in Europa, 29% van de bestuurders aangeeft nooit gereden te hebben terwijl ze over de wettelijk toegelaten grens zaten. Voor België bedraagt dit percentage 18%. 3,8% van de Europese bestuurders geven aan dat ze gedurende 1 of meerdere dagen met de wagen reden terwijl ze mogelijks boven de grens zaten, terwijl dat voor België om 7% van de bestuurders gaat. In België geeft ten slotte 10% van de bestuurders aan veel te hebben gedronken (3 of meer eenheden) alvorens te rijden, terwijl het Europese gemiddelde 4% bedraagt. Bij de interpretatie van resultaten, gebaseerd op zelfrapportage, dient men er uiteraard rekening mee te houden dat respondenten zich in hun antwoorden kunnen laten leiden door sociale wenselijkheid.

Gegevens over het aantal minnelijke schikkingen, intrekkingen van het rijbewijs, veroordelingen, enz. zijn schaars. In 1993 werden er 164.470 veroordelingsberichten geregistreerd waarvan er 116.169 te maken hebben met verkeer. Van die groep werden 16.686 veroordelingen uitgesproken naar aanleiding van dronkenschap of alcoholintoxicatie (Ministerie van Justitie, s.d.).

Tot op heden zijn in België niet alle voorwaarden voor een efficiënt handhavingsbeleid met betrekking tot verkeer vervuld (Scheers & Vansnick, 1999). Deze vaststelling geldt uiteraard ook voor het handhavingsbeleid ten aanzien van rijden onder invloed. De meeste acties ten aanzien van rijden onder invloed worden eerder ad hoc georganiseerd dan dat ze gepland zijn op basis van kennis in verband met efficiënte handhavingstechnieken. Enkele omzendbrieven hebben geleid tot een uniformer vervolgingsbeleid van de verschillende parketten. Nochtans kan het beter. Zo verkiezen sommige parketten rehabilitatiecursussen, andere parketten hebben een uitgesproken voorkeur voor klassieke straffen. In Vlaanderen volgt slechts 1% van de veroordeelden voor rijden onder invloed een Driver Improvement cursus. Voor Wallonië is dit niet geweten. Omdat opsluiting en boetes in het geval van rijden onder invloed van alcohol niet aangewezen zijn (De Ruyver et. al., 1994) is de bestraffing meestal niet aangepast. Een geïntegreerde aanpak waarbij opvoeding, handhaving en "engineering" worden gecombineerd, is onvoldoende uitgewerkt.

Sinds 1999 staat er een wettelijk instrumentarium ter beschikking van de politiediensten voor de opsporing van rijden onder invloed van illegale drugs. Een goed doordacht beleid voor de verdeling van mensen en middelen over rijden onder invloed van alcohol enerzijds en rijden onder invloed van illegale drugs anderzijds dringt zich op.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 24/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 3 van 21
Dossier 2 – ALCOHOL EN ILLEGALE DRUGS		

2 . HUIDIGE MAATREGELEN

2.1 Handhaving

Er bestaan 2 belangrijke wettelijke instrumenten ter bestrijding van rijden onder invloed van alcohol en illegale drugs. Het eerste wettelijke instrument is de wet van 18 juli 1990, ter wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer van 16 maart 1968, de zogenaamde wegverkeerswet. Deze wet maakte een efficiëntere opsporing en vervolging van rijden onder invloed van alcohol mogelijk. Het tweede wettelijke instrument is de wet van 16 maart 1999 ter wijziging van de wegverkeerswet, die het mogelijk maakt het rijden onder invloed van specifieke illegale drugs op te sporen en te vervolgen.

Enkel met betrekking tot de opsporing van rijden onder invloed van alcohol beschikken we over de officiële cijfers van de voormalige rijkswacht (cf. infra).

Verder dienen we ook te wijzen op de mogelijkheid tot het geven van een alternatieve bestraffing, i.e. het volgen van een driver improvement cursus, thans georganiseerd door het BIVV. Deze mogelijkheid bestaat in de strafrechtelijke keten zowel op het niveau van het parket als op het niveau van de strafrechter, maar zoals uit de inleiding blijkt, volgt slechts een kleine minderheid van bestuurders onder invloed een dergelijke cursus.

2.2 Opvoeding

In dit luik hoort de Bob-campagne thuis, die mensen tracht te overtuigen rijden en drinken te scheiden. Een verantwoordelijke wordt aangeduid die wel rijdt, maar die avond niet drinkt. Uit posttests blijkt dat ongeveer de volledige Belgische bevolking vertrouwd is met het concept (in 2001 kent 96% van alle Belgen ouder dan 15 jaar Bob; 66% vindt het een zeer goed initiatief, 25% een goed initiatief).

Verder wijzen we op de sensibilisatiecampagne die het BIVV uitvoerde in verband met rijden onder invloed van illegale drugs. Folders en affiches werden verspreid.

Tot slot vermelden we het onderzoek naar de invloed van geneesmiddelen op de rijvaardigheid, uitgevoerd door The Toxicological Society of Belgium and Luxembourg (BLT) ter ondersteuning van een sensibilisatiecampagne ten aanzien van geneesheren en het grote publiek.

2.3 Techniek

We verwijzen opnieuw naar de 2 wettelijke instrumenten die de toepassing van de toenmalige nieuwste technologieën ter screening van alcohol- en druggebruik hebben voorzien.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 24/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 4 van 21
Dossier 2 – ALCOHOL EN ILLEGALE DRUGS		

3. VOORGESTELDE MAATREGELEN

3.1 Kwantitatieve doelstellingen²

Het begeleidingscomité stelt de volgende doelstellingen voor :

1. Het aantal alcoholgerelateerde doden (30 dagen) bedraagt in 2010 maximaal 50% van het huidige aantal, i.e. maximaal 48. Het aantal drugsgerelateerde/combinatie doden (30 dagen) bedraagt niet meer dan het aantal alcoholgerelateerde doden (30 dagen).³
2. Het aantal alcoholgerelateerde ernstig gewonden bedraagt in 2010 maximaal 50% van het huidige aantal, i.e. maximaal 545. Het aantal drugsgerelateerde/combinatie ernstig gewonden bedraagt niet meer dan het aantal alcoholgerelateerde ernstig gewonden.
3. Het aantal controles voor alcohol bedraagt jaarlijks, en ten laatste in 2005, minstens 1 op 10 van het aantal personen dat in België een rijbewijs heeft, i.e. thans 6.227.029, evenals het aantal controles voor illegale drugs. Het begeleidingscomité beveelt met andere woorden aan minstens 625.000 (afgerond naar boven) alcoholcontroles en minstens 625.000 controles op rijden onder invloed van illegale drugs te organiseren.⁴ Dit aantal dient men elk jaar te actualiseren, rekening houdend met de volgende punten 4 en 5.
4. De omvang van het rijden onder invloed van alcohol, i.e. ademalcoholconcentratie (AAC) groter of gelijk aan 0,22 mg alcohol per liter alveolaire lucht, bedraagt ten laatste tegen 2008, ongeacht het tijdstip van de week, niet meer dan 3%, rekening houdend met de bovengrens van een 95%-betrouwbaarheidsinterval, berekend volgens de theorie van de toevalssteekproeven.
5. De omvang van het rijden onder invloed van illegale drugs, i.e. aanwezigheid in het bloed van één van de wettelijk welomschreven bestanddelen, bedraagt ten laatste tegen 2008, ongeacht het tijdstip van de week, niet meer dan 1%, rekening houdend met de bovengrens van een 95%-betrouwbaarheidsinterval, berekend volgens de theorie van de toevalssteekproeven.
6. De omvang van het rijden onder invloed van een combinatie van alcohol en illegale drugs bedraagt ten laatste tegen 2008, ongeacht het tijdstip van de week, niet meer dan 0,5%, rekening houdend met de bovengrens van een 95%-betrouwbaarheidsinterval, berekend volgens de theorie van de toevalssteekproeven.
7. Het niveau van de subjectieve pakkans is ten laatste tegen 2005 van die omvang dat minstens 90% van de Belgische bevolking met rijbewijs vindt dat de kans gepakt te worden wanneer men rijdt onder invloed van alcohol en/of illegale drugs heel groot is⁵, rekening houdend met de ondergrens van een 95%-betrouwbaarheidsinterval, berekend volgens de theorie van de toevalssteekproeven.
8. Er worden geen vastgestelde overtredingen geseponeerd, enkel indien het juridisch-technisch onmogelijk is tot de vervolging over te gaan.

² Er worden enkel doelen gesteld met betrekking tot rijden onder invloed van alcohol en illegale drugs. Dit betekent echter niet dat we niet bezorgd zijn om het fenomeen rijden onder invloed van geneesmiddelen. Zie daarover meer in de volgende paragrafen.

³ Indien er effectief vooruitgang geboekt zal worden bij de registratie van ongevallen, dient men er rekening mee te houden dat onderrapportage kleiner zal zijn. Ofwel dient bij de kwantitatieve doelstelling de mogelijke stijging ten gevolge van efficiëntere registratie op basis van bestaand onderzoek ingecalculeerd te worden, ofwel dient men bij de doelstelling een reserve te formuleren. Deze opmerking geldt uiteraard ook voor indicator 2.

⁴ Met "controles" bedoelen we aselechte controles. Dit concept komt later uitvoerig aan bod.

⁵ De concrete uitwerking van "heel groot" dient in overeenstemming te gebeuren met het Europees onderzoek SARTRE.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 24/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 5 van 21
Dossier 2 – ALCOHOL EN ILLEGALE DRUGS		

9. Minstens 90% van de bevolking vindt ten laatste tegen 2005 dat de combinatie rijden en alcohol/illegale drugs niet kan, rekening houdend met de ondergrens van een 95%-betrouwbaarheidsinterval, berekend volgens de theorie van de toevalssteekproeven.

Het bereiken van de eerste twee doelstellingen en halvering van het huidige aantal lichtgewonden zou in het jaar 2010 een besparing van 98.207.250 Euro betekenen (dit is de helft van de huidige kost, berekend in paragraaf 1). Indien we ervan uitgaan dat de daling van het aantal doden, zwaar gewonden en lichtgewonden lineair is, sparen we van dit bedrag het eerste jaar één negende uit, het tweede jaar twee negenden, enz. Na 9 jaar in 2010 zullen we dan de totale som van 491.036.250 Euro (45/9x98.207.250) uitgespaard hebben. Dit bedrag dient men te vergelijken met de kostprijs van de voorgestelde maatregelen.

3.2 Middelen

3.2.1 Handhaving

3.2.1.1 Efficiënter aanwenden van bestaande wetgeving

Er bestaan twee belangrijke wettelijke instrumenten om het rijden onder invloed van alcohol en van illegale drugs te bestrijden. Vooraleer aanpassingen aan en/of aanvullingen van de bestaande wetgeving te suggereren, geven we zeer concreet aan hoe deze instrumenten op een efficiëntere wijze kunnen toegepast worden. De belangrijkste voorwaarden zijn een voldoende hoge objectieve en subjectieve pakkans en een goed evenwicht tussen beide; en een intelligente verdeling van de middelen over beide instrumenten.

Maatregel 2.1

Het begeleidingscomité beveelt aan dat de politie controles uitvoert volgens het concept van de aselechte alcoholcontrole. Meer concreet betekent dit het volgende⁶:

⁶ Men dient er rekening mee te houden dat deze tekst geschreven werd op het ogenblik dat er nog sprake was van rijkswacht en politie. Niettegenstaande deze opdeling is voorbijgestreefd, blijft de inhoud van de tekst relevant. De volledige tekst (Vanlaar, 1999) kan opgevraagd worden bij het BIVV.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 24/09/01
Dossier 2 – ALCOHOL EN ILLEGALE DRUGS		Aangepast op : 29/01/02
		Blz 6 van 21

[...]

Aanbevelingen op basis van de algemene kennis in verband met politietoezicht

- Op een standplaats houden controleteams toevallig zoveel mogelijk automobilisten tegen, ongeacht vermoedens over het alcoholgebruik.
- Bij iedere staande gehouden automobilist neemt men een blaastest af.
- Het verdient aanbeveling te werken met een tweefasenmodel (Goldenbeld en Hway-Liem, 1994).
- Ten behoeve van het preventief effect moeten de controles opvallend georganiseerd worden.
- Bij het ontduiken van de controle is het wenselijk de vluchtende bestuurder te onderscheppen.
- Wij bevelen aan om bij de selectie van controleplaatsen *enkel* rekening te houden met het verkeersaanbod dat voldoende groot moet zijn, de veiligheid en de praktische haalbaarheid. Zo mag bijvoorbeeld het criterium 'aanwezigheid van horeca in de buurt' geen rol spelen.
- Potentiële overtreders moeten het idee hebben dat de politie regelmatig controleert op tijdstippen waarop veel mensen, inclusief zichzelf, drinken en vervolgens rijden onder invloed.
- De controles moeten een onvoorspelbaar karakter hebben. Een goede manier om dit te bereiken is de controleteams per tijdspanne van bijvoorbeeld één uur van plaats te laten wisselen.
- Continuïteit van het toezicht over het hele jaar is noodzakelijk.
- De soms gegeven aanbeveling om tijdens enkele afgebakende periodes intensief toezicht te houden (bijvoorbeeld twee keer drie maanden per jaar), is te vaag. Het toezicht moet geconcentreerd zijn op die momenten dat de problematiek duidelijk aan de orde is of verergert. Zodra het gewenste effect bereikt is, kan men het intensief toezicht terugbrengen naar een lager niveau. Deze flexibele toezichtstrategie vereist wel een regelmatige en betrouwbare registratie van het rijden onder invloed.
- Publiciteit rond het toezicht, gericht op het vergroten van de subjectieve pakkans, is een noodzakelijke voorwaarde.
- Op basis van de literatuur bevelen wij een objectieve pakkans van 1 op 10 op jaarbasis aan als een minimum.
- Men moet werken met kleine controleteams van drie tot vier personen per kant van de weg. Het vervoer van rijders onder invloed laat men uitvoeren door een apart team van twee personen.
- Tijdens de controle moet men enkele gegevens zoals aantal afgenomen blaastesten, aantal rijders onder invloed, enz. registreren.
- Het idee om tot stilstand gebrachte automobilisten die geen alcohol hebben gedronken te belonen, vereist de praktische mogelijkheid te kunnen vaststellen of een automobilist werkelijk niets heeft gedronken. Het lijkt niet zinvol om iemand te belonen die negatief blaast, maar wel heeft gedronken.

Aanbevelingen op basis van de specifieke kennis van de lokale situatie

[...]

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 24/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 7 van 21
Dossier 2 – ALCOHOL EN ILLEGALE DRUGS		

- Om deze aanbevelingen te kunnen waarmaken, dienen extra middelen vrijgemaakt te worden zodat federale en lokale politie voldoende personeel en budget hebben om de objectieve en subjectieve pakkans op te drijven.
- Ook het parket zal over voldoende capaciteit dienen te beschikken om het verhoogde aantal PV's aan te kunnen.
- Verder bevelen wij aan te onderzoeken in welke mate er een draagvlak bestaat bij politie voor het uitvoeren van alcoholcontroles op aselechte wijze zoals hierboven beschreven. Dit onderzoek dient een ondersteuning te bieden bij de vorming van politie over de "aselechte alcoholcontrole" en bij de sensibilisering van die diensten voor de uitvoering ervan. Een combinatie van een representatief, kwantitatief onderzoek (survey) met kwalitatieve diepte-interviews is aangewezen.

Maatregel 2.2

Het begeleidingscomité beveelt aan dezelfde strategie als die ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol – mits enige nuancering (zie maatregel 2.3) – aan te wenden ter bestrijding van rijden onder invloed van illegale drugs.

- De suggestie de aanpak te nuanceren is verantwoord omdat de twee fenomenen met betrekking tot de opsporing belangrijke verschillen kennen.
- Gelijksortige middelen dienen voorzien te worden, zowel op het niveau van de politiediensten, het niveau van het openbaar ministerie als op het niveau van het onderzoek.

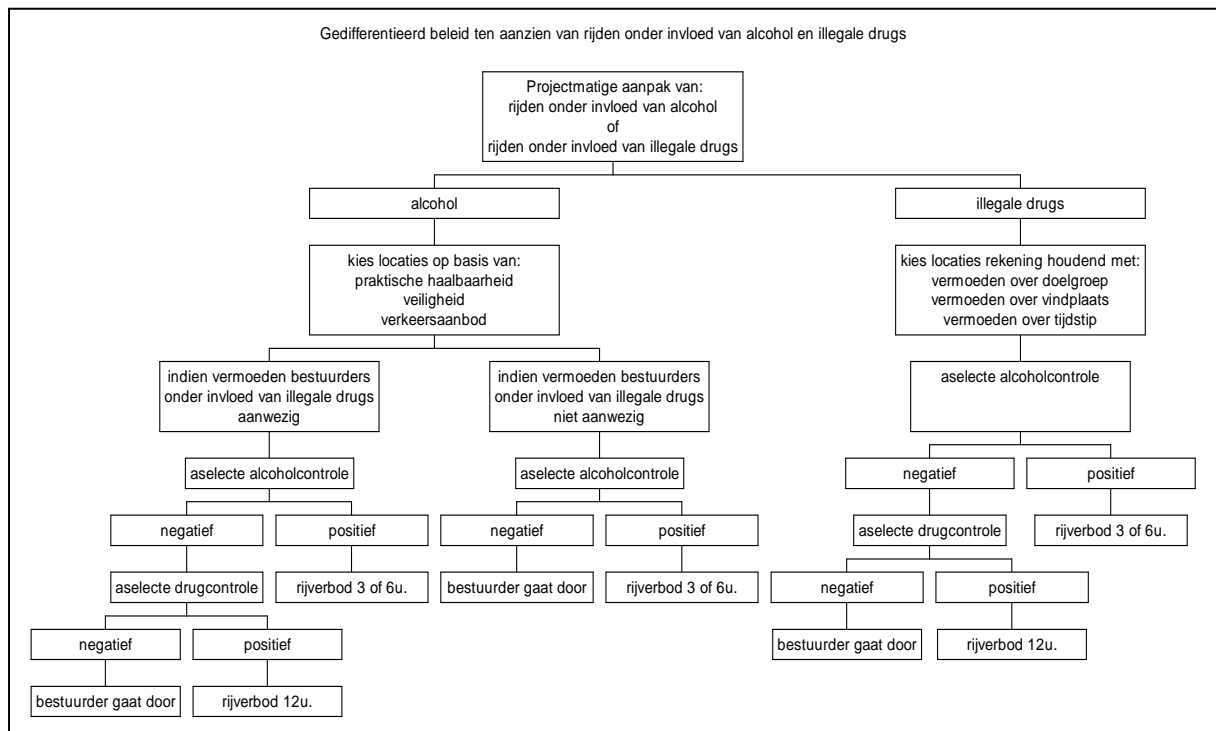
Maatregel 2.3

Het begeleidingscomité beveelt een gedifferentieerd beleid aan ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol en illegale drugs.

- Hierna vindt men een uittreksel waarin de beslissingsboom ter realisatie van dit gedifferentieerd beleid wordt uitgewerkt, ten einde de beperkte middelen zo efficiënt mogelijk te verdelen over de twee fenomenen rijden onder invloed van alcohol en van illegale drugs⁷.

⁷ De volledige tekst (Vanlaar & Goossens, 2000) kan men opvragen bij het BIVV.

Dossier 2 – ALCOHOL EN ILLEGALE DRUGS



- Ook met betrekking tot deze aanbeveling is het van belang politie vorming aan te bieden. Ondersteunend onderzoek met betrekking tot een draagvlak voor deze werkwijze is opnieuw een belangrijk hulpmiddel.

3.2.1.2 Nieuwe wetgeving

Niettegenstaande we op basis van internationale en nationale literatuur verwachten dat er door middel van een efficiëntere toepassing van bestaande wetgeving vooruitgang zal worden geboekt, wensen we toch enkele punten aan te duiden die in aanmerking komen voor nieuwe wetgeving.

Maatregel 2.4

Ten einde een minimum aan aandacht voor verkeersveiligheid te garanderen, beveelt het begeleidingscomité aan dat zowel de lokale als de federale politie daartoe wettelijk verplicht worden.⁸

- De minimale inzet kan uitgedrukt worden door de verdeling van het aantal controles (indicator 3) over beide politiediensten (met een zwaartepunt bij de lokale politie) en over de verschillende politiezones (op basis van het inwonersaantal).

⁸ Ook de ministeriële omzendbrief PLP 10 inzake de organisatie- en werkingsnormen van de lokale politie met het oog op het waarborgen van een minimale gelijkwaardige dienstverlening aan de bevolking van 9 oktober 2001 bepaalt dat een deel van de effectieven van de lokale politie structureel wordt voorbehouden voor het verzekeren van veilig verkeer.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 24/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 9 van 21
Dossier 2 – ALCOHOL EN ILLEGALE DRUGS		

- Het hoeft geen betoog dat, net zoals de vorige maatregelen, deze maatregel maar kan gerealiseerd worden indien de politiediensten ook van de nodige middelen en mensen voorzien worden.

Maatregel 2.5

Het begeleidingscomité beveelt aan dat politiediensten wettelijk verplicht worden het alcoholgehalte en de aanwezigheid of afwezigheid van illegale drugs te bepalen bij elke betrokkene van elk ongeval met lichamelijke letsels. Verder dient elke twee jaar een herhaling van de Belgian Toxicology and Trauma Study uitgevoerd te worden.

- Door praktische problemen, medische prioriteiten of het respecteren van het privé-leven van betrokkenen is het onmogelijk elke betrokkene in een ongeval te onderzoeken op alcohol- en druggebruik. Daarom dient de Belgian Toxicology and Trauma Study op regelmatige basis herhaald te worden.
- Opnieuw dient de maatregel ondersteund te worden door het voorzien van voldoende mensen en middelen bij politiediensten.

Maatregel 2.6

Het begeleidingscomité beveelt een aanpassing aan van de wetgeving zodat alternatieve maatregelen zoals Driver Improvement cursussen en gemeenschapdienst als volwaardige straf kunnen worden uitgesproken.

- Deze aanbeveling dient men uit te werken rekening houdend met de aanbeveling 1.11 in dossier 1.

Maatregel 2.7

Het begeleidingscomité beveelt aan dat bepaalde groepen overtreders verplicht worden gebruik te maken van een alcoholslot op de wagen.

- Daarvoor dient wel de juridische omkadering te bestaan (cf. Amerika). Thans loopt er in het BIVV een onderzoek met betrekking tot de haalbaarheid van het systeem. Een goede ondersteuning en opvolging van dit onderzoek lijkt aangewezen. Ook hier zou het principe “de vervuiler betaalt” moeten gelden, namelijk dat hij zelf voor de kost van het systeem opdraait.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 24/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 10 van 21
Dossier 2 – ALCOHOL EN ILLEGALE DRUGS		

Maatregel 2.8

Het begeleidingscomité beveelt aan dat het verval van het recht tot sturen en de confiscatie van het voertuig als een hoofdstraf moeten kunnen worden uitgesproken.

- Via de administratie zou er een link naar het rijbewijzenbestand moeten gelegd worden zodat de rechter op basis van volledige informatie over antecedenten consequent rijbewijzen kan intrekken na bijvoorbeeld twee veroordelingen.
- Deze aanbeveling ligt in het verlengde van de intenties in verband met de categorisatie van de overtredingen van de ministerraad van 26 oktober 2001.

Maatregel 2.9

Het begeleidingscomité beveelt aan een selectiesysteem uit werken zodat op basis van medische, juridische en criminologische argumenten een straf kan worden uitgesproken die het best bij het profiel van de overtreder past. Vervolgens dient voor een efficiënte opvolging van die straf gezorgd te worden.

Maatregel 2.10

In overeenstemming met de aanbevelingen van de Europese Commissie beveelt het begeleidingscomité aan de wettelijk toegestane alcohollimiet voor bepaalde categorieën weggebruikers (onervaren bestuurders, etc) te verlagen.

- Zie ook het dossier “Nieuwe bestuurders”.

Maatregel 2.11

Het begeleidingscomité beveelt aan op basis van verder onderzoek rijden onder invloed van bepaalde geneesmiddelen te verbieden. Men dient ook te denken aan begeleiding van mensen die deze geneesmiddelen moeten innemen.

- Het onderzoek met betrekking tot deze materie dient op de voet gevolgd te worden. Zie daarvoor ook aanbeveling 2.21.

Maatregel 2.12

Het begeleidingscomité beveelt aan de wetgeving met betrekking tot personen die alcoholische dranken schenken meer toe te passen en ook aan te passen.

- Niet alleen personen die alcoholische dranken opdienen aan iemand die kennelijk dronken is, dienen strafbaar te zijn. Ook personen die alcoholische dranken schenken aan iemand op wie “intoxicatie” van toepassing is, dienen strafbaar te zijn.
- Een eventuele uitbreiding van deze verantwoordelijkheden naar personen die illegale drugs of alcohol verstrekken aan iemand die kennelijk dronken of onder invloed van alcohol (intoxicatie) of onder invloed van illegale drugs is, dient onderzocht te worden.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 24/09/01
Dossier 2 – ALCOHOL EN ILLEGALE DRUGS		Aangepast op : 29/01/02 Blz 11 van 21

Maatregel 2.13

Het begeleidingscomité beveelt aan een werkgroep in het leven te roepen die onderzoekt hoe de burgerrechtelijke gevolgen van dronkenschap, intoxicatie door alcohol en intoxicatie door illegale drugs logisch op elkaar afgesteld kunnen worden.

3.2.2 Opvoeding

In deze paragraaf stellen we enkele educatieve maatregelen en sensibilisatiemaatregelen voor. Het is onze overtuiging dat dergelijke maatregelen maar zin hebben indien ze op een doordachte manier in combinatie met handhaving worden uitgewerkt. Indien de objectieve pakkans en de vervolgingskans ten aanzien van rijden onder invloed onvoldoende hoog is, zal een dure sensibilisatiecampagne haar doel missen. Educatie en sensibilisatie kunnen niet zonder handhaving en handhaving kan niet zonder educatie en sensibilisatie.

Maatregel 2.14

Niettegenstaande het succes van Bob beveelt het begeleidingscomité aan de aandacht uit te breiden naar andere doelgroepen, zoals bijvoorbeeld uitbaters van horécazaken. Verder bevelen we ook een intensievere inzet van de Bob-bus aan in horécazaken zoals discotheken.

- Een belangrijke voorwaarde hiervoor is het uitvoeren van onderzoek ter ondersteuning bij de keuze van potentiële doelgroepen en de manier waarop die doelgroepen best benaderd worden. Verder dient naast een budget voor dat onderzoek ook een budget voor sensibilisatie ten aanzien van deze doelgroepen voorzien te worden.
- Ook het budget voor de Bob-bus dient men te herzien.
- De verwarring die bestaat onder de bevolking over de verschillende eenheden waarin de mate van intoxicatie wordt uitgedrukt (gram alcohol per liter bloed & milligram alcohol per liter uitgeademde lucht), dient men weg te werken.

Maatregel 2.15

Het begeleidingscomité beveelt aan een sensibilisatiecampagne ten aanzien van illegale drugs te voeren.

- Het spreekt voor zich dat ook deze campagne met de nodige onderzoeksmatige input ondersteund moet worden. Budgetten voor dit onderzoek en de campagne zelf dienen vrijgemaakt.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 24/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 12 van 21
Dossier 2 – ALCOHOL EN ILLEGALE DRUGS		

Maatregel 2.16

Het begeleidingscomité beveelt aan een sensibilisatiecampagne ten aanzien van rijden onder invloed van geneesmiddelen uit te werken, gericht naar drie doelgroepen: a) geneesheren; b) apothekers; c) bestuurders.

- Geneesheren dienen hun verantwoordelijkheid op te nemen ten aanzien van bestuurders die om medische redenen beter niet meer zouden rijden; apothekers dienen hun verantwoordelijkheid te nemen bij het verkopen van geneesmiddelen (bijvoorbeeld met behulp van zelfklevers met een waarschuwing bij geneesmiddelen die een invloed hebben op het rijgedrag); bestuurders dienen geïnformeerd en gesensibiliseerd te worden.
- Opnieuw dienen budgetten deze onderneming mogelijk te maken.
- Men dient rekening te houden met het feit dat rijden onder invloed van geneesmiddelen thans niet op efficiënte wijze kan vervolgd worden.

Maatregel 2.17

Het begeleidingscomité beveelt sensibilisatie voor het gebruik van het openbaar vervoer in het kader van het uitgaansleven aan ('s nachts en vooral tijdens de weekends).

- Dergelijke campagnes dienen uitgevoerd te worden in combinatie met het voorzien van goed openbaar vervoer (goedkoop, hoge frequentie, uitgebreid net, etc.). De voornemens die hierover al bestaan (meer treinen en bussen in de weekendnachten) dienen ondersteund te worden. Een mogelijke piste is een uitbreiding in tijd en ruimte van de activiteiten van de Responsible Young Drivers.

3.3 Evaluatie

Ten einde goed in te schatten of het met de alcohol- en drugsgelateerde ongevallen de goede weg uitgaat en of in 2010 het doel bereikt is, werken we in deze paragraaf de protocollen uit voor het meten van de verschillende indicatoren. Dit lijkt ons onontbeerlijk ter evaluatie van de opgebrachte inspanningen. In deze paragraaf geven we met andere woorden ook enkele zeer belangrijke aanbevelingen, waarvoor bepaalde voorwaarden vervuld dienen te worden.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 24/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 13 van 21
Dossier 2 – ALCOHOL EN ILLEGALE DRUGS		

3.3.1 Rechtstreekse indicatoren

Ten einde de verschillende rechtstreekse indicatoren ondubbelzinnig te definiëren, geven we eerst de definitie van enkele belangrijke termen.

Ongeval:

Een ongeval tussen meer dan twee voertuigen wordt beschouwd als één ongeval. Men spreekt van een “verkeersongeval” wanneer ten minste één voertuig betrokken is.

Dode:

Elke persoon die overleed ter plaatse of vóór opname in het ziekenhuis.

Dodelijke gewonde:

Elke persoon die overleed aan de gevolgen van het ongeval en dit binnen de 30 dagen na de datum van dit ongeval, maar die niet is gestorven ter plaatse of vóór opname in het ziekenhuis.

Doden (30 dagen):

Doden + dodelijk gewonden.

Ernstig gewonde:

Elke persoon die in een verkeersongeval gewond wordt en wiens toestand zodanig is dat een opname voor meer dan 24 uur in een ziekenhuis noodzakelijk is.

3.3.1.1 Indicator 1

Het aantal alcoholgerelateerde en/of drugsgelateerde doden (30 dagen).

Aantal:

Absoluut aantal.

Alcoholgerelateerd:

Elk ongeval waarbij bij minstens één van de betrokkenen een hoeveelheid alcohol groter of gelijk aan de wettelijke grens van 0,22mg alcohol per liter alveolaire lucht werd vastgesteld.

Drugsgelateerd:

Elk ongeval waarbij bij minstens één van de betrokkenen de aanwezigheid van minstens één van de in de wet bepaalde stoffen werd aangetroffen.

Combinatie:

Elk ongeval waarbij bij minstens één van de betrokkenen de aanwezigheid van alcohol én illegale drugs, zoals hiervoor beschreven, werd vastgesteld.

3.3.1.2 Indicator 2

Het aantal alcoholgerelateerde en/of drugsgelateerde ernstig gewonden.

Zie indicator 1.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 24/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 14 van 21
Dossier 2 – ALCOHOL EN ILLEGALE DRUGS		

3.3.2 Afgeleide indicatoren

3.3.2.1 Indicator 3

Het aantal controles voor alcohol en illegale drugs

Aantal controles:

Het aantal personen dat gecontroleerd wordt volgens de aanbevolen methode, omschreven in de voorgaande paragraaf (i.e. de aselechte controle waarbij men ten eerste zonder zich te baseren op uiterlijk waarneembare kenmerken bestuurders tegenhoudt en waarbij men ten tweede iedereen die men tegenhield vervolgens ook laat blazen). Een afgeleide hiervan is de objectieve pakkans, die wordt uitgedrukt als de ratio van het aantal controles tegenover het aantal Belgische rijbewijzen.

Rekening houdend met de beslissingsboom, uitgewerkt bij maatregel 2.3 betekent dit het volgende. Omdat er altijd eerst tot een aselechte alcoholcontrole wordt overgegaan, ook indien men zich concentreert op drugsgebruik, dienen er per jaar minstens 625.000 alcoholcontroles door te gaan. Dit geldt echter niet voor druggebruik. Slechts bij een deel van de bestuurders die initieel voor controle op druggebruik werden tegengehouden en waarbij eerst een alcoholcontrole werd uitgevoerd, zal ook een drugscontrole worden uitgevoerd.

3.3.2.2 Indicator 4

Omvang rijden onder invloed van alcohol

We verwijzen naar de roadside survey die door het BIVV tweejaarlijks wordt uitgevoerd. De eerste twee edities gingen door in 1998 (Vanlaar, 2000) en 2000. We verwijzen ook naar een onderzoek, weliswaar met betrekking tot snelheid, waarin de steekproef op een wetenschappelijk meer verantwoorde manier werd getrokken (Vanlaar, 2001)⁹. De manier waarop in dit onderzoek een steekproef getrokken werd, kan als voorbeeld dienen voor de optimalisatie van de steekproeftrekking bij rijden onder invloed. De optimalisatie heeft voornamelijk betrekking op het toevallig selecteren van meetplaatsen, het meten op andere tijdstippen buiten het weekend, het nauwer volgen van een uniform tijdschema, enz.

Maatregel 2.18

Het begeleidingscomité beveelt aan het meetinstrument voor de omvang van rijden onder invloed van alcohol te optimaliseren zodat het zo goed mogelijk de wetenschappelijk vereiste normen respecteert.

- Dit meetinstrument dient men volledig los te zien van de controles die op grote schaal dienen uitgevoerd te worden ten einde een hogere objectieve en subjectieve pakkans te creëren. Het dient daarentegen als een objectief epidemiologisch meetinstrument georganiseerd te worden, kleinschalig in vergelijking met de controles, maar kwalitatief hoogstaand.
- Als voorwaarde hiervoor dienen politiediensten over de nodige middelen te beschikken en bereid te zijn hun diensten ter beschikking te stellen voor deze roadside survey. Het is immers voor politie niet evident dat zij niet alleen mogen beslissen over bijvoorbeeld de plaats waar gecontroleerd zal worden of het tijdstip waarop. Nochtans is dit voor de

⁹ Ook deze teksten zijn verkrijgbaar in het BIVV.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 24/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 15 van 21
Dossier 2 – ALCOHOL EN ILLEGALE DRUGS		

kwaliteit van de resultaten, voornamelijk in verband met de representativiteit, van uiterst belang.

- Verder dient onderzocht te worden op welke manier we het numerieke resultaat van een testapparaat in plaats van het resultaat S, A of P beschikbaar kunnen maken (verandering wetgeving, via het geheugen van het apparaat,...). Met een testapparaat kan men in tegenstelling tot een analyseapparaat heel snel resultaten bekomen, maar omdat het resultaat slechts een categorie is, verliezen we heel wat informatie. Zo wordt het bijvoorbeeld moeilijker om vergelijkingen met andere landen te maken of het onderscheid te maken tussen personen die nuchter zijn en zij die wel gedronken hebben, maar daarom niet noodzakelijk boven de wettelijke schreef zijn gegaan.

3.3.2.3 Indicator 5

Omvang rijden onder invloed van illegale drugs

Volgens dezelfde methode als bij rijden onder invloed van alcohol (i.e. een wetenschappelijk onderbouwde roadside survey in samenwerking met politie) dient men een schatting te maken van rijden onder invloed van illegale drugs. Bij elke n-de bestuurder die aan een alcoholtest onderworpen wordt, zou ook een test voor illegale drugs afgenomen kunnen worden. Deze werkwijze laat toe inzicht te verkrijgen in het rijden onder invloed van beide fenomenen en van hun combinatie, zonder dat er al te veel tijd verloren gaat door het uitvoeren van de omslachtige drugstest.

Maatregel 2.19

Het begeleidingcomité beveelt aan dat het meetinstrument ter evaluatie van de omvang van rijden onder invloed van illegale drugs op een wetenschappelijk verantwoorde manier uitgewerkt wordt.

- Opnieuw dient men te onderhandelen met de politiediensten zodat zij bereid zijn en in de mogelijkheid verkeren om die extra inspanningen te leveren.
- We dienen ook na te gaan of het mits het akkoord van het college van procureurs generaal mogelijk is het rijden onder invloed van illegale drugs te onderzoeken zonder de volledige wettelijke procedure ter verkrijging van het strafrechtelijk bewijs te doorlopen (om bijvoorbeeld elke n-de bestuurder op gebruik van illegale drugs te controleren).

3.3.2.4 Indicator 6

Omvang rijden onder invloed van combinatie van alcohol en illegale drugs

Zie indicator 4 en 5.

3.3.2.5 Indicator 7

Niveau subjectieve pakkans

Op basis van een enquête is het vrij eenvoudig een schatting te maken van het percentage Belgen dat vindt dat de kans gepakt te worden bij rijden onder invloed heel groot is. Wij raden eens te meer aan veel aandacht te besteden aan de steekproef, zodat de uitspraken

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 24/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 16 van 21
Dossier 2 – ALCOHOL EN ILLEGALE DRUGS		

op basis van die steekproef wel degelijk representatief zijn. De resultaten dienen vergelijkbaar te zijn met die van het Europees perceptieonderzoek SARTRE.

Maatregel 2.20

Het begeleidingscomité beveelt aan een meetinstrument voor het meten van de subjectieve pakkans uit te werken en het om de twee jaar af te nemen bij een representatieve steekproef van de Belgische bevolking.

3.3.2.6 Indicator 8

Aantal veroordelingen

Veroordelingen dient men te interpreteren als elk strafrechtelijk gevolg op het niveau van het parket (behalve seponeren) of op het niveau van de strafrechter. Dit aantal dient vergeleken te worden met het aantal PV's.

Maatregel 2.21

Het begeleidingscomité beveelt aan een centrale database uit te werken waarin voor elke PV terug te vinden is welk gevolg er werd aan gegeven.

3.3.2.7 Indicator 9

Houding ten aanzien van rijden onder invloed

Maatregel 2.22

Het begeleidingscomité beveelt aan dat de houding van de bevolking ten aanzien van rijden onder invloed gemeten wordt in combinatie met het meten van de subjectieve pakkans, i.e. indicator 7.

3.3.3 Wetenschappelijke ontwikkelingen relevant voor de alcohol- en drugwetgeving

De ontwikkelingen met betrekking tot alcohol, nieuwe drugs en medicatie moeten op de voet gevolgd worden. Zo zouden efficiëntere screeningsmethoden zowel voor alcohol, illegale drugs en medicijnen ten gepaste tijde de voorbijgestreefde methoden moeten vervangen. Nieuwe drugs en bepaalde medicatie waarvan de nefaste invloed op de verkeersveiligheid is aangetoond, zouden idealiter verboden moeten worden, maar daarvoor zijn thans niet alle voorwaarden vervuld (bijvoorbeeld omdat er nog geen screeningstesten bestaan).

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 24/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 17 van 21
Dossier 2 – ALCOHOL EN ILLEGALE DRUGS		

Maatregel 2.23

Het begeleidingscomité beveelt daarom aan een permanent wetenschappelijke comité op te richten dat waakt over de nieuwe ontwikkelingen en dat daarover ten gepaste tijde aanbevelingen geeft ten einde de wetgeving te actualiseren. Jaarlijks dient een evaluatieverslag opgesteld te worden.

- Voor wat rijden onder invloed van illegale drugs betreft, strookt deze aanbeveling met de ministeriële omzendbrief COL 14/2000, gericht aan de parketten rijden onder invloed van andere stoffen dan alcohol. Bij de oprichting van dit comité, dat ook de ontwikkelingen met betrekking tot alcohol en medicijnen moet opvolgen, dient er dan ook voor gezorgd te worden dat er geen overlapping is van beide initiatieven.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 24/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 18 van 21
Dossier 2 – ALCOHOL EN ILLEGALE DRUGS		

4. CONCLUSIE

4.1 Prioriteit van de voorgestelde maatregelen

In totaal stellen wij 23 maatregelen voor. Niet elke maatregel kan binnen eenzelfde termijn gerealiseerd worden. Het is daarentegen realistischer een hiërarchie van maatregelen uit te werken. Die hiërarchie is gebaseerd op de haalbaarheid en snelheid van implementatie en de verwachte effecten. We maken hierbij een onderscheid tussen “korte termijn” en “middellange termijn”. Met korte termijn bedoelen we dat de voorgestelde maatregel maximaal binnen de zes maanden na de officiële aanvaarding van de kwantitatieve doelstellingen geïmplementeerd dient te zijn. Met middellange termijn bedoelen we dat maximaal 4 jaar na de officiële aanvaarding de maatregel in werking treedt.

4.1.1 Maatregelen te realiseren op korte termijn

Wij bevelen aan dat op korte termijn werk gemaakt wordt van de maatregelen 2.1 tot en met 2.3. Er dient snel onderhandeld te worden met het ministerie van binnenlandse zaken ten einde het aantal controles te verhogen (ten laatste in 2005 dient het minimum aantal jaarlijkse controles van 1 op 10 rijbewijzen bereikt te zijn) en de manier waarop die uitgevoerd worden efficiënter te maken. Hierbij dient men een akkoord te bereiken over de maatregelen 2.18 en 2.19. Gelijktijdig dient gestart te worden met het onderzoeksluik, gekoppeld aan de maatregelen 2.1 tot en met 2.3, zodat op een relatief korte termijn (ongeveer 6 maanden, te rekenen vanaf het moment waarop een akkoord bereikt wordt) op basis van de eerste onderzoeksresultaten vorming voor politiediensten kan opgestart worden.

Bij de onderhandelingen over maatregelen 2.1 tot en met 2.3 dient men bovendien van bij de start het ministerie van justitie en het college van procureurs generaal te betrekken.

Maatregelen 2.14 en 2.15 dienen eveneens gelijktijdig van start te gaan. Een onderzoeksmatige voorbereidingsperiode van ongeveer 6 maanden lijkt aangewezen, waarna men aan de effectieve uitwerking van de campagnes begint.

Maatregelen 2.13, 2.20 en 2.22 dient men op korte termijn uit te werken.

Tot slot dient maatregel 2.23 zo snel mogelijk geïmplementeerd te worden omdat we zodoende kunnen vermijden achter de feiten aan te hollen.

4.1.2 Maatregelen op middellange termijn

Op middellange termijn dient men werk te maken van de maatregelen 2.4 tot en met 2.12.

Ook de maatregelen 2.16, 2.17 dienen ten laatste tegen december 2005 gerealiseerd te zijn.

Maatregel 2.21 dient in elk gerechtelijk arrondissement gerealiseerd te zijn tegen december 2005.

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 24/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 19 van 21
Dossier 2 – ALCOHOL EN ILLEGALE DRUGS		

6. BIBLIOGRAFIE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 24/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 20 van 21
Dossier 2 – ALCOHOL EN ILLEGALE DRUGS		

7 Bijlagen

7.1 De kostprijs van enkele aanbevelingen

In onderstaande tabel maken we een raming van de kostprijs van sommige maatregelen. Deze raming is slechts bij benadering juist, maar geeft toch enig idee van de minimale budgetten die voor de realisatie van sommige maatregelen nodig zullen zijn.

Uiteraard dient men deze budgetten te plaatsen tegenover de inkomsten van een veilige verkeersomgeving en andere inkomsten zoals boetes. Zo berekenden we dat alcoholgerelateerde verkeersonveiligheid de maatschappij jaarlijks minstens 196.414.500 Euro kost en dat we, mits investeringen, tegen 2010 het bedrag van 491.036.250 Euro kunnen uitsparen. Indien we het vooropgestelde niveau van verkeersveiligheid kunnen handhaven, besparen we vanaf 2010 jaarlijks 98.207.250 Euro uit.

Maatregel	Detail	Kostprijs
2.1	<p>Er wordt verondersteld dat er thans jaarlijks 400.000 bestuurders blazen. Indien we tegen 2005 minstens 625.000 bestuurders willen laten blazen, dient er jaarlijks een toename van ongeveer 56.000 testen gerealiseerd te worden. We gaan ervan uit dat er van die 56.000 bestuurders ongeveer 5.000 personen positief blazen en dat elke positieve bestuurder ongeveer 1,5 manuren opeist. De tijd die kruipt in de procedure bij een negatief resultaat laten we buiten beschouwing. Dit geeft 7.500 uren extra per jaar, wat neerkomt op 2 extra politiemensen per jaar. We gaan ervan uit dat één politiemans 43.500 Euro per jaar kost. Aangezien we maar een daling verwachten vanaf 625.000 controles per jaar dienen we gedurende 4 jaar op twee extra politiemensen te kunnen rekenen.</p> <p>Eerste jaar (2002): Tweede jaar (2003): Derde jaar (2004): Vierde jaar (2005): (Elk volgend jaar:)</p> <p>Verder dienen de 5.000 positieven tweemaal te blazen (test- en analyseapparaat) en de 51.000 negatieven éénmaal. De kostprijs van een blaaspijpje bedraagt 0,25 Euro. Omdat het aantal bloedproeven zeer klein is, houden we met de meerkost van die bloedproef geen rekening. Eenzelfde optelsom tot en met 2005 komt neer op:</p> <p>TOTAAL (tot en met 2005):</p> <p>Vervolgens rekenen we ook de jaarlijkse kost van een onderzoeker aan voor het onderzoek naar het draagvlak bij politie ten aanzien van de aselecte alcoholcontrole en van twee vormingswerkers (een nederlandstalige en een franstalige) ten einde politie over deze vorm van controle vorming te kunnen aanbieden.</p> <p>Kostprijs per jaar:</p>	<p>87.000 Euro 174.000 Euro 261.000 Euro 348.000 Euro (348.000 Euro)</p> <p>152.500 Euro</p> <p>1.022.500 Euro</p> <p>150.000 Euro</p>

SGVV	Begeleidingcomité	Opgesteld op : 24/09/01 Aangepast op : 29/01/02 Blz 21 van 21
Dossier 2 – ALCOHOL EN ILLEGALE DRUGS		

2.5	<p>In 2000 waren er 93.291 betrokkenen in ongevallen met lichamelijke letsels. 8.976 daarvan zijn doden (30 dagen) en ernstig gewonden enerzijds, terwijl er 82.828 lichtgewond of niet gewond zijn (van 1487 is deze informatie niet gekend). We gaan ervan uit dat de eerste groep niet in staat is te blazen noch om een urinestaal te leveren. De kostprijs per persoon voor de afname van een bloedanalyse voor alcohol en illegale drugs bedraagt ongeveer 375 Euro (geneesheer afname bloedstaal: 50 Euro; bloedanalyse alcohol: 75 Euro; bloedanalyse illegale drugs: 250 Euro). De totale prijs bedraagt jaarlijks ongeveer:</p> <p>In de tweede groep, de lichtgewonden, kunnen we verwachten dat ongeveer 90% negatief wordt bevonden voor het gebruik van illegale drugs. Voor hen bedraagt de prijs van een onderzoek naar gebruik van alcohol en illegale drugs 15,25 Euro (0,25 Euro voor een blaaspijpje vermeerderd met 15 Euro voor een immunoassay). Totale prijskaartje:</p> <p>Ongeveer 10% is positief voor het gebruik van illegale drugs. De prijs per persoon bedraagt 315,25 Euro (geneesheer afname bloedstaal: 50 Euro; immunoassay: 15 Euro; bloedanalyse illegale drugs: 250 Euro; blaaspijpje: 0,25 Euro). Totale kostprijs:</p> <p>TOTAAL (jaarlijks totdat aantal ongevallen daalt):</p> <p>BTTS (kostprijs voor de uitvoering van één studie)</p>	<p>3.366.000 Euro</p> <p>1.136.814 Euro</p> <p>2.611.153 Euro</p> <p>7.113.967 Euro</p> <p>595.000 Euro</p>
2.9	Ondersteunend onderzoek ter voorbereiding van het selectiesysteem	125.000 Euro
2.13	Jaarlijks budget campagne	495.000 Euro
2.14	Jaarlijks budget campagne	495.000 Euro
2.16	Jaarlijks budget campagne	250.000 Euro
2.17; 2.18;	Jaarlijks budget onderzoek	125.000 Euro
2.19 ; 2.21	Tweejaarlijks werkingsbudget (inschakeling politiediensten 2.17, 2.18)	50.000 Euro
2.22	<p>We gaan ervan uit dat 4 nederlandstalige en 4 franstalige experts jaarlijks 4 keer samen komen en jaarlijks 1 rapport schrijven. We voorzien één vijfde van een full-time voor het ondersteunend administratief werk.</p> <p>Jaarlijkse kostprijs:</p>	25.000 Euro

Vergelijking van de kostprijs van verkeersonveiligheid, de bedragen die we kunnen uitsparen mits investeringen en de bedragen nodig voor dergelijke investeringen leert vooral dat de investeringen veel minder kosten dan de verkeersonveiligheid.