

TeamAlert

jongeren met **impact**

HET GROTE DRUGS & VERKEER ONDERZOEK

**WAAROM RIJDEN AUTOMOBILISTEN ONDER
INVLOED? (SAMENVATTING)**

Stichting TeamAlert

Jongeren met impact

Lijsterstraat 3-5
3514 TA Utrecht
Tel: 030-2232893
info@teamalert.nl
www.teamalert.nl

Onderzoek en rapportage:
Megan van Meer

December 2020

Kwaliteitscontrole SWOV: Michelle Doumen

© Deze rapportage is eigendom van stichting TeamAlert te Utrecht. Niets uit dit rapport mag worden gereproduceerd, publicitair worden vrijgegeven of worden uitgevoerd zonder de schriftelijke toestemmingen of de actieve medewerking van stichting TeamAlert.

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	4
Hoofdstuk 1: Aanleiding.....	7
1.1 Aanleiding.....	7
1.2 Onderzoeksvraag.....	7
1.3 Leeswijzer.....	8
Hoofdstuk 2: Methode.....	10
2.1 Werving.....	10
2.2 Deelnemers.....	10
2.3 Procedure.....	11
Hoofdstuk 3: Resultaten cannabis.....	13
3.1 Onderzoeksgroepen.....	13
3.2 Demografische kenmerken.....	13
3.3 Resultaten cannabis.....	13
Hoofdstuk 4: Resultaten XTC.....	16
4.1 Onderzoeksgroepen.....	16
4.2 Demografische kenmerken.....	16
4.3 Resultaten XTC.....	17
Hoofdstuk 5: Resultaten speed.....	19
5.1 Onderzoeksgroepen.....	19
5.2 Demografische kenmerken.....	19
5.3 Resultaten speed.....	19
Hoofdstuk 6: Resultaten cocaïne.....	22
6.1 Onderzoeksgroepen.....	22
6.2 Demografische kenmerken.....	22
6.3 Resultaten cocaïne.....	22
Hoofdstuk 7: Resultaten lachgas.....	25
7.1 Onderzoeksgroepen.....	25
7.2 Demografische kenmerken.....	25
7.3 Resultaten lachgas.....	25
Hoofdstuk 8: Resultaten combinatiegebruik.....	28
8.1 Onderzoeksgroepen.....	28
8.2 Demografische kenmerken.....	28
8.3 Resultaten combinatiegebruik.....	28
Hoofdstuk 9: Conclusie.....	31
9.1 Gedragsdeterminanten.....	31
9.2 Gedragskenmerken en demografische kenmerken.....	34
Hoofdstuk 10: Aanbevelingen.....	37
Bronnen.....	41

Samenvatting

Aanleiding

TeamAlert signaleert al een aantal jaar een toename in het aantal personen dat onder invloed van drugs in de auto rijdt. Hoewel recente cijfers over hoeveel mensen autorijden onder invloed van drugs niet bekend zijn (de laatste data over dit onderwerp is verzameld tussen 2007 en 2009; Houwing & Hagenzieker, 2013), bevestigen cijfers van de politie deze ontwikkeling (NOS, 2020). Daarnaast sluit de toename van drugsgebruik in het algemeen aan bij deze cijfers (Trimbos, 2019). Het is daarom van belang dat er meer aandacht wordt besteed aan rijden onder invloed van drugs in verkeerseducatie en voorlichtingscampagnes die gericht zijn op rijden onder invloed.

Er is nog maar weinig bekend over waarom sommige drugsgebruikers onder invloed achter het stuur stappen. Eerder onderzoek richtte zich met name op het vaststellen van socio-economische factoren die autorijden onder invloed van drugs voorspellen zoals inkomen en opleidingsniveau. Het is onbekend welke gedragsdeterminanten, factoren die van invloed zijn op gedrag zoals eigen attitude en de attitude van de sociale omgeving, samenhangen met autorijden onder invloed van drugs. Dit onderzoek beoogt het gebrek aan kennis te verkleinen door middel van een grootschalig kwantitatief onderzoek naar de gedragsdeterminanten van autorijden onder invloed van drugs.

Het onderzoek

Om te achterhalen wat de gedragsdeterminanten van autorijden onder invloed van drugs zijn, is een online vragenlijstonderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek zijn gebruikers van de volgende middelen ondervraagd: cannabis, XTC, speed, cocaïne en lachgas. Daarnaast zijn ook drugsgebruikers die een combinatie van deze middelen of een combinatie van één van deze middelen en alcohol gebruiken ondervraagd. In totaal hebben 3678 personen meegedaan aan het onderzoek die één van de bovenstaande middelen gebruiken en tenminste één keer per jaar in de auto rijden. Zij waren allen tussen de 18 en 50 jaar oud, met een gemiddelde leeftijd van 25,2 jaar oud.

In dit onderzoek werden drugsgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden vergeleken met drugsgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden. Op basis van een aantal gedragsmodellen en eerder onderzoek naar rijden onder invloed zijn een aantal gedragsdeterminanten vastgesteld die mogelijk van invloed zijn in de beslissing om onder invloed van drugs in de auto te rijden. De gedragsdeterminanten die getoetst zijn, zijn bijvoorbeeld attitude, sociale omgeving en ervaren barrières. Daarnaast zijn er een aantal gedrags- en persoonlijkheidskenmerken meegenomen, namelijk hoe vaak iemand drugs gebruikt, hoe vaak iemand in de auto rijdt, hoe vaak iemand onder invloed van alcohol in de auto rijdt, sensatie zoeken en impulsiviteit. Tot slot is bekeken in hoeverre deze twee groepen van elkaar verschillen op een aantal demografische kenmerken.

De resultaten

Wanneer drugsgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden worden vergeleken met drugsgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden, is te zien dat zij op de volgende gedragsdeterminanten sterk van elkaar verschillen. Dit geldt voor gebruikers van alle middelen die meegenomen zijn in dit onderzoek.

- **Eigen attitude:** drugsgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden, zijn positiever over autorijden onder invloed van drugs dan drugsgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden. Zij vinden autorijden onder invloed van drugs veiliger en schatten hun eigen vaardigheid op het gebied van autorijden onder invloed van drugs hoger in.
- **Ervaren kwetsbaarheid:** drugsgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden, schatten de kans op het krijgen of veroorzaken van een ongeval en het staande gehouden worden door de politie (voor/door het rijden onder invloed) kleiner in dan drugsgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Attitude vrienden:** drugsgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden, schatten in dat hun vrienden positiever zijn over autorijden onder invloed van drugs dan drugsgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden. Zij denken dat hun vrienden autorijden onder invloed van drugs veilig en normaal vinden.

Daarnaast zijn er nog een aantal gedragsdeterminanten waarop de meeste middelen drugsgebruikers sterk van elkaar verschillen. Achter de gedragsdeterminant staat tussen haakjes aangegeven voor welke middelen gebruikers die wel onder invloed in de auto rijden sterk verschillen van gebruikers die niet onder invloed in de auto rijden.

- **Attitude alternatief vervoer** (cannabis, speed, cocaïne en combinatiegebruik): drugsgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden zijn negatiever over alternatief vervoer (OV, taxi, lift van een bekende) dan drugsgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Beschikbaarheid en betaalbaarheid alternatief vervoer** (cannabis, speed en cocaïne): drugsgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden zijn negatiever over de betaalbaarheid en beschikbaarheid van alternatief vervoer (OV en taxi) dan drugsgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Privacy alternatief vervoer** (cannabis, XTC, speed, cocaïne en combinatiegebruik): drugsgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden vinden het gebrek aan privacy in alternatief vervoer (OV en taxi) vervelender dan drugsgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Afhankelijkheid OV** (cannabis, speed, combinatiegebruik): drugsgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden vinden het vervelender om afhankelijk te zijn van het OV dan drugsgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Afhankelijkheid lift** (cannabis, XTC, speed, combinatiegebruik): drugsgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden vinden het vervelender om afhankelijk te zijn van een bekende voor een lift dan drugsgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Attitude partner** (cannabis, XTC, speed, cocaïne en combinatiegebruik): drugsgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden schatten de attitude van hun partner positiever in dan drugsgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Attitude familie en werkgever** (cannabis, speed, lachgas): drugsgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden schatten de attitude van hun familie en werkgever positiever in dan drugsgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Eigen effectiviteit** (cannabis, speed, cocaïne en combinatiegebruik): drugsgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden hebben er minder vertrouwen in dat zij de verleiding van drugsgebruik kunnen weerstaan wanneer zij weten dat zij nog moeten in de auto rijden met de auto dan drugsgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden.

Daarnaast zijn drugsgebruikers die onder invloed in de auto rijden vaker laagopgeleid of middelbaar opgeleid dan drugsgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden.

Aanbevelingen

De resultaten bieden veel aanknopingspunten voor het ontwikkelen van gedragsveranderingsinterventies en -campagnes. Zo zijn er meerdere gedragsveranderingstechnieken die zeer relevant zijn bij het inspelen op de determinanten eigen attitude, attitude van vrienden, partner, familie en werkgever en bepaalde overtuigingen die drugsgebruikers hebben ten opzichte van alternatief vervoer. Daarnaast laten de resultaten zien dat het van belang is om in interventies en campagnes gericht aandacht te besteden aan drugsgebruikers die laag- of middelbaar opgeleid zijn. Tot slot laten de resultaten zien dat het mogelijk interessant is gedragsveranderingscampagnes en -interventies te richten op drugsgebruikers van verschillende middelen samen, omdat er een aantal gedragsdeterminanten zijn die een rol spelen bij alle middelen die meegenomen zijn in dit onderzoek. Hierbij is het wel van belang om eerst verder te onderzoeken of gebruikers van verschillende soorten drugs zich aangesproken voelen door dezelfde boodschap.

TeamAlert

Jongeren met **impact**



HOOFDSTUK 1: AANLEIDING EN ACHTERGROND



Hoofdstuk 1: Aanleiding

1.1 Aanleiding

De afgelopen jaren is er een stijging te zien in het aantal verkeersdoden onder jongeren tussen de 12 tot en met 24 jaar oud. In 2019 vielen er zo'n 106 verkeersdoden in deze leeftijdsgroep, terwijl dit in 2018 er 89 waren en in 2017 75 (CBS, 2020). Het is onduidelijk waar deze stijging precies vandaan komt, maar een mogelijke verklaring is de toename in de populariteit van drugs en andere middelen zoals lachgas onder jongeren (Trimbos, 2019). Het is waarschijnlijk dat hiermee ook het aantal jongeren dat autorijdt onder invloed van drugs is toegenomen. Cijfers van de politie bevestigen deze aanname (NOS, 2020).

Dit is zorgwekkend, omdat drugsgebruik in het verkeer leidt tot een verhoogd ongevalsrisico. In het geval van combinatiegebruik van verschillende middelen is de kans op een ongeluk twintig tot tweehonderd keer hoger (SWOV, 2020). Afhankelijk van de werkzame stof hebben drugs in verschillende mate een negatieve invloed op de rijgeschiktheid van de bestuurder.

Er is echter weinig bekend over drugsgebruik in het Nederlandse verkeer. De meest recente data die beschikbaar zijn over dit onderwerp zijn verzameld tussen 2007 en 2009 in het kader van het DRUID-project (*Driving Under the Influence of Drugs*) (Houwing & Hagenzieker, 2013). De resultaten van dit project laten zien dat zo'n 2,16% van de van de deelnemers onder invloed van drugs deelneemt aan het verkeer. Dit percentage ligt hoger voor verkeersdeelnemers tussen de 18 tot en met 24 jaar oud die deelnamen aan de controle, hiervan gebruikte 6,3% drugs in het verkeer. Vooral het percentage voor mannen tussen de 18 tot en met 24 jaar oud was aanzienlijk hoger dan het gemiddelde (8,1% versus 2,16%). Daarnaast was het drugsgebruik in het verkeer vooral hoog tijdens weekendnachten en weekendavonden. Onderzoek onder uitgaanders tussen de 18 tot en met 35 jaar oud laat zien dat ruim 27% wel eens onder de invloed van alcohol en/of drugs autorijdt (Trimbos, 2013).

Recente informatie over de hoeveelheid en soorten drugs die gebruikt worden in het verkeer is zeer belangrijk, omdat deze informatie noodzakelijk is voor het inschatten van de grootte van dit probleem. Prevalentiecijfers zijn echter niet de enige informatie die nodig is om dit probleem aan te pakken. Zowel in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 als in de Tweede Kamer wordt er aandacht besteed aan het tegengaan van drugsgebruik in het verkeer. In de Tweede Kamer is recent een motie aangenomen die de regering oproept om het tegengaan van drugsgebruik in het verkeer een prominente plek te geven in de voorlichtingscampagnes (Tweede Kamer, 2020).

Voor het ontwikkelen van deze campagnes is het van belang dat er meer kennis verzameld wordt over waarom jongeren onder invloed van drugs in de auto rijden. Over dit onderwerp is echter nog maar weinig bekend. Kennis die we nu hebben over dit onderwerp is met name gebaseerd op schaars internationaal onderzoek, kwalitatief onderzoek of onderzoek naar onderwerpen die relateren aan drugsgebruik in het verkeer zoals rijden onder invloed van alcohol. Dit onderzoek beoogt het gebrek aan kennis te verkleinen door middel van een grootschalig kwantitatief onderzoek naar de determinanten van autorijden onder invloed van drugs.

1.2 Onderzoeksvraag

Welke gedragsdeterminanten relateren aan autorijden onder invloed van drugs?

De hoofdvraag wordt beantwoord door middel van een aantal deelvragen:

- ◆ Zijn er verschillen tussen de determinanten voor verschillende drugssoorten?
- ◆ Zijn er overkoepelende determinanten die een rol spelen bij meerdere drugssoorten?
- ◆ Zijn er demografische factoren die relateren aan autorijden onder invloed van drugs?
- ◆ Zijn er persoonlijkheidskenmerken die relateren aan autorijden onder invloed van drugs?
- ◆ Zijn er andere factoren die te maken hebben met drugsgebruik, zoals frequentie van gebruik en wachttijd tussen inname en deelname aan het verkeer, die relateren aan autorijden onder invloed van drugs?

1.3 Leeswijzer

Deze rapportage is een beknopte versie van het gehele onderzoek. In dit rapport worden de resultaten enkel beknopt beschreven, een uitgebreide versie van het rapport inclusief theoretisch kader, onderzoeksopzet en statistische analyses is daarnaast ook beschikbaar. Daarnaast ligt in dit rapport de focus sterk op de conclusies en aanbevelingen.

TeamAlert

Jongeren met **impact**



HOOFDSTUK 2: METHODE



Hoofdstuk 2: Methode

Om te achterhalen wat de determinanten van autorijden onder invloed van drugs zijn is er een online vragenlijstonderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek zijn meerdere gedragsdeterminanten voor verschillende drugssoorten/middelen getoetst. In dit onderzoek zijn drugsgebruikers die wel onder invloed rijden vergeleken met drugsgebruikers die niet onder invloed rijden.

Welke drugs

Het onderzoek was gericht op gebruikers van de volgende drugs/middelen:

- ▶ Cannabis
- ▶ XTC
- ▶ Speed
- ▶ Cocaïne
- ▶ Lachgas
- ▶ Combinatiegebruik (alcohol en drugs of meerdere drugs door elkaar)

De keuze voor deze drugs is gebaseerd op welke drugs het meest gebruikt worden in Nederland en de invloed die de drugs hebben op het ongevalsrisico (Trimbos, 2019; Houwing & Hagenzieker, 2013).

2.1 Werving

De werving voor het onderzoek heeft plaatsgevonden in het jongerenpanel van TeamAlert en via social media. Via deze kanalen is een oproep verspreid waarin personen die weleens in de auto rijden en één van de hierboven genoemde drugssoorten gebruiken zijn gevraagd om deel te nemen aan het onderzoek.

Er is in het onderzoek gebruik gemaakt van een quota sample. Dat wil zeggen dat er specifiek is geworven om voldoende deelnemers te verzamelen voor iedere drugssoort die wel/niet onder invloed in de auto rijden. Op deze manier kunnen deze groepen met elkaar vergeleken worden en kan bepaald worden op welke gedragsdeterminanten deelnemers die wel/niet onder invloed in de auto rijden van elkaar verschillen. Omdat er specifiek gezocht is naar deelnemers die rijden onder invloed van een bepaald middel, kunnen de cijfers uit dit onderzoek echter niks zeggen over de prevalentie van rijden onder invloed van drugs en de prevalentie van het gebruik van diverse soorten drugs. Dat is ook niet het doel van dit onderzoek.

Daarnaast is er specifiek gezocht naar deelnemers buiten de doelgroep van TeamAlert (jongeren t/m 24 jaar oud), om zo ook uitspraken te kunnen doen over volwassen drugsgebruikers. Er is beoogd om ongeveer 30% van het sample te laten bestaan uit drugsgebruikers van dertig jaar of ouder, met daarbij de maximale leeftijdsgrens van vijftig jaar oud.

Er waren een aantal dingen die opvielen tijdens de werving. Als eerste zijn voor het middel lachgas bijna geen volwassen gebruikers geworven, de oudste deelnemer die dit middel (het vaakst in vergelijking met andere middelen) gebruikt is 33 jaar oud. Omdat de werving voor lachgasgebruikers van 30 jaar of ouder erg moeizaam verliep, is halverwege tijdens de werving besloten om de werving voor deze groep te staken.

Daarnaast was het voor een aantal middelen makkelijker om deelnemers die wel onder invloed in de auto rijden te werven dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden. Dit was met name bij de middelen cannabis en speed het geval. Bij het middel XTC was het juist makkelijker om deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden te werven.

2.2 Deelnemers

In totaal zijn er 3678 deelnemers geworven die aan alle criteria voldeden op het gebied van drugsgebruik en autorijden. Zij gebruikten tenminste één keer per jaar één van de hierboven genoemde middelen en rijden tenminste één keer per jaar in de auto. In Tabel 1 zijn de demografische kenmerken van de deelnemers te zien. Onder laagopgeleid wordt basisonderwijs of vmbo verstaan, onder middelbaar opgeleid wordt havo, vwo of mbo verstaan en onder hoogopgeleid wordt hbo of wo verstaan (of een equivalent van de genoemde opleidingen met een andere naam). Onder beginnend bestuurder worden bestuurders verstaan die minder dan vijf jaar hun rijbewijs hebben.

In de volgende hoofdstukken met de resultaten voor de specifieke drugssoorten zullen de demografische kenmerken per drugssoort besproken worden.

Tabel 1. Demografische kenmerken totale sample

Kenmerk	Deelnemers
Leeftijd gemiddeld	25,2 (<i>SD</i> = 7,27)
18 – 24 jaar oud	63,1%
25 – 29 jaar oud	15,1%
30 – 34 jaar oud	9,4%
35 – 39 jaar oud	5,5%
40 – 44 jaar oud	3,5%
45 – 50 jaar oud	3,4%
Geslacht	
Man	56,6%
Vrouw	41,5%
Anders	1,9%
Opleidingsniveau	
Hoog	38,9%
Midden	48,0%
Laag	13,1%
Stedelijkheid	
Sterk	52,5%
Matig	18,2%
Laag	29,3%
Ervaring rijden	
Geen rijbewijs	2,8%
Beginnend	60,3%
Ervaren	36,9%

2.3 Procedure

De online vragenlijst is uitgezet van 27 juli 2020 tot en met 11 oktober 2020. Het invullen van het onderzoek duurde gemiddeld zeven minuten. In de vragen beantwoorden deelnemers eerst een aantal vragen waarmee werd vastgesteld of zij voldeden aan de criteria voor het onderzoek (leeftijd, drugsgebruik, verkeersdeelname in de auto). Vervolgens kregen zij een aantal vragen over hun drugsgebruik en verkeersdeelname in de auto onder invloed van drugs. Daaropvolgend kregen zij vragen over de gedragsdeterminanten die getoetst werden in dit onderzoek: attitude, ervaren kwetsbaarheid, ervaren ernst, ervaren voordelen, ervaren barrières, sociale omgeving, eigen effectiviteit, sensatie zoeken en impulsiviteit. De vragenlijst sloot af met een aantal vragen over demografische kenmerken.

TeamAlert

Jongeren met **impact**



HOOFDSTUK 3: RESULTATEN CANNABIS



Hoofdstuk 3: Resultaten cannabis

In dit hoofdstuk worden de resultaten besproken van deelnemers die de vragenlijst voor de drug cannabis hebben ingevuld. Als eerste worden de onderzoeksgroepen gedefinieerd. Vervolgens worden de belangrijkste resultaten besproken van de statistische analyses waarin cannabisgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden vergeleken met cannabisgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden op het gebied van een aantal demografische kenmerken en gedragsdeterminanten.

3.1 Onderzoeksgroepen

In totaal hebben 1336 deelnemers de vragenlijst ingevuld voor de drug cannabis, zij gebruiken enkel deze drug of gebruiken cannabis het vaakst in vergelijking met andere drugs. Aan deze deelnemers is gevraagd hoe vaak zij binnen vier uur en binnen acht uur (de tijdsduur waarin de speekseltest na één dosis gemiddeld genomen niet meer positief is) na het gebruik van cannabis in de auto rijden. Op basis van deze gegevens zijn de deelnemers ingedeeld in de categorieën wel/niet onder invloed. Er is ervoor gekozen om hierbij de grens van vier uur te hanteren, zodat enkel deelnemers die nog sterk onder invloed waren in de categorie wel onder invloed vallen. 911 deelnemers rijden weleens onder invloed van cannabis in de auto, 425 van rijden niet onder invloed van cannabis in de auto.

3.2 Demografische kenmerken

In Tabel 2 zijn de demografische kenmerken van de deelnemers te zien. De kenmerken worden weergegeven voor de gehele groep cannabisgebruikers en uitgesplitst voor cannabisgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden en cannabisgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden. Onder de tabel worden de verschillen tussen cannabisgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden en cannabisgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden besproken.

Tabel 2. Demografische kenmerken cannabisgebruikers

Kenmerk	Cannabisgebruikers totaal (N = 1336)	Cannabisgebruikers die wel rijden onder invloed (N = 911)	Cannabisgebruikers die niet rijden onder invloed (N = 425)
Leeftijd	25,60 (SD = 7,27)	24,50 (SD = 7,51)	23,93 (SD = 7,05)
Geslacht			
Man	66,9%	71,1%	57,9%
Vrouw	30,3%	25,7%	40,2%
Anders	2,8%	3,2%	1,9%
Opleidingsniveau			
Hoog	32,8%	27,3%	44,5%
Midden	53,0%	56,5%	45,4%
Laag	14,2%	16,1%	10,1%
Stedelijkheid			
Sterk	51,1%	50,4%	56,2%
Matig	18,3%	18,8%	18,8%
Laag	27,9%	30,8%	24,3%
Ervaring rijden			
Geen rijbewijs	3,9%	4,1%	3,5%
Beginnend	67,7%	66,3%	70,6%
Ervaren	28,4%	29,6%	3,5%
Gebruik andere drugs			
Wel	74,8%	77,6%	68,7%
Niet	25,2%	22,4%	31,3%

3.3 Resultaten cannabis

Door middel van statistische analyses is bekeken in hoeverre cannabisgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden verschillen van cannabisgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden op het gebied van een

aantal gedragsdeterminanten en demografische kenmerken. In dit hoofdstuk worden enkel de gedragsdeterminanten en kenmerken besproken waarop deze groepen sterk van elkaar verschillen:

- **Attitude:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, hebben een positievere attitude ten opzichte van rijden onder invloed van cannabis dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Ervaren kwetsbaarheid:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, schatten de kans dat zij staande gehouden worden of een ongeval veroorzaken voor/door het rijden onder invloed van cannabis kleiner in dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Attitude alternatief vervoer:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, hebben een negatievere attitude ten opzichte van alternatief vervoer dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Betaalbaarheid en beschikbaarheid alternatief vervoer:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, vinden alternatief vervoer minder betaalbaar en beschikbaar dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Privacy alternatief vervoer:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, vinden het gebrek aan privacy in alternatief vervoer vervelender dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Afhankelijkheid alternatief vervoer:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, vinden het vervelender om afhankelijk te zijn van alternatief vervoer dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Attitude partner, vrienden, familie en werkgever:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, schatten de attitude van hun partner, vrienden, familie en werkgever ten opzichte van rijden onder invloed van cannabis positiever in dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Eigen effectiviteit:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, schatten hun eigen effectiviteit (het vertrouwen dat zij de verleiding van cannabis kunnen weerstaan wanneer zij moeten autorijden) lager in dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Demografische variabelen:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, zijn vaker man, middelbaar of laagopgeleid en gebruiken naast cannabis ook vaker andere drugs dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.

Deze resultaten kunnen enerzijds worden gebruikt om cannabisgebruikers die rijden onder invloed te typeren. Anderzijds laten de resultaten zien welke gedragsdeterminanten het meest relevant zijn voor gedragsveranderingsinterventies en campagnes. In het geval van cannabis is het van belang om in te spelen op de attitude die cannabis gebruikers hebben ten opzichte van rijden onder invloed van deze drug en de overtuigingen die zij hebben over in hoeverre dit bijvoorbeeld veilig is, zowel in het algemeen als in specifieke situaties zoals wanneer het rustig is of wanneer het maar een klein stukje is. Daarnaast is het van belang om hun attitude ten opzichte van alternatief vervoer positief te veranderen of om op zoek te gaan naar alternatieven die wel aan deze wensen voldoen. De (inschatting van) attitude en sociale norm die heerst in de sociale omgeving is daarnaast een belangrijk aanknopingspunt. Deelnemers die rijden onder invloed van cannabis schatten deze attitude en norm positiever in dan deelnemers die dit gedrag niet vertonen. Het is daarom van belang om in gedragsinterventies en campagnes de norm te stellen dat rijden onder invloed van cannabis niet normaal en onveilig is. Ten slotte is het van belang dat eigen effectiviteit van cannabisgebruikers te vergroten, door hun zelfvertrouwen te versterken in het feit dat zij in staat zijn om de verleiding van cannabis te weerstaan wanneer zij moeten autorijden.

TeamAlert

Jongeren met **Impact**



HOOFDSTUK 4: RESULTATEN XTC



Hoofdstuk 4: Resultaten XTC

In dit hoofdstuk worden de resultaten besproken van deelnemers die de vragenlijst voor de drug XTC hebben ingevuld. Als eerste worden de onderzoeksgroepen gedefinieerd. Vervolgens worden de belangrijkste resultaten besproken van de statistische analyses waarin XTC-gebruikers die wel onder invloed in de auto rijden vergeleken met XTC-gebruikers die niet onder invloed in de auto rijden op het gebied van een aantal demografische kenmerken en gedragsdeterminanten.

4.1 Onderzoeksgroepen

In totaal hebben 763 deelnemers de vragenlijst ingevuld voor de drug XTC, zij gebruiken enkel deze drug of gebruiken XTC het vaakst in vergelijking met andere drugs. Aan deze deelnemers is gevraagd hoe vaak zij binnen vier uur en binnen veertig uur (de tijdsduur waarin de speekseltest na één dosis gemiddeld genomen niet meer positief is) na het gebruik van XTC in de auto rijden. Op basis van de gegevens over hoe vaak iemand onder invloed in de auto rijdt zijn de deelnemers ingedeeld in de categorieën wel/niet onder invloed. Er is gekozen om hierbij de grens van vier uur te hanteren, zodat enkel deelnemers die nog sterk onder invloed waren in de categorie wel onder invloed vallen. Honderd deelnemers rijden weleens binnen vier uur onder invloed van XTC in de auto, 663 van hen rijdt niet binnen vier uur onder invloed van XTC in de auto.

4.2 Demografische kenmerken

In Tabel 3 zijn de demografische kenmerken van de deelnemers te zien. De kenmerken worden weergegeven voor de gehele groep XTC-gebruikers en uitgesplitst voor XTC-gebruikers die wel onder invloed in de auto rijden en cannabisgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden. Onder de tabel worden de verschillen tussen XTC-gebruikers die wel onder invloed in de auto rijden en XTC-gebruikers die niet onder invloed in de auto rijden besproken.

Tabel 3. Demografische kenmerken XTC-gebruikers

Kenmerk	XTC-gebruikers totaal (N = 763)	XTC-gebruikers die wel rijden onder invloed (N = 100)	XTC-gebruikers die niet rijden onder invloed (N = 663)
Leeftijd	25,40 (SD = 7,27)	26,03 (SD = 8,60)	24,18 (SD = 6,44)
Geslacht			
Man	41,3%	45,0%	40,7%
Vrouw	57,8%	52%	58,7%
Anders	0,9%	3,0%	0,6%
Opleidingsniveau			
Hoog	34,3%	40,0%	59,7%
Midden	51,0%	46,0%	35,0%
Laag	14,9%	14,0%	5,30%
Stedelijkheid			
Sterk	51,1%	52,1%	58,6%
Matig	18,0%	21,9%	18,8%
Laag	30,9%	26,0%	22,6%
Ervaring rijden			
Geen rijbewijs	1,4%	1,2%	1,2%
Beginnend	65,4%	66,5%	58,0%
Ervaren	33,2%	32,3%	39,0
Gebruik andere drugs			
Wel	91,5%	87,0%	92,2%
Niet	8,5%	13,0%	7,8%

4.3 Resultaten XTC

Door middel van statistische analyses is bekeken in hoeverre XTC-gebruikers die wel onder invloed in de auto rijden verschillen van XTC-gebruikers die niet onder invloed in de auto rijden op het gebied van een aantal gedragsdeterminanten en demografische kenmerken. In dit hoofdstuk worden enkel de gedragsdeterminanten en kenmerken besproken waarop deze groepen sterk van elkaar verschillen:

- **Attitude:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, hebben een positievere attitude ten opzichte van rijden onder invloed van XTC dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Ervaren kwetsbaarheid:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, schatten de kans dat zij staande gehouden worden of een ongeval veroorzaken voor/door het rijden onder invloed van XTC kleiner in dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Privacy alternatief vervoer:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, vinden het gebrek aan privacy in alternatief vervoer vervelender dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Afhankelijkheid alternatief vervoer:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, vinden het vervelender om afhankelijk te zijn van bekenden voor een lift dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Attitude partner en vrienden:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, schatten de attitude van hun partner en vrienden ten opzichte van rijden onder invloed van XTC positiever in dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Demografische variabelen:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, zijn vaker laagopgeleid of middelbaar opgeleid dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.

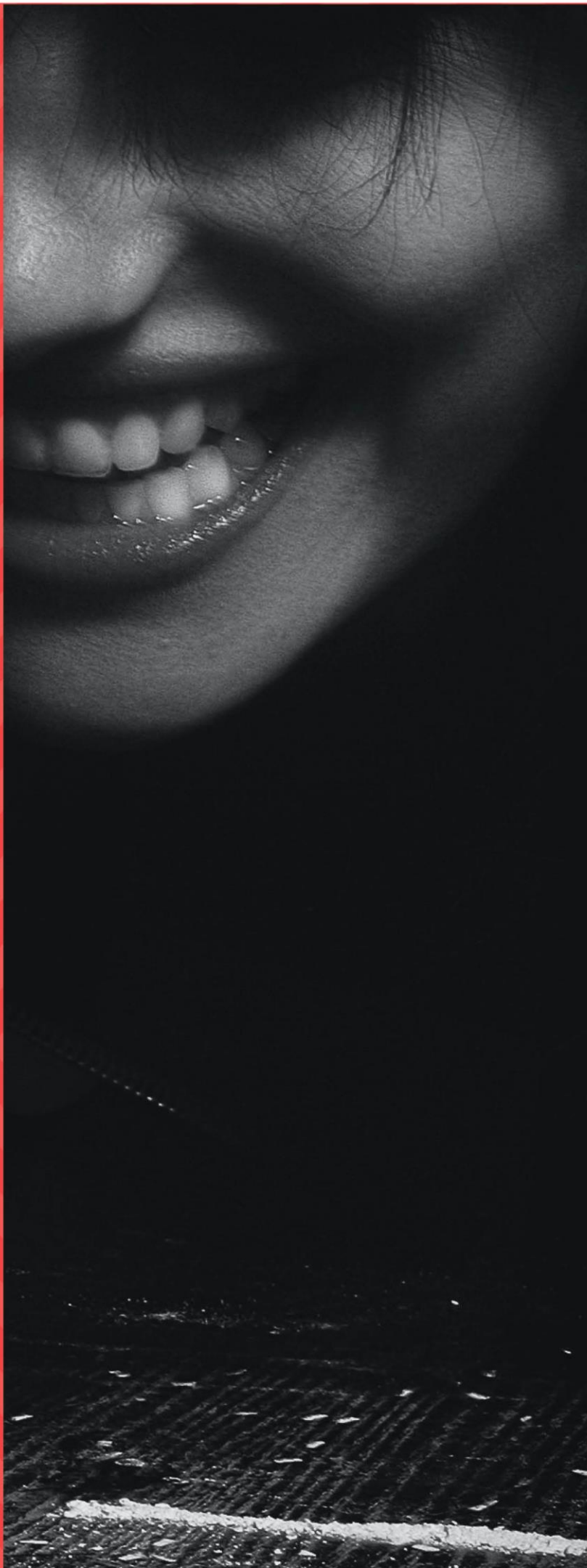
Deze resultaten laten zien welke gedragsdeterminanten het meest relevant zijn voor gedragsveranderingscampagnes en interventies. In het geval van XTC is het van belang om in te spelen op de attitude die XTC-gebruikers hebben ten opzichte van rijden onder invloed van XTC en in hoeverre dit bijvoorbeeld veilig is. Daarnaast is het van belang om ervoor te zorgen dat de perceptie van de kans om staande gehouden te worden of een ongeval te veroorzaken verhoogd wordt. Daarnaast is het van belang om hun attitude ten opzichte van de privacy en afhankelijkheid van alternatief vervoer positief te veranderen of om op zoek te gaan naar alternatieven die wel aan deze wensen voldoen. Tenslotte is de (inschatting van) de attitude en sociale norm van de partner en van vrienden een belangrijk aanknopingspunt. Deelnemers die rijden onder invloed van XTC schatten deze attitude en norm positiever in dan deelnemers die dit gedrag niet vertonen. Het is daarom van belang om in gedragsinterventies en campagnes de norm te stellen dat rijden onder invloed van XTC niet normaal en onveilig is.

TeamAlert

jongeren met **Impact**



HOOFDSTUK 5: RESULTATEN SPEED



Hoofdstuk 5: Resultaten speed

In dit hoofdstuk worden de resultaten besproken van deelnemers die de vragenlijst voor de drug speed hebben ingevuld. Als eerste worden de onderzoeksgroepen gedefinieerd. Vervolgens worden de belangrijkste resultaten besproken van de statistische analyses waarin speedgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden vergeleken met speedgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden op het gebied van een aantal demografische kenmerken en gedragsdeterminanten.

5.1 Onderzoeksgroepen

In totaal hebben 379 deelnemers de vragenlijst ingevuld voor de drug speed, zij gebruiken enkel deze drug of gebruiken speed het vaakst in vergelijking met andere drugs. Aan deze deelnemers is gevraagd hoe vaak zij binnen vier uur en binnen twintig uur (de tijdsduur waarin de speekseltest na één dosis gemiddeld genomen niet meer positief is) na het gebruik van speed in de auto rijden. Op basis van deze gegevens zijn de deelnemers ingedeeld in de categorieën wel/niet onder invloed. Er is ervoor gekozen om hierbij de grens van vier uur te hanteren, zodat enkel deelnemers die nog sterk onder invloed waren in de categorie wel onder invloed vallen. 235 deelnemers rijden weleens onder invloed van speed in de auto, 144 van hen rijden niet onder invloed van speed in de auto.

5.2 Demografische kenmerken

In Tabel 4 zijn de demografische kenmerken van de deelnemers te zien. De kenmerken worden weergegeven voor de gehele groep speedgebruikers en uitgesplitst voor speedgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden en speedgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden. Onder de tabel worden de verschillen tussen speedgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden en speedgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden besproken.

Tabel 4. Demografische kenmerken speedgebruikers

Kenmerk	Speedgebruikers totaal (N = 379)	Speedgebruikers die wel rijden onder invloed (N = 235)	Speedgebruikers die niet rijden onder invloed (N = 144)
Leeftijd	28,00 (SD = 7,20)	29,37 (SD = 7,43)	25,72 (SD = 6,20)
Geslacht			
Man	58,6%	59,1%	57,6%
Vrouw	40,4%	40,0%	41,0%
Anders	1,1%	0,9%	1,4%
Opleidingsniveau			
Hoog	33,8%	23,0%	51,4%
Midden	47,8%	52,3%	40,3%
Laag	18,5%	24,7%	8,3%
Stedelijkheid			
Sterk	44,6%	41,4%	53,2%
Matig	17,7%	18,5%	17,7%
Laag	34,8%	40,1%	29,1%
Ervaring rijden			
Geen rijbewijs	1,8%	2,1%	1,4%
Beginnend	37,2%	29,8%	49,3%
Ervaren	60,9%	68,1%	49,3%
Gebruik andere drugs			
Wel	94,2%	87,0%	92,2%
Niet	5,8%	13,0%	7,8%

5.3 Resultaten speed

Door middel van statistische analyses is bekeken in hoeverre speedgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden verschillen van speedgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden op het gebied van een aantal

gedragdsdeterminanten en demografische kenmerken. In dit hoofdstuk worden enkel de gedragdsdeterminanten en kenmerken besproken waarop deze groepen sterk van elkaar verschillen:

- **Attitude:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, hebben een positievere attitude ten opzichte van rijden onder invloed van speed dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Ervaren kwetsbaarheid:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, schatten de kans dat zij staande gehouden worden of een ongeval veroorzaken voor/door het rijden onder invloed van speed kleiner in dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Attitude alternatief vervoer:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, hebben een negatievere attitude ten opzichte van alternatief vervoer dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Privacy alternatief vervoer:** deelnemers die onder invloed in de auto, rijden vinden het gebrek aan privacy in alternatief vervoer vervelender dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Afhankelijkheid alternatief vervoer:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, vinden het vervelender om afhankelijk te zijn van alternatief vervoer dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Attitude partner, vrienden, familie en werkgever:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, schatten de attitude van hun partner, vrienden, familie en werkgever ten opzichte van rijden onder invloed van speed positiever in dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Eigen effectiviteit:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, schatten hun eigen effectiviteit (het vertrouwen dat zij de verleiding van speed kunnen weerstaan wanneer zij moeten autorijden) lager in dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Demografische variabelen:** deelnemers die onder invloed van speed in de auto rijden zijn ouder, vaker laagopgeleid of middelbaar opgeleid en vaker ervaren bestuurders dan deelnemers die niet onder invloed van speed in de auto rijden.

Deze resultaten laten zien welke gedragdsdeterminanten het meest relevant zijn voor gedragsveranderingscampagnes en interventies. In het geval van speed is het van belang om in te spelen op de attitude die speedgebruikers hebben ten opzichte van rijden onder invloed van speed en in hoeverre dit bijvoorbeeld veilig is. Daarnaast is het van belang om ervoor te zorgen dat de perceptie van de kans om staande gehouden te worden of een ongeval te veroorzaken verhoogd wordt. Daarnaast is het van belang om hun attitude ten opzichte van de privacy, betaalbaarheid, beschikbaarheid en afhankelijkheid van alternatief vervoer positief te veranderen of om op zoek te gaan naar alternatieven die wel aan deze wensen voldoen. De inschatting van de attitude en sociale norm van de partner, vrienden, werkgever en familie is belangrijk aanknopingspunt. Deelnemers die rijden onder invloed van speed schatten deze attitude en norm positiever in dan deelnemers die dit gedrag niet vertonen. Het is daarom van belang om in gedragsinterventies en campagnes de norm te stellen dat rijden onder invloed van speed niet normaal en onveilig is. Tenslotte is het van belang om het zelfvertrouwen van speedgebruikers te vergroten, zodat zij er in geloven dat zij de verleiding van speed kunnen weerstaan wanneer zij weten dat zij nog in de auto moeten rijden.

TeamAlert

jongeren met **impact**



HOOFDSTUK 6: RESULTATEN COCAÏNE



Hoofdstuk 6: Resultaten cocaïne

In dit hoofdstuk worden de resultaten besproken van deelnemers die de vragenlijst voor de drug cocaïne hebben ingevuld. Als eerste worden de onderzoeksgroepen gedefinieerd. Vervolgens worden de belangrijkste resultaten besproken van de statistische analyses waarin cocaïnegebruikers die wel onder invloed in de auto rijden vergeleken met cocaïnegebruikers die niet onder invloed in de auto rijden op het gebied van een aantal demografische kenmerken en gedragsdeterminanten.

6.1 Onderzoeksgroepen

In totaal hebben 500 deelnemers de vragenlijst ingevuld voor de drug cocaïne, zij gebruiken enkel deze drug of gebruiken cocaïne het vaakst in vergelijking met andere drugs. Aan deze deelnemers is gevraagd hoe vaak zij binnen twee uur en binnen vier uur (de tijdsduur waarin de speekseltest gemiddeld genomen niet meer positief is bij één dosis) in na het gebruik van cocaïne in de auto rijden. Op basis van deze gegevens zijn de deelnemers ingedeeld in de categorieën wel/niet onder invloed. Er is ervoor gekozen om hierbij de grens van twee uur te hanteren, zodat enkel deelnemers die nog sterk onder invloed waren in de categorie wel onder invloed vallen. 315 deelnemers rijden weleens onder invloed van cocaïne in de auto, 185 van hen rijden niet onder invloed van cocaïne in de auto.

6.2 Demografische kenmerken

In Tabel 5 zijn de demografische kenmerken van de deelnemers te zien. De kenmerken worden weergegeven voor de gehele groep cocaïnegebruikers en uitgesplitst voor cocaïnegebruikers die wel onder invloed in de auto rijden en cocaïnegebruikers die niet onder invloed in de auto rijden. Onder de tabel worden de verschillen tussen cocaïnegebruikers die wel onder invloed in de auto rijden en cocaïnegebruikers die niet onder invloed in de auto rijden besproken.

Tabel 5. Demografische kenmerken cocaïnegebruikers

Kenmerk	Cocaïnegebruikers totaal (N = 500)	Cocaïnegebruikers die wel rijden onder invloed (N = 315)	Cocaïnegebruikers die niet rijden onder invloed (N = 185)
Leeftijd	27,7 (SD = 7,58)	27,33 (SD = 7,31)	28,22 (SD = 8,01)
Geslacht			
Man	62,0%	64,1%	58,4%
Vrouw	46,2%	33,3%	41,1%
Anders	1,8%	2,5%	0,5%
Opleidingsniveau			
Hoog	32,4%	29,2%	37,8%
Midden	50,4%	50,2%	50,8%
Laag	17,2%	20,6%	11,4%
Stedelijkheid			
Sterk	47,0%	42,9%	58,2%
Matig	16,8%	19,9%	13,2%
Laag	32,8%	37,2%	28,6%
Ervaring rijden			
Geen rijbewijs	3,2%	3,8%	2,2%
Beginnend	40,2%	39,4%	41,6%
Ervaren	56,6%	56,8%	56,2%
Gebruik andere drugs			
Wel	92,0%	90,5%	94,6%
Niet	8,0%	9,5%	5,4%

6.3 Resultaten cocaïne

Door middel van statistische analyses is bekeken in hoeverre cocaïnegebruikers die wel onder invloed in de auto rijden verschillen van cocaïnegebruikers die niet onder invloed in de auto rijden op het gebied van een

aantal gedragsdeterminanten en demografische kenmerken. In dit hoofdstuk worden enkel de gedragsdeterminanten en kenmerken besproken waarop deze groepen sterk van elkaar verschillen:

- **Attitude:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, hebben een positievere attitude ten opzichte van rijden onder invloed van cocaïne dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Ervaren kwetsbaarheid:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, schatten de kans dat zij staande gehouden worden of een ongeval veroorzaken voor/door het rijden onder invloed van cocaïne kleiner in dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Attitude alternatief vervoer:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, hebben een negatievere attitude ten opzichte van alternatief vervoer dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Betaalbaarheid en beschikbaarheid alternatief vervoer:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, vinden alternatief vervoer minder betaalbaar en beschikbaar dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Privacy alternatief vervoer:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, vinden het gebrek aan privacy in alternatief vervoer vervelender dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Attitude partner en vrienden:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, schatten de attitude van hun partner en vrienden ten opzichte van rijden onder invloed van cocaïne positiever in dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Eigen effectiviteit:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, schatten hun eigen effectiviteit (het vertrouwen dat zij de verleiding van cocaïne kunnen weerstaan wanneer zij moeten autorijden) lager in dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Demografische variabelen:** deelnemers die onder invloed van cocaïne in de auto rijden zijn vaker laagopgeleid of middelbaar opgeleid en wonen vaker in matig of laag stedelijke gebieden dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.

Deze resultaten kunnen enerzijds worden gebruikt om cocaïnegebruikers die rijden onder invloed te typeren. Anderzijds laten de resultaten zien welke gedragsdeterminanten het meest relevant zijn voor gedragsveranderingsinterventies en campagnes. In het geval van cocaïne is het van belang om in te spelen op de attitude die cocaïnegebruikers hebben ten opzichte van rijden onder invloed van cocaïne en in hoeverre dit bijvoorbeeld veilig is. Daarnaast is het van belang om ervoor te zorgen dat de perceptie van de kans om staande gehouden te worden of een ongeval te veroorzaken verhoogd wordt. Daarnaast is het van belang om hun attitude ten opzichte van alternatief vervoer en de privacy en betaalbaarheid en beschikbaarheid hiervan positief te veranderen of om op zoek te gaan naar alternatieven die wel aan deze wensen voldoen. De inschatting van de attitude en sociale norm van de partner en vrienden een is belangrijk aanknopingspunt. Deelnemers die rijden onder invloed van cocaïne schatten deze attitude en norm positiever in dan deelnemers die dit gedrag niet vertonen. Het is daarom van belang om in gedragsinterventies en campagnes de norm te stellen dat rijden onder invloed van cocaïne niet normaal en onveilig is. Tenslotte is het van belang om het zelfvertrouwen van cocaïnegebruikers te vergroten, zodat zij er in geloven dat zij de verleiding van cocaïne kunnen weerstaan wanneer zij weten dat zij nog in de auto moeten rijden.

TeamAlert

Jongeren met **Impact**



HOOFDSTUK 7: RESULTATEN LACHGAS



Hoofdstuk 7: Resultaten lachgas

In dit hoofdstuk worden de resultaten besproken van deelnemers die de vragenlijst voor het middel lachgas hebben ingevuld. Als eerste worden de onderzoeksgroepen gedefinieerd. Vervolgens worden de belangrijkste resultaten besproken van de statistische analyses waarin lachgasgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden vergeleken met lachgasgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden op het gebied van een aantal demografische kenmerken en gedragsdeterminanten.

7.1 Onderzoeksgroepen

Er hebben in totaal 209 deelnemers aan het onderzoek meegedaan die (het vaakst in vergelijking met andere drugs) lachgas gebruiken. Aan deze deelnemers is gevraagd hoe vaak zij direct na of tijdens het gebruik van lachgas in de auto rijden. 74 deelnemers rijden weleens onder invloed van lachgas in de auto, 135 van hen rijden niet onder invloed van lachgas in de auto.

7.2 Demografische kenmerken

In Tabel 6 zijn de demografische kenmerken van de deelnemers te zien. De kenmerken worden weergegeven voor de gehele groep lachgasgebruikers en uitgesplitst voor lachgasgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden en lachgasgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden. Onder de tabel worden de verschillen tussen lachgasgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden en lachgasgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden besproken.

Tabel 6. Demografische kenmerken lachgasgebruikers

Kenmerk	Lachgasgebruikers totaal (N = 209)	Lachgasgebruikers die wel rijden onder invloed (N = 74)	Lachgasgebruikers die niet rijden onder invloed (N = 135)
Leeftijd	20,45 (SD = 2,47)	20,64 (SD = 2,65)	20,36 (SD = 2,36)
Geslacht			
Man	39,2%	39,2%	39,3%
Vrouw	58,9%	56,8%	60,0%
Anders	1,9%	4,1%	0,7%
Opleidingsniveau			
Hoog	36,8%	24,3%	43,7%
Midden	51,7%	63,5%	45,2%
Laag	11,5%	12,2%	11,1%
Stedelijkheid			
Sterk	47,3%	56,9%	42,0%
Matig	18,7%	18,1%	19,1%
Laag	34,0%	25,0%	38,9%
Ervaring rijden			
Geen rijbewijs	3,3%	2,7%	3,7%
Beginnend	88,5%	89,2%	88,1%
Ervaren	8,1%	8,1%	8,1%
Gebruik andere drugs			
Wel	83,7%	77,0%	87,4%
Niet	16,3%	23,0%	12,6%

7.3 Resultaten lachgas

Door middel van statistische analyses is bekeken in hoeverre cocaïnegebruikers die wel onder invloed in de auto rijden verschillen van cocaïnegebruikers die niet onder invloed in de auto rijden op het gebied van een aantal gedragsdeterminanten en demografische kenmerken. In dit hoofdstuk worden enkel de gedragsdeterminanten en kenmerken besproken waarop deze groepen sterk van elkaar verschillen:

- **Attitude:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, hebben een positievere attitude ten opzichte van rijden onder invloed van lachgas dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.

- **Ervaren kwetsbaarheid:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, schatten de kans dat zij staande gehouden worden of een ongeval veroorzaken voor/door het rijden onder invloed van lachgas kleiner in dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Attitude vrienden en familie en werkgever:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, schatten de attitude van hun vrienden en familie en werkgever ten opzichte van rijden onder invloed van lachgas positiever in dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Demografische variabelen:** deelnemers die onder invloed van lachgas in de auto rijden zijn vaker middelbaar opgeleid dan laag- of hoogopgeleid en gebruiken minder vaak andere drugs naast lachgas.

Opvallend aan de resultaten voor het middel lachgas is dat lachgasgebruikers die onder invloed in de auto rijden niet in attitude verschillen ten opzichte van alternatief vervoer in vergelijking met lachgasgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat lachgasgebruikers na het gebruik van dit middel denken dat zij vrijwel direct niet meer onder invloed zijn (het is echter niet duidelijk of dit echt het geval is, met name wanneer er meer dan een enkele dosis gebruikt wordt; Trimbos, 2018). Omdat zij denken dat ze niet onder invloed zijn, hebben zij mogelijk zelf het idee dat zij geen alternatief vervoer nodig hebben. Overtuigingen zoals “ik wil niet dat anderen in het OV zien dat ik onder invloed ben en heb daarom behoefte aan privacy” spelen daarom ook geen rol.

Deze resultaten kunnen enerzijds worden gebruikt om lachgasgebruikers die rijden onder invloed te typeren. Anderzijds laten de resultaten zien welke gedragsdeterminanten het meest relevant zijn voor gedragsveranderingsinterventies en campagnes. In het geval van lachgas is het van belang om in te spelen op de attitude die lachgasgebruikers hebben ten opzichte van rijden onder invloed van lachgas en in hoeverre dit bijvoorbeeld veilig is. Daarnaast is het van belang om ervoor te zorgen dat de perceptie van de kans om staande gehouden te worden of een ongeval te veroorzaken verhoogd wordt. De inschatting van de attitude en sociale norm van vrienden, familie en werkgever een is belangrijk aanknopingspunt. Deelnemers die rijden onder invloed van lachgas schatten deze attitude en norm positiever in dan deelnemers die dit gedrag niet vertonen. Het is daarom van belang om in gedragsinterventies en campagnes de norm te stellen dat rijden onder invloed van lachgas niet normaal en onveilig is.

TeamAlert

jongeren met **impact**



HOOFDSTUK 8: RESULTATEN COMBINATIEGEBRUIK



Hoofdstuk 8: Resultaten combinatiegebruik

In dit hoofdstuk worden de resultaten besproken van deelnemers die meerdere drugssoorten in combinatie met elkaar of in combinatie met alcohol gebruiken, en op basis hiervan de vragenlijst hebben ingevuld. Als eerste worden de onderzoeksgroepen gedefinieerd. Vervolgens worden de belangrijkste resultaten besproken van de statistische analyses waarin combinatiegebruikers die wel onder invloed in de auto rijden vergeleken met combinatiegebruikers die niet onder invloed in de auto rijden op het gebied van een aantal demografische kenmerken en gedragsdeterminanten.

8.1 Onderzoeksgroepen

Er hebben in totaal 463 deelnemers aan het onderzoek meegedaan die (het vaakst in vergelijking met andere drugs) een combinatie van verschillende middelen gebruiken. Aan deze deelnemers is gevraagd hoe vaak zij binnen vier uur en binnen zestien uur na het gebruik van een combinatie van middelen in de auto rijden. Op basis van deze gegevens zijn de deelnemers ingedeeld in de categorieën wel/niet onder invloed. Er is ervoor gekozen om hierbij de grens van vier uur te hanteren, zodat enkel deelnemers die nog sterk onder invloed waren in de categorie wel onder invloed vallen. 167 deelnemers rijden weleens onder invloed van een combinatie van middelen in de auto, 296 van hen rijden niet onder invloed van een combinatie van middelen in de auto.

8.2 Demografische kenmerken

In Tabel 7 zijn de demografische kenmerken van de deelnemers te zien. De kenmerken worden weergegeven voor de gehele groep cannabisgebruikers en uitgesplitst voor combinatiegebruikers die wel onder invloed in de auto rijden en combinatiegebruikers die niet onder invloed in de auto rijden. Onder de tabel worden de verschillen tussen combinatiegebruikers die wel onder invloed in de auto rijden en combinatiegebruikers die niet onder invloed in de auto rijden besproken.

Tabel 7. Demografische kenmerken combinatiegebruikers

Kenmerk	Combinatiegebruikers totaal (N = 463)	Combinatiegebruikers die wel rijden onder invloed (N = 167)	Combinatiegebruikers die niet rijden onder invloed (N = 296)
Leeftijd	25,72 (SD = 7,56)	26,72 (SD = 8,12)	25,15 (SD = 7,17)
Geslacht			
Man	53,8%	66,5%	46,6%
Vrouw	44,9%	30,5%	53,0%
Anders	1,3%	3,0%	0,3%
Opleidingsniveau			
Hoog	39,7%	16,2%	53,0%
Midden	47,9%	61,7%	40,2%
Laag	12,3%	22,2%	6,8%
Stedelijkheid			
Sterk	54,7%	46,0%	59,6%
Matig	16,0%	22,1%	12,7%
Laag	29,2%	31,9%	27,7%
Ervaring rijden			
Geen rijbewijs	2,2%	3,6%	1,4%
Beginnend	60,3%	53,9%	63,9%
Ervaren	37,6%	42,5%	34,8%

8.3 Resultaten combinatiegebruik

Door middel van statistische analyses is bekeken in hoeverre cocaïnegebruikers die wel onder invloed in de auto rijden verschillen van cocaïnegebruikers die niet onder invloed in de auto rijden op het gebied van een aantal gedragsdeterminanten en demografische kenmerken. In dit hoofdstuk worden enkel de gedragsdeterminanten en kenmerken besproken waarop deze groepen sterk van elkaar verschillen:

- **Frequentie middelengebruik:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, gebruiken vaker een combinatie van verschillende drugs dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Attitude:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden hebben een positievere attitude ten opzichte van rijden onder invloed van een combinatie van middelen dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Ervaren kwetsbaarheid:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, schatten de kans dat zij staande gehouden worden of een ongeval veroorzaken voor/door het rijden onder invloed van een combinatie van middelen kleiner in dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Privacy alternatief vervoer:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, vinden het gebrek aan privacy in alternatief vervoer vervelender dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Afhankelijkheid alternatief vervoer:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, vinden het vervelender om afhankelijk te zijn van alternatief vervoer dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Attitude partner en vrienden:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, schatten de attitude van hun partner en vrienden ten opzichte van rijden onder invloed van een combinatie van middelen positiever in dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Eigen effectiviteit:** deelnemers die onder invloed in de auto rijden, schatten hun eigen effectiviteit (het vertrouwen dat zij de verleiding van een combinatie van middelen kunnen weerstaan wanneer zij moeten autorijden) lager in dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.
- **Demografische variabelen:** deelnemers die onder invloed van een combinatie van middelen in de auto rijden zijn ouder, vaker man, vaker laagopgeleid of middelbaar opgeleid, en wonen vaker in matig of laag stedelijke gebieden dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.

Deze resultaten kunnen enerzijds worden gebruikt om gebruikers die een combinatie van middelen gebruiken en rijden onder invloed te typeren. Anderzijds laten de resultaten zien welke gedragsdeterminanten het meest relevant zijn voor gedragsveranderingsinterventies en campagnes. In het geval van combinatiegebruik is het van belang om in te spelen op de attitude die combinatiegebruikers hebben ten opzichte van rijden onder invloed van een combinatie van middelen en in hoeverre dit bijvoorbeeld veilig is. Daarnaast is het van belang om ervoor te zorgen dat de perceptie van de kans om staande gehouden te worden of een ongeval te veroorzaken verhoogd wordt. Daarnaast is het van belang om hun attitude ten opzichte van alternatief vervoer en de privacy en afhankelijkheid hiervan positief te veranderen of om op zoek te gaan naar alternatieven die wel aan deze wensen voldoen. De inschatting van de attitude en sociale norm van de partner en vrienden een is belangrijk aanknopingspunt. Deelnemers die rijden onder invloed van een combinatie van middelen schatten deze attitude en norm positiever in dan deelnemers die dit gedrag niet vertonen. Het is daarom van belang om in gedragsinterventies en campagnes de norm te stellen dat rijden onder invloed van een combinatie van middelen niet normaal en onveilig is. Ten slotte is het van belang om het zelfvertrouwen van combinatiegebruikers te vergroten, zodat zij er in geloven dat zij de verleiding van een combinatie van middelen kunnen weerstaan, wanneer zij weten dat zij nog in de auto moeten rijden.

TeamAlert

jongeren met **impact**



HOOFDSTUK 9: CONCLUSIE



Hoofdstuk 9: Conclusie

Het doel van dit onderzoek was om te achterhalen welke gedragsdeterminanten relateren aan autorijden onder invloed van drugs. De resultaten laten zien dat deelnemers die onder invloed van drugs met de auto deelnemen aan verkeer op veel van deze gedragsdeterminanten verschillen van deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden maar wel drugs gebruiken.

9.1 Gedragsdeterminanten

Attitude

De eerste gedragsdeterminant die in het onderzoek aan bod kwam is attitude. Op het gebied van attitude kregen deelnemers meerdere stellingen te zien die te maken hadden met wat zij van rijden onder invloed van drugs vinden (bijvoorbeeld veilig of onveilig en goed of slecht). Daarnaast moesten zij stellingen beoordelen zoals “rijden onder invloed van ... is veilig/onveilig als het maar een klein stukje is”. Het construct attitude bestond zowel uit de houding ten opzichte van rijden onder invloed als de inschatting van de eigen vaardigheid.

Er is te zien dat deelnemers die onder invloed van drugs in de auto rijden bij alle drugssoorten die meegenomen zijn in dit onderzoek een meer positieve attitude hebben ten opzichte van rijden onder invloed van drugs dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden. Voor alle drugssoorten is de effectgrootte van dit verschil groot.

De resultaten van eerder kwalitatief onderzoek naar rijden onder invloed van drugs van TeamAlert (2020b) geven meer context aan dit resultaat. Zo beschrijven deelnemers van focusgroepen naar rijden onder invloed van XTC bijvoorbeeld dat hoe vaker zij onder invloed van XTC in de auto rijden, hoe beter zij hun vaardigheid inschatten. Hoe vaker zij dit doen, hoe positiever hun attitude ten opzichte van rijden onder invloed is. Er is hierbij te zien dat zowel de overtuiging als het gedrag elkaar versterken. Deze houding van drugsgebruikers die onder invloed in de auto rijden komt ook in andere kwalitatieve onderzoeken van TeamAlert naar voren (TeamAlert, 2020a; TeamAlert, 2018a).

Daarnaast kan deze positievere attitude verklaard worden door het feit dat drugsgebruikers die onder invloed in de auto rijden hun eigen gedrag vaak goed praten. Zo rijden zij alleen onder invloed “wanneer het kan”, bijvoorbeeld alleen 's nachts of wanneer het rustig is op de weg. Door “verantwoordelijk” onder invloed in de auto te rijden, vinden zij autorijden onder invloed van drugs minder gevaarlijk. Ze nemen bijvoorbeeld voorzorgsmaatregelen om te zorgen dat autorijden onder invloed wel kan. Zij rijden extra voorzichtig, zorgen dat de passagiers mee opletten en gebruiken hun telefoon niet tijdens het rijden om zo te compenseren dat ze onder invloed van drugs zijn (TeamAlert, 2018a; TeamAlert, 2020a; TeamAlert, 2020b).

Ervaren kwetsbaarheid

Ervaren kwetsbaarheid is de tweede gedragsdeterminant die in het onderzoek aan bod kwam. Met ervaren kwetsbaarheid werd gemeten hoe groot deelnemers de kans ervaren om een ongeluk te veroorzaken en om staande gehouden te worden voor/door het rijden onder invloed van drugs. Voor alle drugssoorten is te zien dat deelnemers die onder invloed in de auto rijden de kans om een ongeluk te veroorzaken en staande gehouden te worden voor/door het rijden onder invloed van drugs kleiner inschatten dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden. De effectgrootte van dit verschil is voor alle drugssoorten groot.

De resultaten van kwalitatief onderzoek naar autorijden onder invloed van drugs contextualiseren ook dit resultaat. Hoe vaker jongeren onder invloed in de auto rijden zonder dat ze staande gehouden worden of een ongeluk veroorzaken, hoe lager zij de kans inschatten dat zij staande gehouden zullen worden of een ongeluk zullen veroorzaken. Deze overtuiging lijkt hun gedrag te versterken: “Ik denk: ik ben nog nooit staande gehouden, dus dat zal nou ook wel niet het geval zijn.” (TeamAlert, 2020b, p. 26; TeamAlert, 2018a).

Ervaren ernst

De derde gedragsdeterminant die in het onderzoek aan bod kwam is ervaren ernst. Hiermee werd gemeten hoe groot deelnemers de ernst inschatten van het veroorzaken van een ongeluk of staande gehouden worden voor/door het rijden onder invloed van drugs. De resultaten laten zien dat voor alle drugssoorten deelnemers die onder invloed van drugs in de auto rijden verschillen van deelnemers die niet onder invloed in de auto

rijden. Door de vele gedragsdeterminanten die getoetst zijn in dit onderzoek ligt de focus van de conclusie echter enkel op gedragsdeterminanten waar de twee onderzoeksgroepen sterk van elkaar verschillen. Dat is voor ervaren ernst niet het geval, daarom wordt dit verschil verder niet besproken in deze studie.

Attitude nuchter autorijden

Bij bijna alle drugssoorten is er geen verschil tussen deelnemers die onder invloed van drugs in de auto rijden en deelnemers die dit niet doen en hun attitude ten opzichte van nuchter autorijden (o.a. “nuchter autorijden is veilig/onveilig”). Enkel deelnemers die onder invloed van speed in de auto rijden zijn negatiever ten opzichte van nuchter autorijden dan deelnemers die speed gebruiken maar niet onder invloed in de auto rijden. De gevonden verschillen zijn echter te klein om ze als effect mee te nemen in deze studie.

Attitude alternatief vervoer

Bij alle drugsoorten zijn deelnemers die rijden onder invloed negatiever ten opzichte van alternatief vervoer dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden (bijvoorbeeld: “Met de taxi naar huis is een goed alternatief voor zelf rijden wanneer ik drugs heb gebruikt”). De effectgrootte van dit verschil is voor de meeste drugssoorten groot voor de drug XTC en het middel lachgas is de effectgrootte van dit verschil gemiddeld. Dat wil zeggen dat gebruikers van XTC en lachgas die wel/niet onder invloed in de auto rijden minder sterk van elkaar verschillen dan gebruikers die wel/niet onder invloed van cannabis, speed, cocaïne of een combinatie van middelen aan het verkeer deelnemen.

Ervaren barrières

Met ervaren barrières is gemeten in hoeverre deelnemers weerstand ervaren voor het gebruiken van alternatief vervoer zoals een taxi, het OV of een lift van een bekende. Deze vijfde gedragsdeterminant is opgesplitst in drie onderwerpen, namelijk privacy, betaalbaarheid en beschikbaarheid, en afhankelijkheid.

De resultaten laten zien dat voor bijna alle drugssoorten deelnemers die onder invloed van drugs in de auto rijden negatiever staan ten opzichte van de privacy van alternatief vervoer dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden. Deelnemers die wel/niet onder invloed in de auto rijden verschillen hier sterk van elkaar. Het middel lachgas vormt hier een uitzondering op, deze deelnemers verschillen niet in hun attitude ten opzichte van de privacy alternatief vervoer. Over het algemeen zijn zij vrij neutraal ten opzichte van de privacy van alternatief vervoer. Een verklaring hiervoor is dat volgens jongeren het middel lachgas vrijwel direct is uitgewerkt, waardoor je niet aan iemand kan zijn of diegene onder invloed is (TeamAlert, 2020a). Juist het zichtbaar onder invloed zijn is een belangrijke reden voor de behoefte aan privacy bij gebruikers van andere drugssoorten (TeamAlert, 2018a). Een belangrijke noot hierbij is dat het hierbij gaat om de privacy in een taxi en in het OV, focusgroepen naar lachgasgebruik laten zien dat privacy namelijk wel een belangrijke reden om lachgas in de (stilstaande) auto te gebruiken (TeamAlert, 2020a).

Ook bij de attitude ten opzichte van de betaalbaarheid en beschikbaarheid van alternatief vervoer wijken lachgasgebruikers af van de rest van de deelnemers, ook hier verschillen lachgasgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden niet van deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden. Voor alle andere drugssoorten geldt dat gebruikers die wel onder invloed in de auto rijden negatiever staan ten opzichte van de betaalbaarheid en beschikbaarheid van alternatief vervoer dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden. Voor de drugssoorten cannabis, speed en cocaïne is dit effectgrootte van dit verschil groot, voor de drugssoorten XTC en een combinatie van middelen is de effectgrootte van het verschil gemiddeld.

Voor bijna alle drugssoorten zijn deelnemers die onder invloed in de auto rijden negatiever ten opzichte van de afhankelijkheid van het OV en een bekende voor een lift dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden. Deelnemers die wel/niet onder invloed in de auto rijden verschillen hier sterk van elkaar. Deelnemers die onder invloed van cocaïne en lachgas in de auto rijden verschillen niet in hun attitude ten opzichte van de afhankelijkheid van alternatief vervoer dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden. Gemiddeld genomen hebben zowel deelnemers die wel onder invloed deelnemen als deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden een negatieve attitude ten opzichte van de afhankelijkheid van alternatief vervoer.

Sociale omgeving

De zesde gedragsdeterminant die in het onderzoek meegenomen is, is sociale omgeving. Sociale omgeving is

opgesplitst in vier onderdelen, namelijk attitude van de partner, attitude van vrienden, attitude van de werkgever en het gedrag van de sociale omgeving. Hierbij is aan de deelnemers gevraagd de attitude van hun sociale omgeving in te schatten (in hoeverre vinden je partner, vrienden, familie en werkgever het veilig/onveilig en normaal/niet normaal om onder invloed van ... te rijden). Daarnaast werden zij gevraagd hoe vaak er in hun sociale omgeving onder invloed van drugs werd gereden en kregen zij een aantal stellingen voorgelegd ("mijn passagiers rijden niet met me mee als ik drugs gebruikt heb").

Voor bijna alle drugssoorten schatten deelnemers die onder invloed in de auto rijden de attitude van hun partner en vrienden positiever in dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden. De effectgrootte van dit verschil is voor alle drugssoorten groot, deelnemers die wel/niet onder invloed in de auto rijden verschillen hier sterk van elkaar. Enkel voor lachgas geldt dat er geen verschil is gevonden in de inschatting van de attitude van de partner tussen deelnemers die wel onder invloed in de auto rijden en deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden verkeer. Voor beide groepen geldt dat de attitude van de partner zeer negatief wordt ingeschat.

De attitude van familie en werkgever wordt door deelnemers die onder invloed in de auto rijden ook positiever ingeschat dan door deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden. Voor de middelen cannabis, speed en lachgas is effectgrootte van dit verschil groot. Voor XTC en combinatiegebruik is de effectgrootte van dit verschil gemiddeld. Voor de drug cocaïne is er geen verschil tussen deelnemers die wel onder invloed in de auto rijden en deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.

Tot slot zijn er een aantal algemene vragen over het gedrag van de sociale omgeving gesteld. Te zien is dat voor alle drugssoorten de sociale omgeving van deelnemers die onder invloed in de auto rijden positiever is ten opzichte van rijden onder invloed dan de sociale omgeving van deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden. De gevonden verschillen zijn echter te klein om ze als effect mee te nemen in deze studie.

Er zijn meerdere mogelijke verklaringen voor de positievere inschatting van de attitude van de sociale omgeving. Als eerste blijkt uit de resultaten van focusgroepen naar autorijden onder invloed van drugs dat jongeren die autorijden onder invloed vaak een vriendengroep hebben waarin dit gedrag normaal is (TeamAlert, 2020a; TeamAlert, 2020b). Daarnaast is het mogelijk dat drugsgebruikers de attitude van hun omgeving positiever inschatten dan dat deze daadwerkelijk is om hun eigen gedrag goed te praten. Op deze manier is het voor hen makkelijker om met de gedachte dat zij eigenlijk iets doen wat gevaarlijk en verboden is om te gaan. Het feit dat jongeren vaak niet aan hun ouders en/of werkgever vertellen dat zij onder invloed in de auto rijden (TeamAlert, 2020b) speelt deze positievere inschatting mogelijk in de hand.

Eigen effectiviteit

Eigen effectiviteit is de zevende gedragsdeterminant die meegenomen is in het onderzoek. Deelnemers die onder invloed in de auto rijden scoren lager op eigen effectiviteit dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden. Dat wil zeggen dat zij er minder vertrouwen in hebben dat zij de verleiding van drugsgebruik kunnen weerstaan wanneer zij weten dat zij nog moeten in de auto rijden met de auto. De effectgrootte van het verschil is groot voor de drugssoorten cannabis, speed, cocaïne en combinatiegebruik. De effectgrootte is gemiddeld voor de middelen XTC en lachgas.

Impulsiviteit en sensatie zoeken

Tot slot zijn de gedragsdeterminanten impulsiviteit en sensatie zoeken meegenomen in dit onderzoek. Voor een aantal drugssoorten geldt dat gebruikers die onder invloed in de auto rijden hoger scoren op impulsiviteit dan gebruikers die niet onder invloed in de auto rijden. Dit voor de middelen XTC, cocaïne, lachgas en combinatiegebruik het geval. De effectgrootte van dit verschil middelmatig, dit verschil is te klein om als effect mee te nemen in deze studie. Cannabis- en speedgebruikers scoren niet verschillend op impulsiviteit.

Bij alle drugssoorten is er geen verschil gevonden op het kenmerk sensatie zoeken tussen gebruikers die wel onder invloed in de auto rijden en gebruikers die niet onder invloed in de auto rijden. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat drugsgebruikers in het algemeen vrij hoog scoren op sensatie zoeken. De resultaten lijken er op te wijzen dat sensatie zoeken eerder samenhangt met drugsgebruik in het algemeen dan met rijden onder invloed.

Overkoepelende determinanten

Voor de volgende gedragsdeterminanten is er voor alle drugsoorten sprake van een verschil met een grote effectgrootte tussen drugsgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden en drugsgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden:

- Attitude rijden onder invloed
- Ervaren kwetsbaarheid
- Attitude vrienden

Voor de volgende determinanten verschillen voor een aantal drugsoorten gebruikers die wel/niet onder invloed in de auto rijden sterk van elkaar:

- Attitude alternatief vervoer (cannabis, speed, cocaïne en combinatiegebruik)
- Beschikbaarheid en betaalbaarheid alternatief vervoer (cannabis, speed en cocaïne)
- Privacy alternatief vervoer (cannabis, XTC, speed, cocaïne en combinatiegebruik)
- Afhankelijkheid OV (cannabis, speed, combinatiegebruik)
- Afhankelijkheid lift (cannabis, XTC, speed, combinatiegebruik)
- Attitude partner (cannabis, XTC, speed, cocaïne en combinatiegebruik)
- Attitude familie en werkgever (cannabis, speed, lachgas)
- Eigen effectiviteit (cannabis, speed, cocaïne en combinatiegebruik)

In Tabel 8 is een overzicht van alle gedragsdeterminanten en drugsoorten te zien, met daarbij voor iedere drugsoort gemarkeerd op welke gedragsdeterminant deelnemers die wel (auto)rijden onder invloed (ROI) verschillen van deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden. De effectgroottes worden door middel van verschillende kleuren weergegeven.

Tabel 8. Verschillen met effectgrootte wel/niet ROI per gedragsdeterminant en drugsoort

Gedragsdeterminant	Cannabis	XTC	Speed	Cocaïne	Lachgas	Combinatie
Attitude ROI						
Ervaren kwetsbaarheid						
Ervaren ernst						
Attitude nuchter autorijden						
Attitude alternatief vervoer						
Beschikbaarheid + betaalbaarheid						
Privacy alternatief vervoer						
Afhankelijk OV						
Afhankelijk lift						
Attitude partner						
Attitude vrienden						
Attitude familie + werkgever						
Gedrag sociale omgeving						
Eigen effectiviteit						
Sensatie zoeken						
Impulsiviteit						

Noot: kleur staat voor effectgrootte **groot**, **gemiddeld** en geen verschil tussen wel/niet ROI

9.2 Gedragskenmerken en demografische kenmerken

Gedragskenmerken

Naast de gedragsdeterminanten is er in het onderzoek ook naar een aantal gedragskenmerken gevraagd, namelijk frequentie autorijden, frequentie drugsgebruik en frequentie autorijden onder invloed van alcohol. Er is te zien dat drugsgebruikers die wel/niet onder invloed in de auto rijden van elkaar verschillen op deze gedragskenmerken. Voor bijna alle kenmerken en drugsoorten is dit verschil echter niet groot genoeg om het als effect mee te nemen in deze studie. Enkel combinatiegebruikers die wel onder invloed in de auto rijden verschillen sterk van combinatiegebruikers die niet onder invloed in de auto rijden in hun frequentie van

drugsgebruik, zij gebruiken vaker een combinatie van middelen dan combinatiegebruikers die niet onder invloed in de auto rijden.

Demografische kenmerken

Tot slot is er bekeken in hoeverre de deelnemers verschillen op een aantal demografische kenmerken. In deze paragraaf worden alleen de demografische kenmerken besproken, waarop deelnemers die wel onder invloed in de auto rijden verschillen van deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.

Er is te zien dat deelnemers die onder invloed van speed of een combinatie van middelen gemiddeld genomen ouder zijn dan deelnemers die deze middelen gebruiken en niet onder invloed in de auto rijden.

Deelnemers die onder invloed van cannabis of een combinatie van middelen in de auto rijden zijn vaker man dan deelnemers die deze middelen gebruiken en niet onder invloed in de auto rijden.

Voor alle middelen die meegenomen zijn in dit onderzoek is er te zien dat rijden onder invloed van drugs samenhangt met opleidingsniveau. Er is te zien dat deelnemers die onder invloed in de auto rijden vaker laag- en/of middelbaar opgeleid zijn dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden.

Deelnemers die onder invloed van cocaïne of een combinatie van middelen in de auto rijden wonen minder vaak in sterk stedelijke gebieden dan in matig of laag stedelijke gebieden dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden. Daarnaast wonen deelnemers die onder invloed van een combinatie van middelen in de auto rijden vaker in matig stedelijke gebieden dan in laag stedelijke gebieden.

TeamAlert

jongeren met **impact**



HOOFDSTUK 10 AANBEVELINGEN



Hoofdstuk 10: Aanbevelingen

Dit onderzoek geeft inzicht in welke gedragsdeterminanten een rol spelen in de beslissing om onder invloed van drugs deel te nemen aan het verkeer met de auto. Dit inzicht biedt meerdere aanknopingspunten voor de preventie van rijden onder invloed van drugs. In dit hoofdstuk zullen de aanbevelingen worden besproken op basis van de resultaten van het onderzoek. Als eerste worden er een aantal aanbevelingen besproken waarmee automobilisten gemotiveerd kunnen worden om het gewenste gedrag te vertonen: namelijk nuchter autorijden of op een andere manier veilig thuiskomen. Daarnaast worden er een aantal aanbevelingen gegeven die voor het inzetten van interventies voor de preventie van rijden onder invloed van drugs. Tot slot worden er een aantal aanbevelingen gegeven voor vervolgonderzoek.

10.1 Aanbevelingen gericht op het motiveren van gewenst gedrag

Positieve attitude richting nuchter rijden en alternatief vervoer stimuleren

Te zien is dat drugsgebruikers die onder invloed in de auto rijden een positievere attitude hebben ten opzichte van het rijden onder invloed van drugs. Zij overschatten hun eigen vaardigheid en onderschatten het risico van dit gedrag. Het is daarom van belang dat zij inzien dat het gedrag dat zij vertonen gevaarlijk is. Het toepassen van *self-persuasion* is een relevante gedragstechniek waarmee personen die onder invloed van drugs in de auto rijden zichzelf ervan overtuigen dat rijden onder invloed van drugs nadelig is. *Self-persuasion* kan worden toegepast door drugsgebruikers vragen te laten beantwoorden waarbij zij in het antwoord zelf redenen verzinnen waarom het belangrijk is om nuchter deel te nemen aan het verkeer. Deze gedragstechniek kan zowel in gedragsveranderingsinterventies als in -campagnes worden toegepast.

Self-persuasion is ook een relevante gedragstechniek bij het inspelen op de houding die drugsgebruikers hebben over alternatief vervoer. Er is te zien dat personen die rijden onder invloed van drugs op meerdere vlakken een negatieve houding hebben ten opzichte van alternatief vervoer. Omdat we zien dat drugsgebruikers die niet rijden onder invloed van drugs een positievere attitude hebben tegenover alternatief vervoer lijkt de oplossing niet direct te liggen in het aantrekkelijker maken van alternatief vervoer, maar in het beïnvloeden van de motivatie van drugsgebruikers die rijden onder invloed om gebruik te maken van alternatief vervoer. Het is daarom ook relevant om *self-persuasion* in te zetten om personen die rijden onder invloed van drugs zichzelf ervan te laten overtuigen waarom alternatief vervoer zoals het OV, een lift of een taxi wél een goed alternatief is.

Het onveilige gedrag in een veilige setting ervaren

Daarnaast is te zien dat drugsgebruikers die onder invloed in de auto rijden hun vaardigheid op het gebied van rijden onder invloed van drugs hoger inschatten dan drugsgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden. Een gedragstechniek die mogelijk interessant is bij het verlagen van deze zelfoverschatting is een ervaringselement. Deze techniek is ook relevant voor het verhogen van de ervaren kwetsbaarheid op het gebied van ongevallen. Een ervaringselement is bijvoorbeeld een video of ervaring door middel van *virtual reality* waarmee de deelnemer ervaart hoe het is om onder invloed van drugs deel te nemen aan het verkeer. Op deze manier ervaren zij in nuchtere toestand hoe het is om onder invloed van drugs in de auto te rijden. Een ervaringselement is echter alleen effectief wanneer de deelnemer daadwerkelijk slechter presteert in het ervaringselement waarin rijden onder invloed wordt nagebootst. Daarnaast is er nog maar weinig bekend over de effectiviteit van ervaringselementen op het gebied van rijden onder invloed. Mogelijk kunnen ervaringselementen voor rijden onder invloed ook een averechtse uitwerking hebben wanneer deelnemers goed in staat zijn om onder invloed te rijden of wanneer zij het rijden onder invloed als leuk of spannend ervaren.

Subjectieve pakkans verhogen

De resultaten laten zien dat drugsgebruikers die onder invloed in de auto rijden de kans om staande gehouden te worden door de politie lager inschatten dan deelnemers die niet onder invloed in de auto rijden. De subjectieve pakkans wordt bepaald door wat mensen over handhaving in de media zien of wat zij van vrienden of kennissen horen (SWOV, 2019). Wanneer verkeersdeelnemers de subjectieve pakkans voldoende hoog inschatten, zullen ze verkeersovertredingen vermijden en is er sprake van preventie (Goldenbeld, 2005). De subjectieve pakkans hangt voor een groot deel af van de daadwerkelijke controles, het is belangrijk dat deze

regelmatig plaatsvinden. Echter is het nodig dat deze controles goed zichtbaar, moeilijk te voorspellen en moeilijk te omzeilen zijn. Het delen van controles, cijfers en ervaringsverhalen van aanhoudingen in de media draagt ook bij aan de subjectieve pakkans (SWOV, 2019). Het effect van zichtbaarheid komt ook terug in de focusgroepen van TeamAlert (2020a). De jongeren die rijden onder invloed geven aan dat zij rekening houden met de politie als deze bij de uitgang op een festival staat. Hierin ligt een kans voor festivals om de subjectieve pakkans door middel van communicatie voorafgaand aan een festival te verhogen. Festivalorganisaties kunnen bijvoorbeeld mededelen bij de aankoop van festivaltickets en parkeertickets dat er mogelijk gecontroleerd wordt op het rijden onder invloed van drugs.

Nuchter rijden als sociale norm stimuleren

De resultaten laten zien dat het van groot belang is om in te zetten op de sociale norm rondom rijden onder invloed van drugs. Het inzetten van de sociale norm kan op meerdere manieren gedaan worden. Als eerste is het van belang om gebruik te maken van de invloed van vriendengroepen en groepsnormen. Door vriendengroepen in gedragsinterventies met elkaar in gesprek te laten gaan kan gezamenlijk de norm gecreëerd worden dat rijden onder invloed van drugs niet gewenst is. Daarnaast is dit gesprek ook van belang omdat drugsgebruikers die onder invloed in de auto rijden de houding van hun vrienden positiever inschatten dan drugsgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden. Het is niet duidelijk of die houding daadwerkelijk positiever is of dat hier sprake is van een overschatting. Door het gesprek aan te gaan binnen een gedragsinterventie kan deze mogelijke discrepantie achterhaald worden.

De tweede manier waarop de sociale norm kan worden ingezet is door massa mediale campagnes zoals ook op het gebied van rijden onder invloed van alcohol wordt gedaan met de BOB campagne. Onderzoek laat zien dat deze campagne succesvol is geweest in het creëren van een sociale norm rondom rijden onder invloed van alcohol (SWOV, 2018). De resultaten van dit onderzoek laten zien dat het zeer wenselijk is dat er ook een dergelijke sociale norm gecreëerd wordt voor rijden onder invloed van drugs.

De derde manier waarop de sociale norm kan worden ingezet is door in te spelen op de passagier. De resultaten laten zien dat drugsgebruikers die onder invloed in de auto rijden aangeven dat hun passagiers geen bezwaar maken wanneer zij onder invloed in de auto rijden. Door passagiers aan te sporen niet mee te rijden wanneer een bestuurder onder invloed is kunnen zij invloed uitoefenen op de bestuurder.

De vierde manier waarop de sociale norm kan worden ingezet, met name in relatie tot jongeren, is ouders aansporen het gesprek aan te gaan over drugsgebruik en rijden onder invloed van drugs. Op deze manier kunnen zij de norm stellen dat het niet veilig en normaal is om onder invloed van drugs deel te nemen aan het verkeer. Daarnaast kunnen zij regels opstellen en afspraken maken over het gebruik van de auto en steun bieden door aan te bieden hun kinderen op te halen van een festival of feestje. Dit speelt met name in relatie tot de middelen cannabis, speed en lachgas, voor deze middelen verschillen gebruikers die wel/niet onder invloed in de auto rijden sterk in hun inschatting van de attitude van familie. Voor deze middelen geldt ook dat gebruikers die wel/niet onder invloed in de auto rijden sterk verschillen in hun inschatting van de attitude van de werkgever. Werkgevers kunnen worden aangespoord om met hun werknemers het gesprek aan te gaan over autorijden onder invloed van drugs en de gevolgen die dit heeft voor werk. Zij kunnen bijvoorbeeld een clausule opnemen in het contract over rijden onder invloed van middelen.

Tot slot kan de sociale norm ook ingezet worden om de attitude rondom alternatief vervoer te beïnvloeden. Door de sociale norm te creëren dat het normaal is om van alternatief vervoer gebruik te maken wanneer iemand onder invloed is van drugs en zichzelf wil verplaatsen.

Drugsgebruikers weerbaar maken tegen sociale druk

Naast het creëren van een sociale norm die gewenst gedrag stimuleert is het ook van belang om drugsgebruikers weerbaar te maken voor sociale druk vanuit hun omgeving om onder invloed in de auto te rijden. Het is daarom van belang dat drugsgebruikers leren hoe zij voor zichzelf kunnen opkomen, dus leren opkomen voor hun eigen wensen, grenzen en behoeften. Dit wordt ook wel 'weerbaarheid' genoemd. Weerbaarheid is een vaardigheid die te training valt door middel van gedragsinterventies. Verschillende strategieën zoals bewegingsoefeningen, meditatie, persoonlijke evaluatie en feedback en groepsopdrachten kunnen ingezet worden om weerbaarheid te vergoten (Van Ditzhuijzen, Mol & Plaisier, 2011).

Zelfcontrole trainen bij drugsgebruikers

De laatste aanbeveling die inspeelt op het motiveren van gewenst gedrag is het versterken van zelfcontrole. De resultaten van het onderzoek laten zien dat eigen effectiviteit een rol speelt in de beslissing om onder invloed deel te nemen aan het verkeer bij gebruikers van cannabis, speed, cocaïne en een combinatie van middelen. Gedragsinterventies gericht op het trainen van zelfcontrole, kunnen bijdragen aan de vaardigheid om deze verleiding te weerstaan. Ook het maken van concrete plannen voordat de jongeren de deur uit gaan, draagt mogelijk bij aan het verkleinen tussen de kloof tussen intentie en gedrag (Gollwitzer & Sheeran, 2006). Bovendien kan door het maken van een plan voorafgaand aan het op stap gaan voorkomen worden, dat drugsgebruikers zichzelf overschatten terwijl zij onder invloed zijn. Jongeren die rijden onder invloed van drugs geven aan zelf aan te voelen wanneer zij weer kunnen rijden, als zij onder invloed zijn (TeamAlert 2018b; TeamAlert, 2020b). Zij hebben daarmee een vals vertrouwen in hun eigen inschattingsvermogen en het zelfinzicht op het moment dat zij onder invloed zijn. Het is van belang jongeren op het moment dat zij nog nuchter zijn een plan te laten maken wanneer en hoe zij veilig van locatie naar locatie komen, zodat zij deze keuze niet hoeven te maken, wanneer zij onder invloed zijn. Het is aanbevolen dit plan te verwerken in een concreet voornemen op basis van een implementatie-intentie om de kans op gedragsverandering te versterken (Gollwitzer & Sheeran, 2006). Dit plan kan geïntegreerd worden in bijvoorbeeld de aankoop van tickets voor een evenement of festival of in online advertenties.

10.2 Aanbevelingen inzet preventie autorijden onder invloed van drugs

De integrale aanpak tussen verschillende sectoren, zoals gezondheid, verkeersveiligheid en justitie, is van belang bij het inzetten van interventies die zich richten op de preventie van autorijden onder invloed van drugs. Verschillende studies tonen aan dat risicogedrag op allerlei verschillende terreinen met elkaar samenhangt. Risicogedrag in het verkeer heeft verband met risicogedrag op het gebied van gezondheid en delinquent gedrag. Ook zijn er een aantal gemeenschappelijke factoren aan te wijzen die een rol spelen bij het risicogedrag van jongeren, zoals de invloed van de sociale omgeving en de mate van zelfcontrole (Twisk & Stelling, 2014). Interventies die inzetten op deze gemeenschappelijke factoren hebben dus aannemelijk een positief effect op meerdere domeinen. Daarnaast is het mogelijk om in de verschillende domeinen ook aandacht te besteden aan risicogedrag dat elkaar raakt. Het is aanbevolen dat verschillende organisaties op het gebied van volksgezondheid, verkeer en justitie elkaar opzoeken en gezamenlijk onderzoeken opzetten of interventies uitvoeren. Op deze manier wordt risicogedrag van jongeren er op een integrale wijze aan staande gehouden (Twisk & Stelling, 2014).

Daarnaast is te zien dat drugsgebruikers die laagopgeleid of middelbaar opgeleid zijn vaker onder invloed in de auto rijden dan deelnemers die hoogopgeleid zijn. Het is daarom relevant om gedragsveranderingsinterventies specifiek op hen te richten door ze speciaal voor deze doelgroep te ontwikkelen en ze uit te voeren op mbo's en/of de hogere klassen op middelbare scholen.

Gebruikers die onder invloed van het middel speed of een combinatie van middelen in de auto rijden zijn gemiddeld genomen ouder dan gebruikers die niet onder invloed in de auto rijden, het is van belang om hier rekening mee te houden in de opzet van gedragsinterventies en -campagnes.

Overkoepelende interventies en een gerichte aanpak

De resultaten van dit onderzoek laten zien dat het zowel interessant is om gedragsinterventies en -campagnes te richten op gebruikers van meerdere drugssoorten tegelijk als op gebruikers van één drugssoort specifiek. De resultaten laten zien dat er een aantal gedragsdeterminanten zijn waarop gebruikers van alle drugssoorten in dit onderzoek die onder invloed in de auto rijden sterk verschillen van drugsgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden. Deze determinanten zijn mogelijk interessant voor gedragsinterventies en -campagnes die zich richten op meerdere soorten drugs tegelijk, voordat deze aanpak ingezet wordt is echter meer onderzoek nodig naar het richten van interventies op gebruikers van verschillende middelen tegelijkertijd (zie volgende paragraaf).

Daarnaast laten de resultaten zien dat er ook gedragsdeterminanten zijn die bij sommige drugssoorten wel een rol spelen en bij sommige drugssoorten niet. Deze informatie kan worden ingezet om gedragsinterventies en -campagnes juist zo goed mogelijk aan te laten sluiten op de gebruiker van een bepaald middel.

10.3 Aanbevelingen voor vervolgonderzoek

Tot slot zijn er een aantal aanbevelingen voor vervolgonderzoek. Als eerste is het van belang om verder te onderzoeken hoe de gedragsdeterminanten ingezet kunnen worden voor gedragsveranderingsinterventies en -

campagnes. De resultaten zien dat het mogelijk interessant is gedragsveranderingscampagnes en -interventies te richten op drugsgebruikers van verschillende middelen samen, omdat er een aantal gedragsdeterminanten zijn die een rol spelen bij alle middelen die meegenomen zijn in dit onderzoek. Hierbij is het met name belangrijk om verder te onderzoeken of overkoepelende determinanten op dezelfde manier voor verschillende drugssoorten kunnen worden ingezet. Dit is bijvoorbeeld van belang bij het ontwikkelen van een gedragsveranderingscampagne die inspeelt op de sociale norm rondom autorijden onder invloed van drugs. Hierbij is het met name van belang om te onderzoeken of gebruikers van verschillende drugssoorten zich aangesproken voelen door dezelfde boodschap. Bijvoorbeeld omdat veel cannabisgebruikers cannabis niet als een 'echte' drug zien en zich daarom mogelijk niet aangesproken voelen door een campagne die zich richt op rijden onder invloed van drugs. TeamAlert zal dit onderzoek naar een overkoepelende sociale norm voor verschillende drugssoorten in het eerste kwartaal van 2021 gaan uitvoeren. Daarnaast is het van belang om meer kennis te verzamelen over de effectiviteit van het gebruiken van ervaringselement in gedragsinterventies die gericht zijn op rijden onder invloed van drugs.

Bronnen

CBS. (2020). Verkeersdoden in Nederland naar leeftijd en geslacht, 2010-2019. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.

Goldenbeld, C. (2005). Verkeershandhaving in Nederland. R-2004-15. SWOV, Leidschendam. Geraadpleegd, december 2020, via: <https://www.swov.nl/publicatie/verkeershandhaving-nederland>

Gollwitzer, P. M., & Sheeran, P. (2006). Implementation intentions and goal achievement: A meta-analysis of effects and processes. *Advances in experimental social psychology*, 38, 69-119.

Houwing, S. & Hagenzieker, M.P. (2013). Geneesmiddelen en drugs in het Nederlandse verkeer. Geraadpleegd, januari 2020, via: <https://www.swov.nl/publicatie/geneesmiddelen-en-drugs-het-nederlandse-verkeer>

NOS. (2020). Politie bezorgd over toenemend aantal betrapte 'drugsrijders'. Geraadpleegd, december 2020, via: <https://nos.nl/artikel/2341054-politie-bezorgd-over-toenemend-aantal-betrapte-drugsrijders.html>

SWOV (2020). Drugs- en geneesmiddelengebruik in het verkeer. Geraadpleegd, januari 2020, via: <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/drugs-en-geneesmiddelengebruik-het-verkeer>

SWOV (2018). Rijden onder invloed van alcohol. Geraadpleegd, december 2020, via: <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/rijden-onder-invloed-van-alcohol>

SWOV (2019). Verkeershandhaving. Geraadpleegd, december 2020, via: <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/verkeershandhaving>

TeamAlert. (2018a). Doelgroepsanalyse drugsgebruik achter het stuur. Utrecht: TeamAlert.

TeamAlert. (2018b). Drugsgebruik achter het stuur: hoe motiveer je jongeren om geen drugs in het gemotoriseerd verkeer te gebruiken. Utrecht: TeamAlert.

TeamAlert. (2019). Doelgroepanalyse: Alcoholgebruik in het verkeer door jonge mannelijke bestuurders. Utrecht: TeamAlert.

TeamAlert. (2020a). Focusgroepen lachgas in het verkeer. Utrecht: TeamAlert.

TeamAlert. (2020b). Doelgroepanalyse rijden onder invloed van XTC. Utrecht: TeamAlert.

Trimbos. (2013). Het grote uitgaansonderzoek 2013. Geraadpleegd, januari 2020, via: <https://www.trimbos.nl/docs/02d0f9a3-1227-4f88-8cfe-e90e360201a5.pdf>

Trimbos. (2018). Factsheet Lachgas. Geraadpleegd, december 2020, via: <https://www.trimbos.nl/docs/fff0f1ee-c774-4ed0-adbb-b63493d6450f.pdf>

Trimbos. (2019). Nationale Drug Monitor Jaarbericht 2018. Geraadpleegd, januari 2020, via: <https://www.trimbos.nl/aanbod/webwinkel/product/af1643-jaarbericht-nationale-drug-monitor-2018>

Trimbos. (2020). Drugs en Uitgaan verkeer. Geraadpleegd via: <https://www.drugsenuitgaan.nl/veilig-uit-thuis/verkeer>

Tweede Kamer. (2020). Motie van het lid Van Aalst over het tegengaan van drugsgebruik in het verkeer een prominente plek geven in de voorlichtingscampagnes. Geraadpleegd, december 2020, via: <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2020Z03618&did=2020D07526>

Twisk, D. A. M., & Stelling, A. (2014). Risicogedrag van jongeren vraagt integrale aanpak. Leidschendam: SWOV. Geraadpleegd via: <https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2014-09.pdf>.

Van Ditzhuijzen, J., Mol, M., & Plaisier, J. (2011). Trainershandleiding. Fysiek-Mentale Weerbaarheidstraining voor jongeren.