

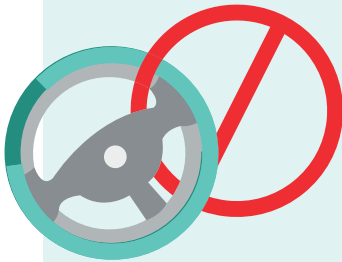
JONGEREN EN DRUGS IN HET VERKEER

Jongeren vormen een risicogroep voor drugsgebruik in het verkeer

- Het **gebruik van middelen**, zoals cannabis, cocaïne, xtc of speed, komt het vaakst voor onder **twintigers**;
- **Jonge mannelijke automobilisten** rijden het vaakst onder invloed van drugs.

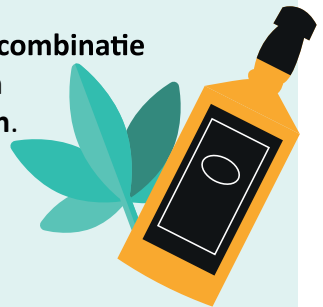


Wanneer is rijden onder invloed van drugs strafbaar?



Het **besturen van een voertuig** onder invloed van drugs is **verboden**. Bij het overschrijden van de **wettelijke limieten**, is iemand **strafbaar**.

Voor het gebruik van een **combinatie** van drugs, of van drugs en alcohol gelden **nullimieten**. Het is **strafbaar** onder invloed van combinaties te rijden, **ongeacht de gebruikte hoeveelheid**.

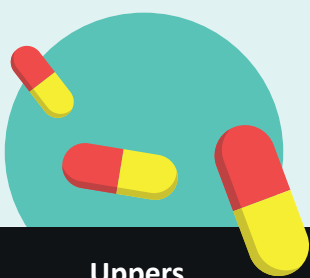


Wat zijn de gevolgen van rijden onder invloed van drugs?

Drugs beïnvloeden het **bewustzijn van de gebruiker**, waardoor diegene **verkeerstaken** minder goed kan uitvoeren. Het effect van drugs op de rijgeschiktheid **verschilt per type drug**.



Downers
(bijv. cannabis en GHB)
Leiden tot **slechtere concentratie** en **langzamere reactie**



Uppers
(bijv. xtc, speed, cocaïne)
Zorgen voor **overschatting van eigen kunnen** en het **nemen van meer risico's**



Trippers
(bijv. paddo's of LSD)
Zorgen ervoor dat iemand **dingen anders** ziet dan ze zijn

Rijden onder invloed van drugs vergroot de kans op een ongeluk.



Bij ongeveer **1 op de 10 ernstige ongevallen** speelt drugsgebruik een rol.

Het hoogste **ongevalsrisico** loopt iemand bij gebruik van amfetaminen (zoals speed), de kans op een ongeluk is dan **5 à 6 keer** hoger.

Combinaties van verschillende drugs of combinaties van drugs en alcohol zijn nog gevaarlijker, hierbij is de kans op een ongeval **tot 200 keer** hoger.

Waarom rijden jongeren onder invloed van drugs?

“Mijn vrienden doen het ook”

sociale norm

“De politie pakt mij toch niet”

subjectieve pakkans

“Als ik met drugs op rij is dat veilig”

zelfoverschatting

“Er is geen andere manier om fijn thuis te komen”

handelingsalternatieven

“Het lukt me niet om nuchter te blijven”

zelfcontrole

De droom van TeamAlert: 0 verkeersslachtoffers onder jongeren

- Jongeren zijn zich **bewust van de risico's** van rijden onder invloed, zoals in Witte Waas.
- Het is **normaal** om nuchter te rijden of alternatief vervoer te regelen, zoals in de Rij Drugsvrij campagne.
- Jongeren gaan het **gesprek** aan met **leeftijdsgenoten** over de risico's van rijden onder invloed, zoals in Escapabel.
- Jongeren **ervaren een hoge pakkans** door de politie, bijvoorbeeld doordat **drugscontroles** meer publiciteit krijgen in de **media**.
- **Werkgevers** en **ouders** maken duidelijke afspraken met jongeren over rijden onder invloed.
- Jongeren zijn **weerbaar tegen groepsdruk**, zoals in Muurvast.
- Jongeren hebben genoeg **zelfcontrole** om drugs af te slaan wanneer zij deelnamen aan het verkeer, zoals in The Day After.

Benieuwd naar hoe bovenstaande droom wordt bereikt door TeamAlert?
Neem contact op met:

Saar Hadders

Gedragsonderzoeker en -ontwerper, voor informatie over onderzoek
saar@teamalert.nl



Guerchôm van Iperen

Manager Advies & Accountmanagement, voor informatie over interventies
Guerchom@teamalert.nl

TeamAlert

jongeren met **impact**

JONGEREN EN DRUGS

IN HET VERKEER

Factsheet

Jongeren en drugs in het verkeer

Bij een politiecontrole na een hardcorefestival in Brabant testten 21 van de ruim 80 automobilisten positief op drugs (RTL Nieuws, 2023). Drugs in het verkeer is dus een actueel probleem. Rijden onder invloed van drugs verhoogt de kans op een verkeersongeval fors. In combinatie met alcoholgebruik kan drugs in het verkeer de kans op een ernstig ongeval met maar liefst 200 keer vergroten (Hels et al., 2011). Rijden onder invloed van drugs komt het vaakst voor onder mannen van 18 tot en met 24 jaar (Houwing et al., 2011). Jongeren vormen vanwege hun leeftijd en onervarenheid in het verkeer een risicogroep voor rijden onder invloed van drugs. Deze factsheet beschrijft de huidige kennis rondom jongeren en drugs in het verkeer. De informatie uit de factsheet is gebaseerd op wetenschappelijke artikelen, rapporten van kennisinstituten en onderzoeken van TeamAlert.

Leeswijzer

Er wordt antwoord gegeven op de volgende vragen:

- Wat wordt verstaan onder drugsgebruik in het verkeer?
- Hoeveel jongeren rijden onder invloed van drugs?
- Wat is het effect van drugs op de rijgeschiktheid?
- Hoelang blijven drugs de rijgeschiktheid beïnvloeden?
- Wat is het risico van deelnemen aan het verkeer onder invloed van drugs?
- Hoeveel slachtoffers vallen er onder jongeren door deelname aan het verkeer onder invloed van drugs?
- Welke straffen gelden er voor het rijden onder invloed van drugs?
- Waarom rijden jongeren invloed van drugs?
- Welke (wettelijke) maatregelen omtrent drugs zijn er genomen om de veiligheid van jongeren in het verkeer te bevorderen?
- Hoe kan de veiligheid van jongeren in het verkeer omtrent drugs verder bevorderd worden?

Wat wordt verstaan onder het gebruik van drugs in het verkeer?

Drugsgebruik in het verkeer

Onder drugsgebruik in het verkeer wordt verstaan dat men deelneemt aan het verkeer onder invloed van meer drugs dan de wettelijke toegestane limiet. Sinds 2017 zijn er in Nederland wettelijke limieten voor drugsgebruik in het verkeer. Deze nieuwe wetgeving gaat uit van limieten voor gebruik van afzonderlijke drugs (enkelvoudig gebruik) en voor combinatiegebruik (Rijksoverheid, z.d.). De wettelijke limieten gelden voor de volgende drugs: amfetamine, methamfetamine, MDMA, MDEA, MDA, cannabis, cocaïne, heroïne, morfine, GHB, gamma butyrolacton en 1,4-butaandiol (Rijksoverheid, z.d.). In Nederland zijn de limieten zodanig opgesteld, dat de invloed op de rijgeschiktheid vergelijkbaar is met de rijgeschiktheid bij een alcoholpromillage van boven de 0,5 (SWOV, 2020). Voor de overige drugs en geneesmiddelen die de rijgeschiktheid negatief beïnvloeden, geldt dat rijden onder invloed daarvan verboden is (Rijksoverheid, z.d.). Dit geldt dus ook voor het rijden onder invloed van lachgas.

Over het algemeen geldt dat het besturen van een voertuig onder invloed van drugs verboden is. Dit geldt dus bijvoorbeeld ook voor het besturen van een fiets of scooter (Openbaar ministerie, z.d.a). Deze factsheet focust zich voornamelijk op rijden onder invloed van drugs in de auto.

Hoeveel jongeren rijden onder invloed van drugs?

Vooral jonge mannen rijden onder invloed van drugs

Uit een grootschalig Europees DRUID onderzoek, gepubliceerd in 2011, blijkt dat in Nederland ongeveer 2,8% van de automobilisten (alle leeftijden) met drugs in het lichaam deelnam aan het verkeer (Houwing et al., 2011). Rijden onder invloed van drugs kwam toen het vaakst voor onder mannen van 18 tot en met 24 jaar. Van hen bleek 8,1% onder invloed van drugs te rijden. Bij vrouwen van 18 tot en met 24 jaar reed 2,16% onder invloed van drugs. Uit het onderzoek blijkt ook dat mannelijke bestuurders (18 tot 24 jaar) het vaakst cannabis gebruikten in het verkeer. Ook kwam het gebruik van cocaïne, een combinatie van alcohol en drugs en een combinatie van meerdere drugs vaker voor bij mannen tussen de 18 en 34 jaar dan bij mannen die ouder zijn dan 35 jaar. De data van dit onderzoek is verzameld tussen januari 2007 en augustus 2009 (Houwing et al., 2011).

In een Europees vragenlijstonderzoek naar rijgedrag uit 2018 gaf 5,1% van de Nederlandse automobilisten (alle leeftijden) aan dat zij in de afgelopen 30 dagen wel eens onder invloed van drugs hebben gereden (Vias institute, 2019). Dit is vergelijkbaar met het Europese gemiddelde van 5%. De uitkomsten van dit onderzoek tonen aan dat jonge bestuurders vaker onder invloed van drugs reden dan oudere bestuurders. Het is echter niet duidelijk om welke leeftijden dit precies gaat (Vias institute, 2019). Meer recente representatieve meetgegevens over het gebruik van drugs in het verkeer door jongeren ontbreken.

Politie cijfers

De meest recente cijfers laten zien dat er in 2022 zo'n 18.000 mensen bekeurd zijn voor rijden onder invloed van drugs (NOS, 2023). Het aantal automobilisten dat aangehouden wordt voor rijden onder invloed van drugs (en medicijnen) neemt alsmaar toe. In het eerste half jaar van 2020 werden meer dan 5.800 bestuurders bekeurd. Vergeleken met het eerste half jaar van 2019 ligt dit aantal 16% hoger, toen er iets minder dan 5.000 processen-verbaal werden opgemaakt (Politie, z.d.). Het aandeel jongeren (18 t/m 24 jaar) is niet naar buiten gebracht (Politie, z.d.). Deze cijfers zijn verkregen door selectieve drugscontroles van de politie en niet uit een aselechte steekproef in het verkeer. Dat maakt de interpretatie lastig.

Wat is het effect van drugs op de rijgeschiktheid?

Drugs

Er bestaan veel verschillende drugs. Drugs zijn op basis van hun werking in de hersenen in te delen in drie typen: ze hebben een verdovende, stimulerende of bewustzijn veranderende werking op de hersenen. Er zijn ook drugs die een combinatie van deze effecten uitoefenen. Iedere drug, ongeacht het type drug, beïnvloedt het bewustzijn van de gebruiker (Jellinek, z.d.a.), waardoor verkeerstakingen minder goed kunnen worden uitgevoerd. Het effect van drugs op de rijgeschiktheid verschilt per type drug (SWOV, 2020).

Verdovende of kalmerende middelen

Verdovende of kalmerende middelen, ook wel *downers* genoemd, vertragen de activiteit van het centraal zenuwstelsel. Hieronder vallen bijvoorbeeld cannabis, GHB en ook alcohol. In het verkeer kan het gebruik van *downers* leiden tot vermoeidheid, verminderde concentratie, verminderde reactietijd en verminderde informatieverwerking (SWOV, 2020; WHO, 2016; Wolff et al., 2013; Couper & Logan, 2014).

Stimulerende middelen

Stimulerende drugs, ook wel *uppers* genoemd, versnellen juist de activiteit van het centraal zenuwstelsel. Hieronder vallen bijvoorbeeld cocaïne, speed en MDMA. Dit kan leiden tot aandachtsproblemen, rusteloosheid, agressief en gevaarlijk rijgedrag, toename van risicogedrag en overmatig vertrouwen in de eigen rijgeschiktheid (SWOV, 2020; Wolff et al., 2013; Couper & Logan, 2014).

Bewustzijn veranderende middelen

Bewustzijn veranderende middelen of waarneming veranderende middelen, ook wel trippers genoemd, veranderen de zintuiglijke waarneming. Je ziet of hoort dingen dus anders dan ze daadwerkelijk zijn. Voorbeelden van trippers zijn paddo's, truffels, lsd en ook cannabis en MDMA (de laatste twee zijn drugs met een combinatie van effecten) (Jellinek, z.d.a.). In het verkeer kan het gebruik van trippers leiden tot verminderde informatieverwerking of verstoorde tijdsbeleving (WHO, 2016).

Op basis van de beschikbare literatuur kan gesteld worden dat iedere drug, ongeacht het type drug, van invloed is op de rijgeschiktheid van de bestuurder. De negatieve effecten op de taken die de bestuurder moet uitvoeren tijdens het rijden, zijn in Tabel 1 schematisch weergegeven (SWOV, 2020).

Soort	Verslechterde taakuitvoering door effecten op:						
	Alertheid	Cognitieve functies	Motorische functies	Stemming	Laterale voertuigcontrole	Tijdsbeleving	Balans
Cannabis	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Cocaïne	-	✓	✓	✓	-	-	-
Amfetaminen	-	✓	✓	✓	-	✓	✓
GHB	✓	✓	✓	✓	✓	?	?
MDMA	-	✓	-	✓	-	-	✓
Hallucinogenen	-	✓	✓	✓	-	✓	✓
Ketamine	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Lachgas	✓	✓	✓	✓	✓	?	?

Tabel 1. Effecten van soorten drugs op taken die van belang zijn voor de rijgeschiktheid (SWOV, 2020)

✓ Drug leidt tot verslechtering; - Drug leidt niet tot verslechtering; ? Effect niet bekend.

Lachgas

Gebruik van lachgas zorgt voor een kortdurende maar sterke roes. Er is sprake van bewustzijnsdaling die lijkt op dronkenschap. Lachgas beïnvloedt de waarneming (vervorming van beeld en geluid) en geeft een gevoel van bijna-bewustzijnsverlies, duizelingen en evenwichtsstoornissen. Het gebruik van lachgas tijdens het rijden heeft een negatief effect op de psychomotorische vaardigheden die noodzakelijk zijn voor het autorijden (Trojan, et al., 1997; SWOV, 2020). Het risico van lachgasgebruik in het verkeer is groot doordat het reactievermogen afneemt. Ook kunnen handelingen met ballonnen in de auto de aandacht van het verkeer afleiden (CAM, 2019). Lachgas verlaat het lichaam snel: zodra de inname stopt, verdwijnt het effect binnen enkele minuten. Het is aannemelijk dat gebruikers van lachgas herhaaldelijk doseren, omdat het gewenste effect van korte duur is. De

effecten van herhaaldelijk doseren op rijgeschiktheid zijn nog niet onderzocht. Verschillende studies tonen echter aan dat chronisch en/of intensief gebruik van lachgas leidt tot ernstige verstoringen van gezondheid en gedrag (Garakani, et al., 2016). Ook bij één dosering bestaat het risico dat gebruikers er niet bij stil staan dat het effect nog kan 'na-ijlen' (Trimbos-instituut, 2022; Nabben, van der Pol & Korf, 2017). Hoe lang het na-ijlen aanhoudt verschilt van persoon tot persoon. In eerder onderzoek bleek de helft van de deelnemers na 8 minuten weer alert te zijn, maar er waren ook deelnemers die na 30 minuten nog niet hersteld waren (Trojan et al., 1997).

Lees meer over jongeren en lachgasgebruik in het verkeer in de factsheet [Jongeren en lachgas in het verkeer](#)

Hoelang blijven drugs de rijgeschiktheid beïnvloeden?

Het is bekend dat drugs voor langere tijd in het lichaam aanwezig kunnen blijven. Deelname aan het verkeer kan soms dus nog risicovol zijn als drugs al uren of dagen eerder zijn gebruikt. Er zijn limieten vastgesteld voor amfetamines, cocaïne, THC (hasj en wiet) en GHB. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat bij deze limieten de rijgeschiktheid nog net zoveel wordt beïnvloed als na het drinken van ongeveer 2 glazen alcohol in 1 uur. De tijd dat drugs in het lichaam aantoonbaar blijven, is afhankelijk van welke soort drug het is, de kwaliteit en hoeveelheid van de drugs, de frequentie van gebruik en individuele kenmerken zoals iemands gewicht. Dit maakt het onmogelijk om zeer specifiek aan te geven wanneer iemand weer mag rijden na het gebruik van drugs (Trimbos-instituut, z.d.).

Het Trimbos-instituut heeft de volgende inschatting gemaakt van hoelang drugs aantoonbaar is in speeksel (Trimbos-instituut, z.d.):

- Hasj/wiet: na 6 tot 8 uur is THC niet meer aan te tonen in speeksel. Een enkele uitzondering (als iemand dagelijks veel blowt en een zeer slecht gebit heeft) daargelaten.
- XTC: bij eenmalig slikken: 16-40 uur, bij 2x doseren: 19-58 uur.
- Speed: bij eenmalige rook/snuif/spuit: 10-20 uur, bij slikken: 15-25 uur en bij bijnemen: 16-40 uur.
- Cocaïne: eenmalige dosis: 3-4 uur en bij bijnemen: enkele uren meer.
- GHB: bij recreatief gebruik: gemiddeld zo'n 4 tot 8 uur en bij dagelijks gebruik: altijd positief.
- Opiaten: eenmalige dosis: 5 uur en dagelijks gebruik: 12 tot 15 uur.

Wat is het risico van deelnemen aan het verkeer onder invloed van drugs?

Kans op een ongeval

De kans op een verkeersongeval stijgt als een bestuurder drugs heeft gebruikt. Het risico op een ongeval, met letsel of de dood als gevolg, is het grootst bij amfetaminen. Bij het gebruik van amfetaminen is het ongevalsrisico 5 à 6 keer zo hoog. Voor cocaïne is dit risico 2 à 3 keer zo hoog en voor cannabis ongeveer 1,5 tot 2,5 keer zo hoog (Elvik, 2013). Bij het gebruik van meervoudige drugs is het ongevalsrisico een stuk groter: de kans op een ongeval is dan 5 tot 30 keer hoger. Het grootste ongevalsrisico geldt voor een combinatie van alcohol en drugs, hierbij is de kans op een ongeval 20 tot 200 keer hoger (Horst et al., 2011). Het ongevalsrisico voor het rijden onder invloed van lachgas is nog niet bekend.

Hoeveel slachtoffers vallen er onder jongeren door deelname aan het verkeer onder invloed van drugs?

Geen cijfers beschikbaar over het totaal aantal slachtoffers onder jongeren

Er zijn geen onderzoeken of metingen waaruit het precieze aantal slachtoffers onder jongeren duidelijk wordt. Wel is er kennis over het totaal aantal verkeersslachtoffers dat na een ongeval waarbij alcohol en/of drugsgebruik een rol speelde op de Spoedeisende Hulp (SEH) is behandeld. Eerst worden hieronder de algemene letselcijfers met betrekking tot middelengebruik in het verkeer beschreven. Vervolgens wordt er ingegaan op het type middel dat de slachtoffers gebruikten voorafgaand aan hun verkeersongeval, waaruit duidelijk wordt hoe groot het aandeel drugsgebruikers is dat na een ongeval op de SEH belandt.

Algemene letselcijfers middelengebruik in het verkeer

Cijfers uit het Letsel Informatie Systeem (LIS) van VeiligheidNL (2022) tonen aan dat er in 2021 in totaal 110.000 verkeersslachtoffers behandeld werden op de SEH na een ongeval. Van 916 gevallen is bekend dat het slachtoffer alcohol en/of drugs gebruikte voorafgaand aan het ongeval. Op basis van deze 916 gevallen is een landelijke schatting gemaakt van het totaal aantal verkeersslachtoffers dat in Nederland de SEH bezocht na een verkeersongeval waarbij alcohol en/of drugsgebruik in het spel was. Dit kwam uit op circa 6.400 verkeersslachtoffers in 2021. Bij twee derde van deze 6.400 slachtoffers was sprake van ernstig letsel. Gekeken naar de ontwikkeling van het aantal SEH-bezoeken van slachtoffers met ernstig letsel als gevolg van een ongeval waarbij middelengebruik een rol speelde, is dit aantal met 71% gestegen ten opzichte van 2012 (VeiligheidNL, 2022).

Type middel

Bijna alle SEH-bezoekers die in de afgelopen tien jaar voorafgaand aan het ongeval middelen gebruikten, had alcohol gedronken (98%). Bijna 6% had (ook) drugs gebruikt. In bijna drie% van de gevallen had het slachtoffer alleen drugs gebruikt. Als er drugs in het spel waren ten tijde van het ongeval, dan was dat vaak hasj (33%), cocaïne (14%), GHB (11%) of een combinatie van drugs (12%). In één op de zes gevallen was onbekend om welk type drug het ging (VeiligheidNL, 2022).

Welke straffen gelden er voor het rijden onder invloed van drugs?

Het is verboden om onder invloed van drugs deel te nemen aan het verkeer. Bestuurders zijn strafbaar wanneer zij deelnemen aan het verkeer met meer drugs in het lichaam dan de wettelijke limiet toestaat. Voor drugscombinaties en alcohol-drugs combinaties geldt een nul limiet. Bestuurders zijn strafbaar wanneer zij onder invloed van combinaties deelnemen aan het verkeer, ongeacht de gebruikte hoeveelheid (Rijksoverheid, z.d.). Wanneer een bestuurder betrapt wordt op rijden onder invloed van drugs kan diegene te maken krijgen met straffen van het OM (Openbaar Ministerie) en maatregelen vanuit het CBR (Centraal Bureau Rijbewijzen; CBR, z.d.a).

Straffen

Wanneer iemand betrapt wordt op rijden onder invloed van drugs, kan het OM een boete en/of gevangenisstraf geven. De maximumstraf voor rijden onder invloed van drugs of medicijnen bedraagt een jaar gevangenisstraf of een geldboete van € 21.750,-. Ook kan de rechter de rijbevoegdheid voor maximaal vijf jaar ontzeggen (Openbaar Ministerie, z.d.b.). Als een bestuurder binnen vijf jaar twee keer veroordeeld wordt voor rijden onder invloed, wordt het rijbewijs ongeldig verklaard en moet de bestuurder opnieuw rijexamen doen (openbaar Ministerie, z.d.c.). Wanneer een bestuurder veroordeeld is voor rijden onder invloed van drugs, krijgt de bestuurder een strafblad. Dit kan gevolgen hebben voor het krijgen van een Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG). Dit kan betekenen dat iemand geen beroep uit kan voeren dat met het verkeer te maken heeft, zoals taxichauffeur (CBR, z.d.). Een bestuurder die voor de eerste keer wordt aangehouden voor rijden onder invloed van drugs wordt mogelijk een cursus opgelegd over drugs en verkeer; de Educatieve Maatregel Drugs (CBR, z.d.b.). In het hoofdstuk over (wettelijke) maatregelen wordt hier dieper op ingegaan.

Onderzoek naar rijgeschiktheid

De politie kan een bestuurder bij het CBR melden zodat er onderzoek kan worden gedaan naar de afhankelijkheid van drugsgebruik (Rijksoverheid, z.d.). In dit onderzoek wordt gekeken naar de rijgeschiktheid van de bestuurder, zodat de bestuurder alleen de weg op gaat als dit veilig is voor de bestuurder zelf en de medeweggebruikers. Tijdens dit onderzoek toetst het CBR of er sprake is van drugsmisbruik. Het onderzoek bestaat uit een psychiatrisch onderzoek, lichamelijk onderzoek en urineonderzoek. Soms moet de verdachte ook een bloedonderzoek ondergaan. Deelname aan het onderzoek is verplicht. Als een verdachte niet meewerkt, wordt het rijbewijs ongeldig verklaard. De bestuurder mag dan niet meer rijden. Ook tijdens het onderzoek kan het rijbewijs tijdelijk geschorst worden. Een bestuurder mag dan tijdelijk niet rijden. De kosten van het onderzoek moeten door de bestuurder zelf worden betaald. Deze kosten bedragen €1.249,- (€415,- opleggingskosten en €834,- uitvoeringskosten) (CBR, z.d.c.).

Er zijn twee uitslagen mogelijk. Ofwel de bestuurder is rijgeschikt en mag blijven rijden, of de bestuurder krijgt het rijbewijs niet terug. Als het rijbewijs ongeldig wordt verklaard, mag de bestuurder een nieuw rijbewijs aanvragen bij de gemeente. Wanneer de bestuurder niet rijgeschikt is en het rijbewijs ongeldig wordt verklaard, mag

de bestuurder niet meer rijden. Wanneer de bestuurder in de toekomst weer een rijbewijs wil, moet deze opnieuw een rijgeschiktheid onderzoek ondergaan. De bestuurder hoeft niet opnieuw rijexamen te doen (CBR, z.d.d.).

Waarom rijden jongeren onder invloed van drugs?

Over de beweegredenen van jongeren om te rijden onder invloed van drugs is steeds meer bekend. De huidige kennis 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. Ook deed TeamAlert (2020a) een grootschalig kwantitatief onderzoek naar de verklarende gedragsdeterminanten (beweegredenen) van autorijden onder invloed van drugs. Het onderzoek richt zich zowel op jongeren (18 t/m 24 jaar), als op volwassenen (25 t/m 50 jaar).

Internationaal onderzoek

Uit een Amerikaans onderzoek naar redenen voor het rijden onder invloed van drugs komen de volgende belangrijkste motieven: 'Ik moest naar huis of ergens anders heen' (67%), 'Ik dacht niet dat de drugs invloed hadden op mijn rijvaardigheid' (44%), 'Ik hoefde maar een klein stukje te rijden' (33%) en 'Ik voelde me niet *high*' (32%) (Bonar et al., 2018).

Nederlands onderzoek

In de Nederlandse context is de kennis die beschikbaar is over determinanten van rijden onder invloed van drugs vooral gebaseerd op verschillende kwalitatieve onderzoeken en een grootschalige kwantitatieve determinantenstudie van TeamAlert. TeamAlert (2018a; 2018b) heeft in interviews met jongeren gevraagd naar hun motieven voor het rijden onder invloed van drugs. In dit onderzoek zijn drugsgebruikers van verschillende drugssoorten gesproken. In de resultaten wordt geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende drugssoorten. Daarnaast zijn de motieven voor autorijden na het gebruik van lachgas (TeamAlert, 2020b) en XTC (TeamAlert, 2020c) achterhaald met focusgroepen. In de determinantenstudie zijn op basis van vragenlijsten de factoren die rijden onder invloed voorspellen achterhaald. Gebruikers (tussen de 18 en 50 jaar oud) van de volgende middelen zijn 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 dit onderzoek werden de antwoorden van de drugsgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden vergeleken met drugsgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden (TeamAlert, 2020a).

Deze onderzoeken laten samen zien dat gedragsdeterminanten zoals 'attitudes', 'risicoperceptie', 'zelfoverschatting', 'subjectieve pakkans' en de 'sociale omgeving' onder andere een rol spelen bij de afweging om onder invloed van drugs deel te nemen aan het verkeer. Daarnaast spelen barrières zoals het gebrek aan (volgens de participanten) acceptabele handelingsalternatieven een rol in deze beslissing. Dit laatste zorgt ervoor dat de jongeren zichzelf niet in staat achten om het gewenste gedrag te vertonen. Zij hebben daarmee een lage eigen-effectiviteit. Deze determinanten worden in de onderstaande alinea's toegelicht.

Attitudes

Verschiedende attitudes, zoals 'autorijden onder invloed van drugs is leuk' of 'autorijden onder invloed van drugs is slecht', spelen een rol in de keuze van een bestuurder om wel of niet onder invloed van drugs deel te nemen aan het verkeer. Het blijkt dat jongeren die rijden onder invloed van drugs zowel positieve als negatieve attitudes hebben over rijden onder invloed van drugs. Zo is te zien dat jongeren die rijden onder invloed van XTC enerzijds van mening zijn dat rijden onder invloed van XTC niet goed is en anderzijds rijden onder invloed van XTC veilig of leuk vinden (TeamAlert, 2020c). 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 attitude sterk van elkaar verschillen. 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 (TeamAlert, 2020a). Veel attitudes raken aan andere gedragsdeterminanten. Zo raakt 'Rijden onder invloed is veilig/gevaarlijk' aan 'risicoperceptie'. Ook hangt 'Rijden onder invloed is normaal/abnormaal' samen met de 'sociale normen' die jongeren ervaren rondom rijden onder invloed.

Risicoperceptie

Een groot deel van de automobilisten die drugs gebruikt, is zich waarschijnlijk niet goed bewust van mogelijke risico's (SWOV, 2020). Drugsgebruikers die wel onder invloed autorijden, schatten de kans op het krijgen of veroorzaken van een ongeval kleiner in dan drugsgebruikers die niet onder invloed autorijden (TeamAlert, 2020a). Uit kwalitatief onderzoek van TeamAlert (2018a) blijkt dat jongeren aangeven het gevaarlijk vinden om te rijden onder invloed van alcohol, terwijl ze rijden onder invloed van drugs als veilig beschouwen. Daarbij zeggen jongeren dat rijden onder invloed van een kleine hoeveelheid drugs moet kunnen, aangezien je ook met een biertje op mag rijden. Ook jongeren die rijden onder invloed van XTC zien hier de gevaren niet van in (TeamAlert, 2020c). Opvallend is dat jongeren die rijden onder invloed van lachgas in focusgroepen aangeven rijden onder invloed van lachgas wel gevaarlijk te vinden (TeamAlert, 2020b). Dat deze jongeren alsnog onder invloed van het middel rijden heeft onder andere te maken met zelfoverschatting. Uit kwantitatief onderzoek van TeamAlert (2018b) blijkt dat een deel van de Nederlandse jongeren ook wel bewust is van de gevaren van rijden onder invloed van drugs. Bij een enquête onder 364 jonge automobilisten (18-24 jaar) was 63% het eens met de stelling dat de kans op een verkeersongeluk hoger is met drugs op. Hiervan was 53% het eens met de stelling dat het gevaarlijk is als ze zelf drugs gebruiken in het verkeer (TeamAlert, 2018b).

Zelfoverschatting

Jongeren overschatten zichzelf als het aankomt op rijden onder invloed van drugs. Ze denken bijvoorbeeld dat ze goed kunnen rijden onder invloed van drugs en dat niemand dit aan hen zal merken (TeamAlert, 2018a; TeamAlert, 2020c). Het is opvallend dat jongeren het gevaar van drugs buiten zichzelf plaatsen. Zo vinden ze het een slecht idee als heel Nederland met drugs op gaat rijden, maar is het oké als ze dit zelf wel doen. Daarbij speelt mogelijk '*optimism bias*' een rol: over het algemeen denken mensen dat zij minder risico lopen dan anderen (Weinstein, 1989). Verder denken jongeren onterecht dat zij goed weten met welke hoeveelheid drugs ze nog kunnen autorijden of hoelang ze moeten wachten tot de drug is uitgewerkt (TeamAlert, 2018a; TeamAlert, 2020c). Jongeren die naar huis rijden na een festival testen zichzelf op hun rijvaardigheid nog voordat ze in de auto stappen. Deze 'test' ziet er per persoon verschillend uit, ze kijken bijvoorbeeld of ze kunnen focussen of over een rechte lijn kunnen lopen. Als deze 'test' met succes wordt doorstaan, heeft de jongere groot vertrouwen in de eigen rijvaardigheid (TeamAlert, 2018a, TeamAlert, 2020c). Het vertrouwen in de eigen rijvaardigheid wordt versterkt door het ontbreken van slechte ervaringen (TeamAlert, 2018a). Uit kwantitatief onderzoek blijkt dat 60% van de jongeren die weleens rijdt onder invloed van drugs vindt dat ze een verantwoordelijke bestuurder zijn met drugs op (TeamAlert, 2018b).

Subjectieve pakkans

Drugsgebruikers die wel onder invloed autorijden, schatten de kans op het staande gehouden worden door de politie (voor/door het rijden onder invloed) kleiner in dan drugsgebruikers die niet onder invloed autorijden (TeamAlert, 2020a). Ook jongeren schatten de kans dat zij gepakt worden door de politie laag in (TeamAlert 2018a, TeamAlert, 2020c). Uit kwalitatief onderzoek blijkt dat jongeren die rijden onder invloed van drugs van mening zijn dat drugs geen invloed heeft op hun rijstijl (TeamAlert 2018a, TeamAlert, 2020c). Jongeren die rijden onder invloed van XTC geven aan zich zelfs beter aan de verkeersregels te houden en voorzichter te rijden onder invloed van het middel. Volgens hen vallen zij om deze reden niet op bij de politie. Deze jongeren zijn ervan overtuigd dat de politie hen alleen staande houdt wanneer daar een aantoonbare reden voor is, die er om bovenstaande reden volgens hen niet is (TeamAlert, 2020c). Ook heerst onder jongeren het idee dat de speekseltest amper ingezet wordt (TeamAlert, 2018a; TeamAlert, 2020c).

De sociale omgeving

Drugsgebruik (in het verkeer) als sociale activiteit

Uit kwalitatief onderzoek onder twaalf jonge bestuurders (19 tot 25 jaar) die weleens rijden onder invloed van drugs, blijkt dat dit vaak samenhangt met sociale activiteiten (TeamAlert, 2018b). Een situatie waarin jongeren vaak onder invloed van drugs rijden, ongeacht het middel, is na het chillen bij iemand thuis of na een huisfeest. Vóór de lockdownperiode, die plaatsvond in 2020 en 2021, verschilden de situaties waarin jongeren onder invloed reden van bepaalde middelen. Destijds reden de meeste jongeren onder invloed van alcohol of cannabis na het chillen bij iemand thuis, terwijl jongeren die onder invloed reden van lachgas of andere drugs dit voornamelijk deden na een huisfeest. Tijdens de lockdown, toen festivals en feesten niet meer mogelijk waren, werd

door jongeren nog steeds drugs gebruikt, maar op andere locaties, zoals (bij vrienden) thuis, op huisfeestjes of op illegale feesten (TeamAlert, 2022). Ook reden jongeren nog steeds onder invloed; in sommige situaties zelf vaker dan vóór de coronamaatregelen. Zo werd er tijdens de lockdown nog vaker onder invloed gereden van alcohol, cannabis, lachgas of drugs na het chillen bij iemand thuis, in vergelijking met vóór de corona maatregelen. Ook werd er vaker na een huisfeest onder invloed gereden van lachgas, alcohol of drugs (TeamAlert, 2022).

Los van de coronaperiode wordt er vaak onder invloed van drugs gereden na een feest of festival. Hier vindt dan drugsgebruik plaats en vervolgens wordt de auto gebruikt om terug naar huis te gaan. Ook wordt de auto zelf gebruikt als een plek om met vrienden drugs te gebruiken (TeamAlert, 2018b; TeamAlert, 2019a). Jongeren hebben vaak nog geen eigen woning en de auto biedt een beschermde privéplek. Voor deze jongeren gaat het rijden onder invloed niet om op een bepaalde locatie te komen, maar om de rit zelf of om de auto als locatie voor drugsgebruik. Dit geldt met name voor het gebruik van lachgas in het verkeer (TeamAlert, 2018a, TeamAlert, 2019a). Ook uit kwalitatief onderzoek onder 364 jongeren (16 tot 24 jaar), blijkt dat jongeren voornamelijk drugs gebruiken in het verkeer in een sociale setting, bijvoorbeeld na een festival na een avond bij vrienden of na het uitgaan (TeamAlert, 2018b).

Sociale normen

Naast dat drugsgebruik in het verkeer samenhangt met sociale activiteiten van jongeren of wordt gezien als sociale activiteit op zichzelf, lijkt de sociale omgeving ook een meer indirecte rol te spelen in de beslissing om wel of niet onder invloed te rijden. Er heersen 'sociale normen' in de omgeving van de jongere, die de jongeren de indruk geven dat rijden onder invloed van drugs goed of afgekeurd wordt of dat rijden onder invloed normaal of abnormaal is. Wat jongeren denken dat anderen vinden van rijden onder invloed (of zij dit gedrag goed- of afkeuren), wordt ook wel de injunctieve norm genoemd. Wat jongeren denken dat anderen in hun omgeving doen (is het normaal of uniek om onder invloed van drugs te rijden), wordt de descriptieve norm genoemd. Verschillende personen in de sociale omgeving van jongeren kunnen op deze manier een positieve of negatieve invloed hebben op het rijden onder invloed.

Vriendengroepen

Er lijkt binnen de vriendengroepen van de jongeren die rijden onder invloed van drugs de sociale norm te heersen dat 'rijden onder invloed van drugs normaal is' (TeamAlert, 2018b; TeamAlert, 2020b; TeamAlert, 2020c). De jongeren geven aan dat hun vrienden ook rijden onder invloed van drugs, en dat zij zich gesteund voelen door hun vrienden in het rijden onder invloed van drugs. Er lijkt een gedeelde verantwoordelijkheid te heersen binnen vriendengroepen voor de veiligheid van de bestuurder en passagiers tijdens het rijden en voor het rijden. Sommige geven aan dat hun vrienden ervoor zorgen dat zij moeilijk kunnen stoppen met rijden onder invloed. Er lijkt dus een sociale druk te heersen binnen vriendengroepen, waarin jongeren zich gedwongen voelen om hun vrienden thuis te brengen of om te gebruiken omdat anderen dit doen (TeamAlert 2020b; TeamAlert, 2020c). Ook uit de determinantenstudie van TeamAlert (2020a) blijkt dat drugsgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden, inschatten 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. Tot slot tonen verschillende onderzoeken naar alcoholgebruik in het verkeer aan dat normen binnen vriendengroepen een belangrijke, bepalende factor zijn voor rijden onder invloed (Meesmann, Martensen & Dupont, 2013; TeamAlert, 2019b).

Ouders

In kwalitatief onderzoek geven jongeren die rijden onder invloed van drugs aan dat hun ouders het rijden onder invloed van drugs afkeuren, of in ieder geval niet aanmoedigen (TeamAlert, 2018b; TeamAlert 2020b, TeamAlert 2020c). Hun ouders geven daarmee aan dat zij het niet normaal vinden om te rijden onder invloed van drugs. De ouders van jongeren blijken te verschillen in de manier waarop ze met het drugsgebruik en het drugsgebruik in het verkeer van hun kind omgaan (TeamAlert, 2018b; TeamAlert 2020b, TeamAlert 2020c). Sommige ouders gaan het gesprek aan over deze onderwerpen, anderen niet. Sommige ouders bieden actief hulp aan om op een veilige manier thuis te komen, anderen dreigen met straffen. De jongeren uit de focusgroepen en interviews reageren verschillend op de mening van hun ouders. Enerzijds reageren zij met weerstand en geven aan te doen wat zij zelf willen (TeamAlert, 2020c). Anderzijds geven zij aan dat het idee dat zij iets doen dat niet mag zorgt

voor een extra kick wanneer zij wel rijden onder invloed van drugs (TeamAlert, 2020c). Voor de meeste jongeren uit de focusgroepen geldt dat zij verzwijgen voor hun ouders dat zij rijden onder invloed van drugs (TeamAlert, 2018b; TeamAlert 2020b, TeamAlert 2020c).

Familie en partner

In het determinantenonderzoek van TeamAlert (2020a) wordt voor gebruikers van sommige middelen gevonden dat de attitude van een partner en familie het al dan niet rijden onder invloed voorspelt. Voor gebruikers van cannabis, XTC, speed, cocaïne en combinatiegebruik geldt dat de gebruikers die wel onder invloed autorijden de attitude van hun partner positiever inschatten dan gebruikers die niet onder invloed autorijden. Ook blijkt dat gebruikers van cannabis, speed en lachgas die wel onder invloed autorijden de attitude van hun familie positiever inschatten dan gebruikers van deze middelen die niet onder invloed autorijden.

Werkgevers

Jongeren die rijden onder invloed van drugs geven aan dat werk en toekomst voor hen belangrijk zijn. Het motiveert ze ook om hun gedrag (rijden onder invloed) aan te willen passen (TeamAlert, 2018b). De mate waarin jongeren gemotiveerd zijn om hun gedrag aan te passen voor werk, en de mate waarin zij bang zijn dat een werkgever erachter komt dat zij rijden onder invloed van drugs, blijkt te verschillen onder jongeren (TeamAlert, 2020c). Ook blijkt uit het determinantenonderzoek van TeamAlert (2020a) dat voor gebruikers van sommige middelen de attitude van een werkgever het al dan niet rijden onder invloed voorspelt. Te zien is dat gebruikers van cannabis, speed en lachgas die wel onder invloed autorijden de attitude van hun werkgever positiever inschatten dan gebruikers van deze middelen die niet onder invloed autorijden.

Handelingsalternatieven

Een gebrek aan alternatieven om van locatie naar locatie te komen is voor jongeren een reden om te rijden onder invloed van drugs (TeamAlert, 2018a; TeamAlert, 2018b; TeamAlert 2020b, TeamAlert 2020c). Het openbaar vervoer is volgens hen vaak geen mogelijkheid om naar huis te komen, door bijvoorbeeld een slechte verbinding of extreme wachttijden. Ook de taxi wordt niet als een goed alternatief gezien vanwege de hoge kosten. Jongeren kiezen er dan maar voor om te rijden onder invloed van drugs (TeamAlert, 2018a). Van de 364 jonge bestuurders uit het enquête-onderzoek van TeamAlert, geeft 37% aan dat de beschikbaarheid van vervoersalternatieven na een feest ervoor zou kunnen zorgen dat ze stoppen met drugsgebruik in het verkeer (TeamAlert, 2018b). Tegelijkertijd is te zien dat het niet alleen om de beschikbaarheid van alternatieven gaat, maar ook om de motivatie om gebruik te maken van de alternatieven. Volgens jongeren die rijden onder invloed van drugs, brengt rijden met de auto veel voordelen met zich mee, zoals privacy, onafhankelijkheid en eigen muziek. Voordelen die zij bij veilige handelingsalternatieven, zoals het ov of een taxi, niet ervaren (TeamAlert, 2020c). Ook nuchter blijven is volgens jongeren die rijden onder invloed van drugs geen optie. Ze achten zichzelf niet in staat om nuchter te blijven op een feest of festival of bij het afspreken met vrienden (TeamAlert, 2020b; TeamAlert, 2020c). Het ontbreekt hen aan zelfcontrole om de verleiding van drugsgebruik in dit soort situaties te weerstaan.

Uit de determinantenstudie van TeamAlert (2020a) blijkt dat het per middel verschilt in hoeverre factoren zoals de attitude over en beschikbaarheid van alternatief vervoer het rijden onder invloed voorspellen. De volgende gedragsdeterminanten die te maken hebben met handelingsalternatieven spelen een rol. Achter de gedragsdeterminant staat tussen haakjes aangegeven voor welke middelen gebruikers die wel onder invloed autorijden 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 autorijden, zijn negatiever over alternatief vervoer (OV, taxi, lift van een bekende) dan drugsgebruikers die niet onder invloed autorijden.
- Beschikbaarheid en betaalbaarheid alternatief vervoer (cannabis, speed en cocaïne): drugsgebruikers die wel onder invloed autorijden, zijn negatiever over de betaalbaarheid en beschikbaarheid van alternatief vervoer (OV en taxi) dan drugsgebruikers die niet onder invloed autorijden.
- Privacy alternatief vervoer (cannabis, XTC, speed, cocaïne en combinatiegebruik): drugsgebruikers die wel onder invloed autorijden, vinden het gebrek aan privacy in alternatief vervoer (OV en taxi) vervelender dan drugsgebruikers die niet onder invloed autorijden.

- Afhankelijkheid OV (cannabis, speed, combinatiegebruik): drugsgebruikers die wel onder invloed autorijden, vinden het vervelender om afhankelijk te zijn van het OV dan drugsgebruikers die niet onder invloed autorijden.
- Afhankelijkheid lift (cannabis, XTC, speed, combinatiegebruik): drugsgebruikers die wel onder invloed autorijden, vinden het vervelender om afhankelijk te zijn van een bekende voor een lift dan drugsgebruikers die niet onder invloed autorijden.
- Eigen effectiviteit (cannabis, speed, cocaïne en combinatiegebruik): drugsgebruikers die wel onder invloed autorijden, 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 autorijden.

Verslaving

Voor sommige jongeren geldt dat het een gewoonte is om te rijden onder invloed van drugs. Deze situatie komt voor bij jongeren die dagelijks drugs gebruiken en vrijwel al hun activiteiten onder invloed doen. Hierbij wordt de auto niet voor een specifieke rit gebruikt, maar gaat het ook om dagelijks vervoer (TeamAlert, 2018a).

In Tabel 3 is een overzicht van alle gedragsdeterminanten en drugssoorten te zien, afkomstig uit het determinantenonderzoek van TeamAlert (2020a). Voor iedere drugssoort is gemarkeerd op welke gedragsdeterminant deelnemers die wel (auto)rijden onder invloed (ROI) verschillen van deelnemers die niet onder invloed autorijden. De effectgroottes worden door middel van verschillende kleuren weergegeven.

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

Tabel 3. Verschillen met effectgrootte wel/niet ROI per gedragsdeterminant en drugssoort

Welke (wettelijke) maatregelen zijn er om te voorkomen dat jongeren rijden onder invloed van drugs?

Invoering van limieten en politiecontroles

Uit onderzoek blijkt dat intensiever toezicht op drugsgebruik in het verkeer een gunstig effect heeft op de verkeersveiligheid (Veisten, Houwing & Mathijssen, 2010). Per 1 juli 2017 zijn in Nederland wettelijke limieten voor drugsgebruik in het verkeer ingevoerd. De politie controleert actief op het gebruik van drugs in het verkeer door middel van drugscontroles. De politie kan een bestuurder opdragen om mee te werken aan een onderzoek bij vermoeden van drugsgebruik, wanneer de bestuurder gevaarlijk rijgedrag vertoont of bij een algemene controle. Bij rijden onder invloed van drugs zal de politie vaak eerst een onderzoek naar psychomotorische functies en oog- en spraakfuncties verrichten. Daarnaast wordt er sinds 2017 gebruik gemaakt van een speekseltest (Jellinek, z.d.b.). Een speekseltest laat snel en eenvoudig zien of er drugs zijn gebruikt. Als deze test positief is, volgt een vervolgonderzoek, bestaande uit een bloedonderzoek. Een arts of verpleegkundige neemt hiervoor bloed af en het Nederlands Forensisch Instituut (NFI) analyseert bloedmonsters op het type drugs en de hoeveelheid drugs.

De uitslag van het bloedonderzoek geldt als bewijsmiddel. Het is strafbaar om een speekseltest of bloedonderzoek te weigeren (Politie, z.d.).

Educatieve Maatregel Drugs

Sinds 1 april 2023 kunnen mensen die zijn aangehouden met te veel drugs op in het verkeer een cursus opgelegd krijgen: de Educatieve Maatregel Drugs, ook wel EMD. Ook wanneer iemand niet meewerkt aan een bloedonderzoek op vraag van de politie en nog niet eerder is aangehouden voor rijden onder invloed van drugs, wordt de EMD opgelegd (CBR, z.d.).

Tijdens de cursus leren de deelnemers over de risico's en negatieve consequenties van rijden onder invloed van drugs. Daarnaast krijgen ze praktische handvatten om in de toekomst niet meer na drugsgebruik te gaan rijden, om recidive te voorkomen. De EMD-cursus bestaat uit drie bijeenkomsten, verspreid over een periode van 4 weken. De kosten voor een cursus bestaat uit €433 opleggingskosten en €666 uitvoeringskosten, die door de deelnemer betaald moeten worden (CBR, z.d.).

Campagnes en voorlichting

TeamAlert voert landelijk campagnes en interventies om rijden onder invloed van drugs onder jongeren te voorkomen. Jaarlijks loopt de Rij Ballonvrij-campagne, gericht op het voorkomen van rijden onder invloed van lachgas. In de Rij Ballonvrij-campagne worden jongeren voorgelicht over de risico's van rijden onder invloed van lachgas. Tevens communiceert de campagne dat rijden onder invloed van lachgas niet normaal is in het verkeer. Voor meer informatie over deze campagne, bezoek de pagina <https://teamalert.nl/voor-jongeren/rij-ballonvrij/>. Hieronder wordt dieper ingegaan op de Rij Drugsvrij-campagne, de campagne 'Rijden zonder invloed' en voorlichtingsinterventies gericht op het voorkomen van rijden onder invloed van drugs.

De Rij Drugsvrij-campagne

Jaarlijks lanceert TeamAlert haar campagne 'Rij Drugsvrij'. Met de campagneslogan 'Plan je trip. Rij drugsvrij' stimuleert TeamAlert jonge drugsgebruikers om vooraf aan het gebruik een veilige rit naar huis te regelen. Dit kan door van tevoren na te denken over alternatief vervoer zoals het openbaar vervoer, door een nuchtere bestuurder te regelen of te blijven slapen totdat je weer de weg op mag. De campagne bestaat uit verschillende elementen. Allereerst is TeamAlert in de zomer van 2023 aanwezig op verschillende festivals, waar jongeren-voorlichters op een luchtige manier met festivalgangers in gesprek gaan over drugsgebruik in het verkeer. Daarnaast verspreid TeamAlert campagnevideo's en social mediaberichten waarmee de jongerendoelgroep wordt bereikt. In beide elementen wordt kennis verspreid over negatieve consequenties van rijden onder invloed zoals boetebedragen en wordt er een veilige sociale norm gezet. Ook wordt er voorlichting gegeven over de gevaren van rijden onder invloed van drugs en hoelang jongeren ten minste moeten wachten, voordat zij weer veilig de weg op kunnen na het gebruik van drugs. Voor meer informatie over de Rij Drugsvrij-campagne, bezoek de campagnepagina: <https://teamalert.nl/voor-jongeren/rij-drugsvrij/>.

Campagne 'Rijden zonder invloed'

Sinds 2016 wordt er in Oost-Nederland campagne gevoerd om rijden onder invloed te voorkomen. In opdracht van ROV Oost-Nederland lanceerde XTNT, Responsible Young Drivers en Keizer communicatie de campagne 'Rijden zonder invloed'. De campagne focust zich op alcohol, drugs en medicijngebruik. In de samenwerking initiëren de partijen verschillende projecten. Ze richten zich daarbij op gedragsbeïnvloeding van de weggebruikers (RijdenZonderInvloed, 2020). Hiervoor werden een aantal interventies ontwikkeld voor verschillende settings, zoals scholen, sportkantines en festivals en evenementen. Uit de effectmeting van de ROV lijken vooral de educatieve maatregelen op scholen een positief effect te hebben. De evenementenacties vergroten wel het bewustzijn van rijden onder invloed op de fiets, brommer en scooter.

Voorlichting

Naast de landelijke campagnes voert TeamAlert drie interventies gericht op het voorkomen van rijden onder invloed van drugs: "Witte Waas", "The Day After" en "Escapabel". "Witte Waas" is een project waar voorlichtingsmedewerkers jongeren aanspreken en in gesprek gaan over het gebruik van drugs in het verkeer. Het project

vindt plaats op indoor evenementen, zoals discotheken, maar ook outdoor evenementen, zoals festivals. Het project is geschikt voor jongeren van 18 tot en met 24 jaar. “The Day After” is een educatief project, waarin jongeren middels een escaperoomformat getraind worden in het vertonen van zelfcontrole. Door meer zelfcontrole te hebben kunnen de jongeren verleidingen, zoals middelengebruik in het verkeer, beter weerstaan. “Escapabel” is een online escaperoom waarin jongeren met puzzels en het kraken van codes moeten achterhalen wie de nuchtere bestuurder is. Tijdens het project gaan jongerenvoorlichters in gesprek met studenten over het regelen van een veilige rit wanneer zij drugs of alcohol gebruiken.

Over de effectiviteit van drugscampagnes en -voorlichting in het algemeen kunnen nog geen conclusies worden getrokken (Schulze et al., 2012). Er blijkt in elk geval behoefte te zijn onder jongeren aan betere informatie en kennis over drugs: 60% van de jongeren gaf in een enquête van TeamAlert aan graag meer informatie te willen hebben over hoe veilig drugs zijn en 49% wil graag meer informatie over de risico's van drugsgebruik in het verkeer (TeamAlert, 2018b).

Hoe kan verder voorkomen worden dat jongeren rijden onder invloed van drugs?

Het creëren van een sociale norm gericht op nuchter rijden of alternatief vervoer

Onder jongeren die rijden onder invloed van drugs heerst een sociale norm waarin rijden onder invloed als normaal wordt gezien (TeamAlert, 2018a; TeamAlert, 2018b; TeamAlert 2020b, TeamAlert 2020c). Ook geven deze jongeren aan dat zij rijden onder invloed van drugs om zich heen zien gebeuren. Daarmee krijgen zij het idee dat iedereen het doet en dat het normaal is om met drugs op te rijden. Het zetten van een duidelijke sociale norm dat het niet normaal is om met drugs op te rijden, is noodzakelijk. Het zal voor jongeren makkelijker zijn om nuchter te blijven op het gebied van drugs als hier een breed gedragen sociale norm voor is. Daarbij kan gecommuniceerd worden dat de meerderheid van de jongeren in Nederland niet onder invloed van drugs rijdt, of dat de meerderheid van de bezoekers van festival X nuchter rijdt. Daarnaast kan er ook gekeken worden naar een sociale norm toegepast op elke situatie, waarvan de jongeren omschrijven dat zij onder invloed van drugs rijden. Er kan gedacht worden aan het communiceren van de norm dat het normaal is om een veilige terugreis te regelen voordat je naar een festival of feest gaat of dat het normaal is om bij vrienden te blijven slapen als je bij hen gaat ‘chillen’. Gedacht kan worden aan een grote landelijke campagne die vergelijkbaar is met de BOB-campagne, zoals de campagnes “Rij Drugsvrij” en “Rij Ballonvrij” van TeamAlert.

Het gesprek aangaan met vriendengroepen

Op het moment heerst de norm in vriendengroepen van jongeren die rijden onder invloed dat ‘het normaal is om onder invloed van drugs te rijden’ (TeamAlert, 2018a; TeamAlert, 2018b; TeamAlert 2020b, TeamAlert 2020c). Tevens heerst binnen vriendengroepen de mening dat verkeersveiligheid belangrijk is. De jongeren die rijden onder invloed van drugs geven aan dat hun vrienden hen helpen tijdens het rijden om op het verkeer te letten, en dat vrienden ook mee bepalen of iemand in staat is om te rijden wanneer diegene onder invloed is van drugs. Vrienden spelen daarmee een belangrijke rol in het rijden onder invloed. Het advies is om ervoor te zorgen dat jongeren met elkaar in dialoog gaan over de mogelijke gevolgen van onder invloed deelnemen aan het verkeer, dus wie hiervoor verantwoordelijk is en hoe zij zich samen verantwoordelijk kunnen gedragen. Door een gesprek te richten op het gewenste gedrag (nuchter deelnemen aan het verkeer), ontstaat de sociale norm in de groep dat rijden onder invloed van drugs niet kan. Jongeren die rijden onder invloed geven aan dat het hen zou kunnen helpen als hun vrienden hen helpen om nuchter te blijven (TeamAlert 2020b; TeamAlert, 2020c).

Tools om een veilige rit te regelen

Het regelen van een veilige rit door vriendengroepen kan gemakkelijk bewerkstelligd worden door het gebruik van een tool, bijvoorbeeld een app. Het doel van deze tool is dat jongeren afspreken met elkaar wie voor een veilige rit naar huis zorgt. Het is aanbevolen om in de tool de optie toe te voegen dat vrienden zich kunnen aanbieden om tegen betaling nuchter te rijden of een andere veilige rit te regelen. De jongeren die rijden onder invloed van drugs gaven in focusgroepen namelijk aan bereid te zijn te betalen aan een vriend die nuchter blijft (TeamAlert, 2020c).

Jongeren weerbaar maken tegen groepsdruk

Jonge, beginnende bestuurders kunnen te maken hebben met groepsdruk, een negatieve invloed van hun leeftijdsgenoten of vrienden op hun rijgedrag (Vlakveld, 2014; Onrust, Otten, Lammers & Smit, 2016). Het is daarom van belang dat jongeren leren hoe zij voor zichzelf kunnen opkomen, dus leren opkomen voor hun eigen wensen, grenzen en behoeften. Dit wordt ook wel 'weerbaarheid' genoemd. Ook weerbaarheid is te trainen bij jongeren (Van Ditzhuijzen, Mol & Plaisier, 2011). Verschillende strategieën, zoals bewegingsoefeningen, meditatie, persoonlijke evaluatie en feedback en groepsopdrachten kunnen ingezet worden om weerbaarheid onder jongeren te vergoten (Van Ditzhuijzen, Mol & Plaisier, 2011). In het project 'Muurvast' van TeamAlert leren jongeren voor zichzelf opkomen en hun grenzen aan te geven door hen onder andere een stevige houding aan te leren, zelf na te denken over situaties waarin zij te maken hebben met groepsdruk en hoe zij weerbaarheid kunnen toepassen in hun dagelijks leven. Ook leren zij vaker 'nee zeggen', door te oefenen in kleinere groepen.

Het trainen van zelfcontrole en het maken van concrete plannen

Voor de jongeren die rijden onder invloed van drugs geldt dat zij de noodzaak niet inzien om te stoppen met het rijden onder invloed (TeamAlert, 2018a; TeamAlert, 2018b; TeamAlert 2020b, TeamAlert 2020c). Bovenstaande aanbevelingen kunnen bijdragen om de intentie om te stoppen met het rijden onder invloed te verhogen. Wanneer er gesproken wordt over de intentie om te stoppen, geven jongeren die rijden onder invloed aan, dat zij het moeilijk vinden om de verleiding van het gebruiken van drugs te weerstaan wanneer zij zich wel hebben voorgenomen om nuchter te blijven (TeamAlert, 2020b; TeamAlert 2020c). Interventies, zoals 'The Day After', van TeamAlert, gericht op het trainen van zelfcontrole, kunnen bijdragen aan de vaardigheid om deze verleiding te weerstaan (Onrust et al., 2016). Ook het maken van concrete plannen voordat de jongeren de deur uit gaan, draagt mogelijk bij aan het verkleinen van 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 jongeren zichzelf overschatten terwijl zij onder invloed zijn. De 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, 2020c). 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 om 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.

De subjectieve pakkans verhogen

Uit kwalitatief onderzoek van TeamAlert (2018a; TeamAlert, 2020c) blijkt dat jongeren tijdens het maken van de beslissing om te rijden onder invloed van drugs, rekening houden met politiecontroles. Dit gebeurt vooral bij jongeren voor wie hun toekomstperspectief belangrijk is en die bang zijn hun baan te verliezen als ze betrapt worden op rijden onder invloed van drugs (TeamAlert, 2018a). Zij zullen dan ook niet gauw onder invloed van drugs gaan rijden wanneer er politie in de buurt is. Daarnaast geven jongeren aan dat zij de kans om gepakt te worden door de politie laag inschatten. Jongeren hebben dus het gevoel dat de effecten niet aan hun rijstijl te zien zijn en dat de kans om aangehouden te worden niet groot is. Het verhogen van de pakkans is dus een mogelijke manier om te voorkomen dat jongeren rijden onder invloed van drugs (TeamAlert, 2018a; TeamAlert, 2020c). Ook in het kwantitatieve onderzoek onder 354 jonge bestuurders wordt door 28% genoemd dat het verhogen van de pakkans ervoor zou kunnen zorgen dat men stopt met drugsgebruik in het verkeer (TeamAlert, 2018b).

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 dan ook belangrijk dat deze regelmatig plaatsvinden. Ook 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 (2020b). 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 met 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.

De rol van media

De media kunnen bijdragen aan het verhogen van de subjectieve pakkans door vaker berichten naar buiten te brengen waarin duidelijk gemaakt wordt dat de politie regelmatig controleert op rijden onder invloed (SWOV, 2019). Zoals bijvoorbeeld het bericht van afgelopen juli, waarin de NOS bericht dat het aantal automobilisten dat wordt betrapt terwijl ze onder invloed van drugs achter het stuur zitten fors toeneemt (NOS, 2020). Het communiceren van de gevolgen van het betrapt worden is noodzakelijk in dit soort berichtgeving. Hierbij is het aanbevolen de nadruk te leggen op het verliezen van het rijbewijs ten opzichte van het betalen van een geldboete, omdat jongeren hier gevoeliger voor lijken te zijn (TeamAlert, 2018a; TeamAlert, 2018b; TeamAlert 2020b, TeamAlert 2020c).

De rol van werkgevers

Werk komt voor verschillende jongeren die rijden onder invloed van drugs naar voren als een belangrijke factor voor jongeren waar zij veel waarde aan hechten (TeamAlert, 2018a; TeamAlert 2020b). De jongeren willen hun baan of eigen bedrijf graag blijven behouden, maar hebben niet altijd het idee dat wanneer zij betrapt worden op rijden onder invloed, zij ontslagen kunnen worden of andere consequenties op het werk ondervinden (TeamAlert, 2020b). Het is dan ook belangrijk om samenwerking op te zoeken met werkgevers. Deze werkgevers zijn een sterke zender van de boodschap dat 'drugsgebruik in het verkeer je toekomst in de weg kan staan' of kan verpesten. Door duidelijke consequenties naar werknemers uit te spreken wanneer zij betrapt worden voor het rijden onder invloed, zetten werkgevers een positieve sociale norm ten opzichte van nuchter rijden.

In verschillende Amerikaanse transportbedrijven worden periodiek alcohol en/of drugstesten afgenomen bij hun chauffeurs. Dit is een effectieve strategie om ongevallen bij professionele chauffeurs te voorkomen. Via deze periodieke testen blijken deze bedrijven namelijk inderdaad enkele overtreders te betrappen en nemen daarna gerichte acties voor verdere begeleiding en maatregelen (Camden, Hickman & Hanowski, 2019). In Nederland is dergelijke controle echter niet mogelijk vanwege privacywetgeving.

De rol van ouders

Ouders gaan niet altijd het gesprek aan over rijden onder invloed met hun kinderen. Desalniettemin hebben jongeren die rijden onder invloed van drugs het idee dat hun ouders rijden onder invloed afkeuren (TeamAlert, 2018a; TeamAlert, 2018b; TeamAlert 2020b, TeamAlert 2020c). Ouders verschillen in de manier waarop ze dit uiten: sommigen gaan het gesprek niet aan, anderen dreigen met straffen of bieden juist hulp aan om veilig thuis te komen (TeamAlert, 2020b). Voor ouders is het van belang in ieder geval het gesprek met hun kind aan te gaan en duidelijke grenzen aan te geven op het gebied van rijden onder invloed (Trimbos-instituut, 2021). Daarnaast is het aanbevolen ouders goed te informeren via websites, zoals <https://www.trimbos.nl/aanbod/webwinkel/af1509-opvoeding-uitgaan/>, om hen voor te lichten over wat er speelt, zodat zij beter kunt aangeven waarom zij grenzen stellen. Ook is het aanbevolen om ouders kinderen te laten informeren over de negatieve consequenties van rijden onder invloed, zoals het mogelijk verliezen van je baan of rijbewijs.

Bovendien is het aanbevolen om ouders te betrekken in voorlichting en interventies gericht op jongeren. Verscheidene studies tonen aan dat het betrekken van ouders in preventie van risicogedrag bij jongeren een succesfactor is voor effectiviteit van de interventies (Jackson, Chenderson, Frank & Haw, 2012; Jackson, Geddes, Haw, & Frank, 2012; Petrie et al., 2007; Schrijvers & Schuit, 2010). Gelijktijdige voorlichting zorgt enerzijds voor bewustwording van zowel ouders als hun kinderen en kan anderzijds zorgen dat ouders het gesprek aangaan met hun kinderen zodat er afspraken gemaakt worden.

Bronnen

Bonar, E. E., Arterberry, B. J., Davis, A. K., Cunningham, R. M., Blow, F. C., Collins, R. L., & Walton, M. A. (2018). Prevalence and motives for drugged driving among emerging adults presenting to an emergency department. *Addictive behaviors*, 78, 80-84.

CAM (2019). Risicobeoordeling lachgas. Geraadpleegd via: <https://www.rivm.nl/documenten/cam-rapport-risicobeoordeling-lachgas>

Camden, M. C., Hickman, J. S., & Hanowski, R. J. (2019). Effective Strategies to Improve Safety: Case Studies of Commercial Motor Carrier Safety Advancement.

CBR (z.d.a). *Waarom krijg ik te maken met het Openbaar Ministerie én met het CBR?* Geraadpleegd via: <https://www.cbr.nl/nl/onveilig-rijgedrag/nl/mijn-rijbewijs-is-ingevorderd-wat-nu/waarom-krijg-ik-te-maken-met-het-openbaar-ministerie-en-met-het-cbr.htm>

CBR (z.d.b.). Drugs in het verkeer. Cursus over drugs en verkeer (EMD). Geraadpleegd via: <https://www.cbr.nl/nl/onveilig-rijgedrag/nl/ik-ben-aangehouden-door-de-politie-wat-nu/drugs-in-het-verkeer-1/cursus-over-drugs-en-verkeer-emd.htm>

CBR (z.d.c). *Onderzoek naar uw drugsgebruik*. Geraadpleegd via: <https://www.cbr.nl/nl/onveilig-rijgedrag/nl/ik-ben-aangehouden-door-de-politie-wat-nu/drugs-in-het-verkeer-1/onderzoek-naar-uw-drugsgebruik-1.htm>

CBR (z.d.d). *Rijden onder invloed van drugs: dit zijn de gevolgen*. Geraadpleegd via: <https://www.cbr.nl/nl/onveilig-rijgedrag/nl/voorkom-onveilig-rijgedrag/drugs/rijden-onder-Invloed-van-drugs-dit-zijn-de-gevolgen.htm>

Couper, F., Logan, B. (2014). *Drugs and Human Performance Fact Sheets*. Geraadpleegd via: https://www.wsp.wa.gov/breathtest/docs/webdms/DRE_Forms/Publications/drug/Human_Performance_Drug_Fact_Sheets-NHTSA.pdf

Elvik, R. (2013). Risk of road accident associated with the use of drugs: a systematic review and meta-analysis of evidence from epidemiological studies. *Accident Analysis and Prevention*, 60, pp. 254-267. DOI: 10.1016/j.aap.2012.06.017

Garakani, A., Jaffe, R. J., Savla, D., Welch, A. K., Protin, C. A., Bryson, E. O., & McDowell, D. M. (2016). Neurologic, psychiatric, and other medical manifestations of nitrous oxide abuse: a systematic review of the case literature. *The American journal on addictions*, 25(5), 358-369.

Goldenbeld, C. (2005). Verkeershandhaving in Nederland. R-2004-15. SWOV, Leidschendam. Geraadpleegd 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.

Hels, T., Bernhoft, I. M., Lyckegaard, A., Houwing, S., Hagenzieker, M., Legrand, S. A., ... & Verstraete, A. (2011). Risk of injury by driving with alcohol and other drugs.

Horst, S., Schumacher, M., Urmeew, R., Auerbach, K., Alvarez, J., Bernhoft, I.M., Gier, H. de., Hagenzieker, M., Houwing, S., Knoche, A., Pilgerstorfer, M., Zlender, B. (2011). *Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe – findings from the DRUID project*. Geraadpleegd via: http://www.emcdda.europa.eu/system/files/publications/743/TDXA12006ENN_402402.pdf

Houwing, S., Hagenzieker, M., Mathijssen, R., Bernhoft, I. M., Hels, T., Janstrup, K., ... & Verstraete, A. (2011). Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic, part II: country reports.

Jackson, C. A., Henderson, M., Frank, J. W., & Haw, S. J. (2012). An overview of prevention of multiple risk behaviour in adolescence and young adulthood. *Journal of public health*, 34(suppl_1), i31-i40.

Jackson, C., Geddes, R., Haw, S., & Frank, J. (2012). Interventions to prevent substance use and risky sexual behaviour in young people: a systematic review. *Addiction*, 107(4), 733-747.

Jellinek (z.d.a.). *Wat zijn drugs?* Geraadpleegd via: <https://www.jellinek.nl/vraag-antwoord/wat-zijn-drugs>

Jellinek (z.d.b.). *Wat is de speekseltest voor drugs in het verkeer?* Geraadpleegd via: <https://www.jellinek.nl/vraag-antwoord/is-speekseltest-drugs-verkeer/>

Meesmann, U., Martensen, H., & Dupont, E. (2013). Invloed van sociale norm en pakkans op rijden onder invloed van alcohol: België vergeleken met 18 Europese landen. *Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid–Kenniscentrum Verkeersveiligheid*.

Nabben, T., van der Pol, P., & Korf, D. J. (2017). Roes met een luchtje: gebruik, gebruikers en markt van lachgas.

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

NOS (2023). Aantal doden door drugs en drank in het verkeersfors toegenomen. Geraadpleegd via: <https://nos.nl/artikel/2471787-aantal-doden-door-drugs-en-drank-in-het-verkeer-fors-toegenomen>

Onrust, S. A., Otten, R., Lammers, J., & Smit, F. (2016). School-based programmes to reduce and prevent substance use in different age groups: What works for whom? Systematic review and meta-regression analysis. *Clinical Psychology Review*, 44, 45-59.

Openbaar ministerie (z.d.a). *Alcohol, drugs en medicijnen*. Geraadpleegd via: <https://www.om.nl/onderwerpen/verkeer/handhaving/alcohol#:~:text=Het%20is%20verboden%20een%20voertuig,een%20ongeval%20met%2040%25%20toe>.

Openbaar ministerie (z.d.b). *Meer over drugs*. Geraadpleegd via: <https://www.om.nl/onderwerpen/verkeer/handhaving/alcohol/meer-over-drugs>

Openbaar ministerie (z.d.c). *Recidiveregeling alcohol en drugs*. Geraadpleegd via: <https://www.om.nl/onderwerpen/verkeer/handhaving/alcohol/recidiveregeling-alcohol-en-drugs>

Petrie, J., Bunn, F., & Byrne, G. (2007). Parenting programmes for preventing tobacco, alcohol or drugs misuse in children < 18: a systematic review. *Health education research*, 22(2), 177-191.

Politie (z.d). *Rijden onder invloed van drugs neemt toe*. Geraadpleegd via: <https://www.politie.nl/nieuws/2020/juli/20/rijden-onder-invloed-van-drugs-neemt-toe.html>

RijdenZonderInvloed (2020). *Over Rijden Zonder Invloed*. Geraadpleegd via: <https://rijdenzonderinvloed.nl/over-rzi/>

Rijksoverheid (z.d.). *Mag ik deelnemen aan het verkeer onder invloed van drugs?* Geraadpleegd via: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersveiligheid/vraag-en-antwoord/drugs-in-het-verkeer>

RTL Nieuws (2023). Controle na festival: 21 automobilisten onder invloed van drugs. Geraadpleegd via: <https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/5387107/controle-drugs-auto-festival-harmony-hardcore>

Schrijvers, C. T. M., & Schuit, A. J. (2010). Middelengebruik en seksueel gedrag van jongeren met een laag opleidingsniveau. Aangrijpingspunten voor preventie.

Schulze, H., Schumacher, M., Urmeew, R., Auerbach, K., Alvarez, F. J., Bernhoft, I. M., ... & Pilgerstorfer, M. (2012). Final Report: Work performed, main results and recommendations. *DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) Deliverable 0.1, 8*.

SWOV (2019). Verkeershandhaving. SWOV-factsheet, september 2019 , Den Haag

SWOV (2020). Drugs en geneesmiddelen. SWOV-factsheet, maart 2020, Den Haag.

TeamAlert. (2018a). Doelgroepsanalyse drugsgebruik achter het stuur. Geraadpleegd via: <https://teamalert.nl/zakelijk/kenniscentrum/rijden-onder-invloed/jongeren-en-drugsgebruik-achter-het-stuur/>

TeamAlert. (2018b). Drugsgebruik achter het stuur: hoe motiveer je jongeren om geen drugs in het gemotoriseerd verkeer te gebruiken. Geraadpleegd via: <https://teamalert.nl/zakelijk/kenniscentrum/rijden-onder-invloed/hoe-motiveer-je-jongeren-geen-drugs-te-gebruiken-in-het-verkeer/>

TeamAlert (2019a). *Uitkomsten enquête lachgas in het verkeer*. Geraadpleegd via: <https://teamalert.nl/media/26637/situatieschets-jongeren-en-lachgas-in-het-verkeer.pdf>

TeamAlert (2019b). *Doelgroepanalyse: alcoholgebruik in het verkeer door jonge mannelijke bestuurders*. Geraadpleegd via: <https://teamalert.nl/media/25870/doelgroepanalyse-alcoholgebruik-in-het-verkeer-door-jonge-mannelijke-bestuurders.pdf>

TeamAlert (2020a). Het grote drugs en verkeer onderzoek. Geraadpleegd via: <https://teamalert.nl/zakelijk/kenniscentrum/rijden-onder-invloed/het-grote-drugs-en-verkeer-onderzoek/>

TeamAlert (2020b). Focusgroepen lachgas in het verkeer. Geraadpleegd via: <https://teamalert.nl/zakelijk/kenniscentrum/rijden-onder-invloed/jongeren-en-lachgas-in-het-verkeer/>

TeamAlert (2020c). Doelgroepanalyse rijden onder invloed van XTC. Geraadpleegd via: <https://teamalert.nl/zakelijk/kenniscentrum/rijden-onder-invloed/jongeren-en-xtc-in-het-verkeer/>

TeamAlert (2022). Drugsgebruik van jongeren in coronatijd. Geraadpleegd via: <https://teamalert.nl/zakelijk/kenniscentrum/rijden-onder-invloed/rijden-onder-invloed-in-coronatijd/>

Trimbos-instituut (z.d.). *Hoe lang na het gebruiken van drugs mag je weer deelnemen aan het verkeer?* Geraadpleegd via: <https://www.drugsenuitgaan.nl/hulp-en-advies/veel-gestelde-vragen/uitgebreid/?vraag=109>

Trimbos-instituut (2021). Mijn kind & drugs. Geraadpleegd via: <https://www.trimbos.nl/wp-content/uploads/2021/11/PFG91116-Mijn-kind-en-drugs.pdf>

Trimbos-instituut (2022). Informatie over lachgas voor professionals. Geraadpleegd via: <https://www.trimbos.nl/kennis/drugs/informatiepermiddel/lachgas/informatie-over-lachgas-voor-professionals/>

Trojan, J., Saunders, B. P., Woloshynowych, M., Debinsky, H. S., & Williams, C. B. (1997). Immediate recovery of psychomotor function after patient-administered nitrous oxide/oxygen inhalation for colonoscopy. *Endoscopy*, 29(01), 17-22.

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

VeiligheidNL (2022). Middelengebruik in het verkeer. Een analyse van data verzameld op SEH-afdelingen. Geraadpleegd via: <https://www.veiligheid.nl/sites/default/files/2022-11/Rapportage%20middelengebruik%20in%20het%20verkeer%202012-2021.pdf>

Veisten, K., Houwing, S., Mathijssen, R. (2010). *Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines (DRUID): Cost-benefit analysis of drug driving enforcement by the police*. Geraadpleegd via: https://www.bast.de/Druid/EN/Home/home_node.html

Vias institute (2019). Landen factsheet Nederland. ESRA2_2018 survey (E-Survey of Road users' Attitudes). Brussels, België: Vias institute.

Vlakveld, W. P. (2014). Hersenontwikkeling en ongevalsrisico van jonge bestuurders: een literatuurstudie. Geraadpleegd via: <https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2014-26.pdf>

Weinstein, N. D. (1989). Optimistic biases about personal risks. *Science*, 246(4935), 1232-1234.

Wolff, K., Brimblecombe, R., Forfar, J.C., Forrest, A.R., Gilvarry, E., Johnston, A., Morgan, J., Osselton, M.D., Read, L., Taylor, D. (2013). *Driving under the influence of drugs*. Geraadpleegd via: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/167971/drug-driving-expert-panel-report.pdf

World Health Organization (WHO) (2016). *Drug use and road safety*. Geraadpleegd via: <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/249533/WHO-MSD-NVI-2016.01-eng.pdf?sequence=1>