

## Beleidsadvies inzake alcohol in het verkeer

AANBEVELING DOOR HET VLAAMS FORUM VERKEERSVEILIGHEID EN GOUVERNEUR CATHY BERX, voorzitter VFV.

Datum: 6/1/2025

### Aanleiding en situering

Tijdens de bijeenkomst van **21 juni 2019** heeft het Vlaams Forum Verkeersveiligheid zich gebogen over de resultaten van de wereldwijde ESRA2-enquête die VIAS in juni 2019 publiceerde en toelichtte. Daaruit bleek dat 1 op de 4 Belgische bestuurders (24%) aangeeft de afgelopen maand gereden te hebben, al zaten ze mogelijk boven de wettelijke limiet van 0,5 promille. Die score is veel slechter dan het Europese gemiddelde (13%) en zelfs de slechtste van de 32 bevraagde landen.

O.a. op basis van de ESRA-enquête kwam het VFV in 2019 tot de aanbeveling om een nul-limiet inzake alcohol in het verkeer in te voeren. Deze aanbeveling werd door de federale wetgever niet gevolgd. Hierover werd reeds eerder een advies aangeleverd en een tussenkomst gehouden in de Commissie Mobiliteit door o.m. gouverneur Berx. Het standpunt is niet gewijzigd.

Op 2 december 2024 vroeg de Commissie voor Mobiliteit van de Kamer van Volksvertegenwoordigers advies aan het VFV evenals aan de voorzitter van het VFV: gouverneur Cathy Berx, over het wetsvoorstel 56 0117/001 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 teneinde een nultolerantie voor alcohol in het verkeer in te voeren.

In deze nota beperken we ons zich tot de invoering van de zerolimiet voor alcohol, al spreekt het voor zich dat het VFV voorstander is en blijft van de nul-limiet voor rijden onder invloed van drugs. Illegale drugs zijn sowieso verboden, rijden onder invloed van illegale drugs uiteraard ook.

Naar aanleiding van deze vraag werden de aanbevelingen van het VFV uit 2019 opnieuw voorgelegd aan de leden op 13 december 2024. Hieronder vindt u de resultaten van dit overleg. Telkens wanneer in deze nota sprake is van 'VFV' of VSV moet daaronder ook de voorzitter van het VFV worden begrepen.

Voor de volledigheid vermelden we dat verschillende bekende Vlamingen eind 2024 in het nieuws kwamen wegens rijden onder invloed van alcohol: op 29 november 2024 crashte Tom Waes onder invloed van alcohol tegen een botsabsorbeerder. In de nacht van vrijdag 13 december, tijdens de Verkeersveilige Nacht in de provincie Oost-Vlaanderen, en na afloop van het VFV, blies Ruben Van Gucht positief tijdens een alcoholcontrole. En in dezelfde week werd Zita Wauters voor de politierechtbank veroordeeld voor een te hoog alcoholpromillage achter het stuur.

Deze feiten tonen aan dat bijkomende maatregelen zoals de nul-limiet nodig zijn. Een recente bevraging van IVOX toont ook aan dat de meerderheid van de Vlamingen dit steunt (cfr. infra).

## Alcohol in het verkeer: een hardnekkig verkeersveiligheidsprobleem

Naast onaangepaste en/of overdreven snelheid, afleiding en vermoeidheid, is rijden onder invloed van alcohol één van de grote killers (doodsoorzaken) in het verkeer. Rijden onder invloed verhoogt het risico op ongevallen omdat alcohol de reactietijd van de bestuurder verhoogt en de waakzaamheid, de concentratie en het zicht vermindert. Bestuurders beoordelen verkeerssituaties slechter en hebben tragere reflexen. Dit in combinatie met een verhoogd gevoel van zelfvertrouwen verhoogt de kans op ander risicovol gedrag, zoals te snel rijden of het niet gebruiken van de veiligheidsgordel<sup>1</sup>.

Over hoeveel verkeersdoden het precies gaat, is moeilijk exact te achterhalen. De meeste landen baseren hun officiële ongevalgegevens op slechts één gegevensbron: de ongevallenregistratie door politie. Deze gegevens zijn een onderschatting omdat niet alle bij een ongeval betrokken bestuurders getest worden op het gebruik van alcohol. In sommige landen worden overleden bestuurders zelfs bijna nooit getest (dit is bijvoorbeeld het geval in België)<sup>2</sup>.

De Europese Commissie schat dat 25% van alle verkeersdoden in de EU alcohol gerelateerd zijn. Volgens de officiële statistieken ligt dit percentage op 14%<sup>3</sup>.

Volgens het jaarrapport Verkeersveiligheid van de Vlaamse Overheid bedroeg het percentage positief geteste bestuurders voor rijden onder invloed van alcohol bij letselongevallen in 2022 10,3%<sup>4</sup>. Dit percentage is echter een onderschatting, het werkelijke aandeel zal aanzienlijk hoger liggen.

Uit de resultaten van de BOB-campagnes blijkt dat er tijdens de zomermaanden van 2024 (Zomer-BOB) ongeveer 13% van de bestuurders betrokken bij een ongeval positief testten.<sup>5</sup>

## Belgen bij de slechtste leerlingen van de Europese klas

19% van de Belgische bestuurders gaf in de recentste ESRA-enquête aan de afgelopen maand gereden te hebben, al zaten ze mogelijk boven de wettelijke limiet van 0,5 promille. Die score is veel slechter dan het Europese gemiddelde (12%). Onze houding ten opzichte van alcohol achter het stuur blijft erg laks.<sup>6</sup> 30% van de Belgen denkt dat hun vrienden het aanvaardbaar vinden om nog te rijden als je gedronken hebt.

<sup>1</sup> ETSC, Rapport progress in reducing drink driving in Europe, 2018.

<sup>2</sup> Meesmann, U., Vanhoe, S. & Opendakker, E. (2017) Themadossier Verkeersveiligheid nr. 13. Alcohol. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

<sup>3</sup> ETSC, Rapport progress in reducing drink driving in Europe, 2018.

<sup>4</sup> Vlaamse Overheid, Departement MOW, Jaarrapport Verkeersveiligheid, 2022.

<sup>5</sup> Vias Institute, Resultaten BOB-campagnes, 2024.

<sup>6</sup> Vias institute. (2023). Belgium – ESRA3 Country Fact Sheet. ESRA3 survey (E-Survey of Road users' Attitudes). Version 2 (01/2024). [Fact sheet]. <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2023countryfactsheetbelgiumnl.pdf>

Ook uit een verkeersbevraging die de VSV in eind 2024 hield, blijkt dat 20% aangeeft dat de kans bestaat dat ze rijden wanneer ze te veel gedronken hebben (meer dan nu wettelijk toegelaten). Liefst 45% geeft aan dat de kans bestaat dat ze ooit onder invloed van alcohol zullen rijden.

## Kan een nul-limiet als maatregel succesvol zijn?

### Algemene nul-limiet

Hoewel de meeste Europese landen een algemene wettelijke alcohollimiet van 0,5 g/l hanteren, zijn er vier Europese landen die op dit ogenblik een strikte nul-limiet voor alle bestuurders opleggen: Tsjechië, Hongarije, Slowakije en Roemenië. In Noorwegen, Zweden, Polen, Servië en Estland ligt de grens op 0,2 promille<sup>7</sup>. Ook dat komt in feite neer op een nul-limiet omdat zelfs één glas bier, wijn of sterke drank in die landen al te veel is om nog te mogen rijden. Glazen tellen is er dus geen optie, en dat heeft positieve gevolgen voor de verkeersveiligheid. Niet toevallig halen landen als Hongarije en Polen in de ESRA-enquêtes de beste resultaten betreffende drinken en rijden. In Polen is het succes ook te danken aan de sterke toename van het aantal alcoholcontroles.<sup>8</sup>

### Lagere alcohollimiet voor specifieke doelgroepen

Sommige landen hanteren voor specifieke doelgroepen een lagere limiet. Voor jonge, onervaren bestuurders wordt de alcohollimiet bijvoorbeeld verlaagd naar 0,2 g/l aangezien zij bij gelijk alcoholgebruik een hoger ongevalsrisico hebben dan andere bestuurders. In België ligt de limiet voor beginnende bestuurders op 0,5 g/l. Daarmee is België één van de uitzonderingen, de meeste Europese landen hanteren strengere limieten voor beginnende bestuurders. Ook voor recidivisten of combigebruikers zou zo'n verlaging voordeel kunnen bieden inzake verkeersveiligheid. Verder hanteren bijna alle landen van Europa ook een lagere alcohollimiet voor professionele bestuurders.



Bron: Vias institute

<sup>7</sup> ETSC, Progress in reducing drink driving and other alcohol-related road deaths in Europe, 2022

<sup>8</sup> ETSC, Rapport progress in reducing drink driving in Europe, 2018.

## Voorwaarden voor een succesvolle nul-limiet

### Draagvlak voor maatregelen

Uit de recentste ESRA-resultaten blijkt verder dat 76% van de Belgische respondenten voorstander is van nultolerantie voor beginnende bestuurders; 60% is zelfs voorstander van een algemeen alcoholverbod tijdens het rijden (op Europees niveau: 78% en 66% van de respondenten). Het draagvlak voor strengere maatregelen is groter bij vrouwen en oudere respondenten dan bij mannen en jonge bestuurders. Niettemin is op Europees niveau ook onder jongeren 66% voorstander van een nultolerantie inzake alcohol voor beginnende bestuurders.<sup>9</sup>

Uit een peiling van het onderzoeksbureau IVOX uit 2024 in opdracht van Gazet van Antwerpen bij duizend Vlamingen representatief op geslacht, diploma en leeftijd blijkt dat 65,5% voorstander is van een totaalverbod op alcohol achter het stuur. Een belangrijk argument voor een nul-limiet is de duidelijkheid. Uit dezelfde peiling blijkt dat 47% van de ondervraagden niet weet hoeveel alcohol hij of zij mag drinken om volgens de wet nog te mogen rijden. Bij jongeren stijgt dat aantal zelfs tot 59%.

<sup>10</sup>

### Handhaving

De pakkans voor rijden onder invloed ligt volgens de European Transport Safety Council (ETSC) het hoogste in Estland, Polen en Slovenië met respectievelijk 576, 219 en 190 controles per 1.000 inwoners in 2021. Het aantal controles is ook hoog in Hongarije (185) en Portugal (160).<sup>11</sup> Door een strenge alcohollimiet te combineren met een hoge pakkans is Estland erin geslaagd om het aantal verkeersdoden door drinken en rijden tussen 2006 en 2016 zeer sterk te verminderen.<sup>12</sup>

Volgens de recentste ESRA-cijfers is de gepercipieerde kans om te worden gecontroleerd op rijden onder invloed van alcohol in Europa het hoogst in Servië, waar 27% van de chauffeurs deze kans tot zeer hoog inschat. In België ligt dit cijfer op 19%. Verder verklaart 1 op de 5 Belgische bestuurders (20%) de afgelopen twaalf maanden te zijn gecontroleerd op rijden onder invloed. Dat cijfer is iets hoger dan het Europese gemiddelde (19%) maar lang niet zo hoog als in Tsjechië (38%), Letland (35%) of Polen (eveneens 35%).<sup>13</sup>

In 2019 benadrukte het VFV dat het belangrijk was dat een algemene verlaging van de wettelijke alcohollimiet gepaard ging met een verhoging van de politie-inzet. De zorg leefde dat de feitelijke pakkans voor de mensen die ver boven de toegelaten limiet zitten zou kunnen afnemen wanneer de politie met dezelfde capaciteit meer overtreders te verwerken zou krijgen (SWOV, 2017).

<sup>9</sup> Meesmann, U., Pires, C., Wardenier, N. (2024). Driving under the influence of alcohol, drugs or medication. ESRA3 Thematic report Nr. 10. ESRA project (E-Survey of Roadusers' Attitudes). (2024-R-31-EN). Vias institute. <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2023/thematicreportno10drivingundertheinfluenceofalcoholdrugsoormedication.pdf>

<sup>10</sup> <https://www.ivox.be/nieuws/>

<sup>11</sup> ETSC, Progress in reducing drink driving and other alcohol-related road deaths in Europe, 2022.

<sup>12</sup> ETSC, Rapport progress in reducing drink driving in Europe, 2018.

<sup>13</sup> Meesmann, U., Pires, C., Wardenier, N. (2024). Driving under the influence of alcohol, drugs or medication. ESRA3 Thematic report Nr. 10. ESRA project (E-Survey of Roadusers' Attitudes). (2024-R-31-EN). Vias institute. <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2023/thematicreportno10drivingundertheinfluenceofalcoholdrugsoormedication.pdf>

Een verlaging van de alcohollimiet voor alle bestuurders zou aldus kunnen leiden tot een minder efficiënt gebruik van de controlecapaciteit<sup>14</sup>. Ook kunnen bestuurders die hun rijbewijs hebben verloren illegaal gaan rijden. Onderzoek toont aan dat dit het geval is als de duur langer is dan 12 maanden.<sup>15</sup> Daarom benadrukte het VFV dat het cruciaal is dat samen met de invoering van een nul-limiet de pakkans sterk verhoogt. Ondertussen zijn de alcoholcontroles door de veralgemeende toepassing van de zogenaamde snuffeltoestellen echter performanter geworden. Het VFV pleit nog steeds voor voldoende controle maar het aantal chauffeurs dat gecontroleerd kan worden met dezelfde capaciteit is dankzij de snuffeltoestellen wel toegenomen.

### **Aanbod van alcohol**

Verschillende studies tonen aan dat het belangrijk is om de aanbodzijde aan te pakken (bijv. verkoop van alcohol langs de snelwegen, duidelijke leeftijdsgrenzen, alcohol duurder maken). Door maatregelen zoals bijvoorbeeld een verbod op de verkoop van alcohol in tankstations of door alcohol duurder te maken, komen bestuurders minder in de verleiding om alcohol te drinken.<sup>16</sup>

### **Sensibilisering en educatie**

De SWOV stelt dat de BOB-campagnes zeer waarschijnlijk hebben bijgedragen aan een vermindering van het alcoholgebruik bij zowel volwassenen als jonge bestuurders. Maar omdat in dezelfde periode ook het politietoezicht op alcoholgebruik toenam, is het niet te zeggen in welke mate de campagne precies heeft bijgedragen<sup>17</sup>. Alleszins gaan communicatie en handhaving hand in hand. Er is echter nog winst te boeken door meer accent te leggen op sensibiliserende acties op het terrein en deze te koppelen aan campagnes. De BOB-campagnes dienen zo goed mogelijk ingevuld te worden in samenwerking met alle betrokkenen.

### **Gezondheid**

Bij de overtreeders is er een onderscheid te maken tussen alcoholverslaafden en niet-verslaafden. Bij overtreeders die alcoholverslaafd zijn, is het onwaarschijnlijk dat de standaardstraffen toekomstige overtredingen zullen afschrikken. In deze gevallen moet de onderliggende oorzaak van het gedrag aangepakt worden. De behandeling van de alcoholverslaving heeft bredere maatschappelijke voordelen dan alleen verkeersveiligheid. In deze situaties is het wenselijk om een verplicht ontwenningprogramma aan de overtreder op te leggen. Verschillende Europese landen leggen deze maatregel op (Zweden, Zwitserland, Estland, VK, Nederland, Finland en Slovenië).<sup>18</sup>

---

<sup>14</sup> Meesmann, U., Vanhoe, S. & Opendakker, E. (2017) Themadossier Verkeersveiligheid nr. 13. Alcohol. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

<sup>15</sup> SWOV, Alcohol interlocks and drink driving rehabilitation in the European Union, 2016.

<sup>16</sup> TRB, Traffic Safety and Alcohol Regulation, 2007; Anderson et al, Impact of alcohol advertising and media exposure on adolescent alcohol use, 2009; CDC, Effectiveness of Ignition Interlocks for Preventing Alcohol-Impaired Driving and Alcohol-Related Crashes, 2011; Xuan et al, Alcohol policies and impaired driving in the United States: Effects of driving- vs. drinking-oriented policies, 2015.

<sup>17</sup> SWOV, Factsheet, Rijden onder invloed van alcohol, 2018.

<sup>18</sup> ETSC, Rapport progress in reducing drink driving in Europe, 2018.

### Hardleerse overtreders

Voor overtreders die veelvuldige overtredingen begaan, de hardleerse overtreders, is het opleggen van een alcoholslot een efficiënte maatregel. In België kunnen de volgende bestuurders veroordeeld worden tot een alcoholslot:

- bestuurders die betrapt werden met een alcoholconcentratie van meer dan 0,8 promille
- bestuurders in staat van dronkenschap
- recidivisten

De rechter is verplicht om een alcoholslot op te leggen aan de volgende personen:

- bestuurders met een alcoholintoxicatie van minstens 1,8 promille, tenzij de rechter verkiest om geen alcoholslot op te leggen en dat ook uitdrukkelijk motiveert
- zware recidivisten met tweemaal minstens 1,2 promille binnen de drie jaar. Verschillende studies tonen aan dat alcoholsloten in combinatie met begeleiding een effectieve maatregel zijn. Deze maatregel wordt toegepast in landen als Oostenrijk, België, Denemarken, Finland, Frankrijk, Polen en Zweden.<sup>19</sup> Alle nieuwe motorvoertuigen zijn vanaf 1 juli 2024 in de EU verplicht uitgerust met een aansluiting voor een alcoholslot.

### Aanbevelingen

Omwille van de bovenstaande argumenten en om het aantal verkeersslachtoffers door rijden onder invloed van alcohol terug te dringen, beveelt het Vlaams Forum Verkeersveiligheid van 13/12/2024 de volgende maatregelen aan:

#### 1. Nul-limiet

De introductie van een nul-limiet voor alle bestuurders zodat er duidelijkheid komt en een nieuwe houding geïnstalleerd wordt tegenover drinken en rijden. Een nul-limiet maakt duidelijk dat drinken en rijden niet samengaan. Door de limiet op 0,5 mg/l te houden, is er onvoldoende duidelijkheid. De nul-limiet geldt als norm voor alle bestuurders maar het VFV pleit ervoor om in de praktijk bij zowel controle als bestraffing rekening te houden met het veroorzaakte risico.

#### 2. Verhoging van de pakkans

Om te vermijden dat zware overtreders door de mazen van het net glippen, is het cruciaal dat de pakkans voor rijden onder invloed voldoende hoog is. Dit kan door voldoende capaciteit en een zo efficiënt mogelijke inzet van de beschikbare capaciteit.

#### 3. Aanbod alcohol

Het is belangrijk om consequent te zijn en ook de aanbodzijde van alcohol voldoende kritisch te bekijken. Laat ons mensen helpen door bijvoorbeeld de verleiding voor bestuurders om alcohol te kopen te beperken door verkoop van alcohol langs snelwegen te verbieden.

---

<sup>19</sup> ETSC, Rapport progress in reducing drink driving in Europe, 2018.

#### 4. Sensibilisering

Sensibiliserende acties organiseren, zowel grootschalig als doelgroepgericht volgens de recentste inzichten betreffende sociale marketing en gedragsbeïnvloeding. Deze campagnes worden georganiseerd in overleg met alle betrokkenen, inclusief de politie, en worden grondig geëvalueerd en bijgestuurd.

#### 5. Maatregelen op maat

Afhankelijk van het type overtreder, alcoholverslaafde versus niet-verslaafde, maar wel hardleerse overtreder, zijn er andere maatregelen nodig.

- *Alcoholslot*

Een alcoholslot is een gepaste maatregel voor een hardleerse overtreder. In België is een alcoholslot echter zeer duur. De kostprijs van het slot bedraagt ongeveer 3000 euro, de kost voor het omkaderingsprogramma komt op ongeveer 1100 euro voor een jaar. Rechters kunnen beslissen om de geldboete te verminderen met het bedrag van de kostprijs voor een alcoholslot.

Bij de invoering van een nul-limiet is het logisch dat de normen of grenswaarden voor het alcoholslot eveneens verlaagd worden.

Voorts sluit VFV zich aan bij de visie van FEBIAC dat de veralgemeende invoering van het alcoholslot kan worden overwogen van zodra voldoende tegemoet kan worden gekomen aan de actuele technische en praktische beperkingen en problemen. Op dat ogenblik wijzigt het intrinsieke karakter van het alcoholslot in die zin dat het een standaardinstrument wordt dat voorkomt dat mensen hun wagen kunnen starten en besturen wanneer ze onder invloed zijn. Van een maatregel om recidive te voorkomen, wordt het een preventieve maatregel. De periodieke ijking ervan kan dan gebeuren bij de controle van de wagen. Als preventief instrument gaat het alcoholslot niet langer gepaard met een verplichte begeleiding. Dat is wel het geval wanneer iemand is veroordeeld wegens rijden onder invloed.

- *Ontwenningprogramma*

Voor een alcoholverslaafde overtreder is een aanklampend ontwenningprogramma meer dan wenselijk, en idealiter zelfs standaard.

Samengevat, het VFV en haar voorzitter, gouverneur Cathy Berx ondersteunen het voorstel m.b.t. invoering van de nul-limiet voor alcohol, met dien verstande dat de maatregel niet op zichzelf kan staan maar de invoering van voormelde essentiële randvoorwaarden impliceert. Zelfs los van de noodzakelijke randvoorwaarden is er geen argument te bedenken tegen de invoering van de nultolerantie. Zelfs los van de bijkomende noodzakelijke randvoorwaarden zal de invoering van de maatregel tot gevolg hebben dat een zeer groot deel, mogelijk het overgrote deel van de bestuurders er spontaan voor zal kiezen om geen alcohol meer te consumeren wanneer ze met de wagen zijn. Het voorstel heeft het grote voordeel van de duidelijkheid. Glazen tellen, zal definitief tot het verleden behoren. Elke eenheid alcohol is er dan een teveel en kan leiden tot een strafrechtelijk gevolg.