



SAMENVATTING — SELECTED ISSUE 1: DRUGS IN HET VERKEER

Europees Waarnemingscentrum voor drugs en drugsverslaving
Jaarverslag 2007 over de stand van de drugsproblematiek in Europa
Onder embargo tot 22.11.2007 — 10.00 uur (Brussel)

Inleiding

Sinds het eind van de jaren negentig is er in Europa en elders in de wereld veel onderzoek gedaan naar rijden onder invloed van psychoactieve stoffen. In het *Selected issue* "Drugs in het verkeer", dat tegelijk met het *Jaarverslag 2007* wordt gepubliceerd, vestigt het EWDD de aandacht op het gebruik van cannabis en benzodiazepinen in het verkeer. De maatregelen die landen hebben genomen worden geanalyseerd om de prevalentie van deze stoffen onder bestuurders van voertuigen vast te stellen en worden bestudeerd in de context van beleid en wetgeving, wetshandhaving en preventie.

Analyse van de situatie ⁽¹⁾

- Uit onderzoek blijkt dat cannabis en benzodiazepinen, na alcohol, de psychoactieve stoffen zijn die het meest voorkomen onder bestuurders van voertuigen in Europa. Deze bevinding komt consequent terug, ongeacht het type onderzoek (zoals controles langs de weg — willekeurige controles en controles op basis van vermoedens —, onderzoeken in ziekenhuizen, autopsies). Uit onderzoek blijkt niet eenduidig welke van de twee stoffen een hogere prevalentie heeft.
- Er zijn enkele uitzonderingen binnen Europa. In **Letland, Finland, Zweden** en **Noorwegen** wordt het gebruik van amfetamine vaker vastgesteld dan het gebruik van cannabis en benzodiazepinen. In **Slovenië** wordt het gebruik van opiaten vaker vastgesteld dan van benzodiazepinen.
- Uit experimentele onderzoeken (bijvoorbeeld rijtesten) komt naar voren dat het gebruik van cannabis en benzodiazepinen tot een verminderde rijvaardigheid leidt, afhankelijk van de dosis, de tolerantie en de tijd die is verstreken na de inname. Uit risico-beoordelingen blijkt dat door een combinatie van deze drugs met alcohol het risico op een verkeersongeval of het veroorzaken ervan aanzienlijk toeneemt.
- Het is onduidelijk of bestuurders die positief testen voor benzodiazepinen deze stoffen gebruiken dan wel misbruiken. Uit analyses is gebleken dat de concentratie in het bloed regelmatig op therapeutisch niveau ligt (bijvoorbeeld in **Oostenrijk, Finland** en **Zweden**), maar vaak ook veel hoger is (bijvoorbeeld in **Noorwegen**). Desondanks is de wettelijke situatie in bijna alle Europese landen: rijden onder invloed van benzodiazepinen is strafbaar, zelfs als deze door een arts zijn voorgeschreven en op de juiste wijze zijn gebruikt.
- Bestuurders die cannabis hebben gebruikt zijn in de meeste gevallen jonge mannen, terwijl bestuurders die benzodiazepinen hebben gebruikt meestal van middelbare leeftijd zijn en vaak een vrouw zijn.
- De gegevens voor dit *Selected issue* lieten er geen twijfel over bestaan dat alcohol de stof is die op dit moment op de Europese wegen de meeste levens in gevaar brengt.

Beleid en wetgeving

- Er is door de Europese landen op het hoogste niveau gereageerd op de mogelijke schade die het gebruik van psychoactieve drugs in het verkeer kan veroorzaken. Veel landen hebben strengere wetten aangenomen, leggen zwaardere straffen op, of hebben hun nationale beleid aangepast (bijvoorbeeld het verkeersveiligheids- of drugsbeleid) om het probleem aan te pakken.
- De reactie op het rijden onder invloed van drugs varieert sterk per land, van “zero tolerance”-wetgeving (waarbij de detectie van de stof op zich al tot sancties leidt) tot wetgeving inzake verminderde rijvaardigheid (waarbij sancties volgen wanneer de persoon als rijongeschikt wordt beschouwd).
- “Zero tolerance”-wetgeving voor het gebruik van illegale drugs als cannabis is ingevoerd in **België, Portugal, Zweden** (1999), **Frankrijk** en **Finland** (2003). De **Zweedse** en **Finse** wetgeving is ook van toepassing op bepaalde medicijnen die worden ingenomen zonder een wettelijk verplicht doktersrecept. In **Tsjechië, Griekenland, Italië, Letland** en **Litouwen** zijn de straffen op deze overtredingen sinds 2000 verhoogd. Er bestaan nog steeds grote verschillen tussen de Europese landen als het gaat om de wetgeving en de strafmaat.
- Diverse landen hebben wetten aangenomen om drugstesten langs de weg (bijvoorbeeld speekseltesten of zweetproeven) mogelijk te maken of te definiëren: **Italië, Polen, het Verenigd Koninkrijk** (2003), **Slovenië** (2004), **Tsjechië, Letland, Oostenrijk** (2005), **Litouwen** (2006) en **Portugal** (2007). Uit EU-projecten, waarbij verkeerscontroles werden beoordeeld (<http://www.rosita.org>), is echter gebleken dat vooralsnog geen enkele methode voor controles langs de weg voldoende betrouwbaar is. In enkele landen wachten wetsvoorstellen op bekrachtiging tot er betrouwbare testinstrumenten beschikbaar zijn.

Wetshandhaving

- De opsporingsprocedures in Europa (zoals deze zijn vastgelegd in de wet, een reglement of richtlijnen) zijn ruwweg met elkaar vergelijkbaar. Over het algemeen vormt het moment dat een politiefunctionaris vaststelt dat er mogelijk sprake is van drugsgebruik de eerste fase in het contact tussen de bestuurder en justitie. Theoretisch is het belangrijkste verschil in de opsporingsprocedures gelegen in de wettelijke mogelijkheid van elk land om willekeurige controles uit te voeren of alleen controles uit te voeren wanneer er een verdenking bestaat, hoewel dit verschil in de praktijk vaak niet erg duidelijk is.
- Terwijl de opsporingsprocedures over het algemeen observaties en gedragstesten omvatten, gevolgd door het afnemen van bloed- en/of urinemonsters, bestaan er verschillen als het gaat om de locatie van de tests (langs de weg, in een medisch centrum) en de persoon die deze tests uitvoert (de verkeerspolitie, een arts).
- Enkele landen melden dat in bepaalde gevallen, bijvoorbeeld bij ongelukken waarbij gewonden of dodelijke slachtoffers zijn gevallen, of zelfs bij het bestaan van een verdenking, verplicht of systematisch wordt getest. Maar een wettelijke plicht tot testen is in de praktijk niet altijd gemakkelijk te handhaven. **Denemarken, Estland, Ierland** en **Portugal**, waar systematisch wordt gecontroleerd, melden dat er niet automatisch op drugs wordt getest als het alcoholpromillage in het bloed van de bestuurder de wettelijk toegestane hoeveelheid overschrijdt, omdat dit niet vereist is voor een strafrechtelijke vervolging.
- Landen melden verschillende opleidingsniveaus van de politie als het gaat om het herkennen van de tekenen van een verminderde rijvaardigheid. Een gespecialiseerde opleiding is verplicht in **België, Portugal, Zweden** en het **Verenigd Koninkrijk**.

Preventieve aanpak en preventieprogramma's

- Sinds het eind van de jaren negentig heeft de meerderheid van de EU-lidstaten mediacampagnes georganiseerd om het publiek te informeren over de gezondheidsrisico's van het rijden onder invloed van psychoactieve stoffen, maar deze betreffen voornamelijk het gebruik van alcohol. Slechts één op de vijf EU-lidstaten richt zich specifiek op het gebruik van cannabis of benzodiazepinen. In rijsholen nemen preventieprogramma's die specifiek op drugs zijn gericht inmiddels een prominente plaats in.
- Onderzoek wijst uit dat campagnes die niet speciaal op een bepaalde doelgroep zijn gericht mogelijk ongeschikt zijn. Oudere gebruikers van benzodiazepinen zullen boodschappen gericht op jonge cannabisgebruikers vaak negeren, en andersom. Geen van beide groepen zal het idee hebben dat waarschuwingen over alcoholgebruik op hen van toepassing zijn.
- Mensen die medicijnen slikken kunnen onbekend zijn met de mogelijke effecten daarvan op de rijvaardigheid. Op dit moment maken slechts vijf landen (**Denemarken, Frankrijk, Nederland, Slowakije en Finland**) gebruik van pictogrammen op de verpakking van medicijnen om patiënten te informeren over mogelijke bijwerkingen.

(¹) De resultaten van de genoemde epidemiologische studies zijn niet wetenschappelijk met elkaar te vergelijken. Ze kunnen van elkaar verschillen in de algemene opzet van de studie, de methodologie, de steekproef, de biologische stoffen waarop werd getest en de grenswaarden.

Meer informatie:

"Legal approaches to drugs and driving", ELDD <http://eldd.emcdda.europa.eu/?nnodeid=5036>

"Literature review on the relation between drug use, impaired driving and traffic accidents" EWDD, 1999, op <http://eldd.emcdda.europa.eu/?nnodeid=19034>

Drugs and driving: latest developments and findings from research, Insights series, EWDD (in druk).

Zie ook het project DRUID van de Europese Commissie op <http://www.druid-project.eu>