Drs. L. Voorham
Dr. S. Houwing

Trimbos instituut

Netherlands Institute of Mental Health and Addiction

Verlaging grens geschiktheidsonderzoek alcohol

Onderzoeksrapportage

Colofon

Auteurs
Drs. Lotte Voorham[1]
Dr. Sjoerd Houwing[2]

Artikelnummer
AF1537

Advies
Drs. Ninette van Hasselt

Begeleidingscommissie
Drs. Marian Jongman (opdrachtgever)
Drs. Rob van Beekum
Mr. Dr. Rob Bovens
Prof. Dr. Jan Ramaekers
Prof. Dr. Karel Brookhuis
Drs. René Mathijsen

Opdrachtgever
Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Met dank aan het CBR voor het beschikbaar stellen van de benodigde data.

[1] Trimbos-instituut
[2] Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

© 2017, Trimbos-instituut, Utrecht
Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, zonder voorafgaande toestemming van het Trimbos-instituut.

Lijst van afkortingen

ASP	Alcohol Slot Programma
BAG	Bloed Alcohol Gehalte
BB	Beginnend bestuurders
CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
DRUID	Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines (Europees onderzoek naar o.a. rijden onder invloed)
EB	Ervaren bestuurders
EB1/BB1	Ervaren/beginnend bestuurders waarover 1 mededeling is uitgebracht aan het CBR
EB2/BB2	Ervaren/beginnend bestuurders waarover 2 mededelingen zijn uitgebracht aan het CBR
EB3+/BB3+	Ervaren/beginnend bestuurders waarover 3 of meer mededelingen zijn uitgebracht aan het CBR
EMA	Educatieve Maatregel Alcohol
ETSC	European Transport Safety Council
IMMORTAL	Impaired Motorists, Methods of Roadside Testing and Assessment for Licensing (Europees onderzoek naar ongevalsrisico)
JDS	Justitieel documentatie systeem
LEMA	Lichte Educatieve Maatregel Alcohol
OBJD	Onderzoeks- en Beleidsdatabase Justitiële Documentatie
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
VAD	Vereniging Alcohol- en Drugsproblemen
WODC	Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (van het ministerie van Justitie)

Inhoudsopgave

Samenvatting 6

Inleiding 8

1. Methode 12

2. Resultaten 14

De kans op recidive 14

Het relatieve ongevalsrisico 15

Oordeel geschiktheid 17

3. Scenario's 23

4. Vergelijking met het buitenland 27

Duitsland 27

België 28

Frankrijk 29

Spanje 29

Oostenrijk 30

Zwitserland 30

5. Conclusies en aanbevelingen 31

Conclusies verkeersveiligheid 31

Conclusies vergelijking met het buitenland 32

Aanbevelingen 33

Literatuur 36

Bijlagen 37

Bijlage 1 – Uitwerking scenario 1 38

Bijlage 2 – Uitwerking scenario 2 41

Bijlage 3 – Uitwerking scenario 3 42

Samenvatting

Inleiding
In Nederland kan een bestuurder die is aangehouden voor rijden onder invloed van alcohol een geschiktheidsonderzoek opgelegd krijgen. Het onderzoek bestaat uit een psychiatrisch onderzoek, lichamelijk onderzoek en bloedonderzoek en kent twee mogelijke uitkomsten: *ongeschikt* of *niet-ongeschikt*. Op dit moment ligt de grens voor het opleggen van een geschiktheidsonderzoek voor ervaren bestuurders bij een bloedalcoholgehalte (BAG) van 1,8 g/l. Beginners gaan bij een promillage van 1,3 g/l naar een onderzoek. Het is de politieke wens van de VVD om ook aan de ervaren rijbewijshouders aan wie voor het eerst een mededeling is uitgebracht bij een BAG tussen de 1,3 g/l en 1,8 g/l, een geschiktheidsonderzoek op te leggen. In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zoekt het Trimbos-instituut daarom een antwoord op de volgende twee vragen:

1. Wat is een goede ondergrens, waarbij het verkeersveiligheidsrisico kleiner wordt, maar waarbij de rijbewijshouders niet onnodig met een onderzoek worden geconfronteerd?
2. Hoe is de ondergrens en het geschiktheidsonderzoek bij onze buurlanden geregeld?

Methode
Voor het beantwoorden van de eerste onderzoeksvraag is buitenlandse onderzoeksliteratuur bestudeerd en zijn data van het CBR opgevraagd over alle mensen over wie een mededeling is uitgebracht aan het CBR in de afgelopen 10 jaar. Voor de mensen aan wie het geschiktheidsonderzoek is opgelegd is gekeken wat het resultaat was per BAG-waarde. Vervolgens zijn vergelijkingen gemaakt naar het type bestuurder (beginnende of een ervaren) en naar het aantal eerdere aanhoudingen.
De resultaten zijn vervolgens vastgelegd in drie verschillende scenario's:

- *Scenario 1*: een geschiktheidsonderzoek vanaf 1,0 g/l voor zowel ervaren, als beginnende bestuurders;
- *Scenario 2*: een geschiktheidsonderzoek vanaf 1,3 g/l voor zowel ervaren, als beginnende bestuurders;
- *Scenario 3*: een geschiktheidsonderzoek vanaf 1,5 g/l voor ervaren bestuurders en vanaf 1,3 g/l voor beginnende bestuurders.

Voor het beantwoorden van de tweede onderzoeksvraag is een systematische zoekactie verricht in verschillend databases met literatuur. Daarnaast zijn verscheidene contactpersonen in omringende Europese landen aangeschreven met een verzoek om aanvullende informatie over hun ervaringen met het geschiktheidsonderzoek in hun land.

Resultaten
De kans op verkeersongevallen stijgt naarmate bestuurders meer alcohol hebben gedronken. Dit risico neemt tussen de 1,0 en 1,8 g/l gemiddeld met een factor van 1,3 per BAG-klasse van 0,1 g/l toe. Ook blijkt dat het risico dat bestuurders vaker onder invloed deelnemen aan het verkeer toeneemt bij hogere BAG-waardes. Ten slotte is de kans dat een recidivist opnieuw een auto zal besturen met een hoog promillage veel groter in vergelijking met iemand die voor de eerste keer wordt betrapt op rijden onder invloed. Om vast te stellen in hoeverre een verkeersmaatregel bij kan dragen aan de verkeersveiligheid, zijn deze drie inzichten uit de wetenschappelijke literatuur van belang.

Bevindingen uit de data van het CBR stroken met de conclusies uit de wetenschappelijke literatuur:

- Het aandeel *ongeschikt*e bestuurders dat voor het eerst met alcohol op aangehouden wordt, loopt lineair op met het promillage
- Bestuurders met meerdere mededelingen hebben een grotere kans om *ongeschikt* verklaard te worden dan bestuurders met de eerste mededeling.
- Daarbinnen bestaat weer een verschil tussen bestuurders met een 2e mededeling en bestuurders met de 3e en volgende mededeling. Deze laatste groep blijkt vrijwel altijd *ongeschikt* in het geschiktheidsonderzoek.
- Beginnende bestuurders blijken in het algemeen vaker *niet-ongeschikt* worden verklaard dan ervaren bestuurders bij hetzelfde promillage.

Op basis van de data van het CBR is een inschatting gemaakt van het aantal mensen dat al dan niet aanvullend *ongeschikt* zou worden verklaard in de verschillende scenario's per doelgroep. Voor de drie scenario's levert dit de volgende resultaten op:

Scenario 1 (verlaging naar 1,0 g/l)
Per jaar krijgen naar verwachting 6.461 extra mensen het geschiktheidsonderzoek opgelegd. Hiervan wordt 55% (3.581) *ongeschikt* verklaard en 45% (2.880) *niet-ongeschikt*.

- Recidivisten - Er wordt verwacht dat van alle bestuurders (ongeacht of ze ervaren of beginnend zijn) waar het gaat om de eerste mededeling 54% *niet-ongeschikt* zal worden verklaard in het geschiktheidsonderzoek, en 46% wel *ongeschikt*. Als er wordt gekeken naar bestuurders waarover een tweede mededeling is uitgebracht dan zien we een ander beeld. Van deze groep wordt verwacht dat 28% *niet-ongeschikt* wordt verklaard en 78% wel *ongeschikt*.
- Beginnende bestuurders - Van de groep beginnende bestuurders (zowel de mensen over wie een eerste als een tweede mededeling is uitgebracht) wordt verwacht dat 63% *niet-ongeschikt* zal worden verklaard in het geschiktheidsonderzoek, 37% wel. Van de groep ervaren bestuurders (zowel de mensen die een eerste als een tweede mededeling krijgen) wordt verwacht dat 41% *niet-ongeschikt* zal worden verklaard in het geschiktheidsonderzoek, 59% wel *ongeschikt*.

Scenario 2 (verlaging naar 1,3 g/l)
Per jaar krijgen naar verwachting 988 extra mensen het geschiktheidsonderzoek opgelegd. Hiervan wordt 77% (760) *ongeschikt* verklaard en 23% (288) *niet-ongeschikt*.

Scenario 3 (verlaging naar 1,5 g/l ervaren bestuurders)
Per jaar krijgen naar verwachting 488 extra mensen het geschiktheidsonderzoek opgelegd. Hiervan wordt 79% (385) *ongeschikt* verklaard en 21% (103) *niet-ongeschikt*.

Om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van de mogelijkheden en de gevolgen van het geschiktheidsonderzoek is het ten slotte relevant om te bekijken hoe andere landen hieraan vorm hebben gegeven. Duitsland, België, Frankrijk, Spanje, Oostenrijk en Zwitserland zijn geïncludeerd in het onderzoek.

Geen van de onderzochte landen hanteert een werkwijze ten aanzien van het geschiktheidsonderzoek die helemaal vergelijkbaar is met de situatie in Nederland. Het blijkt daarom lastig uit werkwijzen van andere landen conclusies te trekken over gevolgen voor het verlagen van de grens voor het geschiktheidsonderzoek in Nederland. Wat wel naar voren komt uit de vergelijking is dat wanneer er sprake is van op enig moment een 'automatisch' opleggen van het alcoholgeschiktheidsonderzoek bij een bepaalde BAG, blijkt dat andere landen hiervoor een vergelijkbare of lagere grens hanteren dan Nederland. Verder blijkt uit deze studie dat in Nederland op het moment relatief weinig mensen als *niet-ongeschikt* uit het onderzoek komen in vergelijking met de landen waarvan deze cijfers bekend zijn. Ook deze observatie moet echter met voorzichtigheid worden geïnterpreteerd door beperkte vergelijkbaarheid tussen landen.

Conclusies en aanbevelingen
Bevindingen uit de data van het CBR zijn in lijn met de conclusies uit de wetenschappelijke literatuur. Hoe hoger iemands promillage is, des te groter de kans dat diegene in het geschiktheidsonderzoek *ongeschikt* wordt verklaard. Bestuurders met meerdere mededelingen hebben een grotere kans om *ongeschikt* verklaard te worden en beginnende bestuurders hebben een kleinere kans *ongeschikt* verklaard te worden.

Uit de inschatting van de scenario's kan worden geconcludeerd dat wanneer de wettelijke grenswaarde voor het geschiktheidsonderzoek wordt verlaagd naar een BAG van 1,3 g/l (scenario 2) er ongeveer 77% van de extra mensen in het geschiktheidsonderzoek *ongeschikt* zou worden verklaard. In de schatting van scenario 3 worden vergelijkbare ratio's verwacht. In scenario 1 is een andere ratio te verwachten: 45% (*niet-ongeschikt*) vs 55% (*ongeschikt*). Bovendien zijn alleen in scenario 1 ook gevolgen voor beginnende bestuurders en voor bestuurders over wie een tweede mededeling is uitgebracht. Beginnende bestuurders blijken minder vaak *ongeschikt* te worden verklaard in het geschiktheidsonderzoek dan ervaren bestuurders. Bestuurders over wie al eens (of meerdere keren) een mededeling is uitgebracht worden naar verwachting vaker *ongeschikt* verklaard in het onderzoek dan bestuurders waarbij het gaat om een eerste mededeling.

Uit de inventarisatie in het buitenland komt naar voren dat Nederland een hogere grenswaarde heeft voor het opleggen van het geschiktheidsonderzoek. Daarnaast krijgen relatief weinig bestuurders het onderzoek opgelegd en blijken in Nederland ten opzichte van de omringende landen relatief weinig bestuurders *niet-ongeschikt*. Dit gegeven moet echter met voorzichtigheid worden geïnterpreteerd omdat de doelgroepen van het onderzoek in de omringende landen verschillen met de doelgroep van het rijgeschiktheidsonderzoek in Nederland

Op basis van de resultaten van het hier beschreven onderzoek worden de volgende aanbevelingen gedaan.

1. *Baseer de grens van het geschiktheidsonderzoek voor ervaren bestuurders met één mededeling op een afweging maatschappelijke baten en individuele kosten*

Voor ervaren bestuurders is geen eenduidige aanbeveling te geven. Hoe lager de grens wordt gelegd, hoe meer mensen worden verwezen naar het geschiktheidsonderzoek. Echter, niet alleen zullen meer mensen *ongeschikt* worden verklaard na het onderzoek, er zullen ook meer mensen *niet-ongeschikt*

worden verklaard. Waar de grens ligt tussen de baten van het maatschappelijk belang en de lasten voor het individu is een politieke keuze.

2. *Overweeg een alternatieve aanpak voor beginnende bestuurders bij een eerste mededeling*

Op basis van dit onderzoek lijkt er weinig aanleiding te zijn om de grens voor het opleggen van het geschiktheidsonderzoek voor de groep beginnende bestuurders te verlagen. Dat beginnende bestuurders minder vaak alcoholafhankelijk zijn (waar het geschiktheidsonderzoek op toetst) is op zich niet verbazend. Echter, dit betekent niet dat deze groep niet risicovol rijdt. Het zou goed zijn alternatieve maatregelen voor beginnende bestuurders te verkennen die ingaan op risicovol gedrag waarvan alcohol afhankelijkheid niet de onderliggende oorzaak is.

3. *Verlaag de grens van het rijgeschiktheidsonderzoek voor recidivisten*

Zowel bij ervaren als bij beginnende bestuurders zien we dat de kans dat iemand *ongeschikt* wordt verklaard in het geschiktheidsonderzoek hoger is bij een tweede dan bij een eerste mededeling. Bovendien zien we dat bestuurders die voor een derde of volgende keer de fout in zijn gegaan, een zeer hoge kans hebben (>90%) om *ongeschikt* verklaard te worden - ongeacht het promillage waarmee ze worden aangehouden. Uit de literatuur blijkt daarnaast dat de kans dat iemand recidiveert hoger is wanneer diegene dat al eens heeft gedaan. Dit kan een argument zijn om het geschiktheidsonderzoek voor deze groep al op te leggen bij een BAG van 1,0 g/l (in plaats van 1,3 g/l, wat nu het geval is).

4. *Voer aanvullend onderzoek uit om meer inzicht te krijgen in de effectiviteit van een ongeschikt-verklaring als maatregel om recidive te voorkomen en vergelijk de uitkomsten met alternatieve maatregelen;*

Er lijkt behoefte aan een effectievere aanpak voor recidivisten. Bovendien zou het goed zijn de kans op recidive nader te onderzoeken om te zien hoe een effectiever pakket aan maatregelen kan worden geïmplementeerd. Wanneer beter onderscheid gemaakt zou kunnen worden tussen bestuurders die waarschijnlijk alcoholafhankelijk zijn en bestuurders die om een andere reden de fout ingingen, zou bovendien meer effect kunnen worden geboekt met maatregelen. Meer kennis over voorspellende variabelen zou hierbij helpen. Ten slotte zou, om een beter geïnformeerde beslissing te nemen over een geschikte grenswaarde voor het geschiktheidsonderzoek, meer bekend moeten zijn over de gevolgen van een *niet-ongeschikt* verklaring op individueel gedrag. Dit zou moeten worden meegewogen bij de beslissing welk percentage *niet-ongeschikt*e bestuurders als acceptabel wordt gezien.

Inleiding

In Nederland kan een bestuurder die is aangehouden voor rijden onder invloed van alcohol een geschiktheidsonderzoek opgelegd krijgen. Omdat het geschiktheidsonderzoek geen strafmaatregel maar een bestuurlijke maatregel betreft, wordt dit onderzoek opgelegd door het CBR. Het wordt uitgevoerd door een psychiater en heeft tot doel iemands' geschiktheid te toetsen. Er zijn verschillende redenen om iemand *ongeschikt* te verklaren, maar ten aanzien van alcohol gaat het om een inschatting van alcoholafhankelijkheid/-misbruik. Het onderzoek bestaat uit een psychiatrisch onderzoek, lichamelijk onderzoek en bloedonderzoek. Er zijn twee uitslagen mogelijk: *ongeschikt* en *niet-ongeschikt*. Wanneer iemand *ongeschikt* wordt bevonden wordt het rijbewijs ongeldig verklaard. Na een jaar mag een bestuurder opnieuw zijn of haar rijbewijs aanvragen en wordt opnieuw geschiktheid onderzocht. Wanneer iemand *niet-ongeschikt* wordt verklaard, mag de bestuurder in de meeste gevallen zijn of haar rijbewijs behouden maar wordt nog wel verlangd dat een Educatieve Maatregel Alcohol (EMA) wordt gevolgd. De EMA (en de LEMA, Lichte Educatieve Maatregel Alcohol) zijn educatieve maatregelen die door het CBR kunnen worden opgelegd. De EMA en de LEMA zijn cursussen over de risico's van alcoholgebruik in het verkeer.

Wanneer er sprake is van een bloed alcohol gehalte (verder te noemen: BAG) tussen de 1,0 en 1,8 g/l (promille), is de bestuurder verplicht een EMA cursus te volgen. Bij een beginnende bestuurder en personen die al eerder een EMA-cursus hebben gevolgd, geldt een promillage van 0,8 tot 1,3. Ook indien er op het politiebureau geweigerd is om mee te werken aan de ademanalyse, of in geval van twee aanhoudingen met lagere promillages kan de EMA worden opgelegd. De LEMA is bedoeld voor beginnende bestuurders bij wie een BAG is geconstateerd tussen 0,5 en 0,8 g/l. Ook ervaren bestuurders kan een LEMA worden opgelegd. Bij hen wordt de LEMA opgelegd bij een BAG tussen de 0,8 en 1,0 g/l.

Op dit moment ligt de grens voor het opleggen van een geschiktheidsonderzoek voor ervaren bestuurders bij een BAG van 1,8 g/l. Beginners gaan bij een promillage van 1,3 g/l naar een onderzoek. Als er bij een ervaren bestuurder een BAG tussen de 1,3 g/l en 1,8 g/l wordt geconstateerd, gaat de betrokkene alleen naar het onderzoek als er sprake is van een 3^{e} of volgende mededeling[1] binnen 5 jaar.

Naast het geconstateerde alcoholgehalte in het bloed of de adem zijn er op dit moment nog andere criteria voor het CBR om een onderzoek naar de geschiktheid op te leggen:

- Wanneer de bestuurders binnen een periode van 5 jaar 3x is aangehouden wegens rijden onder invloed
- Wanneer de bestuurder niet voor een (L)EMA in aanmerking komt omdat:
    - de bestuurder in de afgelopen vijf jaar aan het alcoholslotprogramma (ASP) heeft deelgenomen ofwel wanneer een ASP destijds wel is opgelegd maar de bestuurder niet heeft deelgenomen;

1 Wanneer de politie rijden onder invloed constateert, wordt er over deze bestuurder een 'mededeling' uitgebracht aan het CBR. Er kunnen over een bestuurder meerdere mededelingen zijn uitgebracht wanneer diegene vaker onder invloed van alcohol een auto bestuurt.

- de bestuurder naar het oordeel van een medisch deskundige lijdt aan een ernstige psychiatrische stoornis of dementie, dan wel aan een langdurige lichamelijke stoornis die deelname onmogelijk maakt;
- de bestuurder in de afgelopen vijf jaar al eerder een onderzoek naar de geschiktheid opgelegd heeft gekregen wegens rijden onder invloed van alcohol;
- de bestuurder bij de politie bekend staat als regelmatig gebruiker van drogerende stoffen.

In het *Plan van aanpak onderzoek verlaging grens geschiktheidsonderzoek* beschrijft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de politieke wens van de VVD voor het eerder opleggen van het geschiktheidsonderzoek aan bestuurders die rijden onder invloed van alcohol. In dit voorstel kan ook aan de ervaren rijbewijshouders aan wie voor het eerst een mededeling is uitgebracht bij een BAG tussen de 1,3 g/l en 1,8 g/l, een geschiktheidsonderzoek worden opgelegd. Jaarlijks worden er ca. 6.000 mensen aangehouden met een BAG tussen 1,3 g/l en 1,8 g/l. Een deel van hen is recidivist en komt nu al in het onderzoek terecht. De rest zou in het VVD-voorstel eveneens voor het onderzoek in aanmerking komen.

Het is niet bekend of een bloedalcoholgehalte van 1,3 g/l geschikt is als nieuwe ondergrens voor het geschiktheidsonderzoek. De kosten voor het onderzoek naar geschiktheid (ongeveer 1.200 euro) moeten betaald worden door de bestuurders. Op dit moment komt ca. 15% van de mensen als *niet-ongeschikt* uit het onderzoek en afhankelijk van de reden van instroom volgt er nog een educatieve maatregel. Als de BAG grenswaarde wordt verlaagd naar 1,3 g/l, zal waarschijnlijk een groter percentage mensen als *niet-ongeschikt* uit het onderzoek komen. Het is dus de vraag bij welk alcoholpromillage het beste de grens kan worden gelegd voor het opleggen van een geschiktheidsonderzoek.

Op basis van bovenstaande stand van zaken heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de volgende vragen geformuleerd:

1. Wat is een goede ondergrens, waarbij het verkeersveiligheidsrisico kleiner wordt, maar waarbij de rijbewijshouders niet onnodig met een onderzoek worden geconfronteerd?
2. Hoe is de ondergrens en het geschiktheidsonderzoek bij onze buurlanden geregeld?

In dit onderzoek zal op basis van wetenschappelijke literatuur en beschikbare data van de Nederlandse situatie een inschatting worden gegeven van de gevolgen van het verlagen van de grens voor het opleggen van het geschiktheidsonderzoek. Bovendien wordt de situatie in bredere context geplaatst door middel van een inventarisatie van ervaringen met het geschiktheidsonderzoek in het buitenland.

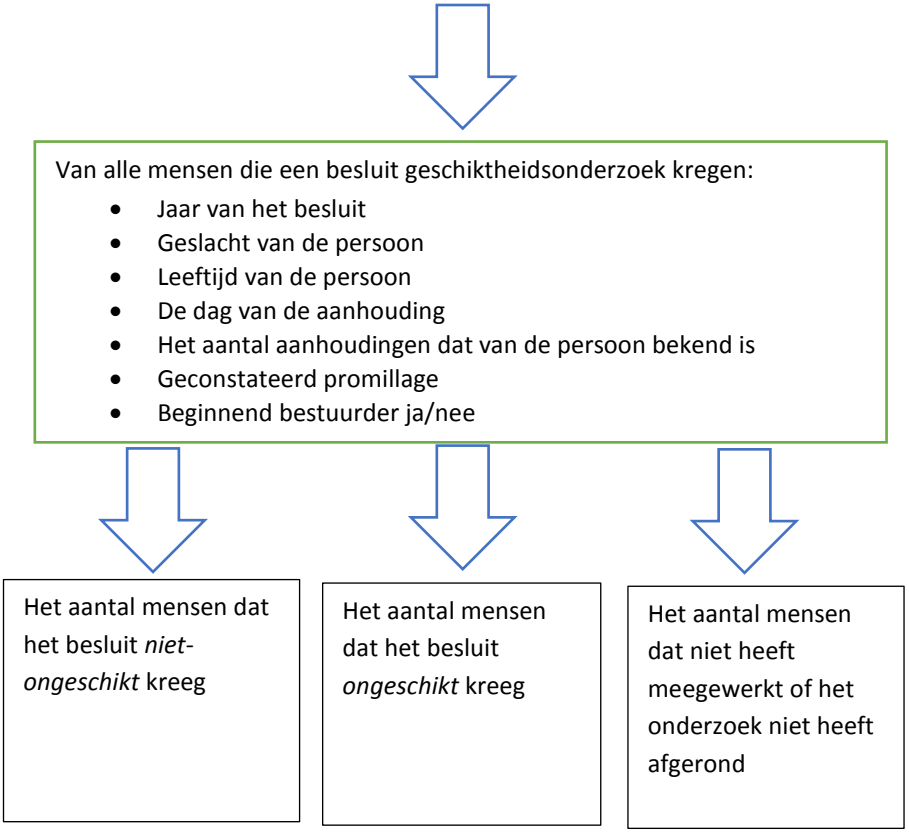
NB naar aanleiding van dit onderzoek kunnen geen uitspraken gedaan worden over het effect van de verlaging van de grens voor het opleggen van het geschiktheidsonderzoek op de verkeersveiligheid. Daarvoor zouden we de het effect van deze maatregel mee moeten nemen en dat is geen onderdeel van de opdracht.

1. Methode

Voor het beantwoorden van de eerste onderzoeksvraag zijn gegevens van het CBR opgevraagd over bestuurders waarover een mededeling is uitgebracht in verband met rijden onder invloed. Er is gevraagd om een getrapte data extractie vanaf eind 2006 tot december 2016, waarbij onderscheid is gemaakt tussen de volgende niveaus:

Van alle mensen die vanwege het rijden onder invloed (ROI) in het bestand zijn opgenomen van het CBR:

- Besluit: EMA/LEMA/geschiktheidsonderzoek
- Jaar van het besluit
- Het aantal aanhoudingen dat bij een persoon bekend is
- Geconstateerd promillage
- Beginnend bestuurder ja/nee



Voor het beantwoorden van de tweede onderzoeksvraag is een systematische zoekactie verricht in de databases PsycInfo, PubMed en EMBASE tot en met 2016. Hierbij is gezocht op termen voor rijden onder invloed van alcohol en bloedalcoholgehalte in combinatie met termen voor psychologisch/psychiatrisch onderzoek of geschiktheid. In het Engels is gezocht op *alcohol, blood alcohol content, blood alcohol level, blood alcohol concentration (BAC), driving while intoxicated (DWI), driving under the influence (DUI), drunk driving, risky driving*, gecombineerd met: *fit(ness) to drive, unfit to drive*. In het Duits is gezocht op: *Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU)* en op *Fahreignung*. De gevonden artikelen zijn ontdubbeld met behulp van Reference Manager. Ten slotte is de bibliotheekcollectie van de VAD (België) doorzocht op het trefwoord *rijvaardigheid* en op de combinatie *verkeersveiligheid* en *alcohol*.

Daarnaast is er gebruik gemaakt van de sneeuwbalmethode en zijn referentielijsten van artikelen en rapporten doorgenomen. Tevens is handmatig gericht gezocht via Google (Scholar) naar aanvullende literatuur. Om recentere literatuur te vinden is gebruik gemaakt van citatie zoeken. Hiervoor zijn in Google Scholar van diverse interessante artikelen de citaties gecheckt.

Aanvullend zijn diverse websites gescreend op relevante publicaties. Dit waren o.a. de website van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), The European Transport Safety Council (ETSC), Steunpunt Verkeersveiligheid (België) en de Road Safety Authority (Ierland).
Op de websites van de Zweedse organisaties Nationalföreningen För Trafiksäkerhetens Främjande (The National Society for Road Safety) en Trafikverket (Swedish Transport Administration) zijn de Engelstalige rapporten doorgenomen op relevantie. Ook zijn de deliverables in het kader van het DRUID – onderzoek (Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) van de European Commission, Brussels gecheckt en is de website van de Europese Commissie doorzocht.

De zoekactie resulteerde in 121 mogelijk relevante referenties naar documenten in het Nederlands of Engels en 2 Duitstalige. Als aanvulling op de gevonden literatuur zijn zes contactpersonen in omringende landen aangeschreven: België, Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk, Zweden, Finland en het Verenigd Koninkrijk. Hierop is in vier gevallen een reactie ontvangen.

2. Resultaten

Het effect van verlaging van de grens voor het geschiktheidsonderzoek hangt af van de volgende zaken:
- de kans op recidive van deze groep bestuurders
- het ongevalsrisico behorend bij de nieuwe BAG-klasse
- het aantal bestuurders dat in de nieuwe situatie een geschiktheidsonderzoek opgelegd zal krijgen
- het aandeel bestuurders uit deze groep dat bij het onderzoek *(niet) ongeschikt* wordt verklaard

Bij een verlaging van de grens voor het geschiktheidsonderzoek zullen per definitie meer bestuurders *ongeschikt* bevonden worden. Dit zal een positief effect hebben op de verkeersveiligheid, omdat het ongevalsrisico hoger is bij het gebruik van alcohol. De achterliggende gedachte bij het toetsen van alcoholafhankelijkheid is dat de kans op rijden onder invloed veel hoger is bij een bestuurder die alcoholafhankelijk is. Daarnaast kan ook het aandeel *niet-rijongeschikte* bestuurders per BAG-klasse inzicht geven in de (on)wenselijkheid van een verlaging van de grens voor het geschiktheidsonderzoek. Immers, wanneer relatief veel mensen bij het onderzoek *niet-ongeschikt* blijken, was wellicht een andere maatregel passender geweest. Door in kaart te brengen welke effecten verlaging van de grens voor het geschiktheidsonderzoek heeft op bovengenoemde factoren, wordt inzichtelijk welke impact kan worden verwacht van een dergelijke maatregel.

De kans op recidive

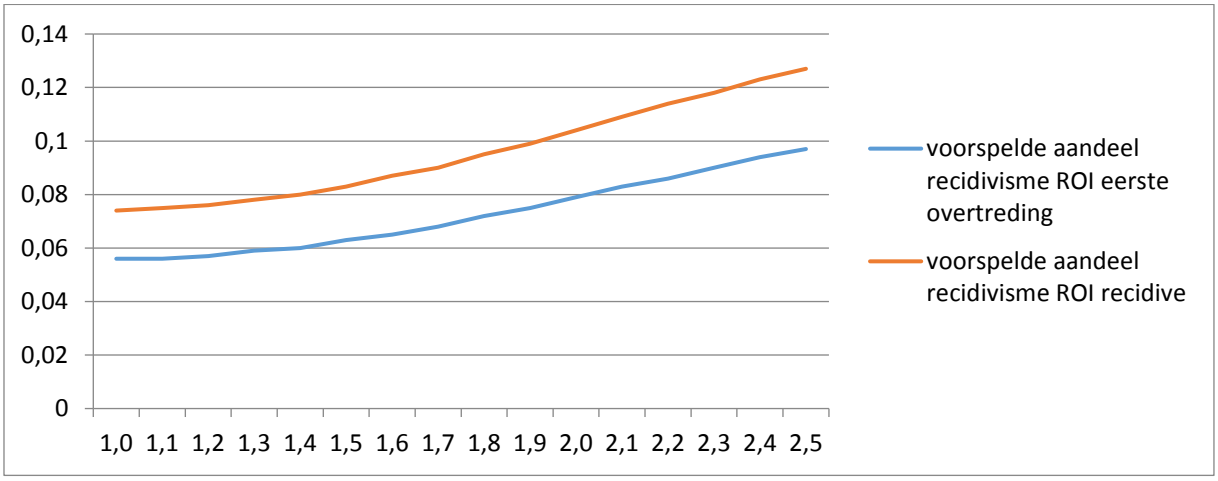
Een bruikbare indicator voor het effect van een verlaging van de grens voor een geschiktheidsonderzoek is de recidive bij de betreffende doelgroep. Het percentage recidive van alcoholovertreders per BAG-klasse van 0,1 g/l zou een rol kunnen spelen bij het formuleren van zinvolle BAG-grenzen voor het geschiktheidsonderzoek. Verkend is in hoeverre bestaande databronnen inzicht kunnen geven bij welke BAG-grens de kans op recidive toeneemt.

Het WODC (Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum) heeft een portal met recidivestatistieken genaamd REPRIS. Uit een korte inventarisatie blijkt echter dat recidivegegevens per BAG-klasse op dit moment nog niet in REPRIS zijn opgenomen. Wellicht kan het WODC op termijn via de vaste methodiek van de Recidivemonitor wel recidivegegevens per BAG-klasse leveren, maar op dit moment is dat nog niet mogelijk.

De OBJD (Onderzoek- en Beleidsdatabase Justitiële Documentatie) is een bron voor recidivecijfers onder álle rijders onder invloed die met Justitie in aanraking kwamen. Hierin worden echter geen promillages bijgehouden. Overigens loopt er momenteel een haalbaarheidsonderzoek naar de vraag of we deze informatie kunnen koppelen aan gegevens uit andere bronnen. Voor een onderzoek naar de kenmerken van zware alcoholovertreders (Goldenbeld e.a., 2016) zijn promillages uit het JDS (Justitieel documentatie systeem) aan de OBJD gekoppeld. Deze zijn echter ingedeeld in categorieën (politiefeitcodes) en niet fijnmazig genoeg om het recidiveaandeel over kleine promillageklassen uit te splitsen.

Helaas zijn er dus geen specifieke data in Nederland voorhanden die inzicht geven in de samenhang tussen BAG en de kans op recidive. Op basis van een Amerikaanse studie uit 1996 (Marowitz, 1996)

kan daar wel meer inzicht in worden gekregen. Marowitz onderzocht de relatie tussen het BAG bij de arrestatie en de kans op recidive binnen 1 jaar voor bestuurders uit de VS.



Figuur 1 Voorspelde aandeel recidive voor eenmalige overtreders en recidivisten naar BAG-klasse (Marowitz, 1996)

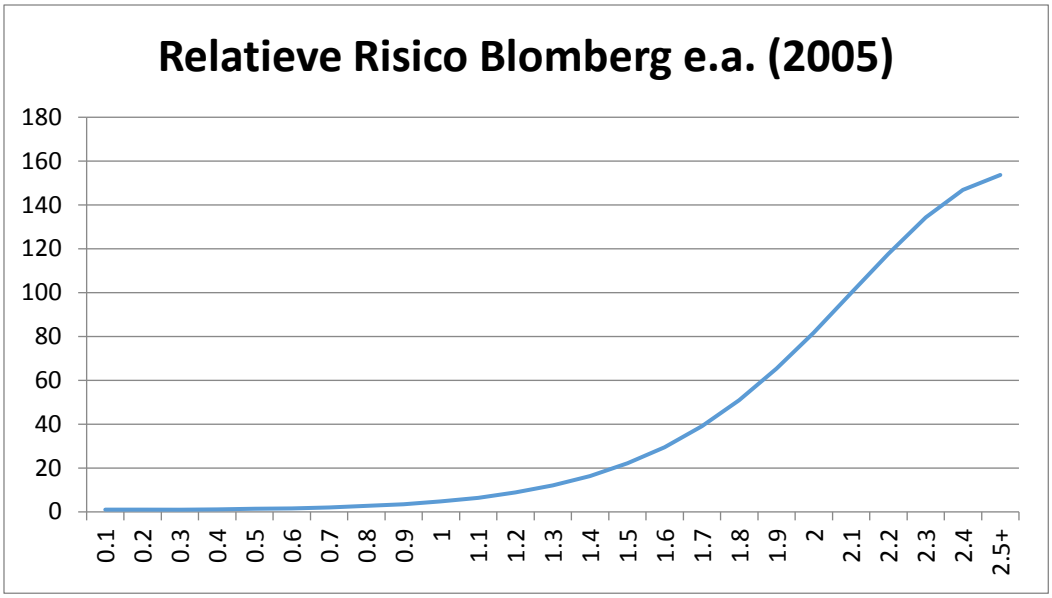
In deze studie is te zien dat als het BAG toeneemt, ook de voorspelde kans op recidive toeneemt. Bij een verlaging van de grens voor het geschiktheidsonderzoek zal het extra effect op recidive per verlaging met een BAG-klasse van 0,1 g/l dus licht afnemen. De stijging in het voorspelde aandeel recidive is in deze figuur het kleinst tussen de 1,0 g/l en 1,4 g/l. Boven de 1,4 g/l neemt het voorspelde aandeel recidive sneller toe. Het voorspelde aandeel recidive voor een recidivist bij 1,0 g/l ligt ongeveer even hoog als dat van een overtreder die voor het eerst gepakt wordt bij een BAG van 1,8 g/l.

Het relatieve ongevalsrisico

Een andere indicator voor het te verwachten effect van een verlaging van de grens voor een geschiktheidsonderzoek is het relatieve ongevalsrisico bij verschillende BAG-niveaus. Verkend is in hoeverre bestaande onderzoeken inzicht kunnen geven bij welke BAG-grens de kans op een ongeval toeneemt.

Epidemiologische studies worden uitgevoerd om bijvoorbeeld meer inzicht te krijgen in het relatieve risico van alcoholgebruik om bij een dodelijk ongeval betrokken te zijn of om letsel op te lopen. Doordat de opzet van de studies verschilt, is het niet altijd mogelijk de resultaten van de verschillende epidemiologische studies met elkaar te vergelijken. Daarnaast zijn voor het doel van het huidige onderzoek alleen studies geschikt die in staat zijn om ook bij hogere bloedalcoholgehaltes kleine klassen te hanteren van 0,1 g/l. Er bestaan grote Europese epidemiologische studies als die van IMMORTAL en DRUID maar deze bieden hierdoor geen geschikte informatie. Ook de Amerikaanse Borkenstein-studie is voor dit onderzoek niet bruikbaar.

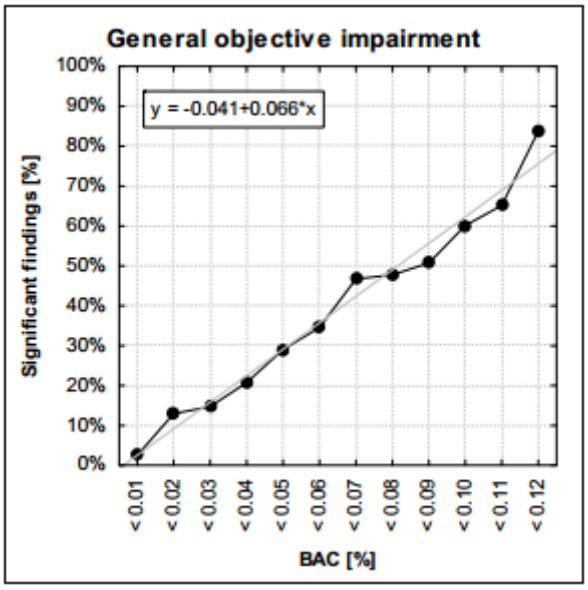
Een studie die wel voor dit onderzoek bruikbaar zou kunnen zijn, is de studie van Blomberg e.a (2005). In *Figuur 2* wordt een overzicht gegeven van het relatieve risico van een automobilist op een ongeval per bloedalcohol klasse ten opzichte van een nuchtere bestuurder.



Figuur 2 Relatief ongevalsrisico per BAG (Blomberg e.a.., 2005)

Het relatieve ongevalsrisico stijgt steeds harder naarmate er meer alcohol in iemands bloed zit. In deze Amerikaanse studie is de kans op een ongeval meer dan vijf keer zo hoog bij een BAG tussen de 1,0 g/l en 1,1 g/l als bij iemand die geen alcohol heeft gedronken. Het risico is meer dan tien keer zo hoog tussen de 1,2 g/l en 1,3 g/l en meer dan twintig keer zo hoog tussen de 1,4 g/l en 1,5 g/l. Tussen de 1,0 en 1,8 g/l neemt het ongevalsrisico gemiddeld met een factor van 1,3 per BAG-klasse van 0,1 g/l toe.

Resultaten van experimentele studies kunnen bovendien meer inzicht geven in het effect van alcohol op de uitvoering van de rijtaak. Dit kan worden gezien als een indirecte indicator van het ongevalsrisico. Het gaat hierbij om het effect op verschillende onderdelen zoals, de aandacht en de reactietijd. Binnen het DRUID project is een grote meta-analyse uitgevoerd op wetenschappelijke studies naar het effect van alcohol op de uitvoering van de rijtaak. Figuur 3 geeft het algemene effect weer van alcohol op de achteruitgang van cognitieve prestaties. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de score varieert over de verschillende onderdelen van de rijtaak.



Figuur 3 algemene objectieve prestatie achteruitgang– percentage van significante afwijkingen per BAG groep (Bron: Schnabel e.a., 2010)

Bij een BAG van 0,8 g/l vond 50% van studies een significante achteruitgang van prestaties. Dit percentage neemt met 6,6% per 0,1 g/l toe. Bij een BAG van 1,0g/l is het aandeel studies waarin een achteruitgang wordt gevonden dus ongeveer 63%. Een beperking van de uitkomsten van de meta-analyse (en die van experimentele studies in het algemeen) is dat er geen resultaten beschikbaar zijn voor BAG-waardes die hoger zijn dan 1,2 g/l. Studies waarbij hogere bloedalcohol waarden worden onderzocht, zijn nauwelijks toegestaan op Medisch Ethische gronden. Terwijl de resultaten boven de 1,2 g/l juist voor de onderhavige studie van belang zijn.

Oordeel geschiktheid

Een derde indicator voor het te verwachten effect van een verlaging van de grens voor een geschiktheidsonderzoek is *het aandeel niet-ongeschikt verklaarde bestuurders per BAG-klasse*. Verkend is in hoeverre bestaande databronnen inzicht hierin kunnen geven.

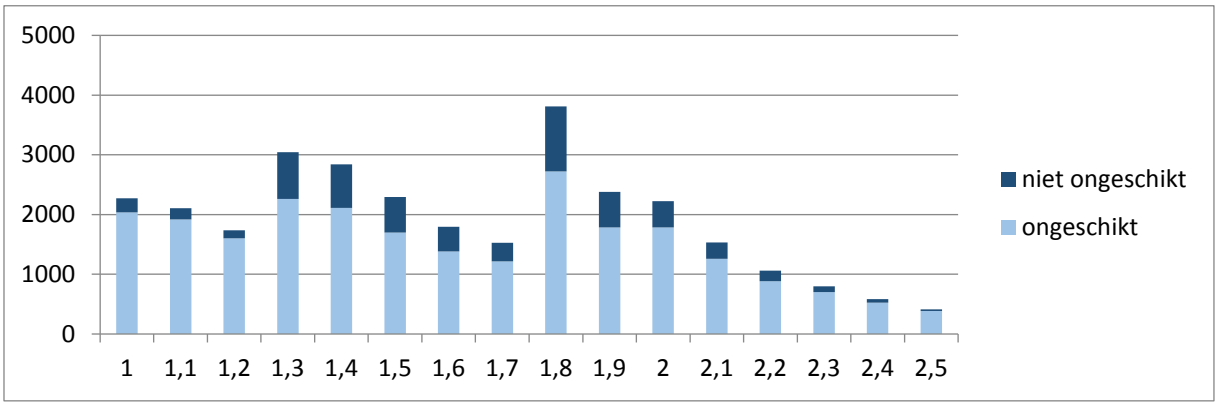
Het CBR beschikt over een database met daarin gegevens over de uitslagen van het onderzoek naar geschiktheid. Deze database is gebruikt om te kijken wat een verlaging van de grens voor het geschiktheidsonderzoek zou betekenen voor het aandeel overtreders dat al dan niet *ongeschikt* wordt verklaard. Voor deze studie richten wij ons specifiek op de bestuurders met een BAG tussen de 1,0 g/l en 2,5 g/l. Het gaat hierbij om 38.536 bestuurders.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2007-2016
Ongeschikt	3.171	3.650	2.925	3.075	3.083	2.708	2.223	1.816	2.354	1.001	26.006
Niet ongeschikt	1.208	1.113	916	773	751	417	352	295	569	267	6.661
Niet meegewerkt	163	162	112	116	124	111	79	63	92	46	1.068
Overige*	311	237	397	421	365	320	272	244	283	1.951	4.801
Eindtotaal	4.853	5.162	4.350	4.385	4.323	3.556	2.926	2.418	3.298	3.265	38.536
Aandeel *ongeschikt*	72%	77%	76%	80%	80%	87%	86%	86%	81%	79%	80%

* in de categorie ‘overige’ ging het in het grootste deel van de gevallen om geannuleerde onderzoeken.

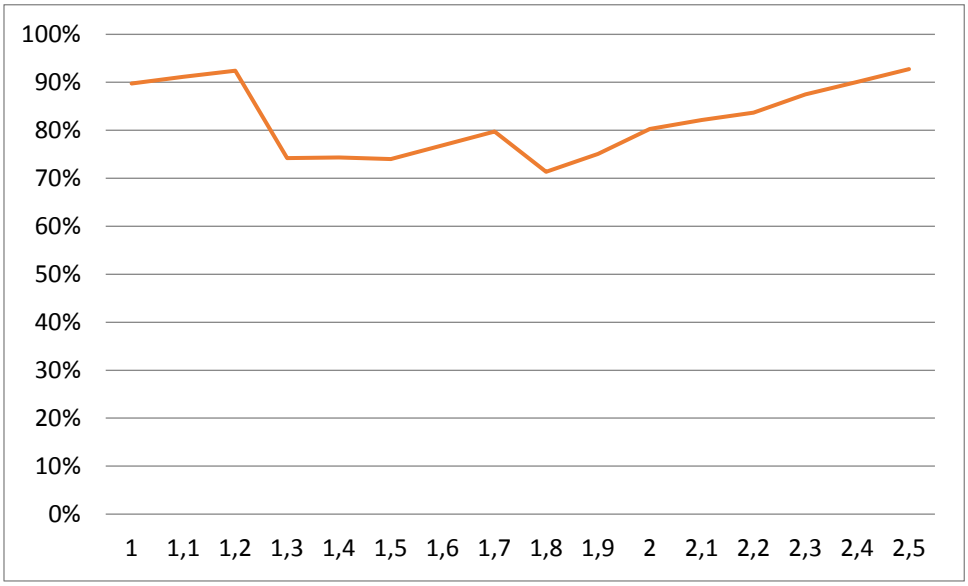
In totaal hebben in Nederland in de periode 2007-2016 32.667 bestuurders het geschiktheidsonderzoek afgerond. Hiervan bleek gemiddeld 80% *ongeschikt* te zijn verklaard.

Figuur 4 geeft een overzicht van de distributie van deelnemers aan het geschiktheidsonderzoek per BAG-klasse. Opvallend is het aantal mensen met een BAG onder de 1,3 g/l dat een geschiktheidsonderzoek opgelegd heeft gekregen. De reden van opleggen van het onderzoek is bij deze groep een andere geweest dan een (eerste) mededeling met een overschrijding van de wettelijke grenswaarde. Hier ligt immers de grenswaarde voor beginnende bestuurders en recidivisten.



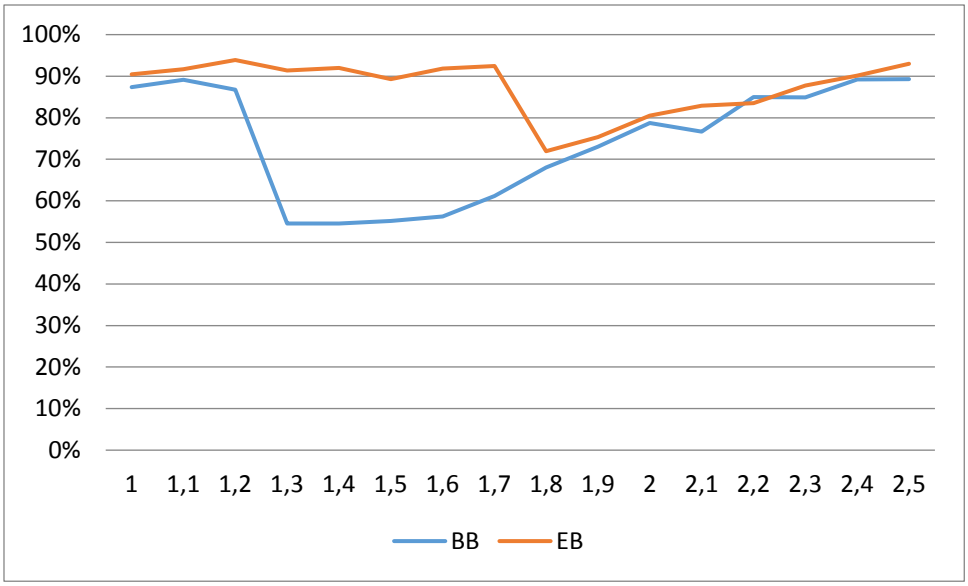
Figuur 4 Totaal aantal deelnemers aan het geschiktheidsonderzoek per BAG klasse, uitgesplitst naar *ongeschikt* en *niet-ongeschikt* verklaard

Figuur 5 geeft een overzicht van het aandeel bestuurders per BAG-klasse dat *ongeschikt* werd verklaard.



Figuur 5 Aandeel bestuurders dat *ongeschikt* werd verklaard naar BAG-klasse (1,0 g/l-2,5 g/|L)

In bovenstaande figuur zijn twee verschillende punten te zien waarbij er een trendbreuk lijkt te zijn bij 1,3 g/l en 1,8 g/l. Deze BAG-klassen komen niet toevallig overeen met de verschillende grenzen voor bestraffing die er in de Nederlandse wetgeving bestaan. In de volgende figuren zal nader blijken waarom juist bij deze grenzen trendbreuken zijn ontstaan.

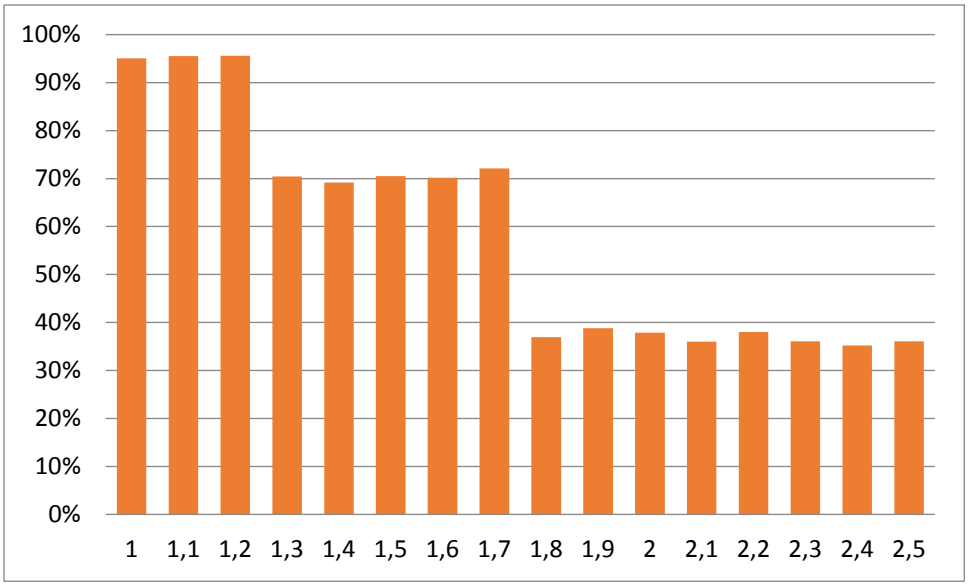


Figuur 6 Aandeel *ongeschikt* verklaarde bestuurders per BAG-klasse naar beginnende bestuurder (BB) en ervaren bestuurder (EB)

In figuur 6 wordt onderscheid gemaakt tussen ervaren en beginnende bestuurders. Te zien valt dat de trendbreuk bij 1,3 g/l alleen naar voren lijkt te komen bij beginnende bestuurders. Bij een BAG van 1,0 g/l tot 1,3 g/l wordt ongeveer 90% van de bestuurders *ongeschikt* verklaard. Van 1,3 g/l tot 1,8 g/l daalt het aandeel onder beginnende bestuurders naar minder dan 60%, terwijl dit aandeel voor ervaren bestuurders rond de 90% blijft. Boven de 1,8 g/l ligt het aandeel zowel voor ervaren, als voor beginnende bestuurders met 70% een stuk lager. Maar vervolgens neemt dit aandeel min of meer lineair toe tot 90% bij een BAG van 2,5 g/l.

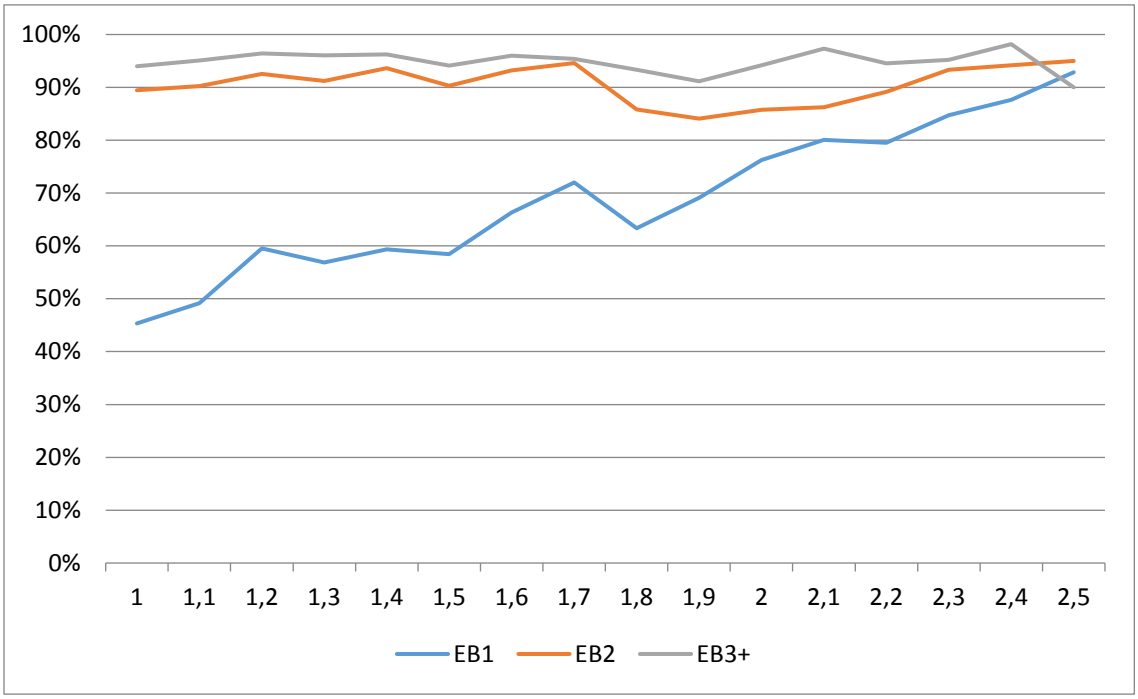
De verklaring voor de vorm van deze grafiek (een steile daling bij 1,3 g/l voor BB en 1,8 g/l bij EB) ligt wellicht in de reden waarom bestuurders een geschiktheidsonderzoek opgelegd hebben gekregen. In figuur 7 is te zien dat het aandeel recidivisten groter is naarmate de BAG-klasse lager is. In de BAG-klasse tot 1,3 g/l is ruim 90% meervoudig recidivist, in de klasse tussen 1,3 en 1,8 g/l ruim 70% en in de nog hogere klasse minder dan 40%.

Omdat in Nederland de wettelijke grenswaarden bij respectievelijk 1,3 g/l en 1,8 g/l voor beginnend en ervaren bestuurders liggen, is het aannemelijk dat er bij de bestuurders die onder dit promillage hebben geblazen en toch een geschiktheidsonderzoek opgelegd hebben gekregen sprake is geweest van recidive. Bij deze mensen is een derde of volgende mededeling uitgebracht en is waarschijnlijk om deze reden het onderzoek opgelegd.



Figuur 7 aandeel recidivisten (3 of meer mededelingen) per BAG klasse

De scherpe daling rond 1,3 g/l bij beginnend bestuurders in figuur 6 suggereert bovendien dat een relatief groot percentage (55% bij 1,3 g/l) van de beginnende bestuurders die het geschiktheidsonderzoek opgelegd krijgen op basis van enkel het promillage *niet ongeschikt* wordt verklaard. Dit wijst erop dat het BAG niet per se de beste voorspeller is van het al of niet *ongeschikt* worden verklaard in het geschiktheidsonderzoek.

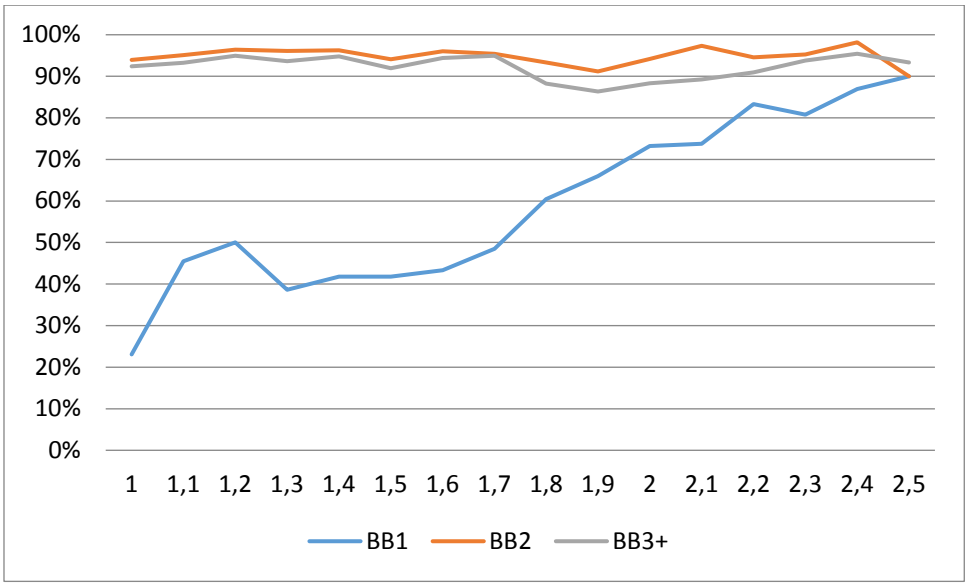


Figuur 8 Aandeel *ongeschikt* verklaarde ervaren bestuurders (EB) naar BAG en recidive (1, 2, 3+)

In Figuur 8 is het aandeel *ongeschikt* verklaarde ervaren bestuurders per BAG-klasse afgezet tegen het aantal keren dat men is betrapt op rijden onder invloed. Voor ervaren bestuurders waarover voor het eerst een mededeling is uitgebracht, zien we een lineair verband, waarbij het aandeel *ongeschikt*

toeneemt naarmate het BAG bij de aanhouding hoger is. Bij een BAG van 1,0 g/l is het aandeel *ongeschikt* 45%, bij 1,3 g/l ligt dit aandeel net onder 60% en bij 1,8 g/l ligt dit aandeel rond de 66%. Voor recidivisten zien we dat dit aandeel min of meer gelijk blijft, ongeacht het BAG ten tijde van de aanhouding. Het aandeel voor bestuurders die 3 keer of vaker zijn betrapt ligt hierbij gemiddeld over alle BAG-klassen iets hoger (95%) dan voor bestuurders die 2 keer zijn betrapt (90%). De stijgende lineaire trend in figuur 6 voor ervaren bestuurder met een BAG boven de 1,8 g/l wordt dus met name verklaard door het grote aandeel ervaren bestuurders waarover voor het eerst een mededeling is uitgebracht. Bij recidivisten zien we boven de 1,8 g/l weer een kleine dip.

Dezelfde analyses kunnen ook gedaan worden voor de beginnende bestuurders. Figuur 9 geeft het aandeel *ongeschikt*-verklaringen per BAG-klasse voor beginnende bestuurders naar recidive.

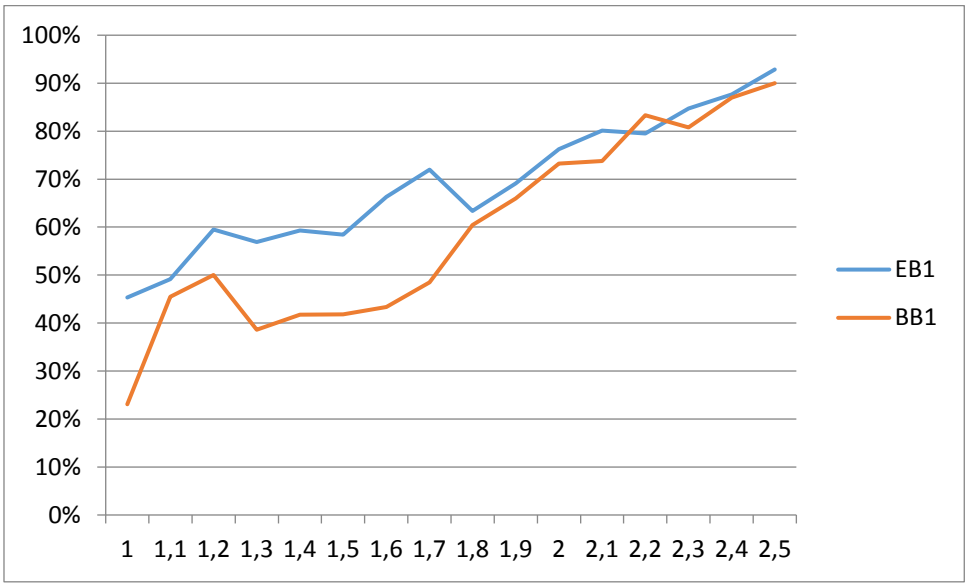


Figuur 9 Aandeel *ongeschikt* verklaarde beginnende bestuurders (BB) naar BAG en recidive

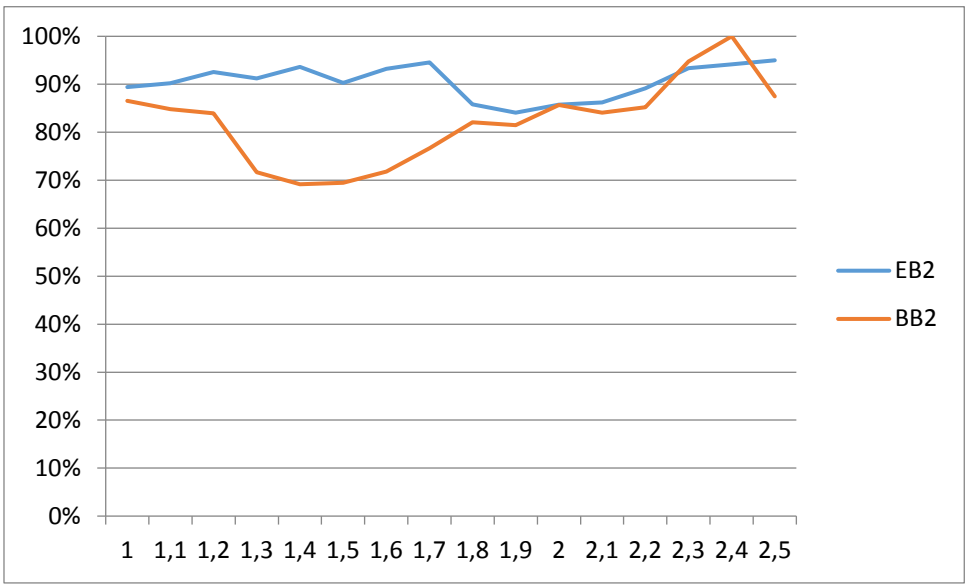
Wanneer we kijken naar de onderverdeling onder beginnende bestuurders (Figuur 9), dan zien we in grote lijnen hetzelfde beeld als bij de ervaren bestuurders, waarbij het aandeel *ongeschikt* voor recidivisten al bij lagere promillages hoog ligt en waarbij het aandeel voor beginnende bestuurders waarover voor het eerst een mededeling is uitgebracht, lineair oploopt. Ervaren bestuurders blijken dus ten opzichte van beginnende bestuurders bij eenzelfde promillage minder vaak *ongeschikt* te worden verklaard; of te wel ze blijken minder vaak te voldoen aan de criteria voor alcoholafhankelijkheid.

Overigens zien we ook hier de daling terug in het aandeel dat *ongeschikt* wordt verklaard tussen de 1,3 en 1,8 g/l. Zoals eerder over uitgeweid suggereren deze twee dalingen in de bovenstaande grafieken dat (zowel beginnende als ervaren) bestuurders die naar aanleiding van hun geblazen promillage in het geschiktheidsonderzoek terecht zijn gekomen vaker *niet-ongeschikt* worden verklaard dan beginnende bestuurders waar de aanleiding een andere was. Doordat deze grenswaarden verschillen voor de twee groepen: 1,3 g/l voor beginnende bestuurders en 1,8 g/l voor ervaren bestuurders, verwachten we vooral een verschil tussen de uitkomsten van het geschiktheidsonderzoek voor deze twee groepen (EB en BB) tussen deze twee BAG waarden. Dit is precies wat de grafieken in figuur 10 tot en met 12 laten zien. Voor beginnende bestuurders ligt het

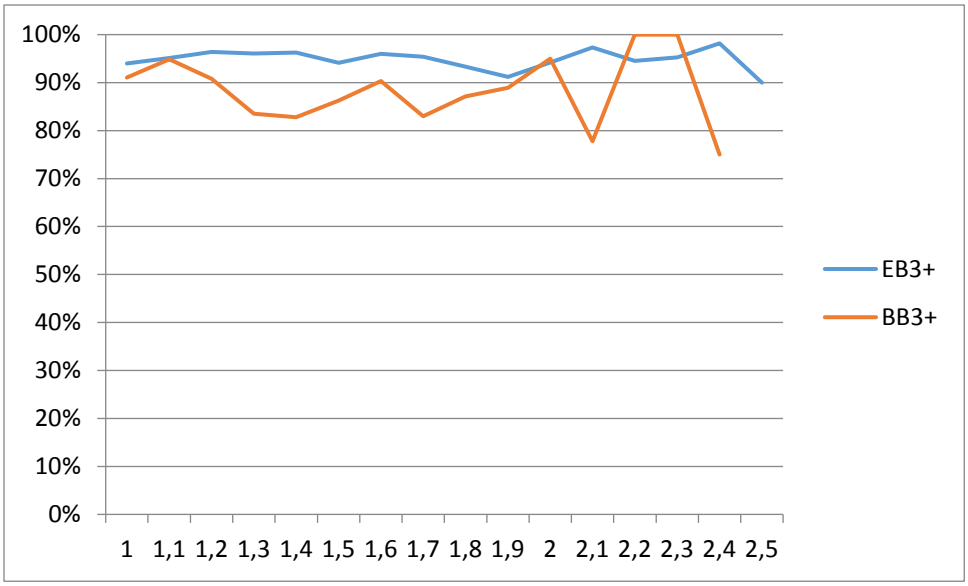
aandeel *ongeschikt* bij deze BAG-categorieën bij mensen waarover een of twee keer een mededeling is uitgebracht, gemiddeld bijna 20 procentpunten lager dan voor ervaren bestuurders.



Figuur 10 Aandeel *ongeschikt* per BAG-klasse voor beginnende en ervaren bestuurders waarover voor het eerst een mededeling is uitgebracht voor rijden onder invloed



Figuur 11 Aandeel *ongeschikt* per BAG-klasse voor beginnende en ervaren bestuurders waarover voor de tweede keer een mededeling is uitgebracht voor rijden onder invloed



Figuur 12 Aandeel *ongeschikt* per BAG-klasse voor beginnende en ervaren bestuurders waarover al meerdere keren een mededeling is uitgebracht

3. Scenario's

Om een inschatting te kunnen geven van de gevolgen van het veranderen van de grenswaarde voor het geschiktheidsonderzoek zijn 3 scenario's uitgewerkt, waarbij telkens wordt uitgegaan van een ander hypothetische promillage waarbij een geschiktheidsonderzoek wordt opgelegd. Op basis van wetenschappelijke literatuur en in overleg met de begeleidingscommissie en de opdrachtgever zijn 3 scenario's vastgesteld die ieder een promillage representeren waarbij een geschiktheidsonderzoek wordt opgelegd.

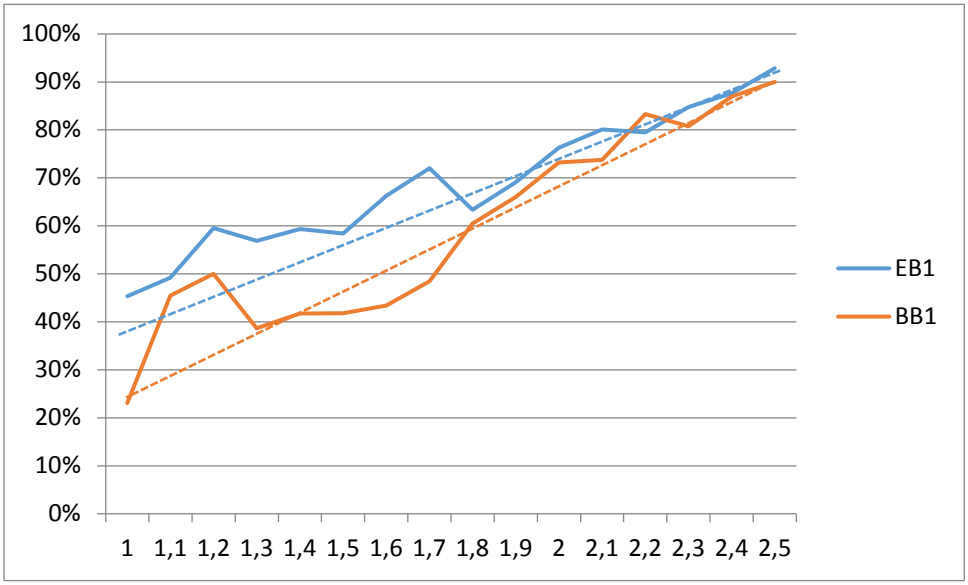
Scenario 1: Bij 1,0 g/l wordt een geschiktheidsonderzoek opgelegd bij zowel ervaren als beginnende bestuurders.

Scenario 2: Bij 1,3 g/l wordt een geschiktheidsonderzoek opgelegd bij zowel ervaren als beginnende bestuurders.

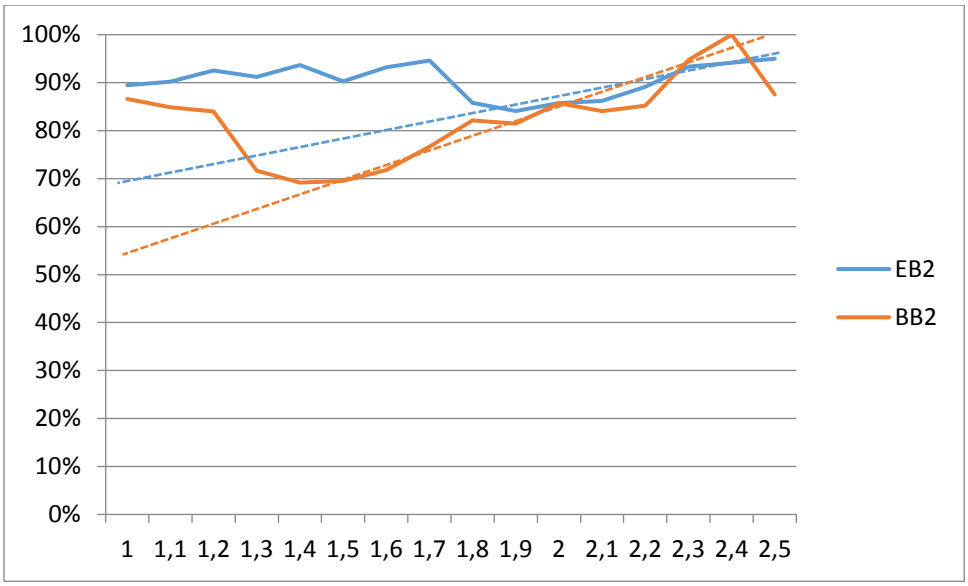
Scenario 3: Bij 1,5 g/l wordt een geschiktheidsonderzoek opgelegd bij ervaren bestuurders. Bij beginnende bestuurders wordt de huidige wettelijke grens (1,3 g/l) gehandhaafd.

Op basis van de data van het CBR is een inschatting gemaakt van het aantal mensen dat al dan niet aanvullend *ongeschikt* zou worden verklaard in de verschillende scenario's per doelgroep. In figuur 10 en 11 zijn de percentages van het aantal mensen waarover respectievelijk 1 en 2 mededelingen zijn uitgebracht dat *ongeschikt* wordt verklaard weergegeven; uitgesplitst naar beginnende en ervaren bestuurders. De verwachting is dat als de wettelijke grens voor het opleggen van het geschiktheidsonderzoek wordt verlaagd, de trend die de grafiek laat zien boven de nu geldende wettelijke grenzen (respectievelijk 1,3 en 1,8 g/l) doorzet. Deze aanname wordt ondersteund door de wetenschappelijke literatuur over de stijgende toename van ongevalsrisico bij een hoger promillage (Blomberg e.a., 2005).

Om een zo accuraat mogelijke schatting te geven zou de grafiek vanaf de huidige wettelijke grenzen moeten worden doorgetrokken met een vergelijkbare hellingshoek zoals voorgesteld in figuur 13 en 14. De mensen over wie die een derde mededeling is uitgebracht, wordt nu ook al een geschiktheidsonderzoek opgelegd. Voor hen is er dus geen verandering in de nieuwe hypothetische situatie.



Figuur 13 Inschatting (stippellijn) aandeel *ongeschikt* per BAG-klasse naar beginnende bestuurder (BB) en ervaren bestuurder (EB) bij verlagen van wettelijke grens voor het geschiktheidsonderzoek.



Figuur 14 Inschatting (stippellijn) aandeel *ongeschikt* per BAG-klasse naar beginnende bestuurder (BB) en ervaren bestuurder (EB) bij de tweede mededeling bij verlagen van wettelijke grens voor het geschiktheidsonderzoek.

Scenario 1: Verlaging van de grenswaarde naar 1,0 g/l

Wanneer de wettelijke grens voor het opleggen van het geschiktheidsonderzoek in alle groepen zou worden verlaagd naar 1,0 g/l, heeft dit zowel gevolgen voor ervaren bestuurders als beginnende bestuurders en bestuurders waarover een tweede mededeling wordt uitgebracht. Welk aandeel van deze nieuwe groep naar verwachting *ongeschikt* uit het onderzoek zal komen wordt per BAG waarde weergegeven door de stippellijn in figuur 13 en 14. In de tabellen in bijlage 1 wordt per doelgroep uiteengezet hoe uit deze percentages het aantal geschatte personen volgt dat in de hypothetische nieuwe situatie per jaar extra *ongeschikt/niet-ongeschikt* verklaard zou worden. Hierbij wordt uitgegaan van vergelijkbare omstandigheden als de afgelopen 10 jaar. De aantallen zijn bijvoorbeeld afhankelijk van de pakkans en overige wetgeving. In onderstaande tabel worden de uitkomsten weergegeven voor scenario 1.

Scenario 1		
	Aantal mensen extra *niet-ongeschikt* per jaar	Aantal mensen extra *ongeschikt* per jaar
Beginnende bestuurders Eerste mededeling	471 (72%)	183 (28%)
Beginnende bestuurders Tweede mededeling	134 (43%)	176 (57%)
Ervaren bestuurders Eerste mededeling	1.751 (50%)	1.741 (50%)
Ervaren bestuurders Tweede mededeling	524 (26%)	1.481 (74%)
Alle bestuurders Eerste mededeling	2.222 (54%)	1.924 (46%)
Alle bestuurders Tweede mededeling	658 (28%)	1.657 (78%)
Beginnende bestuurders Eerste en tweede mededeling	605 (63%)	359 (37%)
Ervaren bestuurders Eerste en tweede mededeling	2.275 (41%)	3.221 (59%)
Totaal	**2.880** **(45%)**	**3.581** **(55%)**

Scenario 2: Verlaging van de grenswaarde naar 1,3 g/l

Wanneer de wettelijke grens voor het opleggen van het geschiktheidsonderzoek in alle groepen zou worden verlaagd naar 1,3 g/l, zal dit alleen gevolgen hebben voor ervaren bestuurders. Immers, recidivisten en beginnende bestuurders krijgen onder de huidige wetgeving al een geschiktheidsonderzoek opgelegd bij BAG-waardes vanaf 1,3 g/l. Welk aandeel van deze nieuwe groep naar verwachting *ongeschikt* uit het onderzoek zal komen wordt per BAG waarde weergegeven door de stippellijn in figuur 13 en 14. In de tabellen in bijlage 1 wordt weer uiteengezet hoe uit deze percentages het aantal geschatte personen volgt dat in de hypothetische nieuwe situatie per jaar extra *ongeschikt/niet-ongeschikt* verklaard zou worden. In onderstaande tabel worden de uitkomsten weergegeven voor scenario 2.

Scenario 2		
	Aantal mensen extra *niet-ongeschikt*	Aantal mensen extra *ongeschikt*
Beginnende bestuurders Eerste mededeling	0	0
Beginnende bestuurders Tweede mededeling	0	0
Ervaren bestuurders Eerste mededeling	228	760
Ervaren bestuurders Tweede mededeling	0	0
Totaal	**228** **(23%)**	**760** **(77%)**

Scenario 3: Verlaging van de grenswaarde naar 1,5 g/l

Ook wanneer de wettelijke grens voor het opleggen van het geschiktheidsonderzoek in alle groepen zou worden verlaagd naar 1,5 g/l, zal dit alleen gevolgen hebben voor ervaren bestuurders. Immers, recidivisten en beginnende bestuurders krijgen onder de huidige wetgeving al een geschiktheidsonderzoek opgelegd bij BAG-waardes vanaf 1,3 g/l. Welk aandeel van deze nieuwe groep naar verwachting *ongeschikt* uit het onderzoek zal komen wordt per BAG waarde weergegeven door de stippellijn in figuur 13 en 14. In de tabellen in bijlage 1 wordt weer uiteengezet hoe uit deze percentages het aantal geschatte personen volgt dat in de hypothetische nieuwe situatie per jaar extra *ongeschikt*/*niet-ongeschikt* verklaard zou worden. In onderstaande tabel worden de uitkomsten weergegeven voor scenario 3.

Scenario 3		
	Aantal mensen extra *niet-ongeschikt*	Aantal mensen extra *ongeschikt*
Beginnende bestuurders Eerste mededeling	0	0
Beginnende bestuurders Tweede mededeling	0	0
Ervaren bestuurders Eerste mededeling	103	385
Ervaren bestuurders Tweede mededeling	0	0
Totaal	**103** **(21%)**	**385** **(79%)**

4. Vergelijking met het buitenland

Om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van de mogelijkheden en de gevolgen van het geschiktheidsonderzoek is het relevant om te bekijken hoe andere landen hieraan vorm hebben gegeven. Voor het grootste deel hebben we ons gebaseerd op bestaande rapportages, zoals die van Meesman e.a.(2015). Wanneer aanvullende cijfers over de uitslag van het geschiktheidsonderzoek beschikbaar waren, zijn die in kaders weergegeven.

Duitsland

In Duitsland wordt iemand een geschiktheidsonderzoek opgelegd in het geval van:

- Rijden onder invloed van 1,6 g/l (= is in de Nederlandse situatie 1,7 g/l[2]) of meer
- Herhaalde overtredingen van rijden onder invloed van alcohol (onafhankelijk van het promillage op het moment van de aanhouding)
- Elke andere overtreding die een indicatie is van een alcohol probleem of een patroon van alcoholmisbruik.

Het geschiktheidsonderzoek bestaat uit drie onderdelen: een test op capaciteiten (zoals visuele perceptie, concentratie en reactiesnelheid), een medisch onderzoek en een psychologisch onderzoek. In dit laatste onderzoek komt ook attitude t.a.v. gedragsverandering aan de orde. Uit dit onderzoek kunnen drie resultaten vloeien:

1. Een positief resultaat met aanbeveling het rijbewijs te verlengen
2. Een positief resultaat onder voorwaarde dat bestuurder deelneemt aan een cursus.
3. Een negatief resultaat met aanbeveling het rijbewijs te in te trekken

Wanneer het rijbewijs is ingetrokken kan deze beslissing na een rehabilitatie programma heroverwogen worden.

In Duitsland zijn in 2015 in totaal 91.276 geschiktheidsonderzoeken uitgevoerd. Hiervan was 49% alcohol gerelateerd. In het grootste gedeelte (30% van het totaal) ging het om eerste overtredingen.

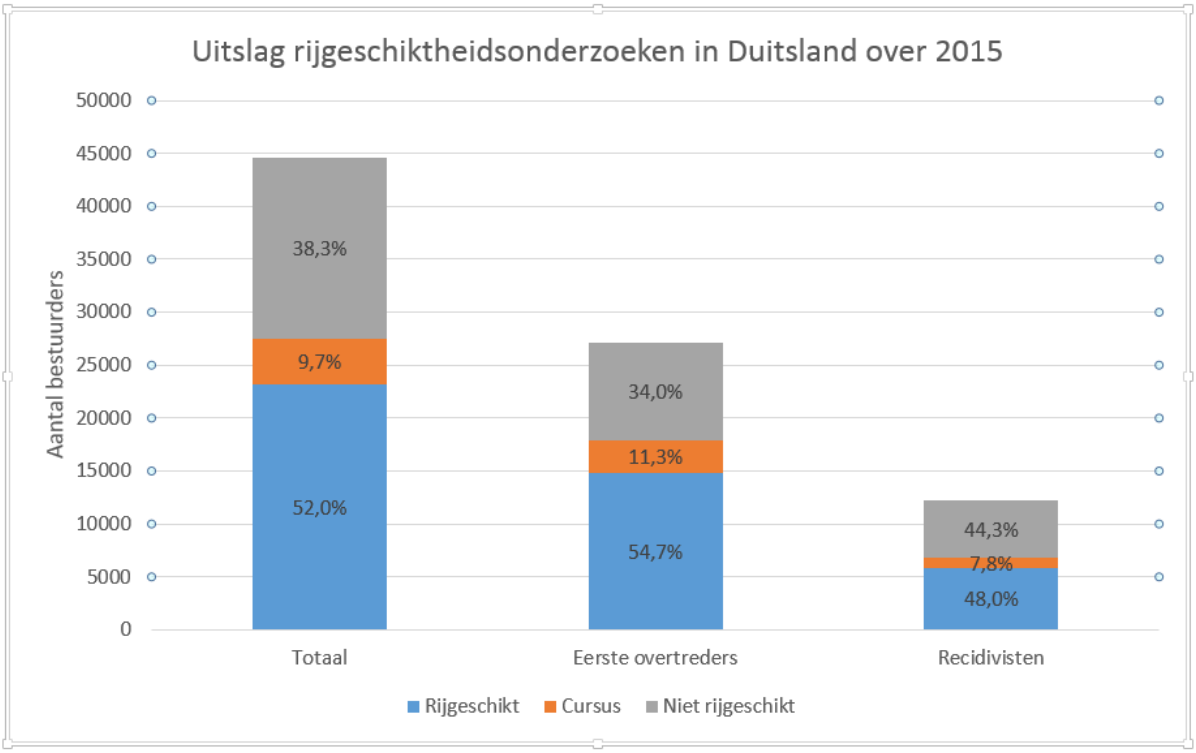
Het geschiktheidsonderzoek heeft bij alcoholovertredingen in 52,0% van de gevallen een positieve uitslag. In 9,7% van de gevallen wordt het rijbewijs alsnog toegekend na het volgen van een cursus. In 38,3% van de gevallen is het advies negatief (n=44.614).

Uitgesplitst naar eerste overtreding vs recidivist is er een klein verschil te zien.

Het geschiktheidsonderzoek heeft bij eerste alcoholovertredingen in 54,7% van de gevallen een positieve uitslag. In 11,3 % van de gevallen wordt het rijbewijs alsnog toegekend na het volgen van een cursus. In 34,0% van de gevallen is het advies negatief. (n=27.160)

[2] De eenheid waarmee bloed alcohol gehalte wordt uitgedrukt verschilt per land. Sommige landen, waaronder Nederland, gebruiken BAG per volume-eenheid (mg/l) en andere BAG per massa eenheid (mg/g). 1 mg/l ≈ 0,943 mg/l.

Het geschiktheidsonderzoek heeft bij recidivisten in 48,0% van de gevallen een positieve uitslag. In 7,8 % van de gevallen wordt het rijbewijs alsnog toegekend na het volgen van een cursus. In 44,3% van de gevallen is het advies negatief (n=12.190).



Figuur 14 Uitslag geschiktheidsonderzoeken in Duitsland in 2015 uitgesplitst naar eerste overtreders en recidivisten

België

In België wordt het geschiktheidsonderzoek opgelegd via een strafrechtelijke procedure. Een geschiktheidsonderzoek wordt dus niet automatisch opgelegd in geval van een bepaalde situatie maar wordt het optioneel opgelegd door een rechter. Redenen om het op te leggen zijn bijvoorbeeld rijden onder invloed van alcohol (boven 0,5 g/l is in België strafbaar), een herhaling van de overtreding binnen drie jaar of het veroorzaken van een dodelijk ongeval. Geschiktheidsonderzoeken worden meestal gepland aan het einde van een periode waarvoor het rijbewijs is ingevorderd om vast te stellen of iemand weer deel kan nemen aan het verkeer.

Het geschiktheidsonderzoek in België bestaat uit een psychologisch onderzoek en een medisch onderzoek. Het psychologisch onderzoek wordt uitgevoerd door een psycholoog. Hierin wordt onder andere vastgesteld of er sprake is van alcoholmisbruik of –afhankelijkheid door middel van de AUDIT. De arts die het medisch onderzoek uitvoert is verantwoordelijk voor de eindbeslissing. In deze beslissing wordt het oordeel van de psycholoog uiteraard meegenomen.

Het onderzoek kan drie uitkomsten hebben: geschikt, geschikt voor bepaalde duur of *ongeschikt*. De mensen die *ongeschikt*, of geschikt voor bepaalde duur worden verklaard moeten een nieuwe geschiktheidsonderzoek ondergaan. In België kan de uitkomst van het geschiktheidsonderzoek geen aanbeveling voor een cursus inhouden zoals in veel andere landen wel het geval is. Deze twee maatregelen staan volledig los van elkaar.

In 2015 zijn in België 15.526 geschiktheidsonderzoeken uitgevoerd om verschillende redenen. In veruit de meeste gevallen (n=13.024) ging het om gecombineerde onderzoeken (psychologisch en medisch) zoals hierboven beschreven. Hiervan bleek 69,6% geschikt (n=9.063), 8,6% *ongeschikt* (n=887) en 23,6% geschikt voor bepaalde duur (n=3.074). (FOD van Mobiliteit België, 2016)

Deze cijfers geven overigens niet alleen de alcohol gerelateerde overtreders weer. Uit een eerdere studie blijkt echter dat overmatig alcoholgebruik wel het meest voorkomende reden van het geschiktheidsonderzoek is in deze groep (Meesman e.a., 2015).

Frankrijk

In Frankrijk wordt net als in Nederland zowel een administratief als het strafrechtelijk traject ingezet bij een overtreding van rijden onder invloed van alcohol. Het administratief systeem werkt door middel van een puntenrijbewijs. Aan het begin is een saldo van 12 punten. Maar heb je net je rijexamen afgelegd, dan krijg je eerst een voorlopig rijbewijs met niet meer dan 6 punten.

Alcoholovertredingen leiden tot een directe aftrek van punten. Een geschiktheidsonderzoek wordt opgelegd als alle punten op zijn (en het rijbewijs is ingetrokken). Door het volgen van een cursus kunnen punten teruggewonnen worden. Het administratief systeem kan bovendien een onmiddellijke maatregel nemen in de vorm van het intrekken van het rijbewijs. Deze maatregel treedt in werking bij een alcoholpercentage van 0,8 mg/g (0,85 g/l). Bij beginnende bestuurders geldt sinds 1 juli 2015 dat zijn vanaf 0,2 mg/g (0,22 g/l) in overtreding zijn. Bij een beginnende bestuurder zal bij een positieve alcoholcontrole in het eerste jaar het rijbewijs worden ingetrokken (alle 6 punten). De beginnende bestuurder kan zijn punten in dat geval ook niet met een herstelcursus terugverdienen.

Het geschiktheidsonderzoek bestaat in Frankrijk uit een medisch onderzoek en in het geval van alcoholgebruik specifieke psychologische testen zoals de AUDIT. Bestuurders (> 3 jaar) moeten daarnaast een theoretische test ondergaan. Beginnend bestuurders moeten bovendien een praktische rijproef doen. Ongeacht de uitkomst van deze onderzoeken is een bestuurder sowieso 6 maanden het rijbewijs kwijt.

Spanje

In Spanje wordt een geschiktheidsonderzoek opgelegd aan iedereen die zijn of haar rijbewijs wil halen of verlengen. Er wordt gewerkt men met een punten rijbewijs. Ook wanneer het rijbewijs alle punten heeft verloren wordt een automatisch een geschiktheidsonderzoek opgelegd. Punten verliest men wanneer boven 0,5 g/l (ervaren bestuurders) of boven de 0,3 g/l (beginnend bestuurders) wordt gemeten. In principe wordt het geschiktheidsonderzoek opgelegd via een administratieve procedure. Echter, wanneer er boven 1,2 g/l wordt gemeten, kan ook het strafrecht een onderzoek opleggen. Het

geschiktheidsonderzoek bestaat in Spanje uit een medisch onderzoek en een psychologisch interview. Alcoholproblematiek wordt onder andere vastgesteld door middel van de AUDIT.
Het resultaat van het onderzoek kan zijn: geschikt, *ongeschikt* of geschikt met beperkingen. Dit wordt als advies gecommuniceerd naar de overheid die de uiteindelijke beslissing maakt en uitvoert. In Spanje is er niet perse een relatie tussen het geschiktheidsonderzoek en een cursus. Enkel wanneer iemand al zijn punten verliest moet hij of zij een bewustmakingscursus volgen; in dat geval gebeurt dit naast het geschiktheidsonderzoek.

Onderzoekers in een studie van Del Rio e.a (2001) interviewden 8043 bestuurders die een geschiktheidsonderzoek ondergingen; dan wel om hun rijbewijs te halen, dan wel om het terug te krijgen. Van de bevraagde mensen bleek 88,3% geschikt, 10,3% geschikt onder voorwaarden, 1,1% bleek *ongeschikt* en 0,3% bleek *ongeschikt* zonder kans het rijbewijs ooit nog terug te krijgen. Curieuze bevinding van deze studie was overigens dat van degenen die voldeden aan de AUDIT criteria voor alcohol problematiek (misbruik, afhankelijkheid en alcohol stoornis) 72% geschikt werd bevonden voor deelname aan het verkeer, 16,1% was geschikt onder voorwaarden, 9,7% bleek *ongeschikt* en 1,9% bleek *ongeschikt* zonder kans het rijbewijs ooit nog terug te krijgen. Dit is een indicatie dat de toelatingscriteria in Spanje relatief soepel zijn.
Door de studieopzet was er sprake van enige uitval in de steekproef. Van de 10.000 benaderde mensen vielen er 1463 voortijdig uit/weigerde medewerking. Bovenstaande resultaten moeten dus met enige terughoudendheid worden geïnterpreteerd.

Oostenrijk

In Oostenrijk kan een geschiktheidsonderzoek om verschillende redenen opgelegd worden; onder andere bij constatering van een BAG van 1,6 g/l of hoger. Andere redenen zijn bijvoorbeeld weigering ademtest, 3 keer intrekking van het rijbewijs binnen 5 jaar, specifieke gezondheidstwijfels of vaak falen voor het rijexamen.
Het geschiktheidsonderzoek bestaat in Oostenrijk in principe uit een medische en een psychologische test. Echter, in veruit de meeste gevallen gaat het onderzoek in op verslavingsproblematiek en in dat geval vervalt de psychologische assessment en wordt dit vervangen door een medische onderzoek op verslaving.
Het onderzoek kan leiden tot een positief of een negatief oordeel. Bij een positief oordeel krijgt de bestuurder zijn rijbewijs terug eventueel met verplichting zoals bewijzen van abstinentie. Bij een negatief oordeel wordt een rijbewijs ingetrokken en wordt dit enkel teruggegeven wanneer aan bepaalde voorwaarden is voldaan zoals het volgend van een specifieke behandeling. Wanneer verslaving wordt vastgesteld, leidt dit tot overigens altijd tot een rijverbod. Overtreders kunnen daarnaast een rehabilitatiecursus opgelegd krijgen.

Zwitserland

In Zwitserland wordt een geschiktheidsonderzoek opgelegd via een administratief traject. Het is verplicht bij een BAG van 1,5 g/l of hoger. Daarnaast kan het ook bij lagere BAG-waardes worden geïnitieerd door een arts of politie wanneer vermoeden is van problematisch alcohol-, drugs- of medicatiegebruik of bijvoorbeeld bij een ongeval.
Het geschiktheidsonderzoek wordt uitgevoerd door speciaal opgeleide artsen en bestaat uit een medische anamnese en een medisch onderzoek. Wanneer er sprake is van alcohol- of drugs

gerelateerde overtredingen vindt er bovendien een laboratoriumanalyse plaats via urine of haar. De uitslag van het onderzoek is een advies aan de overheid dat meestal wordt overgenomen. Het resultaat van de beoordeling kan zijn: geschikt, niet geschikt of geschikt onder voorwaarden. Voorwaarden kunnen bijvoorbeeld zijn: onthouding van alcohol (inclusief controles hierop) of het volgen van verkeerstherapie. Bovendien kunnen er rehabilitatieprogramma's worden aanbevolen.

5. Conclusies en aanbevelingen

Conclusies verkeersveiligheid

De kans op recidive van rijden onder invloed van alcohol is een bruikbare indicator om een inschatting te geven van het effect van een maatregel op de verkeersveiligheid. Uit wetenschappelijke literatuur blijkt dat hoe hoger iemands BAG-waarde is, hoe groter de kans dat diegene in de toekomst nog eens onder invloed van alcohol achter het stuur stapt. Bovendien is de kans dat een recidivist opnieuw wordt aangehouden met een hoog promillage veel groter in vergelijking met iemand die voor de eerste keer wordt betrapt op rijden onder invloed. Ook het relatieve ongevalsrisico per BAG-waarde is een directe indicator voor verkeersveiligheid. Dit stijgt exponentieel naarmate het bloed alcohol gehalte stijgt. Het risico neemt tussen de 1,0 en 1,8 g/l gemiddeld met een factor van 1,3 per BAG-klasse van 0,1 g/l toe.

Bevindingen uit de data van het CBR stroken met de conclusies uit de wetenschappelijke literatuur. Uit het oordeel van geschiktheid bij mensen die het geschiktheidsonderzoek opgelegd hebben gekregen blijkt:

1. dat het aandeel ongeschikte bestuurders dat voor het eerst met alcohol op aangehouden wordt lineair oploopt met het promillage (van 40% ongeschikt bij 1,0 g/l naar 70% bij 1,8 g/l);
2. dat recidivisten met 2 mededelingen een grotere kans hebben om ongeschikt te worden verklaard in het geschiktheidsonderzoek; zowel bij ervaren als bij beginnende bestuurders. Bovendien zien we dat bestuurders die voor een derde of volgende keer de fout in zijn gegaan, een zeer hoge kans hebben (>90%) om ongeschikt verklaard te worden ongeacht het promillage waarmee ze worden aangehouden
3. dat beginnende bestuurders in het algemeen iets vaker rijgeschikt worden verklaard dan ervaren bestuurders. Dit verschil bestaat vooral in de groep die is aangehouden met een promillage tussen de 1,3g/l en 1,8 g/l.

Om in te schatten hoeveel extra mensen *ongeschikt* en *niet-ongeschikt* zouden worden verklaard in het geschiktheidsonderzoek bij een verlaging van de grenswaarden, werden in dit onderzoek drie scenario's getoetst, met behulp van de CBR-data.

Het is van belang om ons ervan bewust te zijn dat de volgende inschattingen op basis van een hypothetische situatie zijn berekend. De cijfers moeten dus worden geïnterpreteerd als indicatie.

Uit de analyse van de drie scenario's blijkt dat aannemelijk is dat bij een verlaging van de wettelijke grenswaarde voor het geschiktheidsonderzoek naar een BAG van 1,3 g/l (scenario 2) meer ervaren bestuurders het geschiktheidsonderzoek opgelegd krijgen. Daardoor worden zowel meer mensen

ongeschikt als *niet-ongeschikt* verklaard. Naar verwachting ligt de ratio op 23% (*niet-ongeschikt*) vs 77% (*ongeschikt*). In scenario 3 worden vergelijkbare ratio's verwacht, al is het verwachte aandeel mensen dat extra *ongeschikt* wordt verklaard iets hoger (79%).

Alleen in scenario 1 zijn er ook gevolgen voor beginnende bestuurders en voor bestuurders over wie een tweede mededeling is uitgebracht. In deze situatie is een andere ratio te verwachten: 45% (*niet-ongeschikt*) vs 55% (*ongeschikt*). Wanneer in dit scenario wordt uitgesplitst naar de verschillende doelgroepen die met het geschiktheidsonderzoek te maken zouden krijgen, zijn er ook verschillen te zien. Zo wordt verwacht dat:

- van alle bestuurders (ongeacht of ze ervaren of beginnend zijn) met een eerste mededeling 54% *niet-ongeschikt* zal worden verklaard in het geschiktheidsonderzoek, en 46% *ongeschikt*.
- van alle bestuurders met een tweede mededeling 28% *niet-ongeschikt* wordt verklaard en 78% *ongeschikt*.

Ook wanneer wordt uitgesplitst naar beginnende en ervaren bestuurders worden in dit scenario afwijkende ratio's verwacht.

- Van de groep beginnende bestuurders (zowel de mensen die een eerste als een tweede mededeling krijgen) wordt verwacht dat 63% *niet-ongeschikt* zal worden verklaard in het geschiktheidsonderzoek, 37% *ongeschikt*.
- Van de groep ervaren bestuurders (zowel de mensen die een eerste als een tweede mededeling krijgen) wordt verwacht dat 41% *niet-ongeschikt* zal worden verklaard in het geschiktheidsonderzoek, 59% *ongeschikt*.

Op basis van deze inzichten komen we tot een inschatting van de te verwachten *ongeschikte* en *niet-ongeschikte* bestuurders per scenario. Wanneer de grenswaarde voor het geschiktheidsonderzoek wordt verlaagd naar een BAG van 1,0 g/l (scenario 1) zullen op basis van de huidige cijfers per jaar 6.461 extra mensen ten opzichte van de huidige situatie een geschiktheidsonderzoek opgelegd krijgen. Hiervan zullen naar verwachting 2.880 mensen *niet-ongeschikt* worden verklaard en 3.581 *ongeschikt*.
Wanneer de grenswaarde voor het geschiktheidsonderzoek wordt verlaagd naar een BAG van 1,3 g/l (scenario 2) zullen naar verwachting per jaar 988 extra mensen ten opzichte van de huidige situatie een geschiktheidsonderzoek opgelegd krijgen. Hiervan zullen naar verwachting 228 mensen *niet-ongeschikt* worden verklaard en 760 extra *ongeschikt*.
Ten slotte, mag verwacht worden dat wanneer de grenswaarde voor het geschiktheidsonderzoek wordt verlaagd naar een BAG van 1,5 g/l (scenario 3) 489 extra mensen per jaar ten opzichte van de huidige situatie een geschiktheidsonderzoek opgelegd zullen krijgen. Hiervan zullen naar verwachting 1033 mensen *niet-ongeschikt* worden verklaard en 385 *ongeschikt*.

Conclusies vergelijking met het buitenland

Er is geen land waar de werkwijze ten aanzien van het geschiktheidsonderzoek helemaal vergelijkbaar is met de situatie in Nederland. Er zijn veel vergelijkbare elementen, zoals de combinatie van een medische en een psychologische toets en het bestaan van alternatieve maatregelen zoals een cursus. Beide worden in veel landen gehanteerd. Er zijn echter ook grote verschillen, bijvoorbeeld in de doelgroep van het geschiktheidsonderzoek, de procedure die wordt gevolgd (zoals het moment van toetsing van BAG-waarde), gevolgen van het geschiktheidsonderzoek en opvolging. Het is daardoor lastig om op basis van de werkwijzen van andere landen conclusies te trekken over gevolgen voor het

verlagen van de grens voor het geschiktheidsonderzoek in Nederland. Enige opvallende resultaten kunnen echter wel worden uitgelicht.

Lagere BAG-grens
Wanneer sprake is van op enig moment een 'automatisch' opleggen van het alcoholgeschiktheidsonderzoek bij een bepaalde BAG, blijkt dat andere landen hiervoor een vergelijkbare of lagere grens hanteren dan Nederland (zie onderstaande tabel).

Land	g/l bij ervaren bestuurders
Zwitserland	1,5 g/l
Oostenrijk	1,6 g/l
Spanje	1,2 g/l
Frankrijk	0,8 mg/g (0,85 g/l)
Duitsland	1,6 mg/g (1,7 g/l)
Nederland	1,8 g/l

BAG grenswaarde voor opleggen geschiktheidsonderzoek

Meer niet-ongeschikten
Wat ook naar voren komt in deze studie is dat in Nederland relatief weinig mensen als *niet-ongeschikt* uit het onderzoek komen in vergelijking met andere landen (voor zover deze cijfers bekend zijn). In Duitsland werd in 2015 52% van de bestuurders na het onderzoek *niet-ongeschikt* bevonden. Ter vergelijking, in Nederland werd in 2015 19% *niet-ongeschikt* bevonden na het ondergaan van een geschiktheidsonderzoek. Nederland heeft dus een hogere grenswaarde voor het opleggen van het geschiktheidsonderzoek, maar ook relatief weinig bestuurders die het onderzoek opgelegd kregen en *niet-ongeschikt* bleken. In België bleek 69,6% van de bestuurders *niet-ongeschikt,* maar het Belgisch systeem is lastig te vergelijken met het Nederlandse, omdat hier geen sprake is van een bestuurlijke maatregel. Daardoor is er altijd tussenkomst van een rechter. In Spanje bleek in een onderzoek uit 2001 88,3% van de bestuurders als *niet-ongeschikt* uit het onderzoek te komen. Maar ook dit getal is moeilijk te interpreteren, omdat in Spanje ook mensen die voor de eerste keer hun rijbewijs willen halen een dergelijk onderzoek moeten ondergaan.

Aanbevelingen

Op basis van de resultaten van het hier beschreven onderzoek doen wij de volgende 4 aanbevelingen:

1. *Baseer de grens van het geschiktheidsonderzoek voor ervaren bestuurders met één mededeling op een afweging maatschappelijke baten en individuele kosten*

Voor ervaren bestuurders is geen eenduidige aanbeveling te geven. Hoe lager de grens wordt gelegd, hoe meer mensen worden verwezen naar het geschiktheidsonderzoek. Echter, niet alleen zullen meer mensen *ongeschikt* worden verklaard na het onderzoek, er zullen ook meer mensen *niet-ongeschikt* worden verklaard. Voor deze ratio geldt: hoe lager de grens ligt, des te kleiner het verwachte aandeel is van mensen dat *ongeschikt* zal worden verklaard (van 64% in scenario 3 naar 61% in scenario 2 en 58% in scenario 1) . Waar de grens ligt tussen de baten van het maatschappelijk belang (meer *ongeschikte* bestuurders ongeschikt verklaard) en de lasten voor het individu (meer *niet-ongeschikte*

bestuurders het geschiktheidsonderzoek opgelegd) is een politieke keuze. Kennis over de gevolgen van een *niet-ongeschikt* verklaring is hierbij relevant. Hier komen wij in aanbeveling 4 op terug.

2. *Overweeg een alternatieve aanpak voor beginnende bestuurders bij een eerste mededeling*

Op basis van dit onderzoek lijkt er weinig aanleiding te zijn om de grens voor het opleggen van het geschiktheidsonderzoek voor de groep beginnende bestuurders te verlagen. De beginnende bestuurders worden vaker *niet-rijongeschikt* verklaard dan ervaren bestuurders met dezelfde BAG-waarden. Naar verwachting zal bij een verlaging van de grens voor het instellen van het geschiktheidsonderzoek naar een BAG van 1,0 g/l 37% van de extra beginnende bestuurders *ongeschikt* worden verklaard. Van de beginnende bestuurders die een eerste mededeling kregen, zou het zelfs gaan om 28%. Wanneer enkel het gewenste ratio *ongeschikt/niet-ongeschikt* als leidend zou worden gezien bij de beslissing, zou voor beginnende bestuurders de grens wellicht zelfs hoger komen te liggen dan de huidige wettelijke grens van 1,3 g/l. Dat beginnende bestuurders minder vaak alcoholafhankelijk zijn (waar het geschiktheidsonderzoek op toetst) is op zich niet verbazend. Echter, dit betekent niet dat deze groep niet risicovol rijdt. Het geschiktheidsonderzoek is wellicht geen gepaste maatregel voor een belangrijk deel van deze groep. Het zou goed zijn alternatieve maatregelen voor beginnende bestuurders te verkennen die ingaan op risicovol gedrag waarvan alcohol afhankelijkheid niet de onderliggende oorzaak is. Bovendien zou kunnen worden verkend hoe bestaand evidence based vroegsignalerings- en zelfhulpaanbod zoals www.drinktest.nl en www.minderdrinken.nl aansluit op deze doelgroep.

3. *Verlaag de grens van het rijgeschiktheidsonderzoek voor recidivisten*

Bestuurders waarover voor de tweede keer een mededeling is uitgebracht, worden van de doelgroepen die dit aangaat bij verlaging van de grens voor het instellen van het geschiktheidsonderzoek naar 1,0 g/l naar verwachting het vaakst *ongeschikt* verklaard; in 78% van de gevallen. Zowel bij ervaren als bij beginnende bestuurders zien we dat de kans dat iemand *ongeschikt* wordt verklaard in het geschiktheidsonderzoek hoger is bij een tweede dan bij een eerste mededeling. Bovendien zien we dat bestuurders die voor een derde of volgende keer de fout in zijn gegaan, een zeer hoge kans hebben (>90%) om *ongeschikt* verklaard te worden - ongeacht het promillage waarmee ze worden aangehouden. Uit de literatuur blijkt daarnaast dat de kans dat iemand recidiveert hoger is wanneer diegene dat al eens heeft gedaan. Dit kan een argument zijn om het geschiktheidsonderzoek voor deze groep al op te leggen bij een BAG van 1,0 g/l (in plaats van 1,3 g/l, wat nu het geval is).

4. *Voer aanvullend onderzoek uit om meer inzicht te krijgen in de effectiviteit van een ongeschikt-verklaring als maatregel om recidive te voorkomen en vergelijk de uitkomsten met alternatieve maatregelen;*

Er lijkt behoefte aan een effectievere aanpak voor recidivisten. Dit is een groep die betrokken is bij een relatief groot aandeel verkeersongevallen. Tegelijkertijd is aan deze mensen al eerder een maatregel opgelegd, die blijkbaar niet het gewenste resultaat heeft gehad. De persoon is immers opnieuw de fout in gegaan. Meer kennis over (het vergroten van de) effectiviteit van het geschiktheidsonderzoek en alternatieve maatregelen zou hierbij helpen. Bovendien zou het goed zijn de kans op recidive nader te onderzoeken, zowel bij bestuurders die ongeschikt als bestuurders die niet-ongeschikt worden verklaard, om te zien hoe een effectiever pakket aan maatregelen kan worden geïmplementeerd. Er zou aanvullend onderzoek kunnen worden gedaan naar betere inbedding van aanbod van verslavingszorg en de mogelijkheden voor het opleggen van het alcoholslot.

Enkel iemands promillage is bovendien niet per se de beste voorspeller van *rijongeschiktheid,* zo valt af te leiden uit de trendbreuken in de grafieken van figuur 6. Recidive lijkt bijvoorbeeld een betere voorspeller. Wanneer beter onderscheid gemaakt zou kunnen worden tussen bestuurders die waarschijnlijk alcoholafhankelijk zijn en bestuurders die om een andere reden de fout ingingen, zou meer effect kunnen worden geboekt met maatregelen. Meer kennis over voorspellende variabelen zou hierbij helpen.
Ten slotte zou, om een beter geïnformeerde beslissing te nemen over een geschikte grenswaarde voor het geschiktheidsonderzoek, meer bekend moeten zijn over de gevolgen van een *niet-ongeschikt* verklaring op individueel gedrag. Men zou kunnen beargumenteren dat een *niet-ongeschikt* verklaring impliciet de boodschap geeft dat iemand ten onrechte het onderzoek heeft ondergaan en hieruit mag worden geconcludeerd dat het vertoonde rijgedrag wel degelijk binnen de geldende norm valt. Het tegengestelde effect is echter ook denkbaar. Van een *niet-ongeschikt* verklaring zou ook juist een preventieve werking uit kunnen gaan waarbij een deelnemer na het onderzoek zich wel drie keer bedenkt voor hij of zij weer de fout in gaat. Dit zou moeten worden meegewogen bij de beslissing welk percentage *niet-ongeschikt*e bestuurders als acceptabel wordt gezien. Voor zover bij ons bekend is, is hier nog geen onderzoek naar gedaan.

Literatuur

Del Rio, M.C., Gonzalez-Luque, J. & Alvarez, F. (2001) Alcohol related problems and fitness to drive. *Alcohol and Alcoholism, 36 (3) ,* 256-261.

Goldenbeld, Ch., Blom, M. & Houwing, S. (2016) *Zware alcoholovertreders in het verkeer. Omvang van het probleem en kenmerken van de overtreders.* SWOV – Den Haag.

Meesman, U., Slootmans, F., Ost, G. & Boets, S. (2015) *Opnieuw geschikt voor verkeerd? De praktijk van de medische en psychologische onderzoeken bij verval van het recht tot sturen.* Belgisch Instituut voor verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid – Brussel.

Schnabel, E, Hargutt, V, Krüger H-P. Deliverable 1.1.2a: Meta-analysis of empirical studies concerning the effects of alcohol on safe driving. DRUID August 14, 2010.

Marowitz, L. A. (1996). Predicting DUI recidivism. Volume 1: Blood alcohol concentration and driver record factors. Sacramento, CA: Department of Motor Vehicles.

Blomberg, R.D., Peck, R.C., Moskowitz, H., Burns, M. & Fiorentino, D. (2005). Crash risk of alcohol involved driving: A case-control study. Dunlap and Associates, Inc., Stamford.

Bijlagen

Bijlage 1 – Uitwerking scenario 1

Beginnend bestuurders Eerste mededeling			
	Totaal aantal extra in het onderzoek*	Aantal extra *ongeschikt*	Aantal extra *niet ongeschikt*
1,0-1,1	2.621	655	1.966
		25%	75%
1,1-1,2	2.190	613	1.577
		28%	72%
1,2-1,3	1730	562	1.168
		33%	67%
1,3- daarboven	0	0	0
Totaal		**1.830**	**4.711**
Gemiddeld extra per jaar**		**183**	**471**

* bestuurders die nu geen geschiktheidsonderzoek alcohol opgelegd hebben gekregen maar waar dat in de nieuwe situatie wel het geval zou zijn op basis van gegevens van de afgelopen 10 jaar.
** inschatting van aantal mensen extra per jaar op basis van gegevens van de afgelopen 10 jaar.

Beginnend bestuurders Tweede mededeling			
	Totaal aantal extra in onderzoek*	Aantal extra *ongeschikt*	Aantal extra *niet ongeschikt*
1,0-1,1	1.251	676	575
		54%	46%
1,1-1,2	1.037	601	436
		58%	42%
1,2-1,3	809	485	324
		60%	40%
1,3- daarboven	0	0	0
Totaal		**1.762**	**1.335**

Gemiddeld extra per jaar**	**176**	**134**

* bestuurders die nu geen geschiktheidsonderzoek alcohol opgelegd hebben gekregen maar waar dat in de nieuwe situatie wel het geval zou zijn op basis van gegevens van de afgelopen 10 jaar.
** inschatting van aantal mensen extra per jaar op basis van gegevens van de afgelopen 10 jaar.

Ervaren bestuurders Eerste mededeling			
	Totaal aantal extra in onderzoek*	Aantal extra *ongeschikt*	Aantal extra *niet ongeschikt*
1,0-1,1	4.437	1.642	2.795
		37%	63%
1,1-1,2	3.724	1.527	2.197
		41%	59%
1,2-1,3	2.825	1.271	1.554
		45%	55%
1,3- 1,4	6.125	3.001	3.124
		49%	51%
1,4-1,5	5.856	3.045	2.811
		52%	48%
1,5-1,6	4.898	2.694	2.204
		55%	45%
1,6-17	3.712	2.190	1.522
		59%	41%
1,7-1,8	3.343	2.039	1.304
		61%	39%
1,8- daarboven	0	0	0
Totaal		**17.409**	**17.511**
Gemiddeld extra per jaar**		**1741**	**1751**

* bestuurders die nu geen geschiktheidsonderzoek alcohol opgelegd hebben gekregen maar waar dat in de nieuwe situatie wel het geval zou zijn op basis van gegevens van de afgelopen 10 jaar.
** inschatting van aantal mensen extra per jaar op basis van gegevens van de afgelopen 10 jaar.

Ervaren bestuurders Tweede mededeling			
	Totaal aantal extra in onderzoek*	Aantal extra *ongeschikt*	Aantal extra *niet ongeschikt*
1,0-1,1	3.858	2.701	1.157
		70%	30%
1,1-1,2	3.521	2.500	1.021
		71%	29%
1,2-1,3	2.790	2.009	781
		72%	28%
1,3- 1,4	2.622	1.940	682
		74%	26%
1,4-1,5	2.370	1.801	569
		76%	24%
1,5-1,6	2.050	1.599	451
		78%	22%
1,6-17	1.486	1.174	312
		79%	21%
1,7-1,8	1.351	1.081	270
		80%	20%
1,8- daarboven	0	0	0
Totaal		**14.805**	**5.243**
Gemiddeld extra per jaar**		**1481**	**524**

* bestuurders die nu geen geschiktheidsonderzoek alcohol opgelegd hebben gekregen maar waar dat in de nieuwe situatie wel het geval zou zijn op basis van gegevens van de afgelopen 10 jaar.
** inschatting van aantal mensen extra per jaar op basis van gegevens van de afgelopen 10 jaar.

Bijlage 2 – Uitwerking scenario 2

Ervaren bestuurders Eerste mededeling			
	Totaal aantal extra in onderzoek*	Aantal extra *ongeschikt*	Aantal extra *niet ongeschikt*
1,3- 1,4	2.622	1.940	682
		74%	26%
1,4-1,5	2.370	1.801	569
		76%	24%
1,5-1,6	2.050	1.599	451
		78%	22%
1,6-17	1.486	1.174	312
		79%	21%
1,7-1,8	1.351	1.081	270
		80%	20%
1,8- daarboven	0	0	0
Totaal		**7.595**	**2.284**
Gemiddeld extra per jaar**		**760**	**228**

* bestuurders die nu geen geschiktheidsonderzoek alcohol opgelegd hebben gekregen maar waar dat in de nieuwe situatie wel het geval zou zijn op basis van gegevens van de afgelopen 10 jaar.

** inschatting van aantal mensen extra per jaar op basis van gegevens van de afgelopen 10 jaar.

Bijlage 3 – Uitwerking scenario 3

Ervaren bestuurders Eerste mededeling			
	Totaal aantal extra in onderzoek*	Aantal extra *ongeschikt*	Aantal extra *niet ongeschikt*
1,5-1,6	2.050	1.599	451
		78%	22%
1,6-17	1.486	1.174	312
		79%	21%
1,7-1,8	1.351	1.081	270
		80%	20%
1,8- daarboven	0	0	0
Totaal		**3.854**	**1.033**
Gemiddeld extra per jaar**		**385**	**103**

* bestuurders die nu geen geschiktheidsonderzoek alcohol opgelegd hebben gekregen maar waar dat in de nieuwe situatie wel het geval zou zijn op basis van gegevens van de afgelopen 10 jaar.

** inschatting van aantal mensen extra per jaar op basis van gegevens van de afgelopen 10 jaar.

Trimbos instituut