

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN DRUGS**

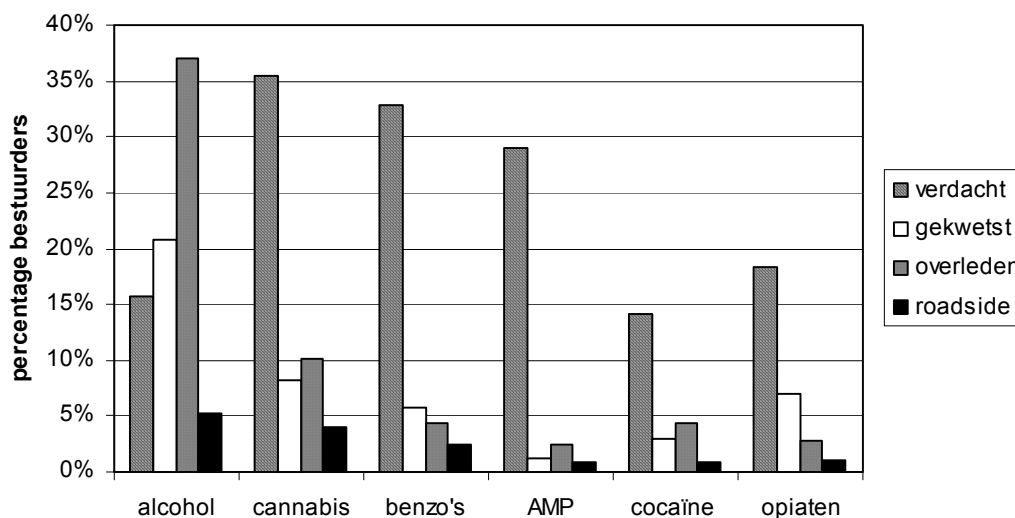
1. PROBLEEMSTELLING

Sinds 1999 staat er een wettelijk instrumentarium ter beschikking van de politiediensten voor de opsporing van rijden onder invloed van illegale drugs. Deze wet was gebaseerd op de toen beschikbare wetenschappelijke kennis over de invloed van illegale stoffen op de rijvaardigheid. Die is sinds het van kracht worden van de wet van 16 maart 1999 sterk toegenomen. Echter noch de wetgeving, noch de toepassing ervan werden geëvalueerd en getoetst aan de nieuwe inzichten. Het Federaal Wetenschapsbeleid heeft daarom in het kader van het programma tot evaluatie van de federale drugnota 2000 het initiatief genomen om een onderzoek te lanceren met als algemene doelstelling de huidige kennis in verband met de invloed van psychoactieve stoffen op de rijvaardigheid en op het ongevalrisico enerzijds, en de kennis over de actuele toepassing van de bestaande wetgeving betreffende het rijden onder invloed van illegale drugs en het rijbewijs anderzijds om te zetten in aanbevelingen voor een effectiever en efficiënter handhavingsbeleid.

Onderhavig document is gebaseerd op het onderzoeksrapport Rijden Onder invloed van Psychoactieve Stoffen (ROPS) dat het resultaat is van het onderzoek gefinancierd door Federaal Wetenschapsbeleid.

In deze werkgroep komt het probleem van de rijgeschiktheid niet aan bod niettegenstaande het ook een thema is met betrekking tot de problematiek van rijden onder invloed van psychoactieve stoffen.

Uit de resultaten van het recent uitgevoerde literatuuronderzoek in het kader van ROPS blijkt duidelijk dat rijden onder invloed van psychoactieve stoffen een probleem is. Volgende tabel met gegevens uit verschillende landen¹ maakt dit duidelijk:



Percentages van voorkomen van alcohol, cannabis, benzodiazepines, amfetamines, cocaïne en opiaten bij personen die verdacht worden van rijden onder invloed van drugs, bestuurders die gekwetst of overleden zijn ten gevolge van een verkeersongeval en bij roadside surveys

Bij de roadside surveys werd alcohol vastgesteld bij 5,3% van de algemeen rijdende bevolking, cannabis bij 4%, benzodiazepines bij 2,5%, cocaïne en opiaten bij 1% en

¹ Gegevens uit Belgische, Australische, Deense, Duitse, Engelse, Finse, Franse, Luxemburgse, Nederlandse, Noorse, Oostenrijkse, Schotse, Sloveense, Zweedse, Zwitserse en IJslandse studies.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN DRUGS**

amfetamines bij 0,8%. Enige bias wordt veroorzaakt doordat sommige roadside surveys enkel tijdens weekendnachten uitgevoerd werden.

Bij de bestuurders die gekwetst waren ten gevolge van een verkeersongeval werd alcohol vastgesteld bij 21%, cannabis bij 8,1%, opiaten bij 6,9%, benzodiazepines bij 5,7%, cocaïne bij 2,9% en amfetamines bij 1,3%.

Bij de bestuurders die overleden waren ten gevolge van een verkeersongeval werd alcohol vastgesteld bij 37%, cannabis bij 10,1%, benzodiazepines en cocaïne bij 4,3%, opiaten bij 2,8% en amfetamines bij 2,4%.

Tenslotte werd bij de personen die verdacht worden van rijden onder invloed van drugs cannabis waargenomen bij 35,4%, benzodiazepines bij 32,8%, amfetamines bij 28,9%, opiaten bij 18,4%, alcohol bij 15,7% en cocaïne bij 14,1%.

Bestuurders gekwetst ten gevolge van een verkeersongeval

Uit de resultaten van 13 teruggevonden studies uit Australië, Denemarken, Nederland, Zuid-Afrika, België, de Verenigde Staten en Frankrijk blijkt dat drug- en alcoholgebruik bij gewonde bestuurders een vaak voorkomend fenomeen is. Dit wordt vooral bevestigd door de gegevens uit de studie van Walsh et al in de Verenigde Staten. De prevalentie van drugs bij de gewonde bestuurders bedraagt in deze studie ongeveer de helft en is zelfs hoger dan deze van alcohol. Bij deze studies bij gekwetste bestuurders bestaat een sterke variatie in het percentage van de stalen waarin drugs voorkomt (19,1%-50,9%).

Bestuurders overleden ten gevolge van een verkeersongeval

In totaal werden er 11 studies gevonden, namelijk één studie uit Australië, Canada, Frankrijk, Hong Kong, het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten en Zweden, en twee studies uit Italië en Spanje.

Alcohol is de meest gedetecteerde psychoactieve stof in deze studies bij overleden bestuurders. Drugs blijken toch ook veel voor te komen. Cannabis komt in 5 studies voor als meest gedetecteerde drug, met een maximale waarde van 28,90 % in Frankrijk. Deze studie ging echter enkel over overleden bestuurders jonger dan 30 jaar. In de twee studies die uitgevoerd werden in Italië zijn cannabis en cocaïne met gelijke percentages de meest voorkomende drug. Cocaïne kwam van 1991 tot 2000 voor als meest gedetecteerde drug bij overleden bestuurders in Spanje en benzodiazepines van 2000 tot 2002 in Zweden.

Bestuurders gekwetst of overleden ten gevolge van een verkeersongeval

Een aantal recente studies geven de resultaten weer van de analyse van stalen afkomstig van een populatie bestuurders die gekwetst of overleden zijn ten gevolge van een verkeersongeval. Uit de studies uit Noorwegen, Oostenrijk en de Verenigde Staten blijkt dat alcohol- en druggebruik vaak voorkomt bij bestuurders die betrokken zijn bij verkeersongevallen. Cannabis is in 3 van de 4 studies de meest gedetecteerde drug. Benzodiazepines is na alcohol de meest gedetecteerde psychoactieve stof in Noorwegen.

Bestuurders betrokken bij een verkeersongeval

Bepaalde studies gaan de aanwezigheid van psychoactieve stoffen na bij een populatie van bestuurders die betrokken zijn bij een verkeersongeval. Deze personen kunnen dus gewond of overleden zijn, maar kunnen ook ongedeerd gebleven zijn.

Studies uit Frankrijk en Griekenland tonen aan dat drugs vaak voorkomen bij bestuurders die betrokken zijn bij een ongeval. Cannabis is de meest gedetecteerde drug. In de Griekse studie kwamen zowel cannabis als benzodiazepines het meest voor.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN DRUGS****Combinatie alcohol en druggebruik door bestuurders**

Uit dezelfde literatuurstudie blijkt dat rijden onder invloed van een **combinatie van alcohol en drugs** voorkomt en dit een verhoogd risico inhoudt voor de verkeersveiligheid. Ongeveer 0,3% tot 1,3% van de algemeen rijdende bevolking rijdt onder invloed van een combinatie van alcohol en drugs. Bij bestuurders die gekwetst raakten ten gevolge van een verkeersongeval komt de combinatie van drugs en alcohol voor in 1,4% tot 19,5% van de onderzochte stalen en bij overleden bestuurders varieert dit van 2,5% tot 17%. Bij bestuurders die door de politie verdacht worden van rijden onder invloed van drugs werd in een eerste studie bij 30% en in een tweede studie bij 46% van de bestuurders zowel gebruik van drugs als van alcohol vastgesteld. Na reanalyse van biologische stalen van bestuurders die verdacht werden van rijden onder invloed van alcohol werden drugs gevonden in 8% tot 33% van de stalen. Uit enquêtes die uitgevoerd werden bij druggebruikers bleek dat ongeveer 90% van de druggebruikers rijden onder invloed van alcohol. De combinatie van alcohol en drugs komt dus wel degelijk voor in het verkeer. Uit de experimentele studies blijkt dat de combinatie van alcohol met bepaalde drug een sterkere aantasting van de vaardigheden veroorzaakt dan wanneer deze drug alleen gebruikt wordt. Zo bijvoorbeeld veroorzaakt de combinatie van 0,4‰ alcohol en 100 of 200 µg/kg THC bij het uitvoeren van een test op de rijweg een stijging in standaardafwijking van de laterale positie vergelijkbaar met een alcoholgehalte in bloed van respectievelijk 0,9‰ of 1,4‰. Uit studies die het risico op een ongeval onderzochten bleek dat de ongevallenrisico's verbonden aan het gecombineerde gebruik van drugs en alcohol hoger zijn dan deze voor het gebruik van drugs of alcohol afzonderlijk. Bij de studies over het risico om verantwoordelijk te zijn voor een ongeval werd eveneens vastgesteld dat het risico bij gecombineerd gebruik van alcohol en drugs veelal hoger was dan bij afzonderlijk gebruik van alcohol of drugs. Een studie uitgevoerd bij alle bestuurders die tussen 1 oktober 2001 en 30 september 2003 betrokken waren bij een dodelijk ongeval in Frankrijk, toonde aan dat het risico om verantwoordelijk te zijn voor een dodelijk ongeval wanneer men rijdt onder invloed van cannabis en alcohol, ongeveer het product is van de risico's wanneer men rijdt onder invloed van cannabis of alcohol alleen. Uit deze gegevens kan geconcludeerd worden dat het rijden onder invloed van alcohol en drugs wel degelijk voorkomt en een hoger risico op ongevallen en verantwoordelijkheid voor een ongeval met zich meebrengt dan wanneer men de stoffen afzonderlijk gebruikt.

Besluit

De resultaten van de literatuurstudie tonen aan dat een effectieve wetgeving betreffende drugs in het verkeer noodzakelijk is.

2. PROBLEEMSCHETS EN STAND VAN ZAKEN IN BELGIE

2.1) Gegevens van verkeersongevallen

De Belgian toxicology and trauma study die al dateert van 1995 bevestigde dat drugsintoxicatie ook gepaard gaat met grotere morbiditeit en mortaliteit. 10% van de bestuurders-verkeersslachtoffers had illegale drugs gebruikt.

Tijdens het ROPS onderzoek werd duidelijk dat er in België geen recente gegevens beschikbaar zijn over het aantal ongevallen die onder invloed van drugs gebeuren.

In een aantal landen wordt het bloed van alle bestuurders betrokken in een dodelijk verkeersongeval onderzocht om de aanwezigheid van psychoactieve stoffen na te gaan. Dit maakt wetenschappelijk onderzoek naar de invloed van het gebruik van deze stoffen op het ongevallenrisico en het risico om verantwoordelijk te zijn voor een ongeval mogelijk.

2.2) wetgeving

In 1990 en 1999 werden twee wettelijke instrumenten in het leven geroepen om het rijden onder invloed van alcohol en illegale drugs tegen te gaan. Het eerste wettelijke instrument, de wet van 18 juli 1990, ter wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer van 16 maart 1968, maakte een efficiëntere opsporing en vervolging van rijden onder invloed van alcohol mogelijk. Het tweede wettelijke instrument, de wet van 16 maart 1999 ter wijziging van de wegverkeerswet, maakte het mogelijk om het rijden onder invloed van specifieke illegale drugs op te sporen en te vervolgen.

Een studie van de nationale en een aantal Europese en niet Europese wetgevingen² toont aan dat er heel wat gelijkenissen zijn in de manier waarop het rijden onder invloed van drugs in verschillende landen wordt aangepakt. In bijna alle bestudeerde wetgevingen of procedures is er een testbatterij voorzien. De urinetest wordt eveneens in een aantal landen gebruikt en de uitslag van een bloedtest (plasma, bloed of serum) geldt meestal als enige wettelijk bewijs. Overal wordt de bestaande procedure als omslachtig beschouwd en wordt gezocht naar nieuwe, gebruiksvriendelijke testen. In dit kader is het pilootproject in Victoria (Australië) en het Europees onderzoeksproject ROSITA 2³ belangrijk, omdat de betrouwbaarheid en de gebruiksvriendelijkheid van speekseltesten wordt nagegaan. Wanneer speekseltesten de testbatterij en de urinetest kunnen vervangen en eventueel de ontleding van een speekselstaal in een laboratorium de bloedproef zou kunnen vervangen kan roadside testing geoptimaliseerd worden.

In alle landen is het rijden onder invloed van drugs een strafrechtelijke inbreuk. In sommige landen is er ook een administratieve maatregel onder de vorm van strafpunten voor het rijbewijs voorzien. Het probleem dat er geen duidelijke strafbare waarden zoals voor alcoholintoxicatie kunnen bepaald worden heeft als gevolg dat veel landen voor een *per se*⁴ wetgeving kiezen. Wanneer een bloedtest aantoont dat een illegale stof werd gebruikt is de bestuurder strafbaar. Andere landen stellen dat er een verminderd rijvermogen, Frankrijk, Engeland en Zweden, moet worden vastgesteld vooraleer de bestuurder strafbaar is. In de praktijk is het zo dat door het gebruik van een testbatterij als eerste stap er ook in België, waar een *per se* wetgeving geldt, een invloed van een illegale stof op het gedrag moet

² Frankrijk, Duitsland, Finland, Noorwegen, Engeland, Zweden, Victoria (Australië) en de Verenigde Staten van Amerika.

³ www.rosita.org

⁴ Bij een *per se* wetgeving voor rijden onder invloed van drugs is een bestuurder strafbaar indien bij de toxicologische analyse gedefinieerde substanties gedetecteerd worden boven een bepaalde cut-off.

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN DRUGS

worden vastgesteld. Immers, indien geen uiterlijke tekenen worden vastgesteld en de aandachtsverdelende testen worden zonder probleem afgelegd, stopt de controle.

In tegenstelling tot België moet in bepaalde landen zoals Frankrijk, Engeland en Zweden een bepaalde vorm van verdenking van gebruik van psychoactieve stoffen door de bestuurder bestaan vooraleer de politie een test mag afnemen.

De meeste wetgevingen bepalen de strafbare substanties, maar er is geen éénduidigheid. Ook de cut-off waarden (onder deze waarden worden de metingen als niet meer betrouwbaar beschouwd) verschillen van land tot land.

In de loop van het ROPS onderzoek werden eveneens een aantal problemen i.v.m. de wetgeving vastgesteld. Ingeval een bestuurder een positieve alcoholtest (meer dan 0,35 mg/L UAL) of een positieve urinetest voor illegale drugs aflegt, kan het parket de **onmiddellijke intrekking** van het **rijbewijs** bevelen. Indien een bestuurder onder invloed is van alcohol, drugs of geneesmiddelen in die mate dat er sprake is van '**dronkenschap of soortgelijke toestand**', is de onmiddellijke intrekking echter niet voorzien. Nochtans is het best mogelijk dat een persoon een psychoactieve stof heeft gebruikt die niet vermeld is in de wet, bijgevolg geen positieve test aflegt, maar toch een verminderde rijvaardigheid vertoont. Een persoon kan ook zo dronken of in een soortgelijke toestand verkeren dat de testen niet meer kunnen afgenomen worden.

Naast de in de wet benoemde illegale drugs zijn er nog tal van andere producten die de rijvaardigheid beïnvloeden. Ook bepaalde **geneesmiddelen** kunnen een invloed hebben op het (rij)gedrag. Zo werd in de literatuurstudie vastgesteld in een aantal studies dat benzodiazepines geassocieerd zijn met een hoger ongevalrisico. Vaak zijn bestuurders zich niet bewust van het gevaar van het gebruik van geneesmiddelen of het gecombineerde gebruik met andere geneesmiddelen of alcohol. In sommige landen wordt op de verpakking van geneesmiddelen, die een nadelige invloed op het rijvermogen kunnen hebben, een aanduiding aangebracht. Het idee om op de verpakking van geneesmiddelen te vermelden of en in welke mate het gebruik ervan de rijvaardigheid vermindert, wordt door de onderzoekers gesteund. Gezien het Europese studie (DRUID) werd gestart waarin o.a. dit thema aan bod zal komen, lijkt het aangewezen het resultaat van deze studie af te wachten vooraleer initiatieven worden genomen.

De vaststelling van het rijden onder invloed van alcohol en/of drugs bij een **ongeval** is belangrijk om verschillende redenen. Wanneer de **vaststelling** echter **niet onmiddellijk** kan gebeuren, bestaat de mogelijkheid dat de bestuurder, die onder invloed is, beweert dat het gebruik gebeurde na het ongeval. Dit is bijvoorbeeld mogelijk als de bestuurder vluchtmisdrijf pleegde of wanneer de vaststellingen door de politie met enige vertraging gebeuren.

Met de nieuwe wetgeving bestaat de mogelijkheid om het rijbewijs van een bestuurder in te trekken voor een periode van maximaal 6 maanden en 15 dagen. De eerste 15 dagen worden opgelegd door het parket. Deze periode is verlengbaar met twee keer 3 maanden door telkens een beschikking van de rechter te vragen. Wanneer echter een persoon gecontroleerd wordt waarbij **vermoedens** bestaan van **afhankelijkheid of misbruik** van psychoactieve stoffen (vermoedelijke medische en/of psychologische ongeschiktheid) kan noch de parketmagistraat noch de rechter een geneeskundig of psychiatrisch onderzoek bevelen als voorwaarde om het rijbewijs terug te krijgen. Na 6 maanden en 15 dagen moet het rijbewijs dus onvoorwaardelijk teruggegeven worden. Wanneer er dan nog geen uitspraak ten gronde is gebeurd door de rechtbank, waarin de verplichting voor het ondergaan van de onderzoeken wel kan worden gesteld, dan kan deze persoon, waarvan vermoed wordt dat hij medisch ongeschikt is, terug aan het verkeer deelnemen.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN DRUGS**

2.3) Sociaal draagvlak – attitudes

Naast de objectieve pakkans is ook de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van drugs beperkt. Uit de attitudemeting van het BIVV (2003-2004) blijkt dat 70,5 % van de bevroegde personen de kans om gecontroleerd te worden voor rijden onder invloed van drugs als 'weinig kans' of 'zeer weinig kans' beoordeelt. Verder zijn er ook heel wat mensen van overtuigd dat wanneer een bestuurder betrapt wordt op het gebruik van illegale drugs de kans op bestraffing zeer klein of klein is (33,5 %).

2.4) Gedrag van de weggebruikers

Het BIVV ontwikkelde in 2002 een methodologie voor de uitvoering van snelheidsmetingen. Ook voor rijden onder invloed van alcohol en het dragen van de gordel werden er metingen uitgevoerd. Wat betreft rijden onder invloed van psychoactieve stoffen werden er tot op heden geen metingen op het terrein gehouden.

2.5) Controlebeleid door de politiediensten

Uit het activiteitenverslag van de federale politie 2005 krijgen we volgende controle-informatie:

Controles rijden onder invloed van drugs	2003	2004	2005
Aantal manuren WPR	4521	4998	4158
Aantal uitgevoerde testbatterijen	307	525	398
Aantal internationale acties 'ETOILE' en TISPOL			6

Aantal vaststellingen rijden onder invloed van drugs	2003	2004	2005
Aantal processen verbaal	114	199	177
Aantal intrekkingen rijbewijs	18	27	28

Uit de gegevens van Justitie blijkt dat het aantal controles in België beperkt blijft: in de periode **2000 tot en met 2004 werden 3810 processen verbaal** opgesteld in het kader van rijden onder invloed van psychoactieve stoffen. De politie organiseert weinig controles omdat er te weinig politiemensen opgeleid zijn en de controles ingewikkeld en tijdrovend zijn. Over de betrouwbaarheid van de testbatterij zijn de meningen verdeeld. Heel wat politiekorpsen verklaren geen idee te hebben over de betrouwbaarheid ervan, andere stellen dat het resultaat van een testbatterij in minstens 80% van de controles bevestigd wordt door een positieve urinetest.

Volgens de erkende laboratoria leveren 86% van de analyses van het plasma een positief resultaat. In minstens de helft van de stalen die een negatief resultaat geven kan een illegale drug worden gevonden, maar beneden de cut-off waarde.

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN DRUGS

De meest aangetroffen stoffen:

Stof	Laboratoria	Justitie
THC	43%	54%
MDMA	21%	15%
amfetamines	14%	11%
benzoylecgonine	14%	12%

Volgende hypothesen kunnen de bovenvermelde verschillen verklaren:

- De laboratoria tellen de stalen in het jaar dat de analyse werd uitgevoerd terwijl justitie telt op het moment dat een zaak wordt afgesloten.
- Niet alle gegevens van de erkende laboratoria werden verkregen, dus de hieronder vermelde resultaten zijn een mogelijke onderschatting.
- Een aantal positieve stalen werden niet gebruikt voor vervolging, maar werden geseponneerd, mogelijk geeft dit een vertekend beeld.
- Justitie houdt niet altijd rekening met door het parket afgehandelde zaken.
- Een aantal analyses werden in niet erkende laboratoria uitgevoerd.

De politie ondervindt veel praktische problemen bij de vaststellingen van overtredingen betreffende het rijden onder invloed van illegale drugs. De procedure bestaat uit drie delen. Twee ervan, eerst de testbatterij en daarna de urinetest, worden door de politie afgehandeld. De derde is de bloedproef, waarbij de bloedafname door een arts moet worden uitgevoerd en de analyse van het staal door een erkend laboratorium.

De procedure wordt door de politie en de weggebruikers als te **tijdrovend** en te **ingewikkeld** beschouwd. Uit de antwoorden op de enquête uitgevoerd bij de politiekorpsen blijkt dat 65% van de korpsen voor het afhandelen van één overtreding minimum 90 minuten voorzien. Tijdens de participerende observaties van de controles konden de onderzoekers vaststellen dat dit een realistische schatting is wanneer onervaren agenten de testen uitvoeren. Ervaren agenten kunnen echter de volledige procedure (met inbegrip van het opstellen van het proces-verbaal) in 30 minuten afwerken. Aangezien er te weinig personen kunnen gecontroleerd worden is er geen doeltreffende handhaving mogelijk.

Uit de participerende observatie bleek dat vele politieambtenaren niet vertrouwd zijn met de **testbatterij** en dat de batterij dikwijls automatisch gevolgd wordt door een urinetest omdat de politieambtenaren beseffen dat ze niet ervaren genoeg zijn om de resultaten correct te interpreteren. Uit de literatuurstudie bleek echter dat de testbatterij, indien uitgevoerd door goed opgeleide en ervaren politieambtenaren, een goede aanduiding geeft of de rijvaardigheid al dan niet is aangetast. De testbatterij is dus van belang aangezien in de urine voor bepaalde stoffen zoals cannabis, in sommige gevallen nog waarden gevonden worden boven de wettelijke minimumwaarde, terwijl de stof geen invloed meer heeft op de rijvaardigheid. Sommige experts vonden daarboven dat de complexiteit van de testbatterij eerder relatief is, en vooral te wijten is aan een gebrek aan opleiding. Dit werd bevestigd in de literatuurstudie, aangezien hieruit bleek dat de effectiviteit sterk afhankelijk is van de componenten van de testbatterij, van het soort psychotrope stof en van de ervaring van de observerende agent. Tijdens de participerende observaties konden de onderzoekers vaststellen dat de meeste bestuurders die een positieve urinetest aflegden al vóór de testbatterij spontaan verklaarden dat ze een verboden product gebruikt hadden.

Op te merken is dat vaak heel wat tijd verloren gaat met het oproepen van een **arts** voor het afnemen van het bloedstaal. Tijdens de observaties stelden de onderzoekers vast dat het wachten op de arts tussen 8 en 40 minuten duurde.

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN DRUGS

De **urinetest** wordt algemeen gezien als een geschikte en nuttige test. Toch zijn er nogal wat praktische problemen en bezwaren om de test op het terrein uit te voeren. Er is namelijk een sanitaire voorziening nodig (sanitair voertuig of verplaatsingen naar een gebouw) en sommige politieambtenaren vinden dat 'dit sanitair gebeuren' niet tot hun kerntaken behoort. Toch zijn de onderzoekers en de experts van oordeel dat de urinetest moet behouden blijven zolang geen andere, minstens even betrouwbare test, ter beschikking is. Een belangrijke reden hiervoor is dat zonder de urinetest er te veel negatieve bloedstalen zullen afgenomen worden. De praktische problemen die het afnemen van een urinetest met zich mee brengt, kunnen niet zomaar opgelost worden. De verplaatsingen naar een gebouw met sanitaire voorzieningen kunnen vermeden worden door de aankoop van een aangepast voertuig. Met de budgetten uit het verkeersveiligheidsfonds hebben verschillende politiezones trouwens al een dergelijk voertuig aangekocht of werd de aankoop ervan gepland. De onderzoekers stellen dus voor om de urinetest integraal te behouden tot een nieuwe test deze overbodig maakt.

Uit de bevraging van de politiezones bleek dat slechts 18% van de operationele politieambtenaren de vereiste **opleiding** hebben gevolgd. De wet voorziet dat alle operationele politieambtenaren bevoegd zijn om een procedure drugs in het verkeer op te leggen. Een richtlijn van de Minister van Justitie bepaalt dat enkel politieambtenaren, die een opleiding hebben gevolgd, bevoegd zijn om de testen af te nemen. Er werden echter verschillen vastgesteld tussen de cursussen die in de verschillende politiescholen worden gebruikt. De richtlijn van de Minister specificceert nochtans wat de opleiding moet inhouden.

In de procedure is het voorzien dat de politie het **rijbewijs** van een bestuurder gedurende 12 uren **inhoudt** indien een positieve urinetest werd afgelegd. Om het rijbewijs na deze periode terug te krijgen moet de bestuurder eerst een hertest uitvoeren (testbatterij, indien deze positief is een urinetest). Heel wat politiezones hebben problemen met deze hertest omdat er niet steeds een opgeleide ambtenaar in het commissariaat aanwezig is. Het probleem van de hertest blijft bestaan. De politiescholen en de -zones moeten een inspanning doen om respectievelijk meer cursussen te organiseren en meer personeelsleden in te schrijven voor het volgen van deze cursussen.

De procedure zou sterk vereenvoudigd kunnen worden indien er **nieuwe** betrouwbare, gebruiksvriendelijke en snellere **testen**, zoals speekseltesten of zweetesten, beschikbaar zijn. In Australië gebeurt momenteel random roadside testing met speekseltesten. Resultaten tonen aan dat deze testen zeer effectief zijn. Zo steeg het bewustzijn van de random roadside testen bij de bestuurders, verklaarde een derde van de druggebruikers dat het hun gedrag veranderd had, vooral door het vermijden van druggebruik voor het besturen van een voertuig en daalde het aandeel druggebruikers dat rijden onder invloed van drugs rapporteerde. Andere enquêtes bij druggebruikers in Engeland en Australië toonden reeds aan dat random roadside testing een effectief afschrikkingsmiddel is, en zelfs effectiever dan het verstrengen van de straffen of het verstrekken van informatie over de risico's verbonden aan rijden onder invloed van drugs. In Europa is het rapport van de ROSITA II⁵ studie verschenen waarbij o.a. nagegaan werd welke sneltesten voor speeksel betrouwbare resultaten geven. Op dit ogenblik zijn er nog geen dergelijke toestellen of methodes die wetenschappelijk als voldoende betrouwbaar worden beschouwd. Echter wanneer deze ter beschikking komen, is het wenselijk dat ze onmiddellijk gebruikt kunnen worden. Het aanpassen van de wetgeving om het gebruik ervan toe te laten zal echter een aanzienlijke tijd vergen aangezien het gehele wetgevende proces moet doorlopen worden.

⁵ ROadSide Testing Assessment: voor informatie zie www.rosita.org

2.6) Analyse van het bloedstaal

Tijdens het onderzoek kwamen een aantal voorstellen en problemen in verband met de bloedafname en de analyse van het bloedstaal naar voor. Uit de resultaten van de erkende laboratoria bleek dat twee stoffen die voorzien zijn in de wet, namelijk **MDEA en MBDB** (twee designeramfetamines), nauwelijks of niet (meer) voorkomen. Verder verklaren de verantwoordelijken van de laboratoria dat de **minimumwaarden**, vermeld in de wet, kunnen **verlaagd** worden. Dit wordt in de literatuur voor o.a. cannabis verantwoord. Een recente studie toont immers aan dat actieve componenten van cannabis aanwezig kunnen zijn in onderdelen van de hersenen waarop ze invloed uitoefenen zelfs wanneer ze niet langer detecteerbaar zijn in het bloed. Nieuwe analysetechnieken laten toe dat deze lagere waarden op een betrouwbare manier te bepalen. Omdat de cut-off waarden en de analysemethode in de wet bepaald zijn, is een wetswijziging noodzakelijk.

Het is niet noodzakelijk dat er twee afzonderlijke bloedstalen worden afgenomen wanneer er een analyse **voor alcohol en voor illegale drugs** moet gebeuren. **Eén afname** kan volstaan. In het geval de twee analyses moeten gebeuren, kan het parket de stalen steeds naar een laboratorium sturen erkend voor het uitvoeren van de analyse van illegale drugs en alcohol.

Wanneer het rijbewijs ingetrokken werd moet de bloedanalyse met voorrang gebeuren om te vermijden dat bij negatieve bloedanalyse het rijbewijs langer dan absoluut noodzakelijk zou ingetrokken blijven.

2.7) Vervolgingsbeleid door de gerechtelijke overheid

Uit de bevraging blijkt dat bijna alle processen-verbaal (voor de periode 2000-2004) een vervolg krijgen, slechts 52 werden door het parket geseponeerd. Behoudens het instellen van vervolging ging het parket ook 1103 keer over tot de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs.

Op het niveau van de rechtbanken werden 110 personen vrijgesproken. De meest voorkomende straf is de minimum geldboete van € 200 (met opdecimen € 1100) en een verval van het recht tot sturen.

Tijdens de studie van de afhandeling van de vastgestelde overtredingen, in het kader van ROPS, kwam naar voor dat de verschillende parketten verschillende opdrachten geven aan de politie i.v.m. **gecombineerd gebruik van alcohol en drugs**. Zo schrijven sommige parketten voor dat, na een positieve alcoholtest, er geen verdere testen naar druggebruik meer mogen gebeuren, andere parketten laten dit wel toe. Zowel een recente omzendbrief van het College van Procureurs-generaal, als een richtlijn van de Minister van Justitie aan de politiediensten⁶ voorzien nochtans in voorkomend geval de vaststelling van de twee overtredingen. De uitgevoerde literatuurstudie toonde aan dat het gecombineerd gebruik van alcohol en drugs inderdaad een sterkere vermindering van de rijvaardigheid veroorzaakt en dat er ook een hoger risico op ongevallen en op verantwoordelijkheid voor een ongeval bestaat dan wanneer de stoffen afzonderlijk worden gebruikt. Door binnenlandse experts wordt het probleem van de 'camouflage' van druggebruik aangehaald: sommige jongeren weten dat de politie na een positieve alcoholtest geen drugcontrole meer uitvoert. Daarom gebruikt men een kleine hoeveelheid alcohol die bij een test een 'alarm' aanduiding (van 0,22 tot 0,35mg/L UAL) geeft. De maatregel die hierop volgt is een onmiddellijke inning van € 137,5 en 3 uur inhouding van het rijbewijs. Dit is echter aanzienlijk minder dan de gevolgen

⁶ Ministeriële richtlijn van 5 december 2000, verspreid bij omzendbrief COL 14/2000

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN DRUGS**

van de vaststelling van druggebruik (boete van € 1 100 tot € 11 000 en eventueel bijkomend verval van het recht tot sturen).

Tijdens de studie kwam ook naar voor dat sommige parketten het **rijbewijs**, na het afleggen van een positieve urinetest, altijd onmiddellijk **intrekken**, terwijl andere parketten dit nooit doen. Beide opties zijn te motiveren. De motivering om het rijbewijs niet in te trekken is dat er te veel vals positieve urinetesten zijn en dus onnodige intrekkingen zouden gebeuren. Het verkeersveiligheidsargument is de motivering om het rijbewijs wel in te trekken. Zo wordt trouwens ook vermeden dat de politie na 12 uur een hertest moet doen.

Ook wat betreft het **vrijgeven** van de **resultaten** van de **bloedproef** aan de politiediensten worden verschillende standpunten ingenomen. Sommige parketten laten toe dat de laboratoria een afschrift van het resultaat aan de politie bezorgen. Andere parketten verbieden dit omdat de wet niet expliciet voorziet dat de politie deze resultaten mag ontvangen.

2.8) Informatie en sensibilisatie

Bij de totstandkoming van de wet van 1999 voerde het BIVV een sensibilisatiecampagne uit rond het thema rijden onder invloed van illegale drugs. Folders en affiches werden verspreid. In mei 2002 organiseerde het BIVV een studiedag over rijden onder invloed van drugs met als doelstelling duidelijkheid te brengen over de evoluties op wetenschappelijk, wettelijk en preventief vlak en op het gebied van handhaving.

De wetgeving betreffende het rijden onder invloed van illegale drugs blijkt onvoldoende gekend bij meerdere betrokken sectoren. Dit kwam enerzijds naar voor uit de al vermelde attitudemeting bij bestuurders. Echter ook de artsen die worden opgeroepen voor het afnemen van een bloedstaal zijn vaak niet bekend met de procedure. Daarom wordt een nieuwe **communicatiecampagne** aanbevolen gericht naar de belangrijkste doelgroepen (politiediensten, de medische sector en de beginnende bestuurders).

2.9) Voorwaarden om kwalitatieve en kwantitatieve doelstellingen te kunnen formuleren

Om kwalitatieve en kwantitatieve doelstellingen te kunnen formuleren dient rekening gehouden te worden met volgende zaken:

- Voor wat betreft het uitvoeren van gedragsmetingen inzake rijden onder invloed van drugs is nood aan een specifieke methodologie
- Voor wat betreft het uitvoeren van controles rijden onder invloed van drugs lijkt het aangewezen om selectief te werk te gaan. (gerichte acties met duidelijke doelgroepen en plaatsen).
- Om richting te geven aan de actie van de politie moet een SMART doelstelling opgesteld worden met betrekking tot het jaarlijkse aantal uit te voeren testen. Voor een realistische en meetbare doelstelling (twee voorwaarden van SMART) te kunnen formuleren is het echter belangrijk over volgende gegevens te beschikken:
 - a. Aantal controles uitgevoerd door de federale politie
 - b. Aantal opgegeven uitgevoerde testbatterijen in de actieplannen van de verkeersveiligheidsovereenkomsten
 - c. Aantal aangekochte urinetesten door het Ministerie van Justitie
 - d. Bloedresultaten (Laboratoria)

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN DRUGS****3. AANBEVELINGEN VAN DE FEDERALE COMMISSIE VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID****Aanbeveling 1: De FCVV beveelt aan om een duidelijk beeld te krijgen van het probleem van rijden onder invloed van psychoactieve stoffen.**

- 1.1. De FCVV beveelt aan dat op het analyseformulier, net als voor de alcoholtest bij ongevallen, de gegevens van een drugcontrole bij een bestuurder kunnen gevat worden.
- 1.2. De FCVV beveelt aan dat ook in België een toxicologische analyse zou uitgevoerd worden bij alle betrokkenen bij een dodelijk verkeersongeval. Hierbij moet gegarandeerd worden dat toxicologische ongevalgegevens uniform en anoniem verzameld worden en betrouwbaar zijn.

Aanbeveling 2: De FCVV beveelt een optimalisatie van de huidige handhaving aan opdat meer controles kunnen uitgevoerd worden

- 2.1. De FCVV beveelt aan om een gestandaardiseerde cursus te ontwerpen, volgens de bepalingen vermeld in de richtlijnen van de Minister, die in alle politiescholen gebruikt wordt indien mogelijk in de basisopleiding, wanneer dit niet haalbaar is in een bijkomende opleiding.
- 2.2. De FCVV stelt voor om de wet aan te passen zodat er geen testbatterij uitgevoerd dient te worden indien de betrokken bestuurder toegeeft dat hij psychoactieve middelen genomen heeft. Er wordt dan onmiddellijk overgegaan tot de afname van de urinetest. In de andere gevallen blijft de testbatterij behouden.
- 2.3. Om de beschikbaarheid van medisch personeel te garanderen tijdens controles drugs in het verkeer beveelt de FCVV aan om:
 - voor de ganse duur van een geplande controle een uurprestatie in plaats van een prestatievergoeding
 - en de mogelijkheid te voorzien in de wetgeving om verpleegkundigen de bloedproef te laten uitvoeren.
- 2.4. De FCVV stelt voor om het rijbewijs onmiddellijk in te trekken na weigering van de test of bloedproef of wanneer uit de urinetest blijkt dat er minimum 2 psychoactieve stoffen aanwezig zijn (kans op valspositief resultaat is dan klein).
- 2.5. De FCVV beveelt aan dat voorzien wordt dat de rechter, binnen de periode van de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs of na een beschikking tot verlenging van de intrekking, een geneeskundig en/of psychologisch onderzoek kan opleggen wanneer er vermoedens zijn van medische ongeschiktheid door afhankelijkheid of misbruik van psychoactieve stoffen of alcohol.
- 2.6. De FCVV beveelt aan dat de voorziene periode om de analyse uit te voeren (14 dagen) niet verlengd wordt maar dat de parketten de opdracht voor de analyses zo snel mogelijk overmaken. Bij de overmaking van de opdracht zou een vermelding dienen aangebracht te worden dat het rijbewijs onmiddellijk ingetrokken werd zodat het laboratorium deze opdracht met voorrang kan uitvoeren. Hiervoor moet naast de

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN DRUGS**

bestaande analysemethode (gaschromatografie-massaspectrometrie) ook vloeistofchromatografie- massaspectrometrie toegelaten worden.

- 2.7. De FCVV beveelt aan dat de parketten een éénvormig standpunt innemen zodat politiediensten feedback krijgen over de resultaten van de bloedtesten teneinde de werking van de politiediensten te ondersteunen en kwalitatief te verbeteren.
- 2.8. De FCVV beveelt een verdere concretisering aan van de wetwijzigingen voorgesteld in het onderzoek betreffende de evaluatie van het handhavingsbeleid (ROPS). ZIE BIJLAGE III.

Aanbeveling 3: de FCVV beveelt aan om extra aandacht te geven aan de combinatie druggebruik en alcohol in het verkeersveiligheidsbeleid.

- 3.1. In de communicatie en sensibilisatie dient duidelijk gewezen te worden op het verhoogd ongevalsrisico van de combinatie alcohol en drugs.
- 3.2. De FCVV stelt voor dat bij het vermoeden van druggebruik, na positieve alcoholtest, onmiddellijk een urinetest wordt afgenomen.

Aanbeveling 4: De FCVV beveelt nieuwe campagnes en bijscholingen aan gericht naar politiediensten, justitie, de medische sector en onervaren bestuurders.

- 4.1. Justitie:
- a) Sensibiliseren van belang van drugcontroles in het verkeer
 - b) Sensibiliseren van belang van cijfergegevens ter bevordering van verkeersveiligheidsbeleid
- 4.2. Politiediensten:
- a) Aantonen van belang van controles drugs in het verkeer
 - b) Aanmoedigen van uitvoeren van controles drugs in het verkeer
- 4.2. Medische sector:
- a) Communiceren van de procedure drugs in het verkeer
 - b) Sensibiliseren van de noodzaak van controles drugs in het verkeer
 - c) Artsen sensibiliseren om voldoende voorlichting te geven aan hun patiënten over de invloed van voorgeschreven geneesmiddelen op het rijgedrag
- 4.3. Onervaren bestuurders:
- a) Examen vragen over rijden onder invloed van drugs opnemen in de theoretische rijexamen
 - b) Thema "rijden onder invloed van drugs" opnemen in de eindtermen van het secundair onderwijs
 - c) Aanwezigheidspolitiek aan de uitgangen van discotheken (RYD-activiteiten)

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN DRUGS****BIJLAGE I - BIBLIOGRAFIE**Referentiedocumenten

1. Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid, Dossier 2 – Rijden onder invloed, BIVV, 2002 en opvolgingsdossier 2002-2003
2. Scheers, M., Verstraete, A., Adriaensen, M., Raes, E., Tant, M., *Rijden onder invloed van psychoactieve stoffen. Literatuurstudie en evaluatie van het handhavingsbeleid.* Academia Press. Gent, 2006. (uitgebreide literatuurlijst).

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN DRUGS****BIJLAGE II: SAMENSTELLING VAN DE WERKGROEP**

Voorzitter: Myriam Adriaensen , BIVV

Secretaris: Delphine Brognez, BIVV

Leden: Eddy Greif, Federale politie
Dominique Van Den Eeckhaut Vertegenwoordiger van de Vaste Commissie
Lokale Politie
Alain Verstraete, UGent
Caroline De Cock, Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Delphine Priels, RYD
François Vlamincq, Federale politie, CSD-Gent
Gilbert Auwaerts, FOD Mobiliteit en Vervoer

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN DRUGS**BIJLAGE III: Verder concretisering van wetswijzigingen voorgesteld in het onderzoek betreffende de evaluatie van het handhavingsbeleid (ROPS)**

1. De FCVV beveelt aan om in het artikel betreffende dronkenschap en soortgelijke toestand het begrip 'verkeersonveilig gedrag' bij te voegen. Het begrip 'verkeersonveilig gedrag' moet hierbij zo duidelijk mogelijk omschreven worden. Bovendien zou in de wet best voorzien worden dat een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs mogelijk is voor bestuurders die in staat van dronkenschap of soortgelijke staat verkeren ten gevolge van het gebruik van drugs of geneesmiddelen of die duidelijke tekenen van verkeersonveilig gedrag vertonen. Het gebruik van het artikel dat stelt dat een bestuurder steeds in staat moet zijn om te sturen en over de nodige rijvaardigheid moet beschikken lijkt ons minder geschikt voor toepassing in het kader van rijden onder invloed van psychoactieve stoffen.
2. De FCVV beveelt aan om in de wet de in de toekomst te verwachten nieuwe betrouwbare en gebruiksvriendelijke technieken (bijvoorbeeld de speekseltest en de zweettest) reeds te voorzien, zodat deze onmiddellijk gebruikt kunnen worden op het terrein van zodra de testen aan de nodige vereisten inzake betrouwbaarheid voldoen. De wettelijke bepalingen van testen zouden opgenomen kunnen worden in een Koninklijk Besluit.
3. De huidige procedure met haar drie stappen (testbatterij-urinetest-bloedproef) laat geen hoog rendement aan random roadside testing toe. De FCVV beveelt aan dat gezocht wordt naar minder ingrijpende tests waarbij de garantie van betrouwbaarheid en gebruiksvriendelijkheid gewaarborgd wordt. Eventueel kan men de verplichting opleggen bijvoorbeeld een minimumpercentage van de middelen uit het verkeersveiligheidsfonds besteden aan drugs in verkeer.
4. De FCVV beveelt aan om in de wet een weerlegbaar wettelijk vermoeden in te schrijven dat bij de vaststelling van rijden onder invloed van alcohol en/of illegale drugs na een ongeval deze geacht worden voor het ongeval gebruikt te zijn en dit tot 6 uur na de feiten.
5. Onderzoek toont aan dat er een duidelijke evolutie merkbaar is in de verschillende soorten psychoactieve stoffen en daar moet op een adequate manier op gereageerd kunnen worden willen we het verkeersveiligheidsfenomeen op een efficiënte wijze aanpakken. Om dit te bereiken beveelt de FCVV volgende maatregelen aan:
 - a. De FCVV beveelt aan om MDEA en MBDB te schrappen. We stellen daarenboven voor om de lijst van illegale en psychoactieve stoffen uit de wet te halen en op te nemen in een KB opdat wijzigingen snel opgevolgd kunnen worden in de controlepraktijk. Voor GHB en ketamine bestaat tot op heden geen sneltest en voor benzodiazepines is een per se wetgeving moeilijk toepasbaar.
 - b. De FCVV beveelt aan dat de cut-off waarden van de illegale psychoactieve stoffen uit de wet geschrapt worden en in een KB worden opgenomen. We stellen eveneens volgende verlagingen van de cut-offs in plasma voor: benzoyllecgonine, cocaïne en amfetamines 25 ng/ml, voor THC 1,5 ng/ml en voor morfine 10 ng/ml.
 - c. Daarnaast beveelt de commissie aan het KB aan te passen zodat de gevolgen bij het niet slagen voor een ringtest door een laboratorium, educatief i.p.v. punitief zouden zijn.

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
DOSSIER : RIJDEN ONDER INVLOED VAN DRUGS

- d. De laboratoria zouden naast de criteria in artikel 12 van het KB van 4 juni 1999 eveneens geaccrediteerd moeten zijn volgens ISO 17 025 om een erkenning te verkrijgen.
6. Ten slotte beveelt de FCVV aan dat de omschrijving 'Gaschromatografie-massa spectrometrie met gebruik van gedeutereerde interne standaarden' in de wet aangevuld wordt met: 'gas- of vloeistofchromatografie met massa spectrometrische detectie met toevoeging van gedeutereerde interne standaarden'. Hierdoor kan een bloedstaal in één keer op de aanwezigheid van psychoactieve stoffen gecontroleerd worden waardoor tijd bespaard wordt.