

Infosheet Drugs in het verkeer

In dit infosheet schetsen de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), het Trimbos-instituut en stichting TeamAlert (verkeersveiligheidsorganisatie voor en door jongeren) de meest recente inzichten omtrent drugsgebruik in het verkeer. Duidelijk wordt hoe vaak drugsgebruik in het verkeer voorkomt en onder welke groepen in het bijzonder, wat de effecten zijn van drugs in het verkeer, hoe daarover wordt gedacht door jonge bestuurders en ten slotte: wat er volgens genoemde organisaties nodig is om drugsgebruik in het verkeer adequaat terug te dringen.

1. Drugs in het verkeer

Tussen 2007 en 2009 bleek ongeveer 2,8% van de automobilisten in Nederland aan het verkeer deel te nemen terwijl er in hun lichaam sporen van drugs aanwezig zijn. Het ging hierbij vooral om cannabis, gevolgd door cocaïne. Bij een vijfde van de automobilisten die positief waren voor drugs, werden meerdere drugs of drugs in combinatie met alcohol aangetroffen. Dat waren vooral mannen tussen de 18 en 35 jaar.¹

Leeftijd	18-24	25-34	35-49	50+
Mannen	8,1%	5,7%	3,3%	0,9%
Vrouwen	2,2%	2,6%	0,7%	0,0%
Totaal	6,3%	4,9%	2,4%	0,6%

Tabel 1: Aandeel automobilisten bij wie sporen van drugsgebruik zijn aangetroffen onderverdeeld naar geslacht en leeftijd. Bron: SWOV analyses Nederlandse DRUID data

Het aandeel drugsgebruikers in het verkeer was vooral hoog in weekendnachten en weekendavonden, gevolgd door weeknachten en weekendochtenden (04-10 uur). Maar in alle andere tijdsperioden kwam ook drugsgebruik voor.

Uitgaanders rijden relatief vaak onder invloed, zo blijkt ook uit een grote studie onder ruim 3.500 uitgaanders.² Jongeren die geregeld party's en festivals bezoeken, hebben opvallend vaak ervaring met rijden onder invloed.³ Een kwart van deze groep heeft het afgelopen jaar na een uitgaansavond wel eens onder invloed van alcohol en/of drugs autogereden. Van deze jongeren was 45% onder invloed van alcohol en 55% onder invloed van drugs, al dan niet in combinatie met alcohol. Vooral de mannen van 25-35 jaar die vaak naar party's en festivals gaan, stappen vaker onder invloed (veelal van XTC) achter het stuur. Dat vooral deze drug het meeste voorkomt is op zich niet verrassend, gezien het hoge gebruik van XTC onder uitgaanders die vaak naar party's en festivals gaan. Zo ligt de jaarprevalentie van XTC-gebruik onder uitgaanders die in het afgelopen jaar nooit een party/festival hebben bezocht op bijna 10% en onder uitgaanders die in het afgelopen jaar een paar keer per maand een party/festival hebben bezocht op ruim 78%.

Dat juist partybezoekers vaak onder invloed rijden, vaker dan disco- en kroegbezoekers, heeft er ook mee te maken dat party's en festivals vaak op buitenlocaties plaatsvinden en publiek trekken vanuit een groot gebied. De mogelijkheid om per openbaar vervoer, per fiets of lopend naar huis te gaan is dan minder vaak aanwezig dan bij clubs die zich in de stad bevinden.⁴

- *Vooral jonge mannelijke bestuurders in het weekend rijden onder invloed van drugs. Ook lijken bezoekers van festivals vaker onder invloed van drugs te rijden.*

¹ Houwing, S., Hagenzieker, M., Mathijssen, R., Bernhoft, I.M., Hels, T., Janstrup, K., Van der Linden, T., Legrand, S.-A. & Verstraete, A. (2011). Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic. Part 1: General results and part 2: Country reports: DRUID Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines, D2.2.3. Available from <http://www.druid-project.eu/>.

² Goossens, F., Frijns, T., Hasselt, N. van, & Laar, M. van (2013). *Het grote uitgaansonderzoek*. Utrecht: Trimbos-instituut.

³ Een nuancering is wel van belang: het onderzoek betrof wel een groep uitgaanders met een voorkeur voor hardhouse en techno muziek, wat er op duidt dat dit relatief grote gebruikers zijn van genotmiddelen. Hoe zeer deze groep afwijkt van de 'gemiddelde uitgaander' is niet bekend, er is namelijk geen onderzoek dat een beeld geeft van het gedrag van 'de gemiddelde Nederlandse uitgaander' beschikbaar.

⁴ Goossens, F., Frijns, T., Hasselt, N. van, & Laar, M. van (2013). *Het grote uitgaansonderzoek*. Utrecht: Trimbos-instituut.

2. Het effect van drugs op rijgedrag

Verschillende drugs hebben verschillende effecten, ook op de rijvaardigheid. Zo kan gebruik van **cannabis** leiden tot verminderde concentratie, een lagere reactiesnelheid en meer slingerbewegingen. Bestuurders die alleen cannabis hebben gebruikt, lijken zich daar meestal wel van bewust te zijn en proberen voorzichtiger te gaan rijden.⁵ Ondanks het aangepaste gedrag is het risico te vergelijken met rijden na het drinken van een paar glazen alcohol. Wie zowel heeft gebloed als gedronken, neemt aanzienlijk grotere risico's.

Onder invloed van **cocaïne en amfetamine** kunnen bestuurders het gevoel hebben dat ze nog prima in staat zijn te rijden, doordat deze drugs voor een gevoel van alertheid zorgen. Cocaïnegebruik leidt weliswaar tot een hogere reactiesnelheid, maar dit effect weegt niet op tegen negatieve effecten zoals het nemen van meer risico's en sneller en agressiever rijden.

Vooral cocaïne wordt vaak genomen aan het eind van een avond uit, om te kunnen blijven doordrinken of om met een 'fris' gevoel achter het stuur te stappen. Wie veel alcohol heeft gedronken, voelt zich minder dronken na een snuif cocaïne. Toch is het juist deze combinatie erg riskant. Diegenen die onder invloed van een combinatie van cocaïne/amfetamine en alcohol achter het stuur stappen, lopen het meeste risico op een ernstig verkeersongeval. Geschat wordt dat dit risico 20 tot 200 keer hoger is dan in nuchtere toestand.⁶

GHB heeft een verdovend effect. Bestuurders maken eerder fouten bij complexe verkeerssituaties en kunnen verkeerssignalen ook gemakkelijker over het hoofd zien. GHB is bovendien moeilijk te doseren waardoor het gemakkelijk kan leiden tot bewusteloosheid (coma). Het gevaar is dus dat de bestuurder tijdens het rijden buiten bewustzijn raakt. Er is nauwelijks informatie met betrekking tot GHB-gebruik in het verkeer, maar uit onderzoek onder ernstig gewonde automobilisten blijkt dat GHB-gebruik wel degelijk een rol speelt bij verkeersongevallen.^{7 8}

Onder invloed van **XTC** wordt de opname van informatie vanuit de omgeving en de ruimtelijke oriëntatie minder, het wordt moeilijker om de aandacht te verdelen en de perceptie van bewegingen wordt minder.⁹ Wie deelneemt aan het verkeer kan daardoor risico's minder goed inschatten en overschat zichzelf gemakkelijker.

De negatieve effecten van drugs op de rijvaardigheid leiden tot een hoger ongevalsrisico. De verschillen tussen de verschillende middelen zijn echter groot, zoals blijkt uit onderstaande tabel. GHB komt niet voor in deze tabel. Van GHB-gebruik in het verkeer zijn geen gegevens bekend. Het is dus niet mogelijk om het relatieve risico voor deze stof in te schatten.

⁵ SWOV (2011). *Factsheet Rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen*. Leidschendam: SWOV.

⁶ Hels, T., Bernhoft, I.M., Lyckegaard, A., Houwing, S., Hagenzieker, M., Legrand, S.-A., Isalberti, C., Van der Linden, T. & Verstraete, A. (2011). Risk of injury by driving with alcohol and other drugs DRUID Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines, D2.3.5. Available from <http://www.druid-project.eu/>.

⁷ Houwing (2011). GHB-gebruik onder ernstig gewonde autobestuurders opgenomen in het ziekenhuis. Leidschendam: SWOV.

⁸ Couper, F.J. & Logan, B.K. (2001). GHB and driving impairment. *Journal of Forensic Science*, vol. 46, nr. 4, p. 919-923.

⁹ Veldstra, J.L., Brookhuis, K.A., Waard, D de, Molmans, B.H.W., Verstraete, A.G., Skopp, G & Jantos, R. (2012). Effects of alcohol (BAC 0.5%) and ecstasy (MDMA 100 mg) on simulated driving performance and traffic safety. *Psychopharmacology*, 222(3), 377-390.

Risiconiveau	Relatief risico	Stoffengroep
Matig verhoogd risico	1-3	Alcohol 0,1-0,5 g/L Cannabis
Middelmatig verhoogd risico	2-10	Alcohol 0,5-0,8 g/L Cocaïne Opiaten
Sterk verhoogd risico	5-30	Alcohol 0,8-1,2 g/L Amfetamines Drugs-drugscombinaties
Extreem verhoogd risico	20-200	Alcohol >1,2 g/L Alcohol-drugscombinaties

Tabel 2: Het relatieve letselrisico van drugsgebruik in het verkeer; de verschillende BAG-klassen van alcohol dienen als referentiekader.

Hoewel alcohol de meest voorkomende psychoactieve stof is onder ernstig gewonde en omgekomen automobilisten, moet ook het aantal verkeersslachtoffers gerelateerd aan drugs niet onderschat worden. Een analyse van bloedmonsters van ernstig gewonde automobilisten in drie Nederlandse ziekenhuizen vond bij ongeveer 10% sporen van drugs.¹⁰

- *Er zijn verschillende soorten drugs en die hebben elk hun eigen effecten op de rijvaardigheid. Rijden onder invloed van drugs leidt voor iedere soort drugs tot grotere risico's op verkeersongevallen. Vooral gebruik van amfetamines en combinatiegebruik, helemaal als het gaat om alcohol en drugs, leidt tot grote risico's. Vermoedelijk zijn ook de risico's van GHB in het verkeer groot.*

3. Kennis en sociale norm in maatschappij omtrent drugs in het verkeer

Europees onderzoek laat zien dat jonge mannen rijden onder invloed eerder acceptabel vinden, dan jonge vrouwen. Jongeren zonder rijbewijs vinden het ook eerder acceptabel in vergelijking met jongeren in het bezit van een rijbewijs.¹¹

Vergelijkbaar wetenschappelijk onderzoek onder Nederlandse jongeren voor het rijden onder invloed ontbreekt. Onderzoek tijdens de landelijke Witte Waas-campagne van TeamAlert op festivals, met als focus de gevaren van drugs in het verkeer, biedt wel inzicht. De meesten van de 321 jongeren met wie hierover gesproken is op festivals, keuren rijden onder invloed af. Zij realiseren zich dat dit risico's met zich meebrengt. Rijden onder invloed van alcohol of cannabis wordt iets eerder geaccepteerd dan rijden onder invloed van andere drugs.

Ondanks de norm dat rijden onder invloed niet acceptabel is, heeft een derde van deze jongeren wel eens meegereden met een bestuurder die drugs had gebruikt. En 10% geeft aan zelf wel eens auto te hebben gereden nadat zij drugs hadden gebruikt. Op basis van wetenschappelijk onderzoek kan niet worden vastgesteld of dit ook de groep is die vindt dat rijden onder invloed van drugs moet kunnen en of het gaat om een specifieke groep. Voorlichtingsgesprekken tijdens de Witte Waas-campagne, geven wel enige richting. Daaruit ontstaat het beeld dat de sociale norm met betrekking tot rijden onder invloed van drugs minder sterk is onder jongeren op festivals.

Een kwart van de jongeren die deelnamen aan het TeamAlert onderzoek weet niet dat rijden onder invloed van drugs strafbaar is. Ook weet een kwart van hen niet dat je verplicht bent een bloed- of urine test af te laten nemen wanneer de politie je verdenkt van rijden onder invloed van drugs¹².

¹⁰ Houwing (2011). GHB-gebruik onder ernstig gewonde autobestuurders opgenomen in het ziekenhuis. Leidschendam: SWOV.

¹¹ Toulou, K., Margaritis, D., Spanidis, P., Ravera, S., Monteiro, S., De Gier, H., Legrand, S.A., Van der Linden, T., Verstraete, A., Fierro, I., Gómez-Talegón, T., Del Rio, C., Alvarez, F.J., Meesmann, U., Boets, S., Tant, M. & Hell, W. (2011). DRUID outcomes and risk communication to young drivers DRUID Driving Under the Influence of Drugs Alcohol and Medicines.

- *Wetgeving op het gebied van rijden onder invloed van drugs is onvoldoende bekend onder jongeren. Ondanks de algemene norm dat rijden onder invloed van drugs niet acceptabel is, lijkt die norm onder bezoekers van festivals minder sterk te worden gedragen.*

4. De aanpak van drugs in het verkeer

Om de aanpak van drugs in het verkeer te verbeteren is een wetsvoorstel ingediend, dat binnenkort wordt besproken in de Tweede Kamer. Hierin worden wettelijke limieten voorgesteld voor stoffen waarmee vijf verschillende drugs kunnen worden aangetoond: amfetamines, cocaïne, heroïne, THC en GHB. Bij de voorgestelde limieten wordt de rijvaardigheid in een vergelijkbare mate aangetast als bij een alcoholconcentratie van 0,5 g/L. Voor combinatiegebruik van deze drugs (zowel voor onderlinge combinaties, als voor combinaties met alcohol) wordt voorgesteld een nul-limiet aan te houden.

Uit het DRUID onderzoek komt als een van de conclusies naar voren dat de meest effectieve strategie tegen rijden onder invloed (van drugs) een combinatie van informatie, preventie, rehabilitatie en gematigde repressie is. Op basis hiervan wordt aanbevolen dat elke verandering in wetgeving gepaard zou moeten gaan met een grote mate van publiciteit en meer handhaving.

Daarnaast wordt gesteld dat wettelijke reguleringen die de pakkans en de snelheid van veroordeling vergroten, een sterker preventief effect hebben dan strafverzwaring en dat wetgeving op het gebied van drugs in het verkeer zich meer dan alcoholwetgeving zou moeten richten op specifieke groepen, en dan met name op jonge volwassenen.

Informatie

Van de nieuwe wetgeving zal vermoedelijk al een afschrikwekkend effect uitgaan. Dit effect kan vergroot worden door de invoering van de wet met veel publiciteit te omkleden, zodat verkeersdeelnemers op de hoogte zijn van de wet ter bevordering van de aanpak van drugsgebruik in het verkeer.

Van belang is dat bestuurders een duidelijke boodschap krijgen omtrent hetgeen wel en niet is toegestaan. Vanuit dat perspectief is meer onderzoek nodig, zodat vragen zoals: 'Na hoeveel tijd mag ik weer achter het stuur?', beantwoord kunnen worden. Een helder handvat, zoals dat bij alcoholgebruik wordt geboden, vergroot vermoedelijk de kans op goede naleving.

Aanknopingspunten voor preventie

Gezien de ongevalscijfers ligt het voor de hand om preventie met name te richten op jonge mannen. Vooral diegenen die festivals bezoeken, lijken een belangrijke doelgroep. Op basis van onderzoek uit Duitsland ligt het voor de hand om inspanningen vooral te richten op het versterken van de sociale norm dat rijden onder invloed niet acceptabel is. Peer-education is hierbij een voor de hand liggende methode, maar mogelijk kan ook met andere methoden die hiervoor geschikt zijn worden geëxperimenteerd.

Onderzoek naar de effectiviteit van preventieprogramma's die zich richten op drugsgebruik in het verkeer zijn slechts beperkt aanwezig, maar doen een positief effect vermoeden. De studies zijn echter te beperkt in aantal om hier harde conclusies aan te verbinden.¹³ Onderzoek naar de effectiviteit van bestaande verkeer en drugs preventieprogramma's is dan ook van belang.

Evaluatie

¹² Noordman, W. (2013). *Evaluatie De Witte Waas*. Utrecht: Team Alert

¹³ Holmes, E., Vanlaar, W. & Robertson, R. (2014). The problem of youth drugged driving and approaches to prevention: A systematic literature review. Ottawa: Canadian Centre on Substance Abuse.

Om het effect van de wetgeving te evalueren en waar nodig bij te stellen is het goed om drugsgebruik in het verkeer en onder ernstig gewonde verkeersdeelnemers te monitoren met behulp van prevalentiestudies. Op deze manier kunnen ontwikkelingen onder specifieke doelgroepen, zoals bijvoorbeeld jonge mannen en bezoekers van festivals, gevolgd worden. Ook kan worden gemonitord welke drugs worden gebruikt onder bestuurders (zoals GHB en nieuwe designer drugs).

- *Verbeterde wetgeving in combinatie met handhaving is een belangrijke eerste stap. Om drugsgebruik in het verkeer blijvend terug te dringen en de verkeersveiligheid te vergroten zijn daarnaast inspanningen op het gebied van informatie en preventie nodig. Er lijkt nog winst geboekt te kunnen worden door kennis en risico-bewustzijn te vergroten, zeker wat betreft het rijden onder invloed van cannabis en alcohol. Ook kennis over de wetgeving omtrent rijden onder invloed biedt kansen voor verbetering. Het monitoren van het gebruik van drugs in het verkeer en onder ernstig gewonde verkeersdeelnemers kan hierbij handvatten bieden en tevens van pas komen bij evaluatie en eventuele bijsturing van de voorgestelde wetgeving.*