

Bijdrage gouverneur Cathy Berx

Hoorzitting Kamer van Volksvertegenwoordigers

Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en federale Instellingen

7 januari 2020

Algemene inleiding

“Breed verspreide **roekeloosheid en laksheid**. Een **groot gebrek** aan **verantwoordelijkheidsgevoel en burgerzin**. Het **niet-naleven** van **elementaire en eenvoudige regels**”. Veel scherper kon Brugs politierechter Peter Van Damme het ondragelijk grote aantal doden en zwaargewonden in en door het verkeer in België, niet duiden en meteen terecht hekelen afgelopen weekend (*De Standaard*, 4-5 januari 2020).

Kennelijk combineert ons land het **slechtste van alle werelden als het aankomt op verkeersveiligheid:**

1) We koesteren onze **Bourgondische levensstijl** en daar hoort veel alcohol (en steeds meer ook andere roesmiddelen) bij, ook als we nadien nog met de auto, fiets of bromfiets de baan opgaan;

- 2)** Onze **laksheid** ten aanzien van alcohol in het algemeen en in het verkeer in het bijzonder is even groot als de sociale afkeuring van rijden onder invloed navenant klein is;
- 3)** Onze **burgerzin** en **gevoel voor verantwoordelijkheid** zijn **slecht ontwikkeld**, in het bijzonder ook in het verkeer: we houden ons massaal en manifest niet aan de verkeersregels.
- 4)** De **pak- en controlekans** blijft -alle BOB en andere campagnes ten spijt- **klein**. Ze wordt ook zeer laag ingeschat;
- 5)** De **handhaving** (bestrafning en consequente uitvoering ervan) voldoet manifest niet, schrikt bijgevolg niet af en werkt allerminst preventief (cf. recidivisten).
- 6)** De **densiteit** van ons wegennet is **buitengewoon groot**. Veel infrastructuur (denk aan de zogenaamde 'moordstrookjes' in het bijzonder langs gewestwegen) blijft levensgevaarlijk voor kwetsbare weggebruikers.
- 7)** Het autobezit resp. het aantal gereden (vracht) autokilometers ligt hoog. We zijn vele uren onderweg en bijgevolg is het risico op vermoeidheid achter het stuur navenant groot.
- 8)** We investeren veel in onze **eigen veiligheid** (steeds zwaardere voertuigen, met veiligheidstechnologie) maar amper in die van de andere weggebruikers.

De gevolgen zijn hartverscheurend en inriest. Want achter elk cijfer gaan mensen, vaak zeer jonge mensen schuil. De menselijke en maatschappelijke kost van zoveel verloren of gebroken mensenlevens is immens.

Op 11 november 2009 rijdt een zogenaamd 'licht beschonken' 21-jarige, vier jonge studenten aan op weg naar hun studentendoop. Emilie Leus, Laetitia en Lauren overleven de klap niet...

Op 18 maart 2012 wordt Nick Vermeiren, pas afgestudeerd als bakker, aangereden. De dronken automobilist, 27 jaar, stapt uit, ziet dat zijn slachtoffer nog beweegt en rijdt door. Zo'n 4 uur later vinden Nicks ouders hun zoon dood langs de weg op enkele 100den meters van hun huis.

Op 14 december jl. wordt Ian Goormans -net geen 17 en laatste jaarstudent- doodgereden door een chauffeur onder invloed van drugs en alcohol. Ook deze bestuurder pleegde vluchtmisdrijf.

Of Ian Goormans, net als Nick Vermeiren de aanrijding zou hebben overleefd, mocht de chauffeur meteen de hulpdiensten hebben verwittigd, moet nog blijken.

Nog steeds verliezen veel te veel, vaak jonge mensen-zeker bij ongevallen onder invloed van alcohol of drugs-, het leven in het verkeer.

In 2019 werd de –m.i. nog steeds schrikbarende doelstelling van **maximum 200 doden** in en door het verkeer in Vlaanderen tegen 2020 (ZERO lijkt me trouwens de enige aanvaardbare doelstelling)– met maar liefst **62%** overschreden. Voor België zijn de cijfers nog slechter.

Over grondige, laat staan systematische analyses van alle verkeersongevallen in België, zelfs niet van alle verkeersongevallen onder invloed van alcohol of drugs waardoor mensen het leven laten en/of levenslang door het leven moeten met een beperking of handicap, beschikken we helaas niet.

De meest recente studie van de European Transport Safety Council (ETSC) bevestigt het: verkeersdeelnemers (dus ook voetgangers, fietsers, bromfietsers, motorrijders...) betrokken bij een dodelijk verkeersongeval in België worden niet, laat staan systematisch, gecontroleerd op stappen of sturen onder invloed.

Hetzelfde geldt voor bestuurders die het leven laten in al dan niet **eenzijdige** (het grootste deel van het aantal ongevallen met voertuigen) verkeersongevallen. En dus missen we de grondslag voor een 'evidence based'-beleid, wat elk degelijk beleid hoort te zijn.

De European Transport Safety Council (ETSC) gaat ervan uit dat ca 25% van alle doden in en door het verkeer te wijten zijn aan rijden onder invloed van alcohol. Gelet op wat ik eerder zei –over ons land dat het slechtste der werelden combineert op het vlak van verkeersveiligheid- is de kans bijzonder klein, zo niet onbestaande dat ons land beter presteert dan de aangenomen 25% alcohol-gerelateerde doden in en door het verkeer.

Nog volgens de ETSC zou 80% van die ongevallen zich met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid niet hebben voorgedaan, mochten de bestuurders nuchter hebben gereden. 5000 voortijdige overlijdens waren zo te vermijden.

Terug naar de informatie en het onderzoek waar we wel over beschikken. Achtereenvolgend zal ik ingaan op volgende onderwerpen:

- 1.** Dodelijke nonchalance.
- 2.** Lakse houding
- 3.** Alcohollimieten in Europa
- 4.** Lagere limiet voor specifieke doelgroepen.
- 5.** Benchmark alcohollimieten in Europa
- 6.** Naar een nullimiet voor alcohol in het (gemotoriseerd) verkeer
- 7.** Nullimiet: 0,0, 0,1 of 0,2 promille
- 8.** Kritische succesfactoren of randvoorwaarden voor een succesvolle invoering van de nullimiet

- a. Draagvlak
 - b. Handhaving
 - c. Alcoholaanbod
 - d. Sensibilisering en educatie
 - e. Gezondheid
 - f. Aanpak hardleerse overtreeders
- 9.** Aanbevelingen Vlaams Forum Verkeersveiligheid
- 10.** Steun vanuit Europa

1. Dodelijke nonchalance

U leest het geregeld in de pers en ook politierechter Peter Van Damme alludeerde erop. Ondanks alle inspanningen en campagnes gaan we nog steeds zeer nonchalant om met alcohol in het algemeen en in het verkeer in het bijzonder.

In België test 10% van de bestuurders positief bij een ongeval.

ROI van alcohol blijft één van de grote killers in het verkeer.

In 2018 verloren in België naar schatting zo'n 150 mensen het leven in een ongeval te wijten aan ROI.

Door het grote 'dark number' ligt het aantal allicht nog (veel) hoger.

2. Lakse houding

Onze houding ten aanzien van alcohol in het verkeer blijft **ontstellend laks**. Dat blijkt steeds weer uit de zogenaamde ESRA studies (E-Survey of Road Users' Attitudes) waaraan het VIAS instituut meewerkt.

Volgens de ESRA-enquête 2019 reed maar liefst **24% van de Belgen** (naar eigen zeggen) onder invloed van meer alcohol dan de toegelaten 0,5 promille. Dat is zo'n **11%-punten meer dan het Europese gemiddelde**. In de **best scorende landen** lag dat percentage op **4%** (Hongarije resp. Finland) en 6% in Polen. Ook de buurlanden, Nederland en Duitsland met elk 9%, laten België ver achter zich.

De bevraging van **VSV** uit 2018 m.b.t. onze houding ten aanzien van rijden onder invloed en de **maatschappelijke aanvaarding** ervan, leverde volgende bijkomende gegevens op.

30% van de deelnemers denkt dat **vrienden het aanvaardbaar** vinden om te **rijden als je gedronken** hebt.

De kans dat die vrienden ons dan wel wij onze vrienden streng aanspreken op onze/hun keuze om nog te rijden hoewel ze onder invloed van alcohol zijn, is navenant klein. De sociale afkeuring van rijden onder invloed en alle risico's die ermee gepaard gaan is in Bourgondisch België – in tegenstelling tot de Scandinavische landen resp. Polen – quasi nihil.

6% gaf zonder meer toe te rijden na te hoge alcoholconsumptie. 1 op 5 ofwel 20% bevestigde geregeld te rijden onder invloed van alcohol en maar liefst het dubbele daarvan of 40% zegt dat de kans bestaat dat ze onder invloed van alcohol rijden.

3. Alcohollimieten in Europa

Op Engeland en Wales (0,8 promille) na, schommelen de alcohollimieten in Europa tussen de **0,0 promille** (in Tsjechië, Hongarije, Slovakije en Roemenië) over **0,2 promille** (~ nullimiet in Noorwegen, Zweden, Polen, Estland) tot **0,5 promille** in de overige landen van Europa. Een lagere limiet geldt voor **specifieke doelgroepen**. De beste resultaten uit de ESRA-studie 2019 zijn, allicht niet toevallig, voor Polen en Hongarije.

Door verschillen en interpretatie van alcoholgedoden in en door het verkeer is het helaas niet mogelijk om voldoende robuuste uitspraken te doen over een eventueel lineair en oorzakelijk verband tussen de alcohollimiet en het aantal (alcoholgerelateerde) doden en zwaargewonden in en door het verkeer). Bovendien, en daar ga ik later verder op in, volstaat het niet om de alcohollimiet zonder meer te verlagen. **Bijkomende randvoorwaarden zijn noodzakelijk** met het oog op een duurzaam en blijvend positief effect op het vlak van verkeersveiligheid en een daling van het aantal fatale verkeersongevallen.

4. Lagere limiet voor specifieke doelgroepen

Voor sommige doelgroepen voerden de meeste landen in Europa een aangepaste alcohollimiet in. Dat is m.n. het geval voor de zogenaamde jonge, onervaren bestuurders waarvoor de meeste landen van Europa nagenoeg zerotolerantie (tussen 0,0 en 0,2 promille) invoerden.

Slechts 6 landen, waaronder België, Groot-Brittannië, Finland, Spanje, Denemarken en Bulgarije voerden die verstrenging nog steeds niet door.

De keuze voor deze doelgroep-verstrenging ligt voor de hand: hun rijervaring is substantieel kleiner en dus is het risico op ongevallen navenant groter.

Ook voor professionele bestuurders geldt in een aantal landen een strengere norm van 0,2 promille. Dat is m.n. het geval voor België, Griekenland en Ierland. De redenering hiervoor is dat deze chauffeurs (bus- en taxichauffeurs c.q. truckers) een grotere verantwoordelijkheid dragen m.n. voor personen die er op moeten kunnen vertrouwen dat 'hun' chauffeur nuchter rijdt, of voor gevaarlijke vrachten. M.i. geldt deze redenering trouwens en bij uitbreiding voor alle deelnemers aan het verkeer. Iedereen zou er toch op moeten kunnen vertrouwen dat ook alle andere chauffeurs nuchter sturen en de veiligheid van andere weggebruikers niet in het gedrang brengen.

5. Benchmark alcohollimieten in Europa

In dit schema vindt u een helder overzicht van alle BAC (Blood Alcohol Concentrations) in Europa. 7 landen hanteren de 0,0 tot 0,2 of zerotolerantie-norm. Litouwen is een atypisch geval en houdt het op 0,4 promille. Voor 20 landen geldt nog steeds de 0,5 norm en Groot-Brittannië -Schotland uitgezonderd- laat nog steeds 0,8 promille toe.

6. Naar een nullimiet voor alcohol in het (gemotoriseerd) verkeer

Het aantal gezaghebbende stemmen dat pleit voor zerotolerantie is inmiddels zeer groot. Founding Father van de WODCA-acties in Antwerpen, gewezen spoedarts **Luc Beaucourt** die in de jaren '90 honderden scholen bezocht met de meest schokkende fotoreportages over jonge verkeersslachtoffers, doet het al jaren. Net als toxicoloog prof. dr. **Tytgat** van de KULeuven. Hun belangrijkste argumenten zijn ook de mijne. Alleen zerotolerantie heeft het voordeel van de duidelijkheid en is voor iedereen gelijk. Bij 0,5 gaan mensen tellen en speelt het verschil in geslacht, lichaamsgewicht, vetgehalte en gestalte een grote rol.

Bij een norm die tot gevolg heeft dat elke consumptie van een enkele eenheid alcohol (een pint, glas wijn...) een normoverschrijding oplevert (0,0, 0,1 of 0,2) is het gedaan met glazen tellen en/of gokken.

Bovendien zal alleen zerotolerantie bijdragen tot een noodzakelijke maatschappelijke mentaliteitswijziging: wie rijdt, drinkt niet. Wie gedronken heeft, rijdt niet meer. Wie nog moet rijden, drinkt niet. Nultolerantie is consequent en consistent met de nultolerantie voor drugs in het verkeer.

7. Nullimiet: 0,0 of 0,1 resp. 0,2 promille?

Al dan niet bewust wordt ten onrechte zeer veel mist gespuid over de technische onmogelijkheid om te werken met de nullimiet. Eerder is al opgemerkt dat verschillende landen van Europa wel degelijk de nultolerantie voor alcohol in de regelgeving hebben opgenomen. Voor zover bekend, levert dat geen noemenswaardige problemen op.

Voor zover 0,2 promille impliceert dat forser gebouwde personen alsnog een glas alcohol kunnen consumeren, zonder de norm te overschrijden, is het aangewezen om voor 0,0 of 0,1 te opteren. Het moet in elk geval gaan om een duidelijke norm die voor iedereen gelijk is en geen aanleiding geeft tot rekenen en gokken. Een norm dus die wordt overschreden, zodra een glas alcohol wordt geconsumeerd binnen de 12 uur voor de afname van een alcoholtest.

Omwille van de technische detecteerbaarheid, de uiterst beperkte mogelijkheid tot endogene of lichaamseigen productie van ethanol, en de eventuele –allicht verwaarloosbare- impact van likeurbonbons, zullen ook landen die met een 0,0 limiet de facto een beperkte deviatie tot 0,1 promille hanteren.

Elke consumptie van alcohol heeft een impact op de rijvaardigheid, het reactievermogen en de alertheid van de chauffeur en dus op de verkeersveiligheid.

Bij 0,2 bloed alcohol concentratie(BAC) is sprake van een overgang van de zogenaamde 'nulde' naar de eerste orde. Deze norm heeft als wel als voordeel dat wie 's avonds thuis met mate alcohol dronk, allicht niets hoeft te vrezen wanneer hij/zij de volgende ochtend aan een alcoholtest wordt onderworpen.

Tussen 0,2 en 0,5 promille is er sprake van ontremming, excitatie, emotionele labiliteit, euforie...

Tussen 0,5 en 1 promille verhoogt de reactietijd aanzienlijk en vermindert het beoordelingsvermogen.

Boven 1 promille zijn de gevolgen en impact veel ingrijpender.

0,0 resp. 0,2 of nultolerantie heeft vele voordelen. Het is de enige norm die duidelijk en gelijk is voor iedereen. Glazen tellen kan niet meer. Elk glas is er sowieso een te veel, ongeacht lengte, gewicht, gestalte, geslacht...Bovendien versterkt het de sociale controle.

Let wel, de **nullimiet of nultolerantie** is een **noodzakelijke** maar **niet voldoende** voorwaarde voor een **drastische mentaliteitswijziging** in ons land m.b.t. rijden onder invloed van alcohol.

8. Kritische succesfactoren of randvoorwaarden voor een succesvolle invoering van de nullimiet

Een andere **klassieke tegenwerping** luidt dat de 'invoering van de nultolerantie niet zal volstaan om komaf te maken met rijden onder invloed van alcohol'. Bovendien zou de maatregel **hardleerse drinkers** niet aanzetten tot niet meer rijden onder invloed. Meer zelfs, door de nultolerantie dreigen de **alcoholcontroles minder efficiënt** te worden waardoor het risico op alcohol-gerelateerde ongevallen niet af- maar toeneemt.

Of nog, zeer **matige drinkers** die 'maat weten te houden' en zich kunnen beperken tot een glas champagne als aperitief en een glas wijn bij het eten of twee glazen wijn worden **gestraft**, terwijl de maatregel niet zal leiden tot minder doden en zwaargewonden in en door het verkeer. Meer zelfs: het aantal doden en zwaargewonden in en door het verkeer zou er zelfs door kunnen toenemen.

Het klopt dat Nederlandse literatuur van het einde van de jaren 90 (M.P.M Mathijssen, *Schatting van de effecten van verlaging van de wettelijke limiet voor alcoholgebruik in het verkeer*, VWOS, november 1999) melding maakt van voormeld contra-intuïtief en pervers effect. Dit treedt evenwel enkel op wanneer de wettelijk BAC-limiet wordt verlaagd van 0,5 naar 0,0 promille zonder of bij gelijkblijvend toezicht. In combinatie met een geïntensiveerd toezicht (verdubbeling van de pakkans) daarentegen is het effect wel positief.

Het meeste heil verwachtte de studie van een verlaging van de limiet voor beginnende chauffeurs in combinatie met een verdubbeling van de pakkans bijv. door een verhoging van de efficiëntie van alcoholcontroles.

Voormelde studie is interessant. Tegelijk mag de relevantie ervan voor de invoering van de nultolerantie in 2020 niet worden overdreven. Door de introductie van de sampler, het mobile office, de aselecte, zeer mobiele controles is de politiewerking in het algemeen en de efficiëntie van de alcoholcontroles in het bijzonder, immers substantieel gestegen in vergelijking tot 20 jaar geleden. De kans is bovendien erg groot dat de efficiëntie, evenals de technische hulpmiddelen waarmee (vracht)auto's standaard moeten worden uitgerust, verder zullen blijven toenemen.

Het allerbelangrijkste is dat niemand van oordeel is dat de invoering van de zerotolerantie als 'naakte' maatregel zonder verdere omkadering alleen en op zichzelf zal leiden tot het te wensen doel: geen, nul, zero slachtoffers in en door het verkeer (in het bijzonder bij niet-eenzijdige verkeersongevallen).

Of nog, **zerotolerantie** is een **noodzakelijke**, maar **geen voldoende maatregel**. Er zijn zonder enige twijfel een aantal kritische succesfactoren en/of randvoorwaarden waaraan steeds gelijktijdig en blijvend moet worden voldaan.

Dat deze randvoorwaarden belangrijk zijn, betekent geenszins dat de invoering van de nultolerantie afhankelijk moet worden gemaakt van het voorafgaand vervuld zijn van die voorwaarden. Het veronderstelt mogelijk wel dat de prioriteiten m.b.t. de inzet van de politiecapaciteit zo worden bijgesteld dat maximaal aan de noodzakelijke randvoorwaarden wordt voldaan.

a. Draagvlak

Uit enquêtes blijkt dat het draagvlak voor de invoering van de nultolerantie nu al groot is. **78%** van de Belgen is voor nultolerantie voor beginnende chauffeurs. **63%** is voorstander van de algemene zerotolerantie voor alle chauffeurs. De steun voor de maatregel is wel meer uitgesproken bij vrouwen en oudere respondenten. Nog steeds **71%** van de jongeren is/pleit voor zerotolerantie voor beginnende chauffeurs.

b. Handhaving

In België is de **subjectieve pakkans** gestegen (de overtuiging dat men zal worden gecontroleerd op ROI). Met zo'n **21%** ligt ze wel nog steeds onder het Europees gemiddelde van 22,5%. Met **677 controles/1000 chauffeurs**, dat is substantieel meer dan 1 op 2, scoort **Estland** duidelijk het best. In dat land heeft de combinatie van een strenge limiet en een verhoogde pakkans duidelijk geleid tot een vermindering van het aantal verkeersdoden door dronken rijden.

Zoals gezegd wordt geregeld gerefereerd aan de mogelijk perverse risico's van de invoering van de nultolerantie: de feitelijk pakkans voor zware drinkers zou dalen, de controlecapaciteit zou minder efficiënt worden ingezet en het risico op illegaal rijden zonder rijbewijs zou toenemen.

Los van de vraag of deze vrees anno 2020 nog voldoende wetenschappelijk onderbouwd is, is het cruciaal om het zekere voor het onzekere te nemen en blijft het sowieso noodzakelijk om de pakkans te verhogen, dringend werk te maken van de realisatie van de sluitende up-to-date databank van rijbewijzen en een proactieve controle op sturen spijs verval of intrekking en/of niet beschikken van een rijbewijs in combinatie met een verruimde mogelijkheid tot inbeslagname van voertuigen wegens rijden onder invloed en/of (laten) rijden zonder rijbewijs en/of een consequentere toepassing van die maatregel.

c. Alcoholaanbod

Hoewel dit niet meteen het onderwerp is van deze hoorzitting, is het meer dan raadzaam om nu eindelijk ook in België een verbod in te voeren op de verkoop van alcohol langs **snelwegen en/of in baanwinkels en -restaurants**. Deze maatregel kan de verleiding om alcohol te consumeren alvorens men weer de baan op gaat, beperken. Of nog, zeker langs de weg moet **alcoholvrij de enig mogelijke keuze** zijn. **Daarbuiten** wordt het best de **standaardkeuze**.

d. Sensibilisering en educatie

De **sensibiliserende werking van de nultolerantie** op zich kan en zal allicht al groot zijn. Ze zal **niet volstaan**. Vandaar mijn pleidooi om op alle niveaus te blijven inzetten op gerichte campagnes zoals de goed ingeburgerde, door de ETSC als goede praktijk geprezen BOB-campagne. Als steeds, ook in combinatie met versterkte politiecontroles. Ook de samenwerking met stakeholders zoals de horeca, sportfederaties en bedrijven kan en moet beter.

e. Gezondheid

Omdat alcoholverslaving ook steeds een ziekte is met een enorme maatschappelijke en sociale kost, is het aangewezen om ook in de strijd tegen ongevallen door rijden onder invloed een onderscheid te maken tussen alcoholverslaafde resp. (nog) niet-alcoholverslaafde bestuurders. In die zin dat voor alcoholverslaafden ook steeds moet worden voorzien in therapie en behandeling als bijkomende voorwaarde.

Landen die werken met doorgedreven ontwenningprogramma's (Zweden, Zwitserland, Estland, VK, Finland, Slovenië) presteren immers merklijk beter. Bovendien heeft deze aanpak ook tal van andere maatschappelijke en sociale voordelen.

f. Aanpak hardleerse overtreders

Voor hardleerse, niet-verslaafde veelplegers is een aanpak op maat aangewezen. De meeste effectieve maatregel is een verplicht alcoholslot in combinatie met begeleiding. In België is een alcoholslot verplicht vanaf 1,8 promille of vanaf 1,2 promille in geval van recidive. ETSC looft ook deze maatregel als goede praktijk. Behalve in België bestaat hij ook in Oostenrijk, Denemarken, Finland, Frankrijk, Polen en Zweden.

In combinatie met een verplichte begeleiding is een alcoholslot een relatief dure maatregel die jaarlijks zo'n €3000 kost. Om die reden wordt hij geregeld nog steeds niet opgelegd of uitgevoerd. In vergelijking tot de menselijke en gemeenschapskost van een mensenleven en/of levenslange handicap is de kost laag tot verwaarloosbaar. Bovendien is de kost makkelijk te vermijden. Het volstaat om geen alcohol te drinken, wanneer men nog met de auto de baan op moet.

9. Aanbevelingen Vlaams Forum Verkeersveiligheid

Eind juni 2019 formuleerde het Vlaams Forum Verkeersveiligheid, waarin alle Vlaamse en een aantal federale stakeholders die werken aan verkeersveiligheid (WPR, parket, VIAS, AWV, Centrex, Rondpunt, Ouders van Verongelukte kinderen...) vertegenwoordigd zijn, volgende aanbevelingen:

- a)** Nullimiet/nultolerantie voor alcohol voor alle bestuurders
- b)** Sterkere inzet op controle en handhaving
- c)** Strengere regels voor alcohol (verbod op alcohol in baanwinkels en –restaurants)
- d)** Meer en beter gerichte sensibilisering in het bijzonder op het terrein
- e)** Maatregelen op maat voor hardleerse overtreders: verplicht alcoholslot, begeleiding en ontwenningprogramma's, in combinatie met lagere richtwaarden (bijv. vanaf 0,8 promille) voor een verplicht alcoholslot na de invoering van de nultolerantie.

10. Steun vanuit Europa en de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO)

Ook de aanbevelingen van de ETSC en de WGO liggen in die lijn: overweeg om zerotolerantie in te voeren voor alle weggebruikers. Vaardig een Europese Richtlijn uit om zerotolerantie in heel de Europese Unie als standaard in te voeren. Versterk de handhaving met een jaarlijkse doelstelling op het vlak van een minimum aantal jaarlijkse alcohol (en drugs) controles. Organiseer geregeld landsbrede campagnes om de bevolking blijvend te wijzen op de grote risico's en impact van dronken sturen.

Dames en heren, volksvertegenwoordigers.

Op een vroege zaterdagochtend ontving ik de ouders van verongelukte kinderen in het nieuwe provinciehuis van provincie Antwerpen. Eerder die nacht/vroege ochtend had ik deelgenomen aan een provincie-brede campagne tegen en intensieve controle op *Rijden onder Invloed van Drugs*.

In de marge van de bijeenkomst vertelde de papa van Nick me dat hij de bakkerij had verkocht. Hij werkt nu op het kerkhof waar zijn zoon begraven ligt. Het is, zo zei hij, de enige manier om dicht bij zijn zoon te zijn en met mensen te spreken die hun overleden geliefden komen bezoeken.

Als steeds herhaalde hij de hoop dat de nultolerantie nu eindelijk en zo snel mogelijk wordt ingevoerd. Dat er nu eindelijk en zo snel mogelijk iets verandert. Zodat de dood van Nick en vele lotgenoten toch niet helemaal zinloos zou zijn.

Samen met Jef hoop ik van harte dat u de moed en overtuigingskracht vindt om die keuze nu eindelijk te maken. Ook de nultolerantie kan en zal, zelfs met de best mogelijke randvoorwaarden, nooit kunnen verhinderen dat er nog steeds mensen met de (vracht) auto zullen blijven rijden niettegenstaande ze teveel hebben gedronken.

Het is wel de noodzakelijke, zij het helaas steeds onvoldoende maatregel om de noodzakelijke **mentaliteitswijziging hopelijk onomkeerbaar** in te zetten en vast te houden.

Zodat onze kinderen en kleinkinderen niet langer moeten opgroeien in de slechtste der werelden op het vlak van verkeersveiligheid.

Onze Bourgondische levensstijl moeten we niet perse opgeven.

Gezelligheid mag, maar niet ten kosten van doden en/of zwaargewonden in het verkeer.

Om van onze lakse houding af te raken ten aanzien van alcohol in het verkeer hebben we, allicht meer nog dan wie ook, nood aan een

duidelijke norm, aan zerotolerantie dus, én aan de **consequente handhaving** ervan.

Dat veronderstelt meer **controles en aangepaste**, correct uitgevoerde **straffen** in combinatie met goede en **gerichte sensibilisering**, tot we rijden onder invloed maatschappelijk zo verwerpelijk vinden dat we ons er niet meer aan bezondigen.

Zo verwerpelijk ook dat wie drinkt en rijdt zich mag verwachten aan consequente sociale en maatschappelijke afkeer voor een dergelijk maatschappelijk onverantwoord en asociaal gedrag.

Met **permanente monitoring** kunnen eventuele ongewenste effecten meteen worden gedetecteerd zodat tijdig en gericht kan worden bijgestuurd.

Cathy Berx

Gouverneur Provincie Antwerpen en voorzitter van het Vlaams Forum voor Verkeersveiligheid