

Vlaams Forum Verkeersveiligheid

27 SEPTEMBER 2019

Aanwezig: Cathy Berx (voorzitter), Erik Asselman (Provinciebestuur Vlaams-Brabant), Hans Bonnarens (SERV), Thomas Boumans (Bezer), Joke Castelein (Rondpunt vzw), Werner De Dobbeleer (VSV), Kirsten De Mulder (VSV), Ellen De Pauw (AWV), Joris De Vadder (Mint nv), Gilles Geeraerts (VAD), Ine Herten (VSV), Karel Hofman (FOD Mobiliteit), Eddy Klynen (VSV), Steven Raes (GOCA-Vlaanderen vzw), Greta Remy (MOW), Eric Troniseck (Centrex Wegverkeer), Pieter Van Bastelaere (TRAXIO), Katrijn Van Beek (Provincie Antwerpen), Wouter Van den Berghe (Vias Institute), Marleen Van der Velden (Landelijke Gilden vzw), Ben Van Gils (PZ Voorkempen), Koen Van Wonterghem (OVK), Stijn Vancuyck (Febiac vzw), Chris Vanhee (Promove), An Volckaert (OCW), Peter Wiels (Assuralia).

Verontschuldigd: Vanessa Albrecht (Febetra), Wim Billet (Mobiel 21 vzw), Erik Caelen (Brulocalis), Wies Callens (Fietzersbond), Katia De Geyter (GOCA-Vlaanderen vzw), Eef Delhaye (Transport & Mobility Leuven), Delphine Eeckhout (Traject NV), Dirk Lauwers (Universiteit Gent), Sophie Lodewyckx (Parket), Geert Popelier (VAB), Fons Uyttenhove (Federdrive vzw), Ignace Van Overbeke (GOCA-Vlaanderen vzw), Miguel Vertriest (Netwerk Duurzame Mobiliteit), Patrick Westelinck (FBAA) en Herman Willemse (VERI).

AGENDA

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Cathy Berx (voorzitter VFV)

2. Drugs in het verkeer

- **De effecten en risico's van drugs**

Gilles Geeraerts (VAD)

- **Controle op drugs in het verkeer**

Eric Troniseck (Centrex Wegverkeer)

- **Campagne 'Don't do drugs and drive'**

Werner De Dobbeleer (VSV)

3. Alcohol in het verkeer

- **Reacties in de pers**

Werner De Dobbeleer (VSV)

- **Aanbeveling Vlaams Forum Verkeersveiligheid**

Ine Herten (VSV)

4. Campagnes afleiding en snelheid

Werner De Dobbeleer (VSV)

5. Varia

- **Thema Vlaams Congres Verkeersveiligheid: terugkoppeling**
 - Vrijdag 13 december 2019 (10.00 uur – 12.00 uur)

Verslag: Ine Herten

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Cathy Berx (voorzitter VFV) verwelkomt de leden.

Opmerking Vias Institute: zijn het er niet mee eens dat er tijdens de vergadering zou afgesproken zijn dat een persbericht namens het Vlaams Forum Verkeersveiligheid zou verstuurd worden. Wel werd begrepen dat de voorzitter van het VFV wilde communiceren over nultolerantie van alcohol in het verkeer. Het was niet duidelijk dat het in naam van de voorzitter was. Het leek uit naam van het hele VFV. Als dat het geval was, dan werd er geen standpunt van Vias Institute ingebracht.

De voorzitter geeft aan dat de vraag aan alle aanwezige leden gesteld werd en dat de politie duidelijk geantwoord heeft dat zij geen bezwaar hebben tegen een nultolerantie van alcohol in het verkeer.

Daarom werd er van uitgegaan dat er geen opmerkingen waren op het persbericht. De 'namens' het VFV zal aangepast worden naar 'als' voorzitter van het VFV in het verslag van de vorige bijeenkomst.

2. Drugs in het verkeer

We staan stil bij één van de killers in het verkeer: drugs.

a. De effecten en risico's van drugs

Gilles Geeraerts (VAD) overloopt de effecten en de risico's van drugs.

Om drugs in te delen werkt men aan de hand van het drugswiel. Daar zijn 7 categorieën in opgenomen: opiaten, verdovende, cannabinoïden, dissociatieven, psychedelica, empathogenen en stimulantia. Verder moet je het effect van druggebruik altijd volgens het MMM-model bekijken: mens, middel en milieu. Een middel kan je op verschillende manieren gebruiken en dat heeft effect op de schadelijkheid ervan. Ook combigebruik heeft invloed op het effect. Sommige druggebruikers nemen na de inname van verdovende middelen nog cocaïne om zich nadien op te pepen.

Hierna worden de categorieën drugs overlopen en worden telkens de globale effecten, het gedrag, de signalen en de risico's weergegeven. De details kan u in de presentatie raadplegen.

Stimulerende middelen

Bij inname van stimulerende middelen kunnen gebruikers adrenalinestoten krijgen en zijn ze vaak heel beweeglijk. Kenmerken zijn grote pupillen, rood worden en dwangmatige bewegingen. Naast de lichamelijke risico's treedt er overschatting op in het gedrag wat in het verkeer kan leiden tot overmatige snelheid. Vaak zijn ze paranoïde en verliezen ze realiteitszin. De afhankelijkheid van dit type drugs is voornamelijk psychisch. Drugs onder deze categorie zijn de amfetamines (speed), cocaïne en MDMA (XTC).

Hallucinogenen

Bij inname van hallucinogenen kan de gebruiker hallucinaties krijgen, voelt hij/zij zich ontspannen en dromerig. De reflexen zijn vertraagd en gebruikers hebben een laag concentratievermogen. Deze effecten zijn dan ook gevaarlijk wanneer men zich in het verkeer begeeft. Ook bij deze categorie drugs is er vooral een geestelijke afhankelijkheid. Drugs onder deze categorie zijn: cannabis, hasj, LSD, synthetische variant van cannabis, ketamine en vluchtige snuifmiddelen.

Verdovende middelen

Bij inname van verdovende middelen ervaren de gebruikers een ontremd gevoel dat net stimulerend effect heeft. Ook een verstoorde coördinatie en motoriek zijn het gevolg. Bij deze categorie drugs is er wel vooral een fysieke afhankelijkheid. Drugs onder deze categorie zijn: GHB/GBL (vloeibare XTC), heroïne, Wat met methadon?. De impact op rijden onder invloed van methadon staat in klasse 2. Dat betekent dat men aanvankelijk niet met de auto mag rijden, maar na regelmatig gebruik wordt het wel toegestaan. Bij klasse 3 is het verboden te rijden en dat geldt bijvoorbeeld voor valium.

Nieuwe psychoactieve stoffen

Er komen telkens nieuwe drugs bij: legal highs, designer drugs, smart drugs, Vaak worden ze zelf samengesteld en zelf gemaakt, en zijn ze dus moeilijk traceerbaar.

Vragen vanuit het forum:

Er zijn geen vragen vanuit het forum.

b. Controle op drugs in het verkeer

Eric Troniseck (Centrex Wegverkeer) schetst de historiek van controles op drugs, de strafbepalingen en de procedure.

Historiek

Sinds 05/12/2000 kan de wet van 16/03/1999 toegepast worden. Daarin werden de strafbepalingen en de procedure bepaald. Het ging toen over een gestandaardiseerde testbatterij, een urinetest en een bloedproef. Sinds 01/10/2010 werd de procedure aangepast, maar de producten bleven dezelfde. De testbatterij werd vervangen door een checklist en een speekseltest. Sinds 01/04/2019 wordt de speekselanalyse toegepast.

Strafbepalingen

De straffen die uitgesproken kunnen worden zijn een geldboete van 200 euro tot 2.000 euro (x8) en het verval van het recht tot besturen. Bij recidive (3 jaar) kan er een gevangenisstraf of geldboete worden uitgesproken.

Over welke producten gaat het? Er werd een lijst samengesteld op basis van nationale en internationale studies en onderzoeken. Het gaat over THC, amfetamine, MDMA, morfine of 6-acetylmorfine en cocaïne of benzoylcegonine. Er werd ook een grenswaarde ingevoerd: het is erop of eronder. Heeft een overtreders één waarde overschreden, dan is hij/zij strafbaar voor het geheel.

Invloed van drugs op het rijgedrag

Hiervoor verwijst Eric naar de presentatie van VAD over de effecten van de verschillende types drugs. De conclusie is alleszins dat het gebruik van illegale drugs een negatieve invloed op het rijgedrag heeft.

Procedure

De procedure is van toepassing op bestuurders van een voertuig of rijdier en begeleiders met het oog op de scholing. Ook betrokkenen in een verkeersongeval vallen onder deze procedure. Mensen die op het punt staan om te besturen (of te begeleiden) zijn niet strafbaar, maar hier geldt het als een preventieve maatregel.

Tot 01/10/2010 bestond de procedure uit een **gestandaardiseerde testbatterij**. Wanneer deze test bleek, volgde een urinetest. Was de urinetest positief dan werd een bloedstaal genomen.

Deze procedure nam ongeveer 15 tot 20 min in beslag. Maar het was een nogal subjectieve en omslachtige test en bovendien was het moeilijk om testen af te nemen op de openbare weg

Er waren ook veel kosten aan verbonden door het hoog aantal vals positieven waarbij achteraf bleek dat het bloedstaal negatief was. Dat was ook niet goed voor de geloofwaardigheid. Samengevat was het een vrij arbeidsintensief geheel.

Op **01/10/2010** startte de campagne 'gene zever'. Vanaf dat moment werd er met een checklist gewerkt. De bedoeling was om deze te laten volgen door een **speekseltest**. De speekselanalyse kon nog niet worden uitgevoerd, omdat de uitvoeringsbesluiten nog niet klaar waren. Deze procedure nam ongeveer 10 minuten in beslag (5 minuten voor de checklist en 5 minuten voor de speekseltest).

Sinds **01/04/2019** wordt de **speekselanalyse** aan de hand van speekselcollector mogelijk. De procedure neemt sindsdien nog maar 5 minuten in beslag.

De **gestandaardiseerde checklist** is een formulier dat op basis van zintuigelijke waarneming door de politie ingevuld wordt. Bij een verkeersongeval mag het, maar is niet verplicht omdat het verkeerd geïnterpreteerd zou kunnen worden. Deze test is positief wanneer er tenminste 3 tekenen zijn. Indien positief volgt er een speekseltest.

De **speekseltest** wordt afgenomen bij indicatie van recent gebruik a.d.h.v. de checklist, maar mag ook rechtstreeks afgenomen worden bij een verkeersongeval. De beslissing hangt van het parket af. Het toestel waar vandaag mee gewerkt wordt, is de Dräger drugcheck. Dit kost 9,08 euro per test. De FOD Justitie koopt de testen aan en stelt deze ter beschikking aan de politie. De speekseltest is positief wanneer de waarden overschreden worden. Indien positief volgt er een bloedproef. Nadien volgt er een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs of een rijverbod van 12 uur. Om het rijbewijs terug te krijgen, volgt er opnieuw een checklist en een speekseltest.

De speekseltest kan geweigerd worden. In dat geval moet er een dokter gevorderd worden. Soms is het onmogelijk om voldoende speeksel te collecteren. In dat geval volgt er sowieso een bloedproef.

De **speekselanalyse** wordt afgenomen na een positieve speekseltest. Het speekselstaal wordt ter plaatse afgenomen en wordt naar één van de erkende labo's gestuurd. De speekselanalyse is positief wanneer bepaalde waarden overstegen werden. Ook een speekselanalyse kan geweigerd worden. Dezelfde bepalingen als bij de weigering van de speekseltest zijn van kracht.

De **bloedproef** is nog altijd een mogelijkheid in bepaalde gevallen. Wanneer de speekseltest positief is, maar er kan geen speekselanalyse uitgevoerd worden of wanneer er noch een speekseltest noch een speekselanalyse uitgevoerd kan worden. De bloedproef kan nooit op degenen die aanstalten maken of op het punt staan van besturen worden uitgevoerd. De geneesheer mag niet weigeren in te gaan op de vordering. De wijze van afname verloopt zoals bij afname voor alcohol.

De **voordelen van deze nieuwe procedure** zijn de kortere tijd, dat er geen dokter meer ter plaatse moet zijn en de vermindering van de administratieve werklast.

Maatregelen

Eén van de maatregelen is het **tijdelijk rijverbod** van 12 uur. Ook fietsen is dan niet toegestaan. Deze maatregel wordt toegepast na een positieve speekseltest, na een onwettige weigering van de speekseltest of speekselanalyse, na een wettige weigering van de speekseltest of de onmogelijkheid een test uit te voeren na een positieve checklist. Ook wanneer de persoon in staat van dronkenschap is en een negatieve speekseltest heeft, wordt een tijdelijke rijverbod opgelegd.

De **onmiddellijke intrekking van het rijbewijs** kan na elke positieve speekseltest. De parketmagistraat moet hiervoor niet langer gecontacteerd worden. Wanneer de bestuurder in staat van dronkenschap verkeert, kan het rijbewijs ook onmiddellijk ingetrokken worden. Hiervoor is er wel de tussenkomst van een parketmagistraat nodig. Ook bij weigering zich te onderwerpen aan de testen wordt deze maatregel opgelegd. Men verliest dan het rijbewijs voor 15 dagen. De duur kan eventueel verlengd of ingekort worden op beslissing van de rechter.

Vaststellingen

Enkel het aantal vastgestelde inbreuken (positieve speekseltesten) wordt geregistreerd. Negatieve speekseltesten worden niet geregistreerd. Er zijn geen cijfers beschikbaar van het aantal positief geteste individuen ten opzichte van het totale aantal gecontroleerde personen. Er is een sterke stijging van het aantal vaststellingen (positieve speekseltesten). In 2018 zijn er met 5.607 vaststellingen 3 keer zoveel als in 2009. Het aantal vaststellingen ligt het hoogst bij jongeren (18-24 jaar) en nog meer bij de leeftijdscategorie 25 tot 34 jaar. De overtreders zijn hoofdzakelijk mannen. Het aantal druggerelateerde verkeersongevallen ligt zeer laag. De reden hiervoor is dat het moeilijk is om deze personen te onderwerpen aan een speekseltest. Deze cijfers zijn dus maar het topje van de ijsberg. In realiteit zijn er waarschijnlijk veel meer gevallen.

Voor 2019 wordt de inschatting gemaakt dat er 8.000 positieve gevallen zullen zijn. Dat komt overeen met een nood aan 36.000 testen. De vraag is dan ook of er voldoende budget bij Justitie zal zijn wanneer de speekseltest bij een verkeersongeval de norm wordt. Persoonlijk bemerkings van Eric Troniseck: Is een speekselanalyse nodig als de speekseltesten zeer nauwkeurig blijken?

Vragen vanuit het forum:

- Voorzitter: Zijn er nog veel vals positieven?
 - ➔ Eric Troniseck: We hadden nog wat vals positieven voor cannabisgebruik. Ook bij lage temperaturen en wanneer de checklist niet goed overlopen werd. Het aantal is al wel enorm gedaald, maar er waren er nog. Nu met het nieuwe toestel (Dräger) is er nog geen zicht op de vals positieven.
- Gilles Geeraerts: Is er geen gradatie in de analyse?
 - ➔ Eric: Dit is het grote verschil met alcohol. Daar werken we met intoxicatie-graden. De bestraffing is ook anders. Voor drugs werken we niet met graden.
- Wat gebeurt er als er tegelijkertijd alcohol en drugs worden vastgesteld?
 - ➔ Eric: Die worden als 2 aparte inbreuken behandeld.
- Eddy Klynen: Hebben de politiezones de mogelijkheid om zelf toestellen aan te kopen?
 - ➔ Voorzitter: Mij is steeds meegedeeld dat dat niet zou kunnen.
 - ➔ Eric: Speekselcollectoren mogen nooit op eigen houtje aangekocht worden. Voor speekseltesten zou dat in theorie moeten kunnen. Maar speekselcollectoren zijn conform en juridisch zou dat een probleem kunnen opleveren.

- Eddy: Kunnen de politiezones de toestellen aan elkaar doorgeven?
 - ➔ Eric: Daar is geen bezwaar tegen. Zones die kunnen aangeven dat ze een groter gebruik hebben, kunnen rekenen op voldoende bevoorrading. Maar het valt voor dat er vervallen testen in de kast liggen, terwijl die door een andere politiezone nog gebruikt hadden kunnen worden.
- Voorzitter: Is het niet de bedoeling om de speekseltest zo valide te maken zodat een analyse niet meer nodig is?
 - ➔ Eric: De speekseltest moet echt performant zijn om de speekselanalyse te kunnen laten vallen, daar is het voorlopig nog te vroeg voor en bovendien moet dan het wettelijk kader nog aangepast worden.
- Voorzitter: Wat is de tijdswinst met de nieuwe procedure?
 - ➔ Eric: Ongeveer 10 minuten tijdswinst op terrein, maar het betreft vooral een grote administratieve winst.
- Voorzitter: Is iedereen ondertussen opgeleid?
 - ➔ Eric: In Vlaanderen verloopt het redelijk goed.
- Zijn er cijfers van combigebruik alcohol en drugs?
 - ➔ Eric: Deze cijfers worden niet samen bijgehouden. Het zijn 2 verschillende cijfers die niet met elkaar in verband gebracht worden.
- Wouter Van den Berghe: Uit het ESRA-onderzoek (2019) blijkt dat 7% van de Belgen aangeeft de laatste maand minstens 1 keer gereden te hebben binnen het uur na druggebruik. Dit cijfer was gestegen t.o.v. de vorige enquête. Het neemt overal in Europa toe. We moeten inzetten op de langere termijn. Is het niet beter om de vaststelling te doen op basis van fysieke kenmerken omdat er zoveel drugs bestaat en er altijd nieuwe soorten bijkomen?
 - ➔ De stijging is onmiskenbaar. In welke mate is dit te verklaren door meer drugs in het verkeer of doordat er meer getest wordt? Er wordt meer getest in Wallonië dan in Vlaanderen.
 - ➔ Eric: De verhouding ligt op 2/3 in Vlaanderen en 1/3 in Wallonië. Dat heeft ook met de bevolkingsdichtheid te maken.
- Voorzitter: Voor de WODCA controles (enkel tijdens de weekendnachten), wordt dit stelselmatig bijgehouden. Er worden elkaar jaar meer testen afgenomen. Het aantal positieve testen is relatief gedaald.
- Hoeveel bedraagt het aantal bestuurders onder invloed van medicijnen?
 - ➔ Wouter Van den Berghe: Dit bedraagt 20%, pijnstillers zitten er ook tussen. En het neemt toe met de leeftijd.
- Voorzitter: Er is kennelijk weinig inzicht in en besef van de risico's. Wat je ook gebruikt, het heeft een impact op de manier waarop je je gedraagt in het verkeer.
 - ➔ Wouter Van den Berghe: Er is weinig onderzoek naar de effecten van drugs op verkeersongevallen.

- Voorzitter: We willen een persbericht uitsturen omwille van de lage inschatting van de pakkans, de toename van het druggebruik... Is iedereen ermee akkoord om persbericht uit te sturen?
 - ➔ Wouter Van den Berghe: Drugs is een onderschat probleem. Het gebruik neemt toe en heeft zijn effect op de verkeersveiligheid.
 - ➔ Uit de gesprekken tijdens vormingsmomenten in kader van de rijopleiding blijkt dat er over alcoholgebruik afspraken gemaakt worden tussen ouder en kind, maar niet over druggebruik. Drugs lijken wel een taboe.
 - ➔ Niet alle ouders zijn gewend om drugs ter sprake te brengen.
 - ➔ Gilles Geeraerts: Bij VAD sensibiliseren we met projecten zoals Safe & Sound op festivals over wetgeving drugs in verkeer.
 - ➔ Voorzitter: Wat is de belangrijkste focus in het debat?
 - ➔ Eric: De pakkans mag hoger liggen. Dit is afhankelijk van menselijke inbreng, omdat het een niet-geautomatiseerd proces is.
 - ➔ Ben Van Gils: Een meer uniforme aanpak zou ook helpen. De procedure zit nog niet genoeg in de vingers (in vergelijking met alcohol).
 - ➔ Eric: Er is ook een risico op stockproblemen.
- Gilles Geeraerts: Weten de hooggeschoolde veertigers die 's avonds een jointje roken dat ze 's morgens niet in de wagen mogen stappen?
 - ➔ Eric: Hetzelfde kan zich ook met alcohol voordoen.
- Uit de groeps gesprekken tijdens de terugkomomenten (rijopleiding) blijkt dat jongeren drugs aanvaardbaar vinden. Ze praten er openhartig over. De gevolgen van druggebruik zijn echter niet duidelijk voor de jongeren.

De voorzitter van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid stuurt vrijdag 27 september 2019 een persbericht uit waarin ze pleit voor een verhoging van de pakkans voor rijden onder invloed van drugs.

c. Campagne 'Don't do drugs and drive'

Werner De Dobbeleer (VSV) licht de campagne 'Don't do drugs and drive' toe.

Uit een verkeersveiligheidsbevraging blijkt dat de meesten het eens zijn dat rijden onder invloed van drugs het risico op een ongeval verhoogt. De risicoperceptie bij de grote groep zit dus goed. 6% sluit echter niet uit dat men onder invloed van drugs zou rijden. De risicoperceptie bij jongeren ligt lager en zij sluiten minder makkelijk uit dat ze ooit onder invloed van drugs zouden rijden. De gepercipieerde pakkans voor rijden onder invloed van drugs is de laagste van alle inbreuken. Het zijn vooral jonge mannen en bezoekers van festivals die vaker onder invloed van drugs rijden.

De campagne "Don't do drugs and drive" wil een internationaal publiek aan spreken. Via organisatoren van festivals, clubs en via DJ's werd de campagne gevoerd. De campagne startte in juni 2019, maar loopt nog steeds verder.

Vragen vanuit het forum:

Geen vragen/opmerkingen.

3. Alcohol in het verkeer

We blikken terug op de reacties in de pers na de vorige bijeenkomst van het Vlaams Forum Verkeerveiligheid van 21 juni 2019 en stellen enkele aanbevelingen vanuit het Vlaams Forum Verkeerveiligheid voor.

a. Reacties in de pers

Dit item werd niet behandeld.

b. Aanbeveling Vlaams Forum Verkeerveiligheid

Ine Herten (VSV) licht de aanbevelingen inzake nul-limiet voor alcohol in het verkeer toe.

De aanleiding was de bespreking van de ESRA-enquête 2019 tijdens de vorige bijeenkomst van het VFV in juni 2019. Er werd toen een persbericht opgesteld waarin de voorzitter van het VFV voor nultolerantie van alcohol in verkeer pleitte. In de maand juli was er heel wat media-aandacht voor dit onderwerp.

Rijden onder invloed van alcohol is een hardnekkig verkeerveiligheidsprobleem. 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. Volgens de Europese Commissie ligt dit aandeel op +/- 25%.

Uit de ESRA-enquête van 2019 blijkt België bij de slechtste leerlingen van de klas te zitten wanneer het gaat over rijden onder invloed van alcohol. 24% van de Belgische bestuurders gaf 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 (13%) en zelfs de aller slechtste van de 32 bevraagde landen. In een VSV-bevraging van 2018 stelt 30% dat hun vrienden het aanvaardbaar vinden om nog te rijden als je gedronken hebt. De mentaliteit ten opzichte van alcohol achter het stuur is laks.

Een mogelijke oplossing is het invoeren van een algemene nul-limiet. Vandaag is 0,5 g/l de wettelijke limiet in de meeste Europese landen. Toch zijn er 4 landen die een strikte nul-limiet hanteren en nog eens 4 die een limiet van 0,2 g/l opleggen. Dit laatste komt quasi op hetzelfde neer als een nul-limiet omdat zelfs één glas bier, wijn of sterke drank al te veel is om nog te mogen rijden. De landen met een striktere limiet dan 0,5 g/l kennen hiervan positieve gevolgen voor de verkeerveiligheid.

In sommige landen is er een lagere limiet voor specifieke doelgroepen. Omwille van een hoger ongevalsrisico passen de meeste Europese landen voor jonge, onervaren bestuurders een limiet van 0,2 g/l toe. In België is dit echter niet van toepassing. Ook voor professionele bestuurders leggen sommige Europese landen een lagere limiet van 0,2 g/l op. België is hier wel één van de landen die deze maatregel toepast.

Wanneer we een algemene nul-limiet in België zouden willen invoeren, zijn er een aantal voorwaarden die belangrijk zijn om dit op een succesvolle manier te realiseren.

Er moet een **draagvlak** zijn voor deze maatregel. Uit de ESRA-resultaten blijkt dat een kwart van de Belgen voorstander is van nultolerantie voor beginnende bestuurders en 63% is voorstander van een algemeen alcoholverbod achter het stuur. Het draagvlak is groter bij vrouwen en ouderen dan bij mannen en jongeren.

De **handhaving** moet volgen en de pakkans moet vergroten. In landen waar een strenge limiet met een hoge pakkans gecombineerd wordt, kent men een sterke vermindering van het aantal verkeersdoden door rijden onder invloed van alcohol. De pakkans in België ligt volgens ESRA op 24%, waar het Europees gemiddelde 18% bedraagt. Maar bij een algemene verlaging van de limiet is er een negatief effect te verwachten wanneer dit niet gepaard zou gaan met een verhoging van de politie-inzet. Het is dus cruciaal dat de pakkans verhoogd wordt bij de invoering van een algemene nul-limiet.

De **aanbodzijde van alcohol** is evenzeer belangrijk om aan te pakken door bijvoorbeeld de verkoop van alcohol langs snelwegen te verbieden. De verleiding aanpakken is een eerste stap.

Sensibilisering en educatie zijn ook cruciaal in dit verhaal. De BOB-campagnes droegen bij aan de vermindering van rijden onder invloed van alcohol. Dit in combinatie met een verhoging van het politietoezicht. Communicatie en handhaving gaan altijd hand in hand voor het beste resultaat. We zouden echter nog meer accent kunnen leggen op sensibiliserende acties op het terrein.

Verder dienen we een onderscheid te maken tussen **alcoholverslaafden** en niet-alcoholverslaafden. Voor de 1^{ste} groep zijn de standaardstraffen onvoldoende om het probleem aan te pakken. Door bijvoorbeeld een ontwenningprogramma op te leggen, kan de oorzaak van het probleem aangepakt worden. Dit gebeurt reeds in een aantal Europese landen.

Voor de **hardleerse, niet-verslaafde overtreeders** kan best een alcoholslot opgelegd worden. In België is dit verplicht voor bestuurders met een promille van $\geq 1,8$ (en voor recidivisten $\geq 1,2$).

Volgende aanbevelingen worden voorgesteld:

1. Een nul-limiet voor alle bestuurders
2. Meer inzet op handhaving
3. Aanbod alcohol reguleren
4. Sensibilisering, ook met acties op het terrein
5. Maatregelen op maat: alcoholslot (voorstel lagere grenswaarden bij invoering lagere limiet) en ontwenningprogramma's

Vragen vanuit het forum:

- Koen Van Wonterghem: Een limiet van 0,2 g/l komt niet op hetzelfde neer als een nul-limiet. Maar onder 0,1 g/l kan je niet meten.

- Eric: In Oost-Europa is er een traditie van meer politiecontroles in het algemeen waardoor de pakkans groter is.
- Een alcoholslot is een erg dure maatregel voor de overtreder.
- Hoeveel bedraagt de prijs van een alcoholslot?
 - ➔ Wouter: 3.000 euro voor 2 jaar, inclusief kalibratie en begeleiding. Het alcoholslot is een maatregel die werkt. Maar het is nu zodanig duur, dat het niet verplicht kan worden voor alle wagens. Echter, wanneer dit standaard in wagens ingebouwd zou worden, bedraagt de kostprijs zo'n 500 euro.
- Eddy: Wie bouwt de alcoholsloten in?
 - ➔ Wouter: Vias Institute doet dat. Er zijn nog een aantal anderen die hiervoor een aanvraag indienden. Wanneer er meer vraag zou komen, zal het aanbod volgen.
- Eric: De wet voorziet dat de rechter die het alcoholslot oplegt, de geldboete kan verminderen tot 1€. Dat werd in het debat in de media niet meegenomen. Het werd daar voorgesteld als een asociale maatregel, maar dat is dus niet helemaal waar.
 - ➔ Kirsten De Mulder: Vandaar ook het onderscheid dat we maken tussen niet-verslaafden en verslaafden. Voor alcoholverslaafden heeft een ontwenningprogramma minder financiële impact.
 - ➔ Eric: Alcoholslot is een mogelijkheid, maar is niet verplicht. Je kan ook kiezen om niet te rijden.
- Het belang van de koppeling van een invoering van een algemene nul-limiet aan meer inzet op handhaving wordt als cruciaal bestempeld door verschillende leden van het VFV. Ook sensibilisering moet hier aan gekoppeld worden.

De aanbeveling wordt verder uitgewerkt en aan de leden van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid bezorgd. Nadien zal de aanbeveling bezorgd worden aan de Federaal Minister van Mobiliteit namens het Vlaams Forum Verkeersveiligheid.

4. Campagnes afleiding en snelheid

Werner De Dobbeleer (VSV) overloopt de voorbije campagne over afleiding en werpt een blik op de nieuwe campagne over snelheid.

Afleiding

Het begrip 'Automodus' werd in 2018 geïntroduceerd en 47% van de Vlamingen kende na de campagne in 2018 het begrip. In 2019 werd het begrip verder geïnstalleerd met een focus op jongeren en bedrijfswagenbestuurders. Handsfree als optie om in Automodus te gaan, werd niet meer meegenomen.

Nieuw in de campagne van 2019 was de samenwerking met de telecomoperatoren. Er werden affiches in de huisstijl van alle operatoren opgemaakt. Er waren video's van de CEO's van de telecombedrijven die uitleggen waarom het nodig is om in Automodus te gaan. De politie en de werkgevers hebben de campagne mee verspreid en ondersteund. De campagne kende een goed bereik van 68%, het aantal mensen die al van Automodus gehoord heeft, is gestegen en een grotere groep weet de betekenis van Automodus te duiden. Er is een stijging van het aantal mensen die overtuigd zijn dat in Automodus gaan een aanrijding kan voorkomen. =Na de campagne is er een grotere bereidheid (63%) om in Automodus te gaan. Samengevat is de kennis en motivatie toegenomen. Voor de campagne van 2020 willen we de drempels wegnemen en uitleggen dat in Automodus gaan makkelijk is.

Vragen vanuit het forum:

- Wouter Van den Berghe: Lezen en schrijven van berichten is gevaarlijker dan bellen. Kan er meer focus op gelegd worden?
 - ➔ Werner De Dobbeleer: De campagne spreekt telkens over smartphonegebruik in het algemeen en dit wordt ook zo gecommuniceerd.

Snelheid

Uit de premeting voor snelheid blijkt dat de bereidheid zich aan de snelheidslimiet te houden het grootst is voor zone 30 in een schoolomgeving (84%), gevolgd door 50 binnen de bebouwde kom (82%). De bereidheid is het laagst op de snelwegen (68%). Het zijn voornamelijk mannelijke bestuurders jonger dan 45 jaar, bedrijfswagenbestuurders en zelfstandigen die te snel rijden. Bestuurders vinden het niet altijd eenvoudig omdat bv. de snelheidslimieten niet overal duidelijk zijn. Daarbij onderschatten ze het risico op een ongeval en overschatten ze zichzelf. Slechts 40% vindt de snelheidslimieten meestal aanvaardbaar, maar een overgrote meerderheid is wel tevreden met het snelheidsregime in zijn of haar straat. Met de campagne in 2019 wordt het begrip 'Control Cruiser' geïntroduceerd, als positief woord voor iemand die zich aan de snelheid houdt. Er komen 10.000 borden die via 122 deelnemende gemeenten aan inwoners uitgedeeld worden. Daarmee wordt de 'Control Cruiser' bedankt om zich aan de snelheid te houden. Er is ook een samenwerking met de lokale politie met de flitsmarathon van 8 oktober 2019. Bestuurders die zich aan de snelheidslimiet houden, krijgen een beloning.

Vragen vanuit het forum:

Geen vragen/opmerkingen.

PLANNING sensibiliseringscampagnes 2020

Plakperiode vanaf	Affichageperiode	Aantal weken	Thema	Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
6/01	13/1-02/02	4	AWV												
03/02	10/02-01/03	4	VSV Slaperigheid												
02/03	09/03-05/04	5	AWV												
06/04	13/04-03/05	4	VSV Afleiding - Automodus												
04/05	11/05-31/05	4	AWV												
01/06	08/06-05/07	5	Autobestuurders: BOB												
06/07	13/07-02/08	4	AWV												
03/08	10/08-06/09	5	VSV Gordel - kinderzitjes												
07/09	14/09-04/10	4	AWV												
05/10	12/10-1/11	4	VSV Snelheid – combi flitsmarathon – Control Cruiser												
02/11	09/11-06/12	5	AWV												
07/12	14/12-04/01	4	Autobestuurders: BOB												
			DG Fietsers												
			DG drugs – Don't do drugs & drive												
			DG Snelheid – versterking GS												
			De Grote Verkeersquiz												
			VSV- vrijwilligers												
			www.veiligverkeer.be												
			Kijk Uit												

5. Varia

Thema Vlaams Congres Verkeersveiligheid (VCV20): terugkoppeling

De oproep voor projecten voor het programma van het VCV20 en voor de Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2020 zijn gestart. Indienen kan nog tot 20 oktober 2019 via deze link: <https://www.vlaamscongresverkeersveiligheid.be/>. Een warme oproep om mee op zoek te gaan naar goede voorbeelden, zelf abstracts in te dienen en de boodschap verder te verspreiden.

Fietsgemeente/Fietsstad

Momenteel kunnen fietsende Vlamingen hun stem uitbrengen voor hun favoriete fietsgemeente of fietsstad. De top 3 per categorie krijgt een bezoek van de vakjury waarna er één winnaar per categorie bekroond wordt tijdens het Fietscongres 2020. Stemmen kan nog tot 31 oktober 2019 via www.fietsgemeente.be. Dit project verloopt in samenwerking met De Fietsersbond, Het Nieuwsblad en de VSV.

Volgende bijeenkomsten plenaire vergadering :

- Vrijdag 13 december 2019 (10.00 uur)

Locatie : ELLIPSGEBOUW, Koning Albert II-laan 35 te 1030 Brussel