

Het meten van alcohol- en drugsgebruik in het verkeer tijdens reguliere politiesurveillances

Pilotstudie in drie politieregio's

R-2021-30

SWOV



Auteurs



Dr. Ch. Goldenbeld

Dr. A. Stelling

S.T. van der Kint, MSc

Ongevallen **voorkomen**
Letsel **beperken**
Levens **redden**

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2021-30
Titel:	Het meten van alcohol- en drugsgebruik in het verkeer tijdens reguliere politiesurveillances
Ondertitel:	Pilotstudie in drie politieregio's
Auteur(s):	Dr. Ch. Goldenbeld, dr. A. Stelling & S.T. van der Kint, MSc
Projectleider:	Dr. A. Stelling
Projectnummer SWOV:	S22.02.C.1
Projectinhoud:	Alcohol en drugs verdienen als belangrijke risicofactoren in het verkeer aandacht in beleid en onderzoek. Er is steeds meer behoefte aan een nieuwe methode om het rijden onder invloed van alcohol en drugs in het verkeer betrouwbaar – en bij voorkeur tegelijkertijd – te meten. SWOV heeft daarom in samenwerking met de Nederlandse politie een proefopzet onderzocht, waarbij een dergelijke meting verspreid wordt uitgevoerd tijdens de reguliere politiesurveillances. Dit rapport doet daarvan verslag.
Aantal pagina's:	53
Fotografen:	Paul Voorham (omslag) – Peter de Graaff (portret)
Uitgave:	SWOV, Den Haag, 2021 Dit onderzoek is mede mogelijk gemaakt door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

**De informatie in deze publicatie is openbaar.
Overname is toegestaan met bronvermelding.**

SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Bezuidenhoutseweg 62, 2594 AW Den Haag – Postbus 93113, 2509 AC Den Haag
070 – 317 33 33 – info@swov.nl – www.swov.nl

 [@swov_nl](https://twitter.com/swov_nl) / [@swov](https://twitter.com/swov)  [linkedin.com/company/swov](https://www.linkedin.com/company/swov)

Samenvatting

Alcohol en drugs zijn belangrijke risicofactoren in het verkeer en verdienen daarom aandacht in beleid en onderzoek. Het is dan ook van belang dat het aandeel bestuurders dat onder invloed van alcohol en/of drugs rijdt (prevalentie) betrouwbaar gemeten kan worden.

Tot nu toe werd in Nederland gebruikgemaakt van grootschalige fuikcontroles om de prevalentie van rijden onder invloed van alcohol vast te stellen. Bestuurders zijn echter steeds beter in het ontwijken van deze alcoholcontroles, dankzij actuele informatie die wordt verspreid via sociale media. Daarom geven de gegevens verkregen tijdens grootschalige fuikcontroles waarschijnlijk een te optimistisch beeld en wordt een kleinere omvang van het rijden onder invloed gemeten dan er in werkelijkheid is.

Het gebruik van drugs in het verkeer wordt in Nederland niet gemonitord, terwijl er verschillende signalen zijn dat dit drugsgebruik en de verstorende invloed daarvan in het verkeer in recente jaren aan het toenemen is – in Nederland, maar ook in sommige andere landen.

Door bovengenoemde ontwikkelingen is er in toenemende mate behoefte aan een nieuwe onderzoeksmethode waarmee de prevalentie van het rijden onder invloed van alcohol en/of drugs in het verkeer betrouwbaar kan worden gemeten. Bij voorkeur is dit een combinatiemeting, waarbij tegelijk op drugs en op alcohol wordt getest. SWOV heeft daarom in samenwerking met de Nederlandse politie een pilot-onderzoek uitgevoerd dat beoogt nader inzicht te geven in de mogelijkheid om een betrouwbare meting van alcohol en drugs in het verkeer te combineren. De centrale onderzoeksvraag voor de pilot was als volgt geformuleerd:

In hoeverre kunnen prevalentiemetingen van alcohol en drugsgebruik in het verkeer gecombineerd worden, waarbij de metingen aselekt (dat wil zeggen zonder verdenking) plaatsvinden en waarbij de invloed van sociale media beperkt wordt?

Dit rapport doet verslag van dat pilotonderzoek.

Het veldwerk van de pilot is uitgevoerd in het najaar van 2021. Dit is gedaan volgens een nieuwe opzet, waarbij het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer door de politie is gemeten tijdens reguliere verkeerssurveillances, verspreid over een aantal locaties. Op deze manier is de invloed van sociale media beperkt. De opzet was om tijdens elk van de controles ten minste één voertuig (een personenauto of een bestelbus) aselekt staande te houden en de bestuurder op straat te testen op zowel alcohol- als drugsgebruik. De pilot geeft inzicht in hoeverre de combinatie van reguliere politieursurveillance en testen van bestuurders op zowel alcohol als drugs praktisch haalbaar is. In drie politieregio's, Noord-Nederland, Noord-Holland en Zeeland – West-Brabant, werden in totaal 443 automobilisten staande gehouden en gecontroleerd op alcohol en/of drugs, 383 bestuurders zijn zowel op alcohol als op drugs getest.

Op basis van interviews met de politie (coördinatoren en agenten) en analyse van de meetgegevens is deze nieuwe opzet en de uitvoering ervan geëvalueerd. Er zijn lessen geformuleerd betreffende:

- > het aselekt staande houden van automobilisten;
- > het realiseren van een gewenste verdeling van controles over locatie en tijd;
- > het combineren van alcohol- en drugscontroles;
- > de beleving en de motivatie van de uitvoerende agenten;

- › de benodigde tijdsinvestering van politiecoördinatoren; en
- › de verzameling, beveiliging en uitwisseling van gegevens.

Voor de politieorganisatie, die dagelijks onder druk staat van meerdere prioriteiten, vergt het meewerken aan een onderzoek naar middelengebruik in het verkeer een behoorlijk grote tijdsinvestering van uitvoerende coördinatoren. Ook is er sprake van een spanningsveld tussen de gekozen wetenschappelijke werkwijze van aselect testen van één automobilist per locatie en de gangbare werkwijze en beleving van de uitvoerende agenten.

Volgens de resultaten van de metingen tijdens deze pilot zijn er aanzienlijk meer strafbare drugsrijders dan drankrijders. Deze resultaten, hoewel gebaseerd op een kleine en landelijk niet representatieve steekproef, zijn in lijn met de eerdere signalen vanuit de politieorganisatie en vanuit onderzoek over drugsgebruik in het verkeer.

Bij reguliere verkeerssurveillance als methode voor een prevalentie­meting is de invloed van sociale media zeer beperkt. Dit is een belangrijke meerwaarde ten opzichte van de grootschalige fuikcontroles. Het meten van de prevalentie tijdens reguliere verkeerssurveillances kent echter ook belangrijke nadelen. Een van de grootste nadelen is dat politieagenten het niet als erg motiverend of zinvol ervaren om slechts één bestuurder per locatie te testen. Een mogelijk alternatief voor beide vormen van prevalentie­meting zou een kleinschaliger fuikcontrole zijn die kortere tijd op een locatie staat en die alle staande gehouden bestuurders op zowel op alcohol als op drugs test.

Summary

Measuring alcohol and drug use in traffic during regular police surveillance; Pilot study in three police districts

In traffic, alcohol and drugs are relevant risk factors and policy and research should address them. Therefore, it is important that the share of drivers under the influence of alcohol and/or drugs (prevalence) should be measured in a reliable way. Until now, the Netherlands has made use of wide-scale DUI checkpoints to determine the prevalence of drink driving. Drivers have, however, become more adept at avoiding the checkpoints, due to up-to-date information via social media. For this reason, the data obtained during wide-scale DUI checkpoints probably present a too optimistic picture, measuring a lower than actual prevalence of drink driving. In the Netherlands, drug use in traffic is not monitored, although there have been several indications that drug use and its disrupting impact on traffic have increased in recent years – in the Netherlands as well as elsewhere.

The aforementioned developments have created a growing need for new research methods which can measure the prevalence of drink- and/or drug-driving in a reliable way. A combined measurement testing for both alcohol and drug use would be preferable. Therefore, in collaboration with the Dutch police, SWOV has carried out a pilot study that is meant to provide more insight into combining a reliable measurement of alcohol and drug use in traffic. In the pilot, the central research question was phrased as follows:

To what extent is it possible to combine measurements of the prevalence of both alcohol and drugs in traffic, while ensuring the measurements are random (i.e. without suspicion) and social media impact is limited.

This report describes the pilot study.

The fieldwork for the pilot was carried out in the autumn of 2021. A new approach was chosen, in which the police measured drug and alcohol use in traffic during regular traffic surveillance across several locations. In this way, the impact of social media was limited. The idea was to randomly stop at least one vehicle (a car or a delivery van) during each round of surveillance, and to do a roadside test for both drug and alcohol use. The pilot provides insight into the extent to which the combination of regular police surveillance and testing drivers for both alcohol and drug use is feasible. In the three police districts, Noord-Nederland, Noord-Holland and Zeeland – West-Brabant, 443 drivers were stopped and tested for drugs and/or alcohol, 383 drivers were tested for both drugs and alcohol.

The new approach and its implementation were evaluated by means of interviews with police staff (coordinators and officers) and by analysis of the measurement data. Lessons were learned concerning:

- randomly stopping drivers;
- realising an optimal distribution of checks over locations and times;
- combining drug and alcohol checks;
- perception and motivation of the officers involved;

- > the time investment required of police coordinators; and
- > data gathering, protection and exchange.

For the police organisation that already has to handle multiple priorities every day, participating in an investigation of substance use in traffic requires a heavy time investment of the police coordinators involved. Another aspect was the tension between the chosen scientific method of randomly testing one driver per location and the usual modus operandi and perception of the officers involved in the pilot.

The results of the pilot measurements showed that there are considerably more offending drug drivers than drink drivers. The results, although based on a small sample that is not representative at a national level, are in line with previous signals from the police organisation and from research about drug use in traffic.

When regular traffic surveillance is used as an instrument for prevalence measurement, the impact of social media is very limited. This adds significant value compared to wide-scale DUI checkpoints. Yet, measuring prevalence during regular traffic surveillance has major drawbacks as well. One of the most important drawbacks is that police officers do not consider testing only one driver per location as motivating or useful. A possible alternative for both methods of prevalence measurement could be a more small-scale DUI checkpoint that would be operated at a location for a shorter time, testing all stopped drivers for both drugs and alcohol.

Inhoud

Voorwoord	10
1 Inleiding	11
2 Lessen uit eerdere metingen van middelengebruik in het verkeer	14
2.1 Drugsmetingen in het Nederlandse verkeer	14
2.2 Alcoholmetingen in het Nederlandse verkeer	15
2.3 Combineren alcohol- en drugsmetingen in het verkeer in Nederland	16
2.4 Metingen van drugsgebruik (en alcoholgebruik) in het verkeer in het buitenland	17
2.5 Keuzes voor de opzet van de pilot	18
3 Opzet pilotonderzoek	19
3.1 Algemene uitgangspunten	19
3.2 Gewenste verdeling van metingen over tijd en locaties	19
3.3 Gegevensverzameling	20
3.4 Gegevenshuishouding	21
3.5 Interviews met politie	22
4 Resultaten	23
4.1 Organisatie en uitvoering in de praktijk	23
4.1.1 Aselecte werkwijze	23
4.1.2 Verdeling van controles	24
4.1.3 Combineren van alcohol- en drugscontroles	24
4.1.4 Motivatie van uitvoerende agenten	24
4.1.5 Tijdsinvestering van de coördinatoren	25
4.1.6 Gegevenshuishouding	25
4.1.7 Conclusie	26
4.2 Alcohol- en drugsgebruik in het verkeer	26
4.2.1 Steekproef	26
4.2.2 Achtergrondkenmerken van gecontroleerde bestuurders	27
4.2.3 Strafbaar middelengebruik in het verkeer	28
4.2.4 Achtergrondkenmerken van overtreders	30
5 Conclusies en aanbevelingen	32
5.1 Belangrijkste bevindingen over de uitvoering van de metingen	32
5.2 Bevindingen middelengebruik in het verkeer	33
5.2.1 Alcohol- en drugsgebruik in het verkeer	33
5.2.2 Vergelijking testuitslagen speeksel en bloed	34
5.3 Aanbevelingen voor verder prevalentieonderzoek	35
Literatuur	38

Bijlage A	Prevalentieonderzoek in het buitenland	42
Bijlage B	Europese eisen meting rijden onder invloed	46
Bijlage C	Gegevensformulier pilot	47
Bijlage D	Staandehoudingen	48
Bijlage E	Gegevenstabellen	50

Voorwoord

Dit onderzoek is in samenwerking met Nederlandse politie opgezet. Verkeersagenten en leidinggevenden in drie Nederlandse politieregio's – Noord-Nederland, Noord-Holland en Zeeland – West-Brabant – hebben zich ingezet om dit onderzoek te realiseren. Tijdens reguliere politiesurveillances zijn metingen verricht van alcohol en drugsgebruik van automobilisten in het verkeer. Deze politiesurveillances hebben een vertrouwelijk karakter. Daarom melden we in dit rapport niet de kenmerken van de uitgevoerde surveillances

We spreken op deze plek onze hartelijke dank uit aan de agenten en de coördinatoren die zich hebben ingezet voor dit onderzoek. We waarderen het zeer dat de politie ondanks capaciteitsproblemen en extra zware werkomstandigheden in verband met de COVID-19-pandemie nog tijd heeft gevonden om mee te werken aan een meting van alcohol en drugs in het verkeer.

We danken de volgende politiemensen:

- Dhr. P. Broer, Landelijk projectleider Infrastructuur
- Dhr. B. van Haften, Beleidsmedewerker verkeer Operationeel specialist A, Politie I Eenheid Den Haag
- Dhr. R. van Loenhout, Operationeel Expert GGP, Politie | Zeeland – West-Brabant
- Dhr. R. Kamphuis, Politie | Noord-Nederland
- Dhr. K. van der Groef, Senior GGP Verkeer, Politie I Noord-Holland
- Dhr. K.J van der Velde, Operationeel Expert GGP Verkeer Leiding & Sturing, Politie | Noord-Nederland
- Dhr. G. Schriemer, Surveillant van politie, Politie | Noord-Nederland

1 Inleiding

Alcohol en drugs zijn belangrijke risicofactoren in het verkeer en verdienen daarom aandacht in beleid en onderzoek. Het rijden onder invloed van alcohol wordt in Nederland tweejaarlijks gemonitord en liet bij de laatste meting in 2019 een aanzienlijke toename zien ten opzichte van de jaren daarvoor (2017, 2015 en 2013). Het gebruik van drugs in het verkeer wordt in Nederland niet gemonitord.

Na de DRUID¹-onderzoeksresultaten uit 2007-2009 zijn over drugsgebruik in het Nederlandse verkeer geen objectieve cijfers meer verschenen. Wel zijn er recentere gegevens over het *beweerde* gebruik van drugs en medicijnen in het verkeer. Deze zijn afkomstig uit een Europese vragenlijststudie uit 2018, waaruit bleek dat 5,1% van Nederlandse automobilisten naar eigen zeggen in de maand ervoor auto had gereden binnen een uur na consumptie van illegale drugs (Achermann-Stürmer et al., 2019). Aangezien het drugsgebruik in het algemeen over de tijd verandert (bijvoorbeeld het percentage volwassenen in Nederland dat in 2019 drugs heeft gebruikt is hoger dan in 2015²), kan dat ook gevolgen hebben voor de prevalentie van het drugsgebruik bij automobilisten. Er zijn verschillende signalen dat drugsgebruik in het Nederlandse verkeer in recente jaren een serieus probleem is. Uit cijfers van het Openbaar Ministerie over drugs-gerelateerde incidenten in het verkeer blijkt dat tussen juni 2017 en juli 2018 1.250 drugsgebruikers betrapt zijn in het verkeer, waarbij het in bijna de helft (n=600) van de gevallen om combinatiegebruik ging: een combinatie van meerdere soorten drugs of ook van drugs en alcohol (Politie, 2018). Over de meer recente periode (januari 2019 tot en met juni 2020) rapporteren de media dat de politie elke maand duizend bestuurders aangehouden heeft vanwege rijden onder invloed van drugs (NOS, 2020). Ook de cijfers over drugs-gerelateerde incidenten in het verkeer in 2021 blijven onveranderd ongunstig (NOS, 2021; Telegraaf, 2021). De politiecijfers over drugs-gerelateerde incidenten in het verkeer zijn mede het gevolg van verbeterde registratiemogelijkheid van drugs in het verkeer door gebruik van de speekseltester, bij een positieve uitslag gevolgd door een bloedanalyse. Het probleem van drugs in het verkeer bleef vóór de toepassing van de speekseltesters wat onder de radar, maar komt door de verbeterde registratie nu duidelijker naar voren.

Behalve deze signalen van de Nederlandse politie zijn er ook aanwijzingen uit onderzoek in binnen- en buitenland dat drugsgebruik in het verkeer een toenemend probleem is. Nederlands onderzoek naar dodelijke ongevallen rapporteert dat drugsgebruik vaker is aangetroffen bij ongevalsbetroffen bestuurders dan alcoholgebruik (Davidse, Van Duijvenvoorde & Louwerse, te verschijnen; Davidse et al., 2021; Davidse, Van Duijvenvoorde & Louwerse, 2020). Ook in Denemarken is het aantal verkeersongevallen gerelateerd aan rijden onder invloed van drugs aan het toenemen (Vejdirektoratet 2017 in: Hermansen, Pedersen & Christoffersen, 2020). Onderzoekers in zowel Spanje (Alcañiz, Guillen & Santolino, 2018) als Australië (Schumann et al., 2021; Baldock & Lindsay, 2020) hebben gewaarschuwd dat specifieke typen van drugs – methamfetaminen – zijn toegenomen in het verkeer. In het Spaanse onderzoek is ook gevonden



1. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines): Europees onderzoek naar rijden onder invloed van drugs, alcohol en medicijnen uitgevoerd in 18 Europese landen, inclusief Nederland.
2. Zie <https://www.staatvenz.nl/kerncijfers/cannabisgebruik> en <https://www.staatvenz.nl/kerncijfers/drugsgebruik>

dat drugsgebruik in het verkeer aanzienlijk vaker voorkwam dan alcoholgebruik (Alcañiz, Guillen & Santolino, 2018). Bij bestuurders in Zuid-Australië die als gevolg van een verkeersongeval zijn opgenomen in het ziekenhuis, is het strafbaar gebruik van drugs vaker aangetroffen dan alcoholgebruik (Baldock & Lindsay, 2020).

Onderzoekers in verschillende Europese landen geven echter ook aan dat we voorzichtig moeten zijn met conclusies over de algemene ontwikkeling van drugsgebruik in het verkeer (zie bijvoorbeeld Fels et al., 2020; Furuhaugen et al., 2018; Pasnin & Gjerde, 2021; Wiese Simonsen et al., 2022; Trafikverket, 2019). Systematische, wetenschappelijk verantwoorde metingen over feitelijk drugsgebruik bij bestuurders in het verkeer ontbreken nogal eens, en gegevens ontleend aan politiedrugstesten (aantal geregistreerde drugsovertreders in verkeer) of aan forensische analyse van verkeersslachtoffers kunnen niet zomaar worden gelijkgesteld aan of vertaald naar prevalentie van drugs in verkeer. Ten slotte kunnen de ontwikkelingen in drugsgebruik bij overtreeders of bij slachtoffers in het verkeer nogal verschillen per drugstype, waarbij voor het ene drugstype een toename in het gebruik wordt waargenomen, terwijl er voor het andere drugstype een afname in gebruik te zien is (Fels et al., 2020; Furuhaugen et al., 2018; Pasnin & Gjerde, 2021; Wiese Simonsen et al., 2022; Trafikverket, 2019).

Al met al is er voldoende reden om behalve het rijden onder invloed van alcohol ook de ontwikkeling van rijden onder invloed van drugs in het Nederlandse verkeer goed te monitoren. Daarvoor moet de informatie over alcohol en drugs in het verkeer betrouwbaar gemeten kunnen worden. In een eerdere SWOV-publicatie zijn de mogelijkheden voor een nieuwe opzet voor onderzoek naar alcohol en drugs in het verkeer reeds besproken (Goldenbeld, 2020). Daarin is onder andere beargumenteerd dat sociale media tegenwoordig een versturende invloed hebben op de tot nu toe gebruikelijke prevalentie metingen met behulp van fuikcontroles. De recente metingen geven waarschijnlijk een te gunstig beeld van het rijden onder invloed doordat overtreeders informatie van sociale media gebruiken om de alcoholcontroles te ontwijken. In Australisch onderzoek onder drugsgebruikers is vastgesteld dat ook feitelijk gebeurt (Mills et al., 2022). Uit dat onderzoek blijkt dat een kwart van drugs gebruikende automobilisten gebruikmaakt van sociale media met informatie over locaties van politiecontroles. Vanwege deze invloed van sociale media heeft de Nederlandse politie al sinds 2013 het aantal grootschalige fuikcontroles op alcohol verminderd.

Kortom, er is in toenemende mate behoefte aan een nieuwe onderzoeksmethode waarbij gegevens over zowel alcohol- als drugsgebruik worden verzameld terwijl de invloed van sociale media beperkt wordt. Een combinatiemeting, waarbij tegelijk op drugs en op alcohol wordt getest, verdient hierbij de voorkeur. Dat heeft een aantal redenen. Ten eerste geeft een dergelijke meting inzicht in het – extra gevaarlijke – combinatiegebruik. Ten tweede kan de onderlinge verhouding tussen het aandeel alcohol- en drugsgebruikers in het verkeer het beste gerepresenteerd worden via één steekproef, omdat men in dat geval niet hoeft te corrigeren voor eventuele verschillen in steekproef. Ten derde zijn de politie en onderzoekers minder tijd en geld kwijt als metingen van alcohol en drugs in één steekproef gecombineerd worden in plaats van bij twee aparte steekproeven worden uitgevoerd. Bij het onderzoek naar prevalentie van alcohol en drugs in het verkeer is de politie een onmisbare samenwerkingspartner. Het is daarbij van belang dat, gezien de capaciteitsproblemen bij de politie, de gehanteerde onderzoeksmethode voor de politie relatief snel en eenvoudig uitvoerbaar is.

Dit pilot-onderzoek in samenwerking met de politie beoogt nader inzicht te geven in de mogelijkheid om een betrouwbare meting van alcohol en drugs in het verkeer te combineren op een manier die uitvoerbaar is voor de politie. De centrale onderzoeksvraag die voor deze pilot is geformuleerd, luidde: *In hoeverre kunnen prevalentie metingen van alcohol en drugsgebruik in het verkeer gecombineerd worden, waarbij de metingen aselekt plaatsvinden (dat wil zeggen zonder verdenking) en waarbij de invloed van sociale media beperkt wordt?*

In dit rapport worden de bevindingen van deze pilot gepresenteerd en zijn op basis daarvan aanbevelingen geformuleerd voor een toekomstig onderzoek naar de prevalentie van middelengebruik in het verkeer.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat nader in op de lessen uit eerdere metingen van middelengebruik in het verkeer in Nederland en buitenland. In *Hoofdstuk 3* wordt de opzet van deze pilot nader toegelicht. In *Hoofdstuk 4* worden de resultaten van de pilot beschreven, zowel de concrete organisatie en uitvoering van het onderzoek als (indicatief) de gemeten prevalentie van alcohol- en drugsgebruik. Het rapport sluit af met conclusies en aanbevelingen voor toekomstig prevalentieonderzoek (*Hoofdstuk 5*).

2 Lessen uit eerdere metingen van middelengebruik in het verkeer

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op eerder onderzoek naar het meten van rijden onder invloed van alcohol of drugs. Het doel is om daaruit lessen te trekken voor de opzet van deze pilot. Er wordt speciaal gelet op de mogelijke voor- en nadelen van verschillende controlemethoden – of elementen daarvan – die relevant zijn voor een goede meting en daarmee voor de opzet van de pilot. Achtereenvolgens wordt ingegaan op eerdere drugs- en alcoholmetingen in het Nederlandse verkeer (*Paragrafen 2.1, 2.2*) en de mogelijkheid om alcohol- en drugsmetingen te combineren (*Paragraaf 2.3*). Vervolgens worden metingen van middelengebruik in het buitenland besproken (*Paragraaf 2.4*). Op basis van deze verzamelde kennis over eerdere metingen zijn keuzes gemaakt voor de opzet van deze pilotstudie. Die keuzes beschrijven we in *Paragraaf 2.5*.

2.1 Drugsmetingen in het Nederlandse verkeer

De meest recente cijfers over de prevalentie van rijden onder invloed van drugs in Nederland komen uit het grootschalige Europese onderzoek DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines), dat is uitgevoerd in de periode 2007-2009. In dertien Europese landen, inclusief Nederland, zijn toen gegevens over rijden onder invloed van drugs, maar ook van alcohol en medicijnen verzameld (Houwing et al., 2011). Dit onderzoek wees uit dat circa 2,8% van de onderzochte Nederlandse autobestuurders sporen van drugs in het lichaam had, met name cannabis (hasj en wiet), gevolgd door cocaïne en amfetamine.

Het onderzoek gebeurde destijds op basis van vrijwillige deelname. Automobilisten werden langs de weg staande gehouden door een agent en naar een onderzoeksbus begeleid, waarin een onderzoeker hen vroeg om mee te werken aan een onderzoek naar drugs in het verkeer. Daarvoor zou dan bloed of – als men dat niet wilde – speeksel moeten worden afgestaan. Destijds zegde 95% van de gestopte bestuurders hun medewerking aan het onderzoek toe. Deze erg hoge respons doet vermoeden dat de bestuurders toch enige druk hadden gevoeld door de aanwezigheid van politie en het feit dat ze naar een speciale onderzoeksbus werden begeleid. Zoals ook vermeld door Houwing & Hagenzieker (2013) behoeft het onderzoek destijds in Nederland niet te voldoen aan ethische richtlijnen.

Naar verwachting zal bij een nieuw onderzoek op vrijwillige basis niet meer een dergelijk hoge respons van 95% behaald kunnen worden, zeker niet als strenge ethische richtlijnen worden gehanteerd. Voor een nieuw onderzoek gaat de voorkeur daarom a priori uit naar deelname op basis van wettelijke verplichting in plaats van vrijwilligheid. Bij vrijwillige deelname zullen vooral bestuurders die drugs hebben gebruikt voorafgaand aan het autorijden een motief hebben om deelname aan het onderzoek te weigeren ('non-respons'), met als waarschijnlijk gevolg dat in dat geval de prevalentiecijfers een te gunstig en onrealistisch beeld zullen geven van het drugsgebruik in het verkeer.

We concluderen dat het eerdere DRUID-onderzoek op een aantal aspecten geen goed model levert voor een nieuw onderzoek naar de prevalentie van drugs en medicijnen in het verkeer. Met name de vrijwillige deelname en het afstaan van bloed of eventueel speeksel zijn geen wenselijke kenmerken van een nieuwe onderzoeksmethode. In 2017 zijn er in Nederland echter nieuwe wettelijke regelingen ingevoerd voor het testen van drugsgebruik in het verkeer: een automobilist kan nu wettelijk worden verplicht om een (niet-invasieve) speekseltest voor drugs te laten afnemen. Dit biedt de basis voor een prevalentieonderzoek naar drugs in het verkeer waaraan verplicht moet worden meegewerkt, en waarbij het probleem van non-respons is opgelost.

2.2 Alcoholmetingen in het Nederlandse verkeer

Het onderzoek naar de prevalentie van alcoholgebruik in het verkeer kent in Nederland een lange geschiedenis. In de periode 1970-2008 is in samenwerking met de politie jaarlijks onderzoek uitgevoerd (eerst door SWOV, daarna door Rijkswaterstaat, de toenmalige Dienst Verkeer en Scheepvaart – DVS). Het onderzoek betrof grootschalige fuikcontroles en omvatte metingen van alcoholgebruik bij een aselechte steekproef van automobilisten die in de nacht van vrijdag op zaterdag (vrijdagnacht) en van zaterdag op zondag (zaterdagnacht) tussen 22:00 en 04:00 uur aan het verkeer deelnamen (Noordzij, Vis & Mulder, 1978; Mathijssen, 1998). De medewerking aan dit onderzoek was verplicht omdat de blaastesten deel uitmaakten van grootschalige reguliere alcoholcontroles. Voor deze controles zijn steekproeven van uiteenlopende locaties afgesproken om een zo representatief mogelijk beeld te krijgen van rijden onder invloed op zowel landelijk als regionaal niveau. Voor een landelijk cijfer is echter wel een ‘weegprocedure’ nodig, bijvoorbeeld omdat de ene regio dichter bevolkt is dan de andere, terwijl er ongeveer een gelijk aantal staandehoudingen kan zijn verricht. De opzet van het onderzoek is in de periode 1999-2008 onveranderd gebleven.

Vanaf 2009 is het onderzoek uitbesteed aan I&O Research en sinds 2011 wordt dit tweemaal uitgevoerd. In 2015 is besloten om de weegprocedures van het onderzoek naar rijden onder invloed van alcohol aan te passen (I&O Research, 2016). In de nieuwe weegprocedure wordt rekening gehouden met de nieuwe indeling in 10 in plaats van 25 politieregio's en met de verschillende hoeveelheden verkeer in de weekendnachten.

Volgens de laatste meting (in 2019) van het alcoholgebruik bij automobilisten in weekendnachten, rijdt 2,3% onder invloed van alcohol (I&O Research, 2021). De steekproefaantallen van geteste automobilisten in dit onderzoek zijn in de loop der tijd steeds kleiner geworden: van jaarlijks meer dan 27.000 geteste automobilisten in de periode 1999-2008 naar (afgerond) 16.000, 13.000 en 11.000 automobilisten respectievelijk in 2015, 2017, 2019. Het wordt voor verschillende politiekorpsen steeds moeilijker om de benodigde teamgrootte van 16-20 agenten voor een grootschalige alcoholcontrole samen te stellen, mede in verband met beschikbare capaciteit en andere prioriteiten. In de periode 2010-2016 zijn de grootschalige fuikcontroles flink afgebouwd (NOS, 2017) en in 2020-2021 zijn de fuikcontroles zelfs grotendeels stopgezet omdat de situatie rondom de COVID-19-pandemie de capaciteit van politie verder inperkte (AD, 2020).

De grootschalige fuikcontroles hebben een grote zichtbaarheid, wat aan de ene kant een voordeel is: de controles zien of er later over horen of lezen vergroot de subjectieve pakkans. Aan de andere kant kan door de grote zichtbaarheid, informatie over locatie en tijdstip van de controles snel de ronde doen op sociale media – volgens agenten zelf soms binnen 5 of 10 minuten. Hierdoor hebben overtreders de gelegenheid om de controles te ontwijken, wat een evident nadeel is (zie ook *Hoofdstuk 1*). Uit onderzoek is bekend dat overtreders de informatie over locatie en tijdstip van de controles ook feitelijk gebruiken om ze te vermijden (Mills et al., 2022).

Een praktisch voordeel van grotere fuikcontroles is dat er betrekkelijk veel bestuurders op één avond kunnen worden getest (bijvoorbeeld 300 of meer) en dat er extra onderzoeksmedewerkers meegestuurd kunnen worden om automobilisten te interviewen en zo aanvullende informatie te verzamelen (Mathijssen, 1998; I&O Research, 2021; 2016). Een ander voordeel is dat de controles door het grote publiek ook als waardevol en zinvol worden ervaren (Intomarkt GfK, 2010), waardoor ook de motivatie van politieagenten voor deze controles goed is.

Een praktisch nadeel is dat er bij fuikcontroles vaak onvoldoende tijd is om veel automobilisten behalve op alcohol ook op drugs te testen (I&O Research, 2021; zie ook *Paragraaf 2.3*). Ook is het controleteam bij grotere fuikcontroles zo groot dat het minder efficiënt is om snel van locatie te wisselen. Een groter team met bijvoorbeeld 14 agenten, 5 voertuigen en 2 motorfietsen, staat bij voorkeur langere tijd – bijvoorbeeld drie kwartier – op een locatie. Met kleinere teams is het wat praktischer en makkelijker om kortere tijd op een locatie te staan en zich snel te verplaatsen, om zo de sociale media ‘voor te blijven’.

In *Tabel 2.1* vatten we de kenmerken van grootschalige fuikcontroles als methode voor het prevalentieonderzoek samen.

Tabel 2.1. Voor- (+) en nadelen (-) van grootschalige fuikcontroles.

Kenmerk	Indicatie
Verstorende invloed sociale media	Groot (-)
Gemak/efficiëntie verzamelen groot aantal waarnemingen	Groot (+)
Gemak van verplaatsing over verschillende locaties	Klein (-)
Mogelijkheid alcohol- & drugsmetingen bij alle bestuurders te doen	Zeer beperkt (-)
Gemak inschakelen extra interviewers	Groot (+)
Motivatie van agenten	Groot (+)

We concluderen dat grootschalige fuikcontroles minder effectief zijn geworden door de invloed van sociale media, en dat het organiseren van dergelijke controles over de jaren heen steeds moeilijker is geworden voor de politie, mede ook vanwege capaciteitsproblemen. Enerzijds is dit type controle efficiënt in het testen van veel bestuurders, anderzijds wat minder efficiënt in de mogelijkheid om snel van locatie te wisselen.

2.3 Combineren alcohol- en drugsmetingen in het verkeer in Nederland

Op dit moment worden bestuurders in Nederland aselekt op alcohol gecontroleerd en wordt slechts bij verdenking op basis van uiterlijke kenmerken of gedrag (ook) een drugstest afgenomen. Ook bij andere verkeerscontroles wordt pas na verdenking op drugs getest. Aselecte alcohol- en drugsmetingen gecombineerd in één meting gebeuren momenteel niet in Nederland.

Over het combineren van metingen van alcohol- en drugsgebruik in het verkeer zijn eerder aanbevelingen gedaan door Goldenbeld (2020) en I&O Research (2021). Mede op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft SWOV in 2020 in kaart gebracht wat de mogelijkheden zijn om de bestaande kennis over prevalentie en risico's van rijden onder invloed van alcohol en drugs te vergroten (zie Goldenbeld, 2020). Hierin is een wensbeeld geschetst voor een nieuwe opzet van een prevalentieonderzoek. Aselecte meting van zowel alcohol- als drugsgebruik is daarvan een van de belangrijkste punten (zie ook *Hoofdstuk 1*). Daarnaast wordt aanbevolen om de controletijd per locatie in te korten (tot minder dan drie kwartier op dezelfde locatie) gezien de invloed van sociale media, en om opnieuw te bepalen of weekendnachten het

meest relevante inzicht geven in alcohol en drugs in het verkeer. In het huidige prevalentie-onderzoek naar rijden onder invloed, beschreven in de vorige paragraaf, wordt namelijk alleen in de twee weekendnachten tussen 22:00 's avonds en 04:00 's nachts gemeten.

Om te testen of het mogelijk is een functionerende combinatiemeting te organiseren, heeft I&O Research in 2020 een korte pilot gedaan. In totaal werden tijdens tien alcoholcontroles in weekendnachten 3.456 automobilisten gecontroleerd op alcoholgebruik. Bij 21 ervan werd op grond van verdenking op basis van uiterlijke kenmerken ook een speekseltest voor drugs afgenomen (I&O Research, 2021). Vanuit de ervaringen die tijdens deze metingen zijn opgedaan, stelt I&O Research dat combinatiemetingen goed uitvoerbaar zijn. Voor de praktische uitvoering van het onderzoek zijn er geen belemmeringen om zowel alcohol als drugs mee te nemen tijdens een meting. Uit de pilot is echter ook gebleken dat bij de kleinere controles – met minder dan tien agenten – het afnemen van een speekseltest naar verhouding te veel tijd en mankracht kostte (I&O Research, 2021). Ook gaven de deelnemende agenten aan dat de test nog niet routinematig werd uitgevoerd en meer kennis en expertise nodig was om de speekseltester te gebruiken. Verder plaatste I&O Research ook de terechte kanttekening dat de drugscontroles in hun korte pilot niet aselekt zijn uitgevoerd: de bestuurders werden namelijk geselecteerd op basis van visuele kenmerken. Op deze manier kunnen geen betrouwbare cijfers over de prevalentie van drugsgebruik (al dan niet in combinatie met alcohol) in het verkeer worden verzameld.

We concluderen dat het zeker bij grotere fuikcontroles zeer moeilijk is om alle staande gehouden bestuurders op alcohol en drugs te testen. Daarvoor neemt de afname van de speekseltest voor drugs op straat te veel tijd in beslag.

2.4 Metingen van drugsgebruik (en alcoholgebruik) in het verkeer in het buitenland

In wetenschappelijke literatuur zijn recente onderzoeken gevonden in drie landen – Noorwegen (Jamt et al., 2017), Spanje (Alcañiz, Guillen & Santolino, 2018) en de VS (Kelley-Baker et al., 2017/Lacey et al., 2016) – waarin de prevalentie van drugs (en alcohol) in het verkeer is gemeten (zie *Bijlage A* voor details). In al deze landen zijn de onderzoeken uitgevoerd in samenwerking met de politie. Wanneer we het onderzoek in deze drie landen bekijken op overeenkomsten en verschillen in de meetmethode, valt het volgende op:

- Sommige wegen, met name de minder drukke wegen, worden over het algemeen uitgesloten van het onderzoek.
- In het Spaanse onderzoek werd een verplichte selectietest voor drugs gebruikt en bij een positief testresultaat werd een bloedmonster afgenomen voor nadere analyse. Door deze werkwijze is de respons in het Spaanse onderzoek 100%. In het Noorse en Amerikaanse onderzoek werd alleen een speekselmonster of een bloedmonster afgenomen bij automobilisten die daarvoor hun toestemming verleenden. Bij deze onderzoeken konden automobilisten dus weigeren en speelt het probleem van non-respons.
- Bij vrijwillige deelname kan de respons worden vergroot door een financiële beloning en bij aanvankelijke weigering kan het aanbieden van een nog hogere beloning alsnog motiveren tot deelname en hogere respons. Ook is de afname van speeksel uiteraard minder belastend dan het afstaan van bloed. In het Amerikaanse onderzoek werd wel met financiële beloningen gewerkt, in het Noorse niet.
- In het Noorse onderzoek werden metingen gedurende het gehele jaar gehouden, terwijl het Spaanse onderzoek het veldwerk beperkte tot een periode van anderhalve maand.
- In het Noorse en Amerikaanse onderzoek werden meerdere automobilisten op een locatie staande gehouden, maar de Spaanse onderzoekers lieten per unieke locatie steeds één automobilist testen. Volgens de Spaanse onderzoekers levert dit weliswaar minder waarnemingen op maar zou dit de representativiteit vergroten.

We concluderen dat buitenlandse studies naar drugs in het verkeer aanzienlijk van elkaar verschillen in termen van vrijwilligheid van medewerking, het aantal geteste personen per locatie, de duur van het veldwerk, en het type beloning dat is aangeboden voor vrijwillige medewerking. We concluderen ook dat onderzoek dat gebruikmaakt van een wettelijk verplichte afname van een speekseltest op drugs grote voordelen kent. Een dergelijke onderzoeksopzet heeft geen last van non-respons, noch van verhoogde onderzoekskosten door beloningen en de tijdrovende procedure van bloedafname.

2.5 Keuzes voor de opzet van de pilot

Zoals beschreven in *Paragraaf 2.3*, bespaart tegelijkertijd testen op alcohol en drugs kosten en tijd ten opzichte van het uitvoeren van aparte steekproeven van drank- en drugsrijders in het verkeer. Ook geeft dit het meeste inzicht in de mogelijke combinatie van alcohol en drugs in het verkeer en in de onderlinge verhouding tussen alcohol- en drugsgebruik.

In Nederland hebben we voor rijden onder invloed van alcohol een traditie van prevalentieonderzoek met verplichte medewerking aan blaastesten (zie *Paragraaf 2.2*). Er bestaat er een wettelijke bevoegdheid om een (verplichte) blaastest voor alcohol, en – sinds 2017 – ook om een verplichte speekseltest voor drugs af te nemen. Gezien deze mogelijkheden lijkt onderzoek op basis van vrijwillige medewerking, zoals dat is gebeurd in bijvoorbeeld de VS en Noorwegen en zoals dat eerder is gebeurd bij het DRUID-onderzoek in Nederland, niet meer nodig. Het is zelfs af te raden vanwege de naar verwachting hoge non-respons en de aanzienlijk hogere onderzoekskosten door financiële beloningen.

Zoals beschreven in *Paragraaf 2.2*, kleven er aan grootschalige fuikcontroles nadelen – met name de versturende invloed van sociale media, maar ook de benodigde politiecapaciteit, die in 2021 door de COVID-19-pandemie nog beperkter was dan in andere jaren. Daarom is besloten om voor de opzet van dit Nederlandse pilotonderzoek aan te sluiten bij de Spaanse onderzoeksmethode (zie Alcañiz, Guillen & Santolino, 2018). Deze hield in dat één persoon per locatie is getest, dat de test op straat verplicht was (evenals verdere analyse bij een positieve uitslag daarvan) en dat de veldwerkperiode relatief kort was (anderhalve maand in het Spaanse onderzoek).

Door de keuze voor het testen van één aselect staande te houden automobilist per locatie is de reguliere politieursveillance in het verkeer gekozen als meest aangewezen methode voor dit pilotonderzoek. Het is gebruikelijk dat de Nederlandse politie tijdens een verkeerssurveillance in politieauto's rijdt op specifieke routes die voor verkeer en mogelijk ook voor criminaliteit van belang zijn. Het is dan voor de politie betrekkelijk eenvoudig om tijdens die surveillance ook aselect een automobilist staande te houden en deze te testen op zowel alcohol- als drugsgebruik.

In deze pilotstudie zijn we nagegaan hoe deze combinatie van reguliere politieursveillance en testen van bestuurders op zowel op alcohol als op drugs functioneert wat betreft gemak van uitvoering, mogelijkheid om interviews te houden, en motivatie van agenten.

3 Opzet pilotonderzoek

Dit hoofdstuk beschrijft de opzet van het pilotonderzoek, zowel wat betreft de algemene uitgangspunten (*Paragraaf 3.1*) als de werkwijze waar het gaat om verdeling van de metingen (*Paragraaf 3.2*), de gegevensverzameling (*Paragraaf 3.3*), gegevenshuishouding (*Paragraaf 3.4*) en interviews met politiemedewerkers (*Paragraaf 3.5*).

3.1 Algemene uitgangspunten

Op basis van de lessen beschreven in *Hoofdstuk 2* is in samenwerking met de politie een aantal richtlijnen opgesteld voor de feitelijke uitvoering van het pilotonderzoek. Het uitgangspunt was om gegevens te verzamelen als onderdeel van reguliere politieursurveillance, verspreid over een groot aantal locaties per regio. Tijdens elk van de surveillances zou ten minste één voertuig (een personenauto of een bestelbus) aselekt staande gehouden worden, dat wil zeggen zonder voorafgaande verdenking, en zou de bestuurder ter plaatse getest worden op zowel alcohol- als drugsgebruik. De staandehouding zou dan ongeveer een kwartier duren. Indien regio's met wat grotere teams – bijvoorbeeld 4 à 6 agenten – zouden willen werken, zou per locatie ook meer dan één bestuurder aselekt getest kunnen worden. Het doel was om in de periode september-november 2021 per regio minimaal 150 bestuurders van voertuigen te hebben getest. Vier politieregio's zegden hun medewerking aan de pilot toe: Den Haag, Zeeland – West-Brabant, Noord-Nederland en Noord-Holland. Het streven vooraf was, dat de pilots in totaal circa 600 gecombineerde alcohol- en drugscontroles zouden opleveren, 150 controles per regio. Helaas was de regio Den Haag door capaciteitsproblemen genoodzaakt zich terug te trekken uit de pilot. De andere drie regio's werden daarom verzocht om indien mogelijk elk 200 controles uit te voeren.

3.2 Gewenste verdeling van metingen over tijd en locaties

Gezien de omvang van de gewenste steekproef (150 à 200 per regio) was het praktisch en overzichtelijk om de controles in te delen binnen een beperkt aantal dagen en tijdsblokken. Volgens voor Europa opgestelde aanbevelingen zouden metingen van rijden onder invloed bovendien gelijk verdeeld moeten zijn over stedelijke en rurale wegen (Boets et al., 2021). Dat is in deze pilot ook nagestreefd. De aanbeveling om daarnaast ook op autosnelwegen metingen te verrichten is voor deze pilot niet overgenomen.

Afgesproken is dat alle metingen zouden plaatsvinden tussen vier uur 's middags en vier uur 's ochtends. Daarvan zou 40% in de weekendnachten moeten plaatsvinden, omdat naar verwachting de prevalentie dan het hoogst is. De overige controles (60%) zouden in gelijke proporties verdeeld worden over de resterende tijdsblokken (zie *Tabel 3.1*).

Tabel 3.1. Voorstel verdeling van het totaal aantal controles over vier tijdsblokken en typen locatie (stad/ruraal).

Tijd	Weekdag		Weekenddag	
	Stad (bibeko)	Ruraal (bubeko)	Stad (bibeko)	Ruraal (bubeko)
16:00-22:00	10%	10%	10%	10%
22:00-04:00	10%	10%	20%	20%

Er is voorgesteld om in elke deelnemende politieregio drie districten te kiezen voor het onderzoek. Voor elke regio kan de verdeling in *Tabel 3.1* vertaald worden naar gewenste aantallen geteste bestuurders per district en tijdsblok, uitgaande van het oorspronkelijk gewenste aantal van 150 per regio: zie *Tabel 3.2*.

Tabel 3.2. Voorstel gewenste aantallen controles voor elke deelnemende regio verdeeld over districten en tijdsblokken.

Tijdsblok	District 1		District 2		District 3		Totaal
	Stedelijke weg (bibeko)	Rurale weg (bubeko)	Stedelijke weg (bibeko)	Rurale weg (bubeko)	Stedelijke weg (bibeko)	Rurale weg (bubeko)	
Weekdag 16:00-22:00	5	5	5	5	5	5	30
Weekdag 22:00-04:00	5	5	5	5	5	5	30
Weekenddag 16:00-22:00	5	5	5	5	5	5	30
Weekenddag 22:00-04:00	10	10	10	10	10	10	60
Totaal	25	25	25	25	25	25	150

Stedelijke weg: een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom van een stad.
Rurale weg: een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, bij voorkeur op wat grotere afstand (> 5 km) van een grotere gemeente.

3.3 Gegevensverzameling

Voor het verzamelen van de gegevens over alcohol- en drugsgebruik is de gebruikelijke procedure van staandhouding en controle op alcohol- en drugsgebruik gevolgd. Hieronder lichten we dit nader toe.

Voor alcohol is de procedure dat een staande gehouden bestuurder door de agent wordt gevraagd om mee te werken aan een blaastest. Medewerking aan de blaastest is wettelijk verplicht. De blaastest geeft een voorlopige indicatie over het al dan niet rijden onder invloed; de test geeft een uitslag 'F' (fail, of in Nederlands "Fout"), 'A' (alert), 'A/P' (alert/pass) of 'P' (pass, of in Nederlands "Prima"). *Tabel 3.3* laat de mogelijke uitslagen van de blaastest op straat zien en de indicatie van de bijbehorende vervolgingsgrenzen.³



3. <https://wetten.overheid.nl/BWBR0040010/2017-10-01>

Tabel 3.3. Mogelijke uitslagen van de blaastesten.

De eerste getallen geven de vervolgingsgrens weer. Tussen haakjes staat de range van meetwaarden waarbij het apparaat de betreffende uitslag geeft.

Uitslag van de blaastest	Indicatie
F (fail)	Indicatie dat bij de ademanalyse een hoeveelheid alcohol boven de 570 ug/l (> 650 ug/l) wordt aangetroffen.
A (alert)	Indicatie dat bij de ademanalyse een hoeveelheid alcohol boven de vervolgingsgrens van 235 ug/l (300 en 650 ug/l) wordt aangetroffen.
A/P (alert/pass)	Indicatie dat bij de ademanalyse een hoeveelheid alcohol boven de vervolgingsgrens van 95 ug/l (170-300 ug/l) wordt aangetroffen
P (pass)	Indicatie alcohol onder de vervolgingsgrens van 95 ug/l

Bij een A- of F-indicatie wordt de bestuurder als verdachte aangehouden en overgebracht naar het politiebureau, waar hij of zij moet meewerken aan een ademanalyse. Het resultaat van de ademanalyse is het definitieve resultaat dat als bewijs voor verdere vervolging wordt gebruikt. Dit geldt ook wanneer een *beginnende* bestuurder een A/P-indicatie blaast. Bij een P- of een A/P-indicatie van een ervaren bestuurder mag de bestuurder verder rijden.⁴

De procedure voor drugs is eveneens dat de agent de automobilist vraagt om mee te werken aan een selectietest op straat, in dit geval een speekseltest die een voorlopige uitslag geeft over de aanwezigheid van psychoactieve stoffen in het lichaam. Ook de medewerking aan de speekseltest is wettelijk verplicht. De speekseltest detecteert de aanwezigheid van de groepen illegale drugs waarvoor in Nederland een grenswaarde is vastgesteld: amfetamine, methamfetamine, cocaïne, MDMA, MDEA, MDA, cannabis, heroïne en morfine. Daarnaast zijn er enkele psychoactieve stoffen die niet door de speekseltest kunnen worden gedetecteerd maar wel door bloedanalyse, namelijk GHB, gamma-butyrolacton en 1,4-butaandiol (Ministerie van Veiligheid en Justitie, 2017). Indien de speekseltest aangeeft dat voor één of meer van de gedetecteerde stoffen de kritische waarde is overschreden, wordt de bestuurder meegenomen naar het politiebureau om bloed af te staan voor een meer betrouwbare analyse van psychoactieve stoffen in het lichaam. De uitslag van dit bloedonderzoek dient als basis voor eventuele verdere vervolging van de verdachte. Het standaardbloedonderzoek bevat geen test voor de aanwezigheid van benzodiazepinen. Het gebruik van dit geneesmiddel valt buiten het kader van deze pilot, die zich richt op illegale drugs.

Zowel voor alcohol- als voor drugsgebruik geldt dus dat een voorlopige voorselectie op straat leidt tot een meer nauwgezet onderzoek op het politiebureau, waarvan de uitslag uiteindelijk gebruikt wordt als bewijs.

3.4 Gegevenshuishouding

In samenwerking met de politie is een dataformulier opgesteld waarop de gegevens van de alcohol- en drugscontroles in het verkeer genoteerd konden worden (zie *Bijlage C*). Op het dataformulier konden de volgende zaken worden genoteerd: de tijd en locatie van de controle, informatie over de bestuurder (achtergrondkenmerken en bezit rijbewijs) en zijn voertuig, gegevens m.b.t. alcohol- en drugsgebruik, en eventuele bijzonderheden (bijv. betrokkenheid sociale media, medische indicatie, andere overtredingen).



4. Bij uitzondering kan een persoon wel eens een rijverbod krijgen zonder naar het bureau vervoerd te worden omdat er op dat moment geen geëigend vervoermiddel was, er een melding van hogere prioriteit was of omdat de persoon het verbod al kreeg opgelegd voor het feitelijk besturen van de auto.

Het doorsturen van de verzamelde gegevens naar SWOV gebeurde in twee stappen:

1. In eerste instantie ontving SWOV de ingevulde formulieren van alle uitgevoerde controles met de uitslagen van drugs- en alcoholtesten (speekseltesten en blaastesten) op straat. De toezending van de digitale formulieren naar SWOV gebeurde meestal via met wachtwoord beveiligde documenten of via een beveiligde omgeving. Een aantal papieren formulieren is door de politie naar het SWOV-kantoor gebracht. Deze zijn gescand en de papieren versies zijn vernietigd.
2. In het geval van een positieve uitslag op de drugstest op straat ontving SWOV een paar weken later via de politiecoördinatoren de laboratoriumuitslagen van het NFI m.b.t. drugsgebruik op basis van bloedonderzoek.

Alle gegevens werden binnen de SWOV in een vertrouwelijke, beveiligde softwareomgeving bewaard, waartoe alleen de twee betrokken SWOV-onderzoekers toegang hadden.

3.5 Interviews met politie

Gedurende de pilot zijn er regelmatig gesprekken gevoerd met de vijf coördinatoren van de drie regio's over de voortgang van de pilot. Aan het einde van de pilot zijn er tevens telefonische interviews gehouden met in totaal drie uitvoerende agenten uit twee van de drie deelnemende regio's om de ervaringen rondom haalbaarheid en praktische uitvoerbaarheid van de nieuwe onderzoeksmethode te inventariseren. Het doel van de gesprekken was om een beeld te krijgen van de dataverzameling in de praktijk, de belevingen en motivaties van de betrokken agenten, en de mogelijkheden voor eventuele verbetering van uitvoering in de toekomst. De uitkomsten van deze gesprekken zijn vastgelegd in vertrouwelijke gespreksverslagen die met de geïnterviewde agenten zijn gedeeld voor correctie en goedkeuring, maar die verder in dit rapport niet zijn opgenomen.

4 Resultaten

Dit hoofdstuk presenteert de resultaten van de pilotstudie waarvan de centrale onderzoeksvraag luidde: *In hoeverre kunnen metingen van alcohol en drugsgebruik in het verkeer gecombineerd worden, waarbij de metingen aselekt plaatsvinden en waarbij de invloed van sociale media beperkt wordt?* Om deze vraag te beantwoorden bespreekt *Paragraaf 4.1* de organisatie en uitvoering van de pilot in de praktijk. Vervolgens beschrijft *Paragraaf 4.2* de indicatieve uitkomsten van de metingen van alcohol- en drugsgebruik in het verkeer zoals gevonden in deze niet-representatieve pilot.

4.1 Organisatie en uitvoering in de praktijk

Het veldwerk voor de pilot – het uitvoeren van de controles op alcohol en drugs bij automobilisten – startte op 1 september 2021 en werd beëindigd op 30 november 2021. Uit de gesprekken met vijf betrokken politiecoördinatoren en drie uitvoerende politieagenten is naar voren gekomen hoe de uitvoering van de controles is verlopen, hoe de werkwijze is ervaren en wat eventuele punten voor verbetering zijn. Daarnaast gaven ook de controlegegevens zelf, zoals bijvoorbeeld de verdeling van controles over dagen en tijdstippen en de vermelde bijzonderheden bij controles, een beeld van de uitvoering in de praktijk. Ten slotte is tijdens de pilot door politie en SWOV gezamenlijk ervaring opgedaan met de gegevenshuishouding van het onderzoek; deze omvatte het vastleggen van gegevens, het opslaan en beveiligen van gegevens, en het uitwisselen van gegevens. Uit deze ervaringen en gegevens kunnen ook voorlopige conclusies en lessen voor verbetering worden afgeleid. Achtereenvolgens wordt in deze paragraaf ingegaan op de ervaringen met:

- › de aselechte werkwijze;
- › de verdeling van de controles;
- › het combineren van alcohol- en drugscontroles;
- › de motivatie van uitvoerende agenten;
- › de tijdsinvestering van coördinatoren;
- › de gegevenshuishouding: opslag, beveiliging en uitwisseling van gegevens.

4.1.1 Aselechte werkwijze

Voorafgaand aan de pilot ontvingen de coördinatoren van de deelnemende politieregio's, zowel schriftelijk als mondeling, uitleg door SWOV-onderzoekers over het belang van het onderzoek en het belang dat bestuurders in het verkeer aselekt zouden worden gestopt voor een blaastest en drugstest op straat. De instructie luidde expliciet dat een voorafgaande verdenking geen reden mocht zijn voor de meting van rijden onder invloed van alcohol of drugs. De coördinatoren hebben vervolgens de uitvoerende agenten geïnstrueerd.

Op basis van de onderzoeksformulieren en ook gesprekken met agenten is vastgesteld dat er in grote lijnen wel is voldaan aan het uitvoeren van aselechte staandhoudingen, maar dat er ook afwijkingen zijn geweest. Op 10% van de formulieren werd door de agent een aantekening gemaakt over verkeersgedrag, c.q. een eventuele overtreding van de bestuurder die in sommige

gevallen een aanleiding gaf voor de staandehouding. Vanuit het perspectief van agenten is het goed te begrijpen dat zij graag de controleactiviteiten voor de pilot willen integreren met hun gebruikelijke surveillancewerk. In wetenschappelijk opzicht zijn deze controles echter niet bruikbaar om de prevalentie van alcohol- en drugsgebruik te bepalen.

4.1.2 Verdeling van controles

Er is met de politie een streefverdeling van controles over dagen en tijdstippen en locaties afgesproken (zie *Tabel 3.1*). In *Tabel 4.1* wordt de gerealiseerde verdeling van de staandehoudingen over week-/weekenddagen en over tijdstippen en locaties (bibeko/bubeko) weergegeven. Het is duidelijk dat het niet gelukt is om de gewenste streefverdeling over dagen en tijdstippen te realiseren. Het voorstel had als doel om 40% van de staandehoudingen tijdens weekendnachten tussen tien uur 's avonds en vier uur 's ochtends te realiseren. In praktijk blijkt dat dit 12% is geworden. Tevens is er ook buiten de voorgestelde tijden (tussen 4 uur 's ochtends en 4 uur 's middags; 14%) staande gehouden. Meer informatie over de verdeling van de staandehoudingen per regio is te vinden in *Bijlage D*.

Tabel 4.1. Verdeling staandehoudingen over de tijd, week-/weekenddag en locatie (bibeko/bubeko). Tussen haakjes staan de streefwaarden uit Tabel 3.1.

Tijdsblok	Weekdag		Weekenddag	
	Stad (bibeko)	Ruraal (bubeko)	Stad (bibeko)	Ruraal (bubeko)
16:00-22:00	24% (10%)	24% (10%)	7% (10%)	6% (10%)
22:00-04:00	7% (10%)	6% (10%)	5% (20%)	7% (20%)
04:00-16:00	6% (0%)	5% (0%)	0% (0%)	3% (0%)

In de praktijk is het dus lastig gebleken om de controles volgens de gewenste verdeling over dagen, tijdstippen en locaties uit te voeren. Eén van de oorzaken hiervoor was dat de dienstroosters en de beschikbaarheid van agenten niet altijd aansloten op de beoogde opzet van het onderzoek. Daarnaast kregen andere politieactiviteiten die van groter belang waren voor de politie, bijvoorbeeld reageren op spoedmeldingen of deelname aan grootschalige politieoperaties soms een hogere prioriteit dan het uitvoeren van de alcohol- en drugsmetingen voor deze pilot.

4.1.3 Combineren van alcohol- en drugscontroles

Het combineren van alcohol- en drugstesten is grotendeels goed gelukt, maar vergde aanzienlijk meer tijd per bestuurder dan enkel het uitvoeren van een blaastest. Een blaastest kan in 1 minuut tijd worden uitgevoerd. De uitvoering van een drugstest duurt langer. De snelst werkende speekseltester waarover de politie beschikt levert veelal een resultaat na 4 minuten, maar soms duurt het ook aanzienlijk langer, bijvoorbeeld omdat de bestuurder een droge mond heeft. In de praktijk betekent dit dat een team agenten bij gecombineerde alcohol- en drugscontroles binnen een bepaald tijdvenster aanzienlijk minder bestuurders kan controleren.

4.1.4 Motivatie van uitvoerende agenten

De motivatie van agenten is belangrijk voor een goede veldmeting. Over het algemeen waren agenten goed gemotiveerd om mee te werken aan de pilot omdat ze het belang inzien van het meten van alcohol en drugs in het verkeer. Toch lijkt gaandeweg de uitvoering van de pilot de motivatie om mee te werken wel te zijn verminderd. In de gesprekken met de coördinatoren en politieagenten kwamen drie specifieke punten naar voren die de motivatie van agenten om mee te werken aan de pilot negatief beïnvloedde:

1. Het aselekt staande houden van één bestuurder op een locatie spoort niet met de gangbare werkwijze bij politieursveillances, waarbij juist selectief wordt staande gehouden, op basis van verdenking. Voor politieagenten is het wat vreemd dat de keuze van welke automobilist te controleren niet beïnvloed mag worden door het vermoeden van rijden onder invloed. Het selecteren op verdenking van die automobilisten noemen wij als wetenschappelijk onderzoekers een “vertekening van de werkelijkheid” die niet het representatieve beeld

- geeft. Maar de politiemensen ervaren het juist als een vertekening van de werkelijkheid als men zich voor het onderzoek niet specifiek richt op de groep verdachten. Sommige agenten geven ook aan dat volgens hen een beter beeld wordt verkregen door meerdere bestuurders op een plek staande te houden en te controleren.
2. Het is voor agenten erg frustrerend als zij bezig zijn met de afhandeling van een alcohol- of drugsverdachte voor het onderzoek (nadat deze persoon positief getest is) en er een melding binnenkomt waarin assistentie van de politie gevraagd wordt bij bijvoorbeeld een aanrijding. In dat geval kunnen zij geen assistentie verlenen, terwijl ze dat wel als de hogere prioriteit zien.
 3. Bij sommige aselekt staande gehouden bestuurders kan de afname van een drugstest lang duren, bijvoorbeeld 10 à 15 minuten, vooral als de bestuurder een droge mond heeft; ook dit wordt als frustrerend ervaren.

4.1.5 Tijdsinvestering van de coördinatoren

De betrokken coördinatoren hebben aangegeven dat de tijdinvestering voor de pilot aanzienlijk groter was dan verwacht. Hun taak omvatte in feite verschillende werkzaamheden – het informeren, motiveren en aansturen van de agenten, het controleren op correcte invulling van dataformulieren, de toezending van dataformulieren via beveiligde gegevensprocedures, het tussentijds overleggen met SWOV-onderzoekers, het regelen van interviews met agenten, en het controleren en toezenden van de gegevens van het bloedonderzoek en ademanalyse van verdachten aan de SWOV. Het lukte niet om al deze taken uit te voeren in 1 of 2 uur per week, zoals eerder geschat. De benodigde tijd is eerder een dagelijkse inzet van ca. 1 uur omdat de pilot ook dagelijks gegevens opleverde. De totale inzet per coördinator is dan al gauw 4 tot 6 uur per week.

4.1.6 Gegevenshuishouding

De gegevenshuishouding van het onderzoek omvat het vastleggen van gegevens, het opslaan en beveiligen van gegevens, en het uitwisselen van gegevens. Hieronder wordt nader ingegaan op deze zaken.

Zoals besproken in het vorige hoofdstuk (zie *Paragraaf 3.2.3*) werd tijdens de pilot gebruikgemaakt van een samen met de politie ontwikkeld formulier om gegevens op vast te leggen (*Bijlage C*). Uit interviews met agenten bleek dat de formulieren duidelijk waren en dat de gevraagde informatie eenvoudig te begrijpen en vast te leggen was. We hadden verwacht dat de formulieren feitelijk op straat ingevuld zouden worden, maar veel agenten gaven er de voorkeur aan om de formulieren achteraf, op het politiebureau in te vullen. De agenten zijn in de praktijk gewend om digitaal te werken en met hun telefoon verschillende gegevens vast te leggen. Daarop sluit het invullen van een papieren formulier niet goed aan. De agenten spraken tijdens interviews ook hun voorkeur uit voor een gestandaardiseerde app op hun telefoon voor gegevensverwerking.

Op de onderzoeksformulieren stonden geen gegevens over naam, adres en geboortedatum, maar wel gegevens over datum, tijdstip, locatie, en kenteken. Dit soort gegevens moet als 'geheim' worden geclassificeerd. Daarom werden ze door SWOV opgeslagen en verwerkt in een beveiligde omgeving volgens de bij SWOV geldende procedure voor deze categorie van gegevens. Ook voor verdere verwerking van deze data bestaan binnen SWOV gespecialiseerde procedures.

Elk van de regio's hanteerde een iets andere manier van uitwisselen van vertrouwelijke gegevens. Eén regio stuurde gegevens via een met wachtwoord beveiligde download-link, een andere regio via met wachtwoord verzegelde pdf-documenten en één regio leverde de gegevens op papier aan (bij het ontbreken van digitale mogelijkheden). De papieren formulieren werden vervolgens in een kluis in het SWOV-gebouw bewaard (waar alleen twee betrokken SWOV-onderzoekers toegang tot hadden) en werden na het digitaliseren (scannen) vernietigd.

De gegevens van het bloedonderzoek van verdachten door het NFI kreeg SWOV via de coördinatoren die over de NFI-uitslagenrapporten beschikten. Dat heeft twee nadelen:

- Er is geen controle mogelijk op de juistheid en volledigheid van deze gegevens (op een tikfout kan bijvoorbeeld niet meer worden gecontroleerd).
- De coördinatoren vermelden enkele gegevens van het bloedonderzoek in woorden, bijvoorbeeld “uitslag onder grenswaarde”, terwijl voor de volledigheid ook een getalswaarde genoteerd zou kunnen worden.

4.1.7 Conclusie

Voor de politieorganisatie vergt het meewerken aan een onderzoek naar middelengebruik in het verkeer een relatief grote tijdsinvestering van de meewerkende coördinatoren en uitvoerende politieagenten. Het realiseren van streefaantallen controles en de verdeling daarvan zal in de praktijk een uitdaging zijn. Daarnaast spoort de wetenschappelijke werkwijze van aselect testen van één bestuurder per locatie niet goed met de gangbare werkwijze en motivatie van uitvoerende agenten. Het invullen en het versturen van de gegevens zoals toegepast in deze pilot blijkt verder niet optimaal ingebed in bestaande digitale werkprocessen bij de politie.

4.2 Alcohol- en drugsgebruik in het verkeer

Bij het uitproberen van een nieuwe opzet van prevalentieonderzoek zoals hierboven beschreven zijn uiteraard ook daadwerkelijke alcohol- en drugstesten uitgevoerd. De steekproef is klein en ook niet representatief voor heel Nederland, maar de resultaten geven mogelijk wel een indicatie. Om die reden bespreken we ze hier. Eerst wordt aandacht besteed aan de steekproef (*Paragraaf 4.2.1*) en de achtergrondkenmerken van de gecontroleerde bestuurders (*Paragraaf 4.2.2*). Vervolgens worden de resultaten over het strafbaar alcohol- en drugsgebruik (*Paragraaf 4.2.3*) en de achtergronden van overtreders (*Paragraaf 4.2.4*) gepresenteerd.

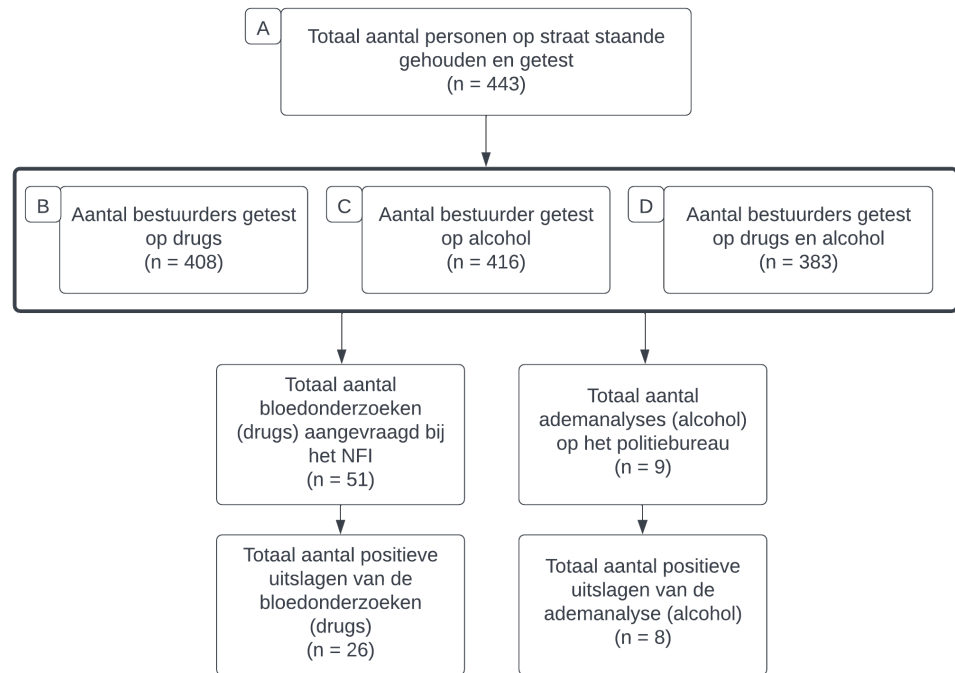
4.2.1 Steekproef

Het streven was om alle staande gehouden bestuurders te testen op zowel alcohol- als drugsgebruik en om de uitslagen van deze beide testen op een formulier te registreren. Voor een aantal bestuurders heeft de politie slechts één test geregistreerd en is het niet duidelijk of de andere test wel is afgenomen en niet is geregistreerd, of helemaal niet is afgenomen. We hebben niet precies kunnen achterhalen waarom de afname of registratie in deze gevallen niet goed is verlopen.

Afbeelding 4.1 geeft in een stroomschema de steekproef van de op straat gecontroleerde bestuurders, van welk deel daarvan het alcohol- en drugsgebruik zijn geregistreerd en wat daarvan de uitslag was. Steekproef A (n = 443) in *Afbeelding 4.1* bevat alle bestuurders die op straat zijn staande gehouden en zijn getest op drugs of op alcohol. Steekproef B (n=408) bevat alle bestuurders bij wie een speekseltest is afgenomen en geregistreerd, ongeacht of ook een blaastest is afgenomen. Steekproef C (n=416) bevat alle bestuurders bij wie een blaastest is afgenomen en geregistreerd, ongeacht of er bij hen ook een speekseltest is afgenomen. Steekproef D (n=383) bevat alle bestuurders waarbij zowel een speekseltest als een blaastest is afgenomen en is geregistreerd.

Zoals te zien is in *Afbeelding 4.1*, zijn van de 51 bestuurders die op straat positief hebben getest voor drugs 26 bestuurders positief bevonden na analyse van het bloedmonster door het NFI. Speekseltesten op straat geven slechts een indicatie van drugsgebruik. Na een positieve test op straat wordt daarom bij de verdachte op het politiebureau een bloedmonster afgenomen voor verdere analyse op strafbaar drugsgebruik. Op basis van de uitslag van deze analyse wordt een proces-verbaal opgemaakt. Alleen wanneer de laboratoriumuitslag óók positief blijkt, telt een bestuurder mee voor de prevalentie die in dit hoofdstuk wordt gerapporteerd. Meer informatie over de positieve speekseltesten op straat staat in *Bijlage E*.

Afbeelding 4.1. Stroomschema van de steekproeftrekking.



4.2.2 Achtergrondkenmerken van gecontroleerde bestuurders

In *Tabel 4.2* wordt voor alle 443 gecontroleerde bestuurders (steekproef A) de algemene achtergrondkenmerken weergegeven.

De meerderheid van de gecontroleerde bestuurders was man, had de Nederlandse nationaliteit, bestuurde een personenauto en was een ervaren bestuurder (had geen beginnersrijbewijs). De groepen bestuurders met een niet-Nederlands rijbewijs (20%) en bestuurders met een beginnersrijbewijs (23%) waren wel fors vertegenwoordigd in de steekproef. Iets meer dan de helft (51%) van de gecontroleerde bestuurders was jonger dan 35 jaar. De overgrote meerderheid (97%) was in het bezit van een geldig rijbewijs. De achtergrondkenmerken van de gecontroleerde bestuurders per regio zijn te vinden in *Bijlage D*.

Tabel 4.2.
Achtergrondkenmerken van
gecontroleerde bestuurders
(n=443; steekproef A in
Afbeelding 4.1)

Kenmerk		Totaal aantal (aandeel)
Geslacht	Man	360 (81%)
	Vrouw	79 (18%)
	Onbekend	4 (1%)
Nationaliteit	NL	354 (80%)
	Niet NL	89 (20%)
Type auto	Bedrijfsauto (Grijs kenteken B of V)	62 (14%)
	Personenauto	381 (86%)
Beginnersrijbewijs	Ja	104 (23%)
	Nee	325 (73%)
	Onbekend	14 (3%)
Leeftijdscategorie	18-24 jaar	106 (24%)
	25 – 34 jaar	121 (27%)
	35-49 jaar	112 (25%)
	50+ jaar	92 (21%)
	Onbekend	12 (3%)
Geldigheid rijbewijs	Geldig	428 (97%)
	Geen rijbewijs	8 (2%)
	Rijontzegging/ongeldig verklaard	4 (1%)
	Verlopen	2 (0,5%)
	Onbekend	1 (0,2%)

4.2.3 Strafbaar middelengebruik in het verkeer

Aangezien niet bij alle bestuurders zowel op alcohol als op drugs is gecontroleerd, presenteren we de verschillende prevalentiecijfers apart voor de steekproeven B, C en D (zie *Tabel 4.3*). Om de prevalentie van drugs te bepalen is allereerst gekeken naar steekproef B, dat wil zeggen bestuurders bij wie in ieder geval op drugs is getest. In deze steekproef waren 18 bestuurders (4,4%) onder invloed van een strafbare drug. Daarnaast waren 7 bestuurders (1,7%) onder invloed van meerdere strafbare drugs en bleek 1 bestuurder onder invloed van zowel drugs als alcohol. Om de prevalentie van het alcoholgebruik in het verkeer te bepalen is eerst gekeken naar steekproef C. In deze steekproef zijn er 8 (1,9%) bestuurders met een strafbare hoeveelheid alcohol, inclusief die ene bestuurder die zowel onder invloed van drugs als alcohol was.

Tot slot is gekeken naar steekproef D, die bestaat uit bestuurders bij wie zowel de test op alcohol als drugsgebruik is geregistreerd en die het beste beeld geeft van de verhouding tussen alcohol- en drugsgebruik in het verkeer. Volgens deze steekproef blijkt dat 17 bestuurders (4,4%) onder invloed waren van een strafbare drug, en 6 bestuurders (1,6%) onder invloed van meerdere drugs en 7 bestuurders (1,8%) onder invloed van een strafbare hoeveelheid alcohol. Een bestuurder bleek onder invloed van zowel alcohol als drugs. Volgens deze steekproef is het aantal bestuurders onder invloed van drugs ongeveer drie keer zo hoog als het aantal bestuurders onder invloed van alcohol.

Tabel 4.3. Prevalentie alcohol en drugs onder alle bestuurders die zijn getest.

Steekproef	Totaal	Negatief (geen gebruik middelen)	Alleen Alcohol	Enkel Drugs	Drugs + drugs	Drugs + alcohol
Op drugs getest (B)	408	381 (93,4%)	-	18 (4,4%)	7 (1,7%)	1 (0,2%)
Op alcohol getest (C)	416	408 (98,1%)	7 (1,7%)	-	-	1 (0,2%)
Op alcohol én drugs getest (D)	383	352 (91,9%)	7 (1,8%)	17 (4,4%)	6 (1,6%)	1 (0,3%)

Drugsgebruik

Tabel 4.4 bevat de uitslagen van de bloedonderzoeken bij de 26 op strafbaar drugsgebruik betrapte bestuurders. Deze uitslagen betreffen de 26 bestuurders die positief op drugs zijn getest (ongeacht of ze ook op alcohol zijn getest; steekproef B in *Afbeelding 4.1*). Hieruit blijkt dat cannabis het meeste voorkomt. Cocaine, amfetamine en methamfetamine werden minder vaak aangetroffen. Opiaten blijken vrijwel niet voor te komen.

Tabel 4.4. Prevalentie drugssoorten

	Amfetamine	Methamfetamine	Cannabis	Cocaine	Opiaten	Totaal
Aantal	7	6	20	9	1	43

In de bloedmonsters van 7 van de 26 bestuurders is een combinatie van drugs aangetroffen. Vijf van deze bestuurders hadden twee drugssoorten gebruikt, één bestuurder had drie drugssoorten gebruikt en één bestuurders vier drugssoorten. Uit de drugscombinaties zelf komt geen algemeen beeld naar voren. De precieze drugscombinaties zijn te vinden in *Bijlage E*.

Alcoholgebruik

Tabel 4.5 geeft de prevalentie van alcoholgebruik in het verkeer weer. In totaal zijn er acht bestuurders staande gehouden die op straat boven de limiet bliezen (Alert of Fail). Daarnaast zijn er acht bestuurders die A/P (Alert/Pass) bliezen. De uitslag A/P geeft alleen bij beginnende bestuurders voldoende grond voor een verdenking, waarna er een bevel voor medewerking aan een ademanalyse wordt gegeven. Dit bleek het geval te zijn geweest bij één bestuurder; bij de ademanalyse bleek deze bestuurder 0 ug/l te blazen. Voor ervaren bestuurders (die geen beginnersrijbewijs hebben) betekent de uitslag A/P geen verdere ademanalyse. De uitslagen van de blaastesten die boven de limiet waren (Alert of Fail) zijn in alle gevallen bevestigd door de uitslagen van de ademanalyse.

Tabel 4.5. Uitslagen van de blaastesten

Uitslag van de blaastest op straat	Totaal
F (fail)	3 (0,7%)
A (alert)	5 (1,1%)
A/P (alert/pass)	8 (1,8%)
P (pass)	400 (90,3%)
Onbekend	27 (6,1%)
Totaal	443 (100%)

4.2.4 Achtergrondkenmerken van overtreders

Drugsgebruikers

Tabel 4.6 geeft de achtergrondkenmerken weer van de 26 bestuurders die op straat positief zijn bevonden op drugs en bij wie ook de bloedanalyses een strafbare hoeveelheid drugs heeft uitgewezen. Uit de tabel blijkt dat deze bestuurders voornamelijk mannen zijn, in een personenauto rijden en tussen 18 en 49 jaar zijn. Wat in de gegevens opvalt is dat 11 van de 26 bestuurders een beginnersrijbewijs heeft, dat eveneens 11 van de 26 bestuurders een niet-Nederlandse nationaliteit heeft en dat 8 van de 26 bestuurders geen geldig rijbewijs bij zich heeft.

Tabel 4.6. Achtergronden van de bestuurders die positief getest zijn op een strafbare hoeveelheid drugs (n=26)

Kenmerk		Totaal
Geslacht	Man	25
	Vrouw	1
Nationaliteit	NL	15
	Niet NL	11
Type auto	Bedrijfsauto (Grijs kenteken B of V)	4
	Personenauto	22
Beginnersrijbewijs	Ja	11
	Nee	13
	Onbekend	2
Leeftijdscategorie	18 - 24 jaar	6
	25 - 34 jaar	10
	35 - 49 jaar	7
	50+ jaar	2
	Onbekend	1
Geldigheid rijbewijs	Geen rijbewijs	4
	Geldig	18
	Rijontzegging/ongeldig verklaard	2
	Verlopen	2

Alcoholgebruikers

In *Tabel 4.7* worden de achtergrondkenmerken weergegeven van de bestuurders bij wie een strafbare hoeveelheid alcohol is vastgesteld. Aangezien het om kleine aantallen gaat is het niet mogelijk om algemene uitspraken of conclusies te trekken.

Tabel 4.7. Achtergronden van de bestuurders die positief getest zijn op een strafbare hoeveelheid alcohol (n=8)

Kenmerk		Totaal
Geslacht	Man	4
	Vrouw	4
Nationaliteit	NL	6
	Niet NL	2
Type auto	Bedrijfsauto (Grijs kenteken B of V)	1
	Personenauto	7
Beginnersrijbewijs	Ja	3
	Nee	5
Leeftijdscategorie	18 - 24 jaar	2
	25 - 34 jaar	3
	35 - 49 jaar	2
	50+ jaar	0
Geldigheid rijbewijs	Geen rijbewijs	0
	Geldig	8
	Rijontzegging/ongeldig verklaard	0
	Verlopen	0

5 Conclusies en aanbevelingen

Dit rapport doet verslag van een pilot die in 2021 werd uitgevoerd om een nieuwe opzet voor een betrouwbare en tegelijkertijd praktisch haalbare meting van alcohol en drugs in het verkeer uit te proberen. De centrale onderzoeksvraag luidde: *In hoeverre kunnen metingen van alcohol en drugsgebruik in het verkeer gecombineerd worden, waarbij de metingen aselekt plaatsvinden en waarbij de invloed van sociale media beperkt wordt?* In dit hoofdstuk zetten we de belangrijkste resultaten op een rij (*Paragraaf 5.1*). In *Paragraaf 5.2* worden de indicatieve gegevens over de prevalentie van alcohol- en drugsgebruik in het verkeer samengevat en toegelicht. In *Paragraaf 5.3* formuleren we aanbevelingen voor een toekomstig onderzoek naar de prevalentie van alcohol en drugs in het verkeer.

Tot nu toe werd in Nederland voor het vaststellen van de prevalentie van rijden onder invloed in het verkeer gebruikgemaakt van grootschalige fuikcontroles waarbij bijna uitsluitend op alcoholgebruik is gecontroleerd. De politie heeft deze grootschalige fuikcontroles over de laatste jaren steeds minder gebruikt om de storende invloed van sociale media te vermijden. Vanwege deze invloed van sociale media (zie ook *Paragraaf 2.2*) en de capaciteitsproblemen bij de politie – die in 2021 werden versterkt door de COVID-19-pandemie – is voor de huidige pilot gekeken naar de mogelijkheden om het prevalentieonderzoek onderdeel te laten zijn van reguliere politieursurveillance. Gezien verschillende signalen dat drugs in het verkeer een opkomend probleem vormen (zie *Hoofdstuk 1*) terwijl recente gegevens over drugsgebruik in het verkeer ontbreken, is er besloten om de huidige pilot te richten op gelijktijdige meting van zowel alcohol als drugs. Met dit onderzoek is er voor het eerst sinds 2009 een combinatiemeting bij een aanzienlijk aantal automobilisten uitgevoerd.

5.1 Belangrijkste bevindingen over de uitvoering van de metingen

Uit de gesprekken met coördinatoren en agenten is naar voren gekomen hoe de uitvoering van de metingen in het verkeer is verlopen, hoe de werkwijze is ervaren en wat eventuele punten voor verbetering zijn. Daarnaast biedt ook de analyse van de gegevens zelf, zoals bijvoorbeeld de verdeling van de metingen over dagen en tijdstippen en de vermelde bijzonderheden daarbij, een beeld van de uitvoering in de praktijk. Op basis van deze informatie concluderen we het volgende:

1. Het testen op zowel alcohol als drugs is goed te combineren, maar gaat ten koste van het aantal bestuurders dat binnen een bepaald tijdvenster op straat getest kan worden. Een prevalentiemeting die alcohol- en drugsgebruik combineert zal dus bij een gelijke politie-inspanning minder waarnemingen opleveren.
2. In de praktijk bleek het lastig om de voor het onderzoek gewenste verdeling van de metingen over locaties en tijdstippen te realiseren. De streefaantallen en -verdeling van de metingen bleken niet goed aan te sluiten op de dienstroosters van uitvoerende agenten en het soms onvoorzien karakter van de politiewerkzaamheden.

3. De tijdinvestering van de coördinatoren voor de pilot bleek aanzienlijk groter te zijn dan verwacht.
4. Het aselekt testen van bestuurders, spoort niet met de gangbare werkwijze bij politie-surveillances, waarbij juist selectief wordt staande gehouden op basis van verdenking.
5. Het testen van meerdere bestuurders op één locatie sluit beter aan op de beleving en motivatie van de meeste agenten dan het testen van slechts één persoon. Eén persoon per locatie tijdens de gebruikelijke politie-surveillancedienst verdient echter de voorkeur als het erom gaat om de invloed van sociale media zo veel mogelijk uit te sluiten. Indien hiervoor gekozen wordt, moet zeker meer aandacht worden besteed aan het blijven motiveren van agenten om te werken volgens deze methode.
6. Politieagenten hebben een duidelijke voorkeur voor een digitale invulling van gegevens.
7. De vertrouwelijke, beveiligde gegevensuitwisseling volgde een aparte procedure in elk van de drie deelnemende regio's. Voor een vervolg is het wenselijk om uit te zoeken wat de minst tijdrovende manier is van uitwisselen van als geheim geclassificeerde gegevens tussen politie, NFI en uitvoerende wetenschappelijke organisatie. Het direct plaatsen van een deel van de gegevens in een streng beveiligde omgeving verdient ons inziens de voorkeur boven het versturen van deze gegevens per e-mail.

Kortom: voor de politie vergt het meewerken aan metingen van middelengebruik in het verkeer tijdens reguliere surveillances een tamelijk grote tijdsinvestering. Bovendien sluit de uit wetenschappelijk oogpunt gewenste werkwijze van aselekt testen en van het testen van slechts één bestuurder per locatie niet goed aan op de gangbare werkwijze, beleving en motivatie van de uitvoerende agenten. Indien voor een vervolg van deze werkwijze gekozen zou worden, verdienen deze twee aspecten – tijdsinvestering en duurzame motivatie van betrokkenen – meer aandacht.

5.2 Bevindingen middelengebruik in het verkeer

5.2.1 Alcohol- en drugsgebruik in het verkeer

Tijdens de pilot zijn in totaal 443 automobilisten staande gehouden en gecontroleerd op alcohol en/of drugs. Van deze kleine en landelijk niet-representatieve steekproef bleek iets minder dan twee procent strafbaar te hebben gereden onder invloed van alcohol en zes procent strafbaar onder invloed van drugs, met cannabis als de meest voorkomende drug.

De steekproef van deze pilot is aanmerkelijk kleiner en veel minder landelijk representatief dan die van de grootschalige prevalentieonderzoeken, zoals DRUID met een landelijke steekproef van bijna 5.000 automobilisten. Op een heel globaal niveau, en uitsluitend indicatief, is een vergelijking tussen resultaten van DRUID en onze pilot wel te maken. In het DRUID-onderzoek uitgevoerd in 2007-2009 was de onderlinge verhouding tussen de groepen overtreeders nog 1,2 drugsrijder op 1 alcoholrijder, bijna 1 op 1 dus. Volgens de resultaten van deze pilot zijn er nu aanzienlijk meer strafbare drugsrijders dan drankrijders. Het drugsgebruik in het verkeer lijkt te zijn toegenomen over de afgelopen 15 jaar en lijkt nu frequenter voor te komen dan alcoholgebruik, maar zoals gezegd zijn de resultaten van deze beperkte steekproef zeker niet representatief voor Nederland. Dit onderzoek bevestigt wel de signalen vanuit de politieorganisatie in 2020 en 2021 over de toenemende verstoring van drugs in het verkeer (NOS, 2020, 2021; Telegraaf, 2021). Bovendien wijst ook binnen- en buitenlands onderzoek op de belangrijke rol van drugs als risicofactor in het verkeer, waarbij in sommige landen in de afgelopen jaren ook een toename van drugsgebruik of van specifieke drugstypen in het verkeer is gesignaleerd (zie *Hoofdstuk 1*).

Al met al is er reden genoeg om drugs in het verkeer als een risicofactor te beschouwen die het waard is om naast alcohol goed te monitoren. Daarom wordt in het Europese project BASELINE⁵ ook gewerkt aan aanbevelingen voor de manier waarop alcohol en drugs in het verkeer het beste gemonitord kunnen worden (Kennissetwerk SPV, 2021; *Bijlage B*).

5.2.2 Vergelijking testuitslagen speeksel en bloed

De speekseltester op straat geeft aan of de bestuurder een bepaalde hoeveelheid drugs heeft gebruikt (boven de drempelwaarde die het apparaat kan detecteren), maar niet de exacte concentratie drugs. Op voorhand is dus te verwachten dat een aantal bestuurders die op straat positief testen op drugsgebruik niet meteen schuldig zijn aan strafbaar drugsgebruik.

Er zijn meerdere verklaringen mogelijk waarom testresultaten op straat niet worden bevestigd via bloedanalyse. Ten eerste vormt de hoeveelheid drugs in speeksel geen nauwkeurige afspiegeling van de hoeveelheid drugs in het bloed (Gjerde et al., 2018). Ten tweede kan de speekseltester niet goed onderscheid maken tussen actief werkzame drugs in het lichaam en inactieve metabolieten (afbraakstoffen) van een drug (Gjerde et al., 2018). Een bestuurder kan op een eerder tijdstip drugs hebben gebruikt die al grotendeels zijn afgebroken in het lichaam, terwijl één of meer metabolieten nog aanwezig zijn in het bloed. Ten derde geldt ook dat de tijd tussen de afname van de speekseltest en de bloedafname invloed heeft; hoe meer tijd er tussen zit, hoe groter de kans op tussentijdse afbraak en een negatief resultaat bij de bloedtest (Houwing & Hagenzieker, 2013). Bloed wordt in principe tot anderhalf uur na het uitvoeren van de speekseltest afgenomen, maar van sommige stoffen, zoals cannabis en cocaïne, met bijvoorbeeld een 'halfwaardetijd' van ongeveer een halfuur, is de concentratie in anderhalf uur al met een factor acht afgenomen (Houwing & Hagenzieker, 2013).

In de huidige pilot is gevonden dat – vergeleken met internationaal onderzoek (Gjerde et al., 2018; Michigan State Police, 2021) – een relatief groot deel van de positieve uitslagen voor drugs op straat niet bevestigd worden door latere bloedanalyse. De vergelijking tussen onderzoeken is echter lastig. In het eerdere Europese en Amerikaanse onderzoek zijn bijvoorbeeld deels andere speekseltesters gebruikt dan in deze pilot. Bovendien is in buitenlands onderzoek ook veel gebruikgemaakt van testen van bestuurders na verdenking, terwijl het uitgangspunt van dit onderzoek was om te testen zonder voorafgaande verdenking van rijden onder invloed. Verder kunnen de onderzoeken ook nog van elkaar verschillen op belangrijke variabelen zoals de tijd tussen afname van de speekseltest en de afname van bloed, de wijze van opslag van het bloed, en de tijd tussen afname van bloed en de verzending naar het medisch laboratorium. Ten slotte is ook de steekproefgrootte van deze pilot erg beperkt in vergelijking met studies in buitenland. De huidige pilot was dan ook te beperkt van opzet om een sluitende verklaring te geven voor het gevonden hoge aandeel niet-bevestigde testresultaten. Een meer nauwgezette registratie van tijdstippen (zoals die van het testen op straat, en van bloedafname op het politiebureau) bij toekomstige prevalentie-metingen kan bijdragen aan een betere verklaring.

Overigens staan de ontwikkelingen op het terrein van drugsdetectie niet stil. Bloedanalyse biedt zeker de grootste nauwkeurigheid in het detecteren van actieve drugs in het lichaam, maar de medische analyse van speekselmonsters in het laboratorium heeft zich in de afgelopen jaren ook sterk ontwikkeld. In het buitenland gaan stemmen op om – op langere termijn – bloedanalyse als bewijs voor drugsdetectie in het verkeer geheel of gedeeltelijk te vervangen door analyse van speekselmonsters in het laboratorium (USA: Flannigan et al., 2017; Italië: Pioda et al., 2021). De grote voordelen in termen van efficiëntie zijn dan dat de afname van een speekselmonster ter plekke kan gebeuren zodat het tijdsinterval tussen voorlopige screening en bewijsafname zeer kort is, en dat de politie kostbare tijd bespaart omdat een verdachte niet naar het bureau vervoerd hoeft te worden. Om deze reden is dit in de meeste staten van Australië dan ook de



5. Zie ook <https://www.baseline.vias.be/en/>

gebruikelijke procedure voor handhaving en testen van het drugsgebruik in het verkeer: de afname van speeksel voor verdere laboratoriumanalyse, na een positieve uitslag van de drugsspeekseltest op straat (Davey et al., 2017).

5.3 Aanbevelingen voor verder prevalentieonderzoek

Alcohol- en drugsgebruik in het verkeer zijn, gezien het risico dat ze vormen, belangrijk om te blijven monitoren. Het betrouwbaar vaststellen van het alcoholgebruik in het verkeer is echter steeds lastiger geworden omdat de locaties van de gebruikelijke fuikcontroles tegenwoordig snel verspreid worden via sociale media. Het monitoren van drugsgebruik is voorsnog niet goed van de grond gekomen. Uit efficiëntieoverwegingen is het aan te bevelen om in toekomstig prevalentieonderzoek metingen van alcohol- en drugsgebruik te combineren. Zoals al in *Hoofdstuk 2* genoemd (zie *Paragraaf 2.5*) bespaart het testen van elke bestuurder op alcohol én drugs kosten en tijd ten opzichte van aparte steekproeven voor drank- en drugsmetingen in het verkeer. Bovendien geeft dit het meeste inzicht in het combinatiegebruik van alcohol en drugs. Via deze pilot is nagegaan op welke wijze dat haalbaar is.

In deze pilot is ervaring opgedaan met de reguliere verkeerssurveillance als uitgangspunt voor prevalentieonderzoek. De voor- en nadelen van deze aanpak en mogelijke verbeteringen daarvan, zijn in deze rapportage nader belicht. In *Tabel 2.1* in *Hoofdstuk 2* staan de voor- en nadelen van de grootschalige fuikcontroles samengevat. *Tabel 5.1* presenteert ook de voor- en nadelen van de hier geteste nieuwe methode via reguliere verkeerssurveillances. Uiteraard gaat het om kwalitatieve scores. Hieronder beschrijven we de zes kenmerken die de kwaliteit van een prevalentieonderzoek mede bepalen en hoe de twee verschillende methoden hierop 'scoren'.

- Versturende invloed van sociale media: als potentiële overtreders snel geïnformeerd worden over de locatie van een controle, kunnen ze deze ontwijken en wordt de betrouwbaarheid van de meting beïnvloed. De versturende invloed van sociale media is bij de methode van politie-surveillance nihil, aangezien politieagenten in een politieauto een controle op een plek snel en onverwacht kunnen uitvoeren en daarna ook weer snel van locatie kunnen wisselen.
- Gemak/efficiëntie van het verzamelen van een groot aantal waarnemingen: het aantal waarnemingen is van invloed op de precisie waarmee conclusies kunnen worden getrokken; bij grote fuikcontroles is het veel gemakkelijker om grote aantallen waarnemingen te realiseren dan bij de methode van politie-surveillance. Tijdens een politie-surveillance moet een gehele route worden gereden en gebeurt het controleren min of meer als een 'tussendoortje'. Tijdens de surveillance kunnen dan slechts weinig bestuurders worden gecontroleerd omdat de controle anders te veel ten koste gaat van andere doelen van de surveillance.
- Gemak van verplaatsing over verschillende locaties: de kwaliteit van de data wordt niet alleen bepaald door het aantal waarnemingen, maar ook door het verzamelen van waarnemingen op voldoende verschillende locaties. Grootschalige fuiken maken gebruik van grote groepen agenten, waardoor deze werkwijze geschikt is voor langere tijd op één locatie, maar minder geschikt voor korte tijd en snelle locatiewisseling. Bij de nieuwe methode van surveillance wordt het middelengebruik in het verkeer gemeten op verschillende locaties op een langere route, waardoor deze methode hoog scoort op het gemak van verplaatsing over verschillende locaties. Als er op veel verschillende locaties bestuurders worden staande gehouden is er volgens onderzoekers ook een grotere kans dat de metingen representatief zijn (Alcañiz, Guillen & Santolino, 2018).
- Mogelijkheid om zowel alcohol- als drugsmetingen bij alle bestuurders te doen: voor een prevalentieonderzoek van alcohol en drugs gaat de voorkeur uit naar een gecombineerde meting die bij elke bestuurder een alcohol- en drugstest toepast. Bij een grootschalige fuikcontrole kan binnen de duur van de controle, bijvoorbeeld een avond, maar bij een beperkt aantal automobilisten een gecombineerde meting worden uitgevoerd. Op basis van een kleine pilot concludeerde I&O Research dat bij grootschalige fuikcontroles waarbij enkele honderden

automobilisten worden staande gehouden de tijd ontbreekt om ze allemaal, behalve op alcohol, ook op drugs te testen (zie ook I&O Research, 2021). Dit omdat een drugstest aanzienlijk meer tijd per bestuurder kost dan alleen een blaastest. Bij de nieuwe methode is het voor de politie betrekkelijk eenvoudig om tijdens die surveillance tijd te vinden om een automobilist staande te houden en deze te testen op zowel alcohol- als drugsgebruik in het verkeer. In de meeste gevallen is het in deze pilot gelukt om automobilisten zowel op alcohol als op drugs te testen.

- Mogelijkheid voor de aanwezigheid van extra onderzoeksmedewerkers voor het afnemen van interviews: het onderzoek kan in kwaliteit winnen als ter plekke extra informatie bij bestuurders wordt verzameld door interviewers in opdracht van een uitvoerende onderzoeksorganisatie. Dit is echter geen praktische werkwijze als de politie een normale surveillancedienst draait. Het kost te veel geld om interviewers mee te sturen op surveillance en bovendien is het vanuit de politietaak geredeneerd ook onwenselijk dat interviewers meerijden met surveillance.
- Motivatie van agenten: Wanneer agenten tijdens een surveillance aselect één bestuurder per locatie controleren op alcohol- en drugsgebruik is te verwachten dat zij na verloop van tijd deze manier van controleren niet als erg motiverend of zinvol ervaren. Bij grootschalige fuikcontroles staat de controle uitsluitend in dienst van de verkeersveiligheid, is er veel (vaak ook prettig) contact met verschillende weggebruikers, en worden er altijd wel overtredders gepakt. Bij surveillance kan de aselecte controle op alcohol- en drugsgebruik conflicteren met andere doelen van de surveillance, worden er niet altijd overtredders gepakt, en als er wel een overtreder wordt gepakt, raakt men soms kostbare tijd verloren door het vervoer van de verdachte naar het bureau, waardoor andere doelen van de surveillance soms niet gerealiseerd kunnen worden.

Tabel 5.1. Overzicht van voor- (+) en nadelen (-) van de twee controlemethoden voor het verzamelen van gegevens over alcohol- en drugsgebruik in het verkeer

Kenmerk	Grootschalige fuikcontrole	Reguliere verkeerssurveillance
Verstorende invloed sociale media	Groot (-)	Nihil (+)
Gemak/efficiëntie verzamelen groot aantal waarnemingen	Groot (+)	Matig (-)
Gemak van verplaatsing over verschillende locaties	Klein (-)	Groot (+)
Mogelijkheid alcohol- & drugsmetingen bij alle bestuurders te doen	Zeer beperkt (-)	Groot (+)
Gemak inschakelen extra interviewers	Groot (+)	Nihil (-)
Motivatie van agenten	Groot (+)	Afnemend (-)

Op basis van genoemde overwegingen en de samenvatting in *Tabel 5.1* kunnen we concluderen dat aan beide controlemethoden voor een prevalentie-meting – enerzijds grootschalige fuikcontroles en anderzijds reguliere surveillances – voor- en nadelen verbonden zijn. De grootste nadelen van grootschalige fuikcontroles zijn dat ze snel op sociale media bekend kunnen raken waardoor potentiële overtredders de controle kunnen ontwijken, en dat het praktisch gesproken niet mogelijk is om alle bestuurders op alcohol én drugs te testen. De grootste nadelen van reguliere verkeerssurveillance zijn dat politieagenten het niet als erg motiverend of zinvol ervaren om slechts één bestuurder per locatie te testen en dat het ook niet mogelijk is om interviewers mee te sturen bij deze surveillances.

Een mogelijk alternatief voor beide vormen van controle zou een kleinschaliger fuikcontrole zijn die kortere tijd op een locatie staat (om de invloed van sociale media te beperken), die alle staande gehouden bestuurders zowel op alcohol als op drugs test, en die de aanwezigheid van interviewers toelaat. Kleinschaliger fuikcontroles zijn als methode niet uitgetest in deze pilot, maar zouden een alternatief kunnen vormen dat 'the best of both worlds' bevat. We bevelen aan om dit alternatief als werkmodel voor een nieuwe prevalentie­meting ook in de praktijk te testen.

Literatuur

Achermann Stürmer, Y., Meesmann, U. & Berbatovci, H. (2019). *Driving under the influence of alcohol and drugs*. ESRA2 Thematic report Nr. 5. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Swiss Council for Accident Prevention, Bern, Switzerland.

Alcañiz, M., Guillen, M. & Santolino, M. (2018). *Prevalence of drug use among drivers based on mandatory, random tests in a roadside survey*. In: PLoS ONE, vol. 13, nr. 6, art. e0199302.

AD (2020). *Politie controleert minder op de weg vanwege corona, alcoholcontroles opgeschort*. Nieuwsbericht 20 maart 2020, geraadpleegd 8 maart 2022 op: <https://www.ad.nl/auto/politie-controleert-minder-op-de-weg-vanwege-corona-alcoholcontroles-opgeschort~ae8911ae/>

Baldock, M. & Lindsay, T. (2020). *Illicit drugs are now more common than alcohol among South Australian crash-involved drivers and riders*. In: Traffic Injury Prevention, vol. 21, nr. 1, p. 1-6.

Boets, S., Silverans, P., Houwing, S., Forsman, Å, et al. (2021). *Methodological guidelines – KPI Driving under the Influence of Alcohol*. BASELINE project. Vias institute, Brussels.

Davey, J., Armstrong, K., Freeman, J. & Sheldrake, M. (2017). *Roadside drug testing scoping study. Final report*. Centre for Accident Research and Road Safety (CARRS), Queensland.

Davidse, R.J., Duijvenvoorde, K. van & Louwerse, W.J.R. (2020). *Dodelijke verkeersongevallen op rijkswegen in 2019; Analyse van ongevals- en letselfactoren en daaruit volgende aanknopingspunten voor maatregelen*. R-2020-29. SWOV, Den Haag.

Davidse, R.J., Boele-Vos, M.J., Doumen, M.J.A., Duijvenvoorde, K. van, et al. (2021). *Dodelijke verkeersongevallen in Noord-Brabant 2018-2019; Analyse van ongevals- en letselfactoren en daaruit volgende aanknopingspunten voor maatregelen*. R-2021-9. SWOV, Den Haag.

Davidse, R. J., Duijvenvoorde, K. van & Louwerse, W.J.R. (te verschijnen). *Dodelijke verkeersongevallen op rijkswegen in 2020. Analyse van ongevals- en letselfactoren en daaruit volgende aanknopingspunten voor maatregelen*. R-2021-23. SWOV, Den Haag.

European Commission (2021). *Road safety thematic report – Alcohol, drugs and medicine*. European Road Safety Observatory. European Commission, Directorate General for Transport, Brussels.

Fels, H., Herzog, J., Skopp, G., Holzer, A., et al. (2020). *Retrospective analysis of new psychoactive substances in blood samples of German drivers suspected of driving under the influence of drugs*. In: Drug Testing and Analysis, vol. 12, nr. 10, p. 1470-1476 . <https://doi.org/10.1002/dta.2897>

Flannigan, J., Talpins, S.K., & Moore, C. (2017). *Oral fluid testing for impaired driving enforcement*. In: IACP, Police Chief magazine, vol. 17.

Furuhaugen, H., Jamt, R.E.G., Nilsson, G., Vindenes, V. & Gjerde, H. (2018). *Roadside survey of alcohol and drug use among Norwegian drivers in 2016–2017: A follow-up of the 2008–2009 survey*. In: *Traffic Injury Prevention*, vol. 19, nr. 6, p. 555-562. <https://doi.org/10.1080/15389588.2018.1478087>

Gjerde, H., Brennhovd, Clausen, G., Andreassen, E., & Furuhaugen, H. (2018). *Evaluation of Dräger DrugTest 5000 in a Naturalistic Setting*. In: *Journal of Analytical Toxicology*, vol. 42, p. 248–254. <https://doi.org/10.1093/jat/bky003>

Goldenbeld, C. (2020). *Oriëntatie op onderzoek naar rijden onder invloed van alcohol en drug. Een verkennende notitie*. R-2020-20. SWOV, Den Haag.

Hermansen, S.K., Pedersen, T.R. & Christoffersen, D.J. (2020). *THC-influenced drivers in the new Danish 3-level offense system*. In: *Traffic Injury Prevention*, vol. 21, nr. 1, p. 13-17.

Houwing, S. (2013). *Estimating the risk of driving under the influence of psychoactive substances*. Proefschrift Rijksuniversiteit Groningen. SWOV-Dissertatiereeks, Leidschendam, Nederland.

Houwing, S. & Hagenzieker, M. (2013). *Geneesmiddelen en drugs in het Nederlandse verkeer. Resultaten van het Europese onderzoeksproject DRUID die relevant zijn voor het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid*. D-2013-3. SWOV, Leidschendam.

Houwing, S., Hagenzieker, M., Mathijssen, R., Bernhoft, I.M., et al. (2011). *Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic. Part I: General results*. Project No. TREN-05-FP6TR-S07.61320-518404-DRUID. Deliverable D2.2.3 Part 1 of the EU FP6 project DRUID, European Commission, Brussels.

I&O Research (2016). *Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2015; Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten*. Ministerie van Infrastructuur en Milieu; Rijkswaterstaat, Water, Verkeer en Leefomgeving WVL, Delft.

I&O Research (2021). *Rijden onder invloed in Nederland in 2006-2019; Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten*. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat IenW; Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving WVL, 's-Gravenhage.

Intomart GfK (2010). *Effectmeting regioplannen 2010 : landelijke rapportage; Een internet-onderzoek in opdracht van het Landelijk Parket Team Verkeer van het Openbaar Ministerie*. Intomart GfK.

Jamt, R.E.G., Gjerde, H., Normann, P.T. & Bogstrand, S.T. (2017). *Roadside survey on alcohol and drug use among drivers in the Arctic county of Finnmark (Norway)*. In: *Traffic Injury Prevention*, vol. 18, nr. 7, p. 681-687. <https://doi.org/10.1080/15389588.2017.1283027>

Kelley-Baker, T., Berning, A., Ramirez, A., Lacey, J.H., et al. (2017). *2013-2014 National roadside study of alcohol and drug use by drivers: Drug results*. Report No. DOT HS 812 411. National Highway Traffic Safety Administration, Washington, DC.

Kennisnetwerk SPV (2021). *De definitie van risico-indicator 'veilige verkeersdeelnemers' Op weg naar bruikbare risico-indicatoren*. Geraadpleegd 8 februari 2022 op: <https://www.kennisnetwerkspv.nl/Nieuws/Risico-indicator-Veilige-verkeersdeelnemers>

Lacey, J.H., Kelley-Baker, T., Voas, R.B., Romano, E., et al. (2011). *Alcohol- and drug-involved driving in the United States: Methodology for the 2007 National Roadside Survey*. In: *Evaluation Review*, vol. 35, nr. 4, p. 319-353.

Lacey, J. H., Kelley-Baker, T., Berning, A., Romano, E., et al. (2016). *Drug and alcohol crash risk: A case-control study*. Report No. DOT HS 812 355. National Highway Traffic Safety Administration, Washington, DC.

Mathijssen, M.P.M. (1998). *Rijden onder invloed in Nederland, 1996-1997; Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten*. R-98-37. SWOV, Leidschendam.

Michigan State Police (2021). *Oral fluid roadside analysis. Pilot program – Phase II*. Michigan State Police, Michigan. Geraadpleegd 28 Februari 2022 op: https://www.michigan.gov/documents/msp/PHASE_II_Oral_Fluid_Report_713339_7.pdf

Mills, L, Truelove, V., Freeman, J. & Davey, J. (2022). *Police location pages and groups on Facebook: Does knowing where the police are influence perceptions of certainty and drug driving behaviour?* In: Safety Science, vol. 147, art. 105601. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2021.105601>

Ministerie van Veiligheid en Justitie (2017). *Regeling van de Minister van Veiligheid en Justitie van 15 juni 2017, nr. 2086428, houdende bepalingen met betrekking tot onderzoek ter vaststelling van het gebruik van alcohol, drugs en geneesmiddelen in het verkeer (Regeling alcohol, drugs en geneesmiddelen in het verkeer)*. Ministerie van Veiligheid en Justitie, Den Haag.

Noordzij, P.C., Vis, A.A. & Mulder, J.A.G. (1978). *Alcoholgebruik onder automobilisten; Verslag en resultaten van het onderzoek "Rij- en drinkgewoonten" van Nederlandse automobilisten in weekeindnachten in het najaar van de jaren 1970, 1971, 1973, 1974, 1975 en 1977*. 2e herziene en uitgebreide druk. SWOV, Voorburg.

NOS (2017). *Aantal alcoholcontroles afgelopen drie jaar gehalveerd*. Nieuwsbericht, 2 februari 2017. Geraadpleegd 8 maart 2022 op: <https://nos.nl/artikel/2156235-aantal-alcoholcontroles-afgelopen-drie-jaar-gehalveerd>

NOS (2020). *Politie bezorgd over toenemend aantal betrapte 'drugsrijders'*. Nieuwsbericht, 18 juli 2020. Geraadpleegd 8 februari 2022 op: <https://nos.nl/artikel/2341054-politie-bezorgd-over-toenemend-aantal-betrapte-drugsrijders.htm>

NOS (2021). *Lachgas afgelopen jaren gevonden bij 1800 ongelukken met tientallen doden*. Geraadpleegd 8 februari 2021: <https://nos.nl/artikel/2407852-lachgas-afgelopen-jaren-gevonden-bij-1800-ongelukken-met-tientallen-doden>

Pasnin, L.T. & Gjerde, H. (2021). *Alcohol and drug use among road users involved in fatal crashes in Norway*. Traffic Injury Prevention, 22(4), 267-271. <https://doi.org/10.1080/15389588.2021.1887854>

Pioda, A., Mercurio, I., Battista Pioda, G., Bacci, M., et al. (2021). *Driving under the influence of drugs in Italy: Describing two assessment protocols*. In: Current Topics in Toxicology, 17.

Politie (2018). *In jaar tijd 1250 keer drugs in het verkeer*. Nieuwsbericht Politie, Den Haag. Geraadpleegd 19 maart 2020 op www.politie.nl/nieuws/2018/september/28/00-in-jaar-tijd-1250-keer-drugs-in-hetverkeer.html

Schumann, J., Perkins, M., Dietze, P., Nambiar, D., et al. (2021). *The prevalence of alcohol and other drugs in fatal road crashes in Victoria, Australia*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 153, art. 105905. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2020.105905>

Telegraaf (2021). *Politiebaas na dodelijk weekeinde op de weg: 'Jacht maken op drugsrijders'*. Geraadpleegd 8 februari 2022 op: <https://www.telegraaf.nl/nieuws/1479047688/politiebaas-na->

[dodelijk-weekeinde-op-de-weg-jacht-maken-op-drugsrijders?utm_source=t.co&utm_medium=referral&utm_campaign=twitter](https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/dodelijk-weekeinde-op-de-weg-jacht-maken-op-drugsrijders?utm_source=t.co&utm_medium=referral&utm_campaign=twitter)

Trafikverket (2019). *Analysis of Road Safety Trends 2017. Management by objectives for road safety work towards the 2020 interim targets*. The Swedish Transport Administration, Borlänge, Sweden.

Wiese Simonsen, K., Hasselstrøm, J.B., Hermansen, S.K., Rasmussen, B.S., et al. (2022). *The incidence of psychoactive substances and alcohol among impaired drivers in Denmark in 2015–2019*. In: *Forensic Science International*, vol. 333, art. 111207. <https://doi.org/10.1016/j.forsciint.2022.111207>.

Bijlage A Prevalentieonderzoek in het buitenland

In deze bijlage worden beschrijvingen gegeven van prevalentieonderzoek in het buitenland. Achtereenvolgens wordt ingegaan op onderzoek uit Noorwegen, Spanje en de Verenigde Staten.

A.1 Noorwegen

Tussen september 2014 en oktober 2015 voerden onderzoeker Jamt en collega's in samenwerking met de Noorse politie een prevalentieonderzoek uit naar alcohol en drugs in de Noorse provincie Finnmark (Jamt et al., 2017). In deze regio wonen iets meer dan 75.000 mensen in een gebied van ca. 48.000 m².

De steekproeftrekking bestond uit drie fasen (Jamt et al., 2017). In de eerste fase werden 20 hoofdwegen met een verkeersvolume van meer dan 500 voertuigen per dag gekozen. In de tweede fase werden de tijdsintervallen van meting op deze wegen bepaald. De tijdsintervallen hadden betrekking op alle zeven weekdays en op 19 uren van de hele dag (uitgezonderd tussen 01 en 06 uur 's nachts). De derde fase betrof het aselect staande houden en controleren van automobilisten, en daaraan gekoppeld het verzoek om mee te werken aan het onderzoek.

De politie voerde routinecontroles uit op bestuurders (rijbewijs, alcohol, technische staat voertuig) en verzocht daarna de bestuurder om naar het onderzoeksteam toe te rijden dat 5-10 meter verderop stond. Daar kreeg de bestuurder het verzoek om mee te werken aan het onderzoek naar alcohol en drugs door een speekselmonster af te staan. Het onderzoeksteam benadrukte dat de medewerking aan het onderzoek anoniem en vrijwillig was en verkreeg ook 'informed consent'. Er werd geen financiële beloning gegeven. Het onderzoek was goedgekeurd door een ethisch comité voor Medisch en Gezondheidsonderzoek.

Een poweranalyse wees uit dat ca. 3.000 respondenten voldoende waren om het onderzoek het vereiste statistische onderscheidingsvermogen te geven. In totaal 3.228 automobilisten werd gevraagd aan het onderzoek mee te werken waarvan 6,2% (201) weigerde. De speekselmonsters werden verzameld met een 'Quantisal' testkit.

Via analyse van speekselmonsters werd getest op de aanwezigheid van alcohol, drugs en medicijnen (in totaal meer dan 30 psychoactieve stoffen, zie *Bijlage C*). De geteste drugs waren: THC, cocaïne, amfetamine, methamfetamine, heroïne, LSD, MDMA, synthetische cannabis.

De totale prevalentie van alcohol of drugs onder de bestuurders was 4,3%. De prevalentie van illegale drugs was 1,6% (THC meest gedetecteerd, 1,1%) . De prevalentie van illegale drugs was significant hoger bij jonge bestuurders en bij mannen. De prevalentie van medische drugs was 2,5% (Zoplicon was het meest gedetecteerd, 1,1%; dit slaapmiddel behoort tot categorie III medicijnen die een ernstige of potentieel gevaarlijke invloed op de rijvaardigheid hebben, rijveiligmetmedicijnen.nl).

Bij dit Noorse onderzoek valt op:

- > een hoge respons onder automobilisten (94%) wellicht mede omdat enkel gebruik werd gemaakt van speekselmonsters (en niet van bloedmonsters);
- > dat het onderzoek alle seizoenen, alle dagen en bijna alle tijden van de dag bestreekt;
- > dat de selectie van wegen niet random was, omdat wegen met lage verkeersintensiteit werden uitgesloten.

A.2 Spanje

In de Spaanse provincie Catalonië (7,5 miljoen inwoners in 2015; 4,2 miljoen rijbewijshouders) vond in 2014 een prevalentieonderzoek naar drugs in het verkeer plaats (Alcañiz, Guillen & Santolino, 2018). Het veldwerk vond in anderhalve maand tijd plaats in Catalonië tussen 1 oktober en 16 november 2014. Het testen op drugsgebruik van automobilisten werd door politie verkeersagenten uitgevoerd. De Spaanse politie heeft op straat aselecte drugstesten bij automobilisten afgenomen, na een positief testresultaat gevolgd door de verplichte afname van bloed op het politiebureau voor analyse en wettelijke vervolging. Er werd getest op de aanwezigheid van zes psychoactieve stoffen: THC, methamfetamine, amfetamine, cocaïne, opiaten en benzodiazepine. Verder werden vastgelegd: de tijd en plaats van controle, geslacht, leeftijd en nationaliteit van de bestuurder, rijbewijsduur, voertuigtype, en aantal inzittenden. Het gebruik van drugs werd vastgesteld via AlereTM DDS®2 tester voor speeksel. Indien de speekseltest een positief resultaat liet zien voor één van de zes stoffen, werd er bloed afgenomen bij de bestuurder voor verdere bewijsvoering via een laboratoriumtest.

De steekproef van locaties werd als volgt bepaald. Eerst werd een totaal van bijna 3.500 weggedelen geïdentificeerd met Average Daily Travel boven 4.000 voertuigen per dag. De verdere onderzoekslocaties (primary sampling units) werden via een gestratificeerd steekproefdesign getrokken. De stratificatievariabelen waren: geografisch gebied (RTAs), wegtype (autoweg of snelweg, richting van verkeer, dag van de week en tijdsvenster). Op elk van de 521 geselecteerde onderzoekslocaties werden gegevens van één automobilist (één respondent) verzameld. Volgens de onderzoeker heeft dit weliswaar als nadeel dat betrekkelijk weinig gegevens worden verzameld, maar een voordeel is dat een bron van meetfout wordt gereduceerd en daarmee de representativiteit wordt verbeterd. "The fact that only one drug test was performed per checkpoint reduces the number of resulting drug tests, but has the major advantage of eliminating the correlation between drug tests conducted in the same location in a single control site. This cluster effect could boost the standard errors and unduly cause underestimation of standard errors when ignored" (Alcañiz et al., 2018; p. 4).

De eerste automobilist die de controlelocatie binnenreed werd gekozen voor de testprocedure. Volgens de onderzoekers vermindert dit mogelijke ongewenste selectiviteit. "Unlike previous studies in Spain, our data collection is based on the principle that only the first driver arriving at the control site is drug-tested. Hence, it is guaranteed that the selection of the driver is not influenced by factors like space availability, officers' suspicion or time passed since the control site was set up." (Alcañiz et al., 2018; p. 2).

De in het onderzoek gehanteerde cut-off concentratiewaarden voor het vaststellen van de aanwezigheid van een psychoactieve stof waren 25 ng/ml for THC, 50 ng/ml voor methamfetamine en amfetamine, 30 ng/mg voor cocaïne, 40 ng/mg voor opiaten en 20 ng/ml voor benzodiazepine.

In het onderzoek testte 16,4% van de automobilisten positief op tenminste één drug (95% CI: 13,9–18,9%). Mannelijke automobilisten hadden een significant hogere prevalentie dan vrouwelijke automobilisten: 18,4% van mannen (95% CI: 16,0–20,8%) vs. 3,2% bij vrouwen (95% CI: 3,1–3,3%). Onder de geteste bestuurders bleek THC de meest frequent voorkomende drug

(12,4%, 95% CI: 10,2–14,7%), gevolgd door methamfetamine (3,4%, 95% CI: 2,5–4,4%) en amfetamine (2,2%, 95% CI: 2,1–2,4%). De andere gedetecteerde drugs waren vooral cocaïne (1,8%, 95% CI: 0,9–2,8%), opiaten (0,7%, 95% CI: 0,0–1,4%) en benzodiazepine (0,4%, 95% CI: 0,1–0,7%). 3,7% van de bestuurders testte positief op meerdere drugs (95% CI: 2,8–4,7%). THC werd gedetecteerd als enige drug bij 10,5% van de bestuurders (95% CI: 8,3–12,8%), terwijl combinatie van THC en ander drugs voorkwam bij 1,9% van bestuurders (95% CI: 1,5–2,3%).

Wat opvalt bij het prevalentie-onderzoek in Catalonië is:

- › korte veldwerkmethode (anderhalve maand)
- › verplichting staande gehouden automobilisten om een drugstest te ondergaan;
- › analyse in het verschenen artikel beperkt tot resultaten van speekseltesters;
- › één respondent per locatie;
- › weinig informatie over geneesmiddelen (uitzondering: benzodiazepine);
- › geen informatie over alcohol-drugscombinaties.

A.3 Verenigde Staten

In de VS vond een prevalentieonderzoek naar alcohol en drugs in het verkeer plaats in de periode 2013-2014. Dit was een vervolg op eerdere onderzoeken naar rijden onder invloed in 1973, 1986, 1996, en 2007. De methode voor het onderzoek was gebaseerd op het eerdere onderzoek naar alcohol en drugs in 2007 (Lacey et al., 2011). Op vijf random geselecteerde locaties in 60 steden werden data verzameld op vrijdagen overdag (9:30-11:30 u en 13:30-15:30 u) en vrijdag en zaterdagavond (22:00-24:00 u en 01:00-03:00 u) (Kelley-Baker et al., 2017). Van de 11.000 automobilisten die werden benaderd voor medewerking werd van :

- › 9.455 bestuurders een ademtest verkregen (2.361 overdag en 7.094 's nachts);
- › 7.881 bestuurders een speekseltest verkregen (1.987 overdag en 5.894 's nachts); en
- › 4.686 bestuurders een bloedmonster verkregen (1.263 overdag en 3.423 's nachts).

Aan de bestuurders die werden staande gehouden in het verkeer werd uitgelegd dat deelname aan de studie vrijwillig en anoniem was. Bestuurders die meewerkten kregen een financiële beloning afhankelijk van hun mate van medewerking. Aan de bestuurders werd achtereenvolgens gevraagd mee te werken aan een ademtest, aan een speekseltest, aan een vragenlijst over alcohol en drugs en op het einde om ook bloed af te staan. Voor de medewerking aan de speekseltest werd een beloning van 10 dollar aangeboden en voor de medewerking aan bloedafname een beloning van 50 dollar. Bij bestuurders die medewerking weigerden werd alsnog een hogere beloning van 100 dollar aangeboden.

E werd een speciaal protocol opgesteld voor de situatie wanneer een autobestuurder zodanig onder invloed van alcohol of drugs leek te verkeren dat toestemming voor vrijwillige medewerking aan het onderzoek en/of verder autorijden niet goed mogelijk was. Wanneer de testuitslag uitwees dat bestuurder in sterke mate onder invloed was, regelde het onderzoeksteam (zonder kosten voor bestuurder) verder vervoer naar huis. Er werd geen enkele bestuurder gearresteerd of beboet tijdens het onderzoek (Kelley-Baker et al., 2017).

Het onderzoek testte op de aanwezigheid van 98 drugs (legaal en illegaal) en metaboliëten (de afbraakstoffen) van drugs.

Het Amerikaanse prevalentieonderzoek wees een erg hoge prevalentie van drugs bij automobilisten uit: 22,3 procent van de bestuurders overdag testte positief op drugsgebruik en 22,5 procent van de bestuurders 's nachts testte eveneens positief op drugsgebruik (Kelley-Baker et al., 2017). De meest gedetecteerde drug in speeksel of bloed was THC (Kelley-Baker et al., 2017). THC werd gedetecteerd bij 8,7% van bestuurders overdag en bij 12,7% bestuurders 's nachts. Opioiden en hun metaboliëten waren de tweede meest frequente drug, gevonden bij 5,5% van bestuurders

overdag en 4,7% van bestuurders 's nachts. Bij bestuurders overdag waren antidepressiva (3,5%) en benzodiazepine (2,6%) de derde meest frequente drugs. Bij bestuurders 's nachts kwamen cocaïne en amfetamine/stimulerende middelen op de derde plaats (beide 2,2%).

Bij het Amerikaanse prevalentieonderzoek valt op:

- > beloning voor deelname en hogere beloningen bij aanvankelijke weigering;
- > respons ca. 80% voor speekseltest;
- > respons van 42% voor afname bloed;
- > apart protocol voor bestuurders onder kennelijke invloed;
- > met medewerking van politie maar geen oplegging van sancties.

Bijlage B Europese eisen meting rijden onder invloed

In het Europese BASELINE-project⁶ zijn minimale vereisten geformuleerd voor een prevalentie­meting van rijden onder invloed van alcohol in het verkeer.⁷ In onderstaande tabel worden deze eisen samengevat. Bij een toekomstige meting van rijden onder invloed van alcohol of een gecombineerde meting over rijden onder invloed van alcohol en drugs in Nederland zou bij voorkeur ook op deze richtlijnen moeten worden aangesloten.

Tabel B.1. Eisen aan meting van alcohol in het verkeer opgesteld in het BASELINE-project

Methode	Minimum vereiste	Verdere uitwerking vereisten
Dataverzameling	Bij voorkeur aselect	- Verkeerstellingen tijdens controles (10 min) + schattingen van netwerk­lengte (3 typen) voor het wegen van gegevens
Type wegen	Snelwegen, provinciale wegen, stedelijke wegen	- Buitensluiting snelwegen toegestaan indien niet uitvoerbaar voor politie
Type voertuigen	Personenauto's - indien mogelijk aangevuld met vrachtwagens, bussen en motorfietsen	
Locaties	Aselecte steekproef - methode kan verschillen per land	- Per locatie minimaal 1 controleactie van minstens 30 minuten - Minimaal 10 verschillende locaties/wegen per wegtype (3) en per tijdsperiode (4) - Minimaal 2 verschillende locaties /wegtype (3)x tijdsperiode (4) (minimaal 12 steekproefstrata)
Tijdstippen	Alle tijdstippen – geen beperking	4 tijdsperiodes: nacht/dag x week/ weekend
Dagen	Resultaten uitsplitsen naar week- en weekenddagen	
Periode/maand	Late lente - vroege herfst	- Vrije keuze van periode maar in ieder geval niet tijdens vakantiedagen of tijdens zware winterweelperiode
Precisie meting	Meetinstrument	
Steekproefmethode	Aselect – methode kan per land verschillen	- Minimale steekproefgrootte: 2.000 geteste bestuurders - Minimaal 500 bestuurders/wegtype (3) en tijdsperiode (4)
Steekproefgrootte	Kan per land verschillen	



6. Informatie (in het Engels) over het BASELINE-project is te vinden op <https://www.baseline.vias.be/>

7. Boets, S. et al. (2021). *Methodological guidelines – KPI Driving under the Influence of Alcohol*. BASELINE project, Brussels: Vias institute.

Bijlage C Gegevensformulier pilot

Datum	
Dag	<input type="checkbox"/> maandag <input type="checkbox"/> dinsdag <input type="checkbox"/> woensdag <input type="checkbox"/> donderdag <input type="checkbox"/> vrijdag <input type="checkbox"/> zaterdag <input type="checkbox"/> zondag
Tijdstip staandehouding	
Straatnaam	
Wegnummer	
Locatie	<input type="checkbox"/> binnen bebouwde kom <input type="checkbox"/> buiten bebouwde kom
Bijzonderheid (bijv. sociale media melding, medische indicatie)	
Type auto	<input type="checkbox"/> personenauto <input type="checkbox"/> bedrijfsauto
Aantal inzittenden	
Geslacht	<input type="checkbox"/> man <input type="checkbox"/> vrouw <input type="checkbox"/> anders
Geboortejaar:	
Nationaliteit bestuurder	
Beginnend bestuurder	<input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/> ja
Geldigheid rijbewijs	<input type="checkbox"/> geldig <input type="checkbox"/> verlopen <input type="checkbox"/> rijontzegging/ongeldig verklaard <input type="checkbox"/> geen rijbewijs
Drugstest op straat	<input type="checkbox"/> geen resultaat (geen drugs) <input type="checkbox"/> amfetamine (AMP) <input type="checkbox"/> benzodiazepinen (BZO) <input type="checkbox"/> methamfetamine (MET) <input type="checkbox"/> cocaïne (COC) <input type="checkbox"/> cannabis (THC) <input type="checkbox"/> opiaten (OPI)
Middel	<input type="checkbox"/> DrugWipe 5s <input type="checkbox"/> Dräger
Blaastest op straat	<input type="checkbox"/> P (pass) <input type="checkbox"/> A/P(alert/pass) <input type="checkbox"/> A (alert) <input type="checkbox"/> F (fail) Ug/l
PMT op straat	<input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/> ja vervolg bloedanalyse: <input type="checkbox"/> nee <input type="checkbox"/> ja
Ademanalyse bureau Ug/l
BVH nummer	
Wachten op NFI uitslag	<input type="checkbox"/>

Bijlage D Staandehoudingen

Tabel D.1 beschrijft de algemene kenmerken van de gecontroleerde bestuurders per politieregio. Het totaal aangehouden bestuurder is gelijk in de regio BR (Zeeland – West-Brabant) en NN (Noord-Nederland). In de regio NH (Noord-Holland) zijn de minste bestuurders aangehouden.

Tabel D.1. Kenmerken van de aangehouden bestuurders uitgesplitst naar de politieregio

		Regio BR	Regio NH	Regio NN	Totaal
Totaal		177	89	177	443
Geslacht	Man	156	63	141	360
	Vrouw	18	26	35	79
	Onbekend	3	0	1	4
Nationaliteit	NL	111	72	171	354
	Niet NL	63	17	6	89
Type auto	Bedrijfsauto (Grijs kenteken B of V)	31	14	17	63
	Personenauto	146	75	160	381
Beginnersrijbewijs	Ja	45	18	41	104
	Nee	125	68	132	325
	Onbekend	7	3	4	14
Leeftijdscategorie	18-24 jaar	44	17	45	106
	25-34 jaar	56	22	43	121
	35-49 jaar	44	24	44	112
	50+ jaar	30	26	36	92
	Onbekend	3	-	9	12

In Tabel D.2 wordt het aantal staandehoudingen weergegeven per politieregio, uitgesplitst naar tijdstip (16:00-22:00), weekday/weekenddag en de locatie (bibeko/bubeko). Hieruit blijkt dat verreweg de meeste staandehoudingen op weekdays tussen 16:00 en 22:00 zijn verricht (47,4%).

Tabel D.2. Verdeling van staandehoudingen naar tijdstip, dat, en locatie (bibeko/bubeko) per regio.

Tijdsblok	Regio BR		Regio NH		Regio NN		Totaal
	Stedelijke weg (bibeko)	Rurale weg (bubeko)	Stedelijke weg (bibeko)	Rurale weg (bubeko)	Stedelijke weg (bibeko)	Rurale weg (bubeko)	
Weekdag 16:00-22:00	27 (6,1%)	48 (10,8%)	16 (3,6%)	11 (2,5%)	62 (14,0%)	46 (10,4%)	210 (47,4%)
Weekdag 22:00-04:00	16 (3,6%)	19 4,3%	2 0,5%	0	12 (2,7%)	7 (1,6%)	56 (12,6%)
Weekdag 04:00-16:00	5 1,1%	8 1,8%	17 3,8%	12 (2,7%)	4 (0,9%)	3 (0,7%)	49 (11,1%)
Weekend- dag 16:00-22:00	3 0,7%	10 2,3%	13 2,9%	3 (0,7%)	14 (3,2%)	12 (2,7%)	55 (12,4%)
Weekend- dag 22:00-04:00	12 2,7%	15 3,4%	8 1,8%	6 (1,4%)	4 (0,9%)	8 (1,8%)	53 (12,0%)
Weekend- dag 04:00-16:00	1 0,2%	9 2,0%	0	0	1 (0,2%)	3 (0,7%)	14 (3,2%)
Totaal	64 (14,4%)	109 (24,6%)	56 (12,6%)	32 (7,2%)	97 (21,9%)	79 (17,8%)	437
Onbekend	4		1		1		443

Bijlage E Gegevenstabellen

In deze bijlage presenteren we de meer gedetailleerde tabellen met resultaten. Vanwege de betrekkelijk geringe aantallen observaties per regio, en per dag en tijdstip, moeten de verschillen over deze kenmerken met grote voorzichtigheid geïnterpreteerd worden en kunnen harde conclusies over deze verschillen zeker niet getrokken worden.

Tabel E.1 geeft per regio de prevalentie van alcohol weer. In totaal zijn er acht bestuurders staande gehouden die boven de limiet bliezen. Daarnaast zijn er 8 bestuurders die A/P (alert/pass) bliezen. Deze uitslag geeft alleen bij beginnende bestuurders voldoende grond voor een verdenking waarna er een bevel medewerking ademanalyse wordt gegeven. Dit bleek het geval bij één bestuurders; bij de ademanalyse bleek de bestuurder 0 ug/l te blazen. Voor niet-beginnende bestuurders betekent dit geen proces-verbaal.

E.1 Alcohol

Tabel E.1. Prevalentie alcohol per regio.

Blaastest op straat	Regio			Totaal
	BR	NH	NN	
F (fail)	2 (0,5%)	0	1 (0,2%)	3 (0,7%)
A (alert)	2 (0,5%)	1 (0,2%)	2 (0,5%)	5 (1,1%)
A/P (alert/pass)	2 (0,5%)	0	6 (1,4%)	8 (1,8%)
P (pass)	168 (37,9%)	83 (18,7%)	149 (33,6%)	400 (90,3%)
Onbekend	3	5	19	27 (6,1%)
Totaal	177	89	177	443

Tabel E.2 geeft voor alle regio's weer wat het aantal positieve lab-uitslagen is na een positieve drugstest op straat. Belangrijk om te vermelden is dat het aantal positieve *lab-uitslagen* niet hetzelfde is als het aantal positieve *speekseltesten op straat*. Speekseltesten op straat geven slechtst een indicatie van drugsgebruik. Bij de bestuurder wordt vervolgens bloed afgenomen en dat wordt opgestuurd naar het NFI. Op basis van de daaropvolgende lab-uitslag wordt een proces-verbaal opgemaakt en telt de bestuurder mee in de prevalentiecijfers. Daarnaast geeft de tabel het aantal negatief geteste bestuurders en het aantal bestuurders waarvan niet bekend is wat de drugstest op straat voor uitslag gaf óf of de drugstest wel is uitgevoerd. Uit de lab-uitslagen blijkt dat de prevalentie van drugs 6,3% is. Hoewel het om kleine aantallen gaat, blijkt dat de regio BR de hoogste prevalentie heeft (3,4%).

Tabel E.2. Lab-uitslagen na een positieve drugstest per regio

Uitslag	Regio			Totaal
	BR	NH	NN	
Positief	15 (3,4%)	4 (0,9%)	7 (1,6%)	26 (6,3%)
Negatief	159 (35,9%)	85 (19,2%)	152 (34,1%)	394 (88,9%)
Onbekend	3 (0,7%)	0 (0%)	18 (4,1%)	21 (4,7%)
Totaal	177	89	177	443

In Tabel E.3 is de prevalentie positieve blaastesten (alcohol) weergegeven. Het aantal is te laag om conclusies te kunnen trekken omtrent tijdstip, locatie of week/werkdag.

Tabel E.3. prevalentie alcohol uitgesplitst naar week/weekenddag, tijdstip en locatie (bibeko/bubeko) per regio

Tijdsblok	Regio BR		Regio NH		Regio NN		Totaal
	Stedelijke weg (bibeko)	Rurale weg (bubeko)	Stedelijke weg (bibeko)	Rurale weg (bubeko)	Stedelijke weg (bibeko)	Rurale weg (bubeko)	
Weekdag 16:00-22:00	0	0	0	0	0	1	1
Weekdag 22:00-04:00	2	0	0	0	0	0	2
Weekdag 04:00-16:00	0	0	0	0	0	0	0
Weekend- dag 16:00-22:00	0	0	1	0	1	0	2
Weekend- dag 22:00-04:00	1	1	0	0	1	0	3
Weekend- dag 04:00-16:00	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	3	1	1	0	2	1	8

E.2 Drugs

Tabel E.4 geeft het aantal keer dat een bepaalde drug is gevonden in het bloed weer voor alle regio's. Het totale aantal gevonden drugs is hoger dan het aantal positief geteste bestuurders, omdat bestuurders soms positief testen op meerdere soorten drugs. Uit de tabel blijkt dat de meeste bestuurders cannabis hebben gebruikt; de volgende meest gevonden drug is cocaïne.

Tabel E.4. Gevonden drugssoorten per regio in het bloed.

Drugstest op straat	Amfetamine	Methamfetamine	Cannabis	Cocaïne	Opiaten
BR	0	1	13	5	1
NH	4	2	3	2	0
NN	4	3	4	3	0
Totaal	8	6	20	10	1

Tabel E.5 geeft de prevalentie van drugs weer per regio. Aangezien de gegevens in deze tabel is niet gecontroleerd zijn voor het aantal staandhoudingen, noch voor het verschil in het aantal dagen tussen “weekdag” en “weekenddag” is het niet mogelijk om algemene uitspraken of conclusies te trekken over de prevalentie per tijdsperiode.

Tabel E.5. Prevalentie drugs uitgesplitst naar week/weekenddag, tijdstip en locatie (bibeko/bubeko) per regio

Tijdsblok	Regio BR		Regio NH		Regio NN		Onb.	Tot.
	Stedelijke weg (bibeko)	Rurale weg (bubeko)	Stedelijke weg (bibeko)	Rurale weg (bubeko)	Stedelijke weg (bibeko)	Rurale weg (bubeko)		
Weekdag 16:00-22:00	1	3	0	1	1	2	0	8
Weekdag 22:00-04:00	1	4	0	0	2	0	1	8
Weekdag 04:00-16:00	1	0	0	2	0	1	0	4
Weekend- dag 16:00-22:00	0	0	1	1	0	0	0	2
Weekend- dag 22:00-04:00	0	3	0	0	0	0	0	3
Weekend- dag 04:00-16:00	0	2	0	0	0	0	0	2
Totaal	3	10	1	4	3	3	1	27

Drugscombinaties per bestuurder

Er is bij zeven bestuurders een combinatie van verschillende drugs vastgesteld:

1. MDMA en THC
2. MDMA en MDA
3. THC en Amfetamine
4. Amfetamine en THC
5. THC en Amfetamine
6. Amfetamine, cocaïne en GHB
7. Amfetamine, MDMA, MDA en THC

Ongevallen voorkomen Letsel beperken Levens redden

SWOV

Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Postbus 93113

2509 AC Den Haag

Bezuidenhoutseweg 62

070 – 317 33 33

info@swov.nl

www.swov.nl

 [@swov_nl](#) / [@swov](#)

 [linkedin.com/company/swov](https://www.linkedin.com/company/swov)