



Literatuuronderzoek

Alcohol-, drugs- en medicijnenbeleid vervoers- en transportsector

Maart 2025

Inhoud

Handreiking ADM-beleid voor de vervoers- en transportsector	4	Rijden onder invloed Risicogroepen onder de algemene bevolking.....	16
Bedrijven aan de slag met een ADM-beleid	5	Zware drinkers	16
De invloed van ADM-gebruik op de rijvaardigheid	6	Jonge mannen.....	16
Alcohol.....	6	Combinatiegebruikers	17
Drugs	6	Rijden onder invloed Beroepschauffeurs	18
Medicijnen	7	Rol werkgevers bij preventie	19
Wettelijke kaders	9	Alcohol- en drugstesten	19
Wettelijke kaders voor een ADM-beleid	9	Alcoholslot	20
Wettelijke kaders voor ADM-gebruik in het verkeer	10	Tot slot.....	21
Grenswaarden alcohol.....	10	Referenties	22
Grenswaarden drugs	11		
Grenswaarden medicijnen/medicinale drugs	13		
Rijden onder invloed Algemene bevolking	14		
Drugs en medicijnen.....	15		

Belangrijkste conclusies



Middelengebruik van medewerkers kan zorgen voor verlies van productiviteit, (ziekte)verzuim en onenigheid op de werkvloer. Ook als dit gebruik in privétijd plaatsvindt.



(Problematisch) middelengebruik komt voor onder de algemene Nederlandse beroepsbevolking en dus ook onder beroepschauffeurs.



Beroepschauffeurs die lange ritten moeten maken en met zware/gevaarlijke ladingen of (kwetsbare) personen vervoeren, lopen extra risico als zij onder invloed van middelen deelnemen aan het verkeer.



Er zijn wettelijke kaders (Arbowetgeving) voor zowel werknemer als werkgever voor Gezond en Veilig werken. Dit geldt ook voor middelengebruik op de werkvloer.



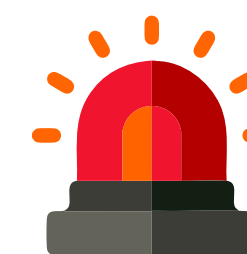
Voor de vervoers- en transportsector staat de veiligheid voorop. Daarom is het van groot belang dat chauffeurs fris en helder aan het verkeer deelnemen. Dit betekent geen middelengebruik tijdens werk en een chauffeur moet nuchter op het werk verschijnen.



Het is van belang dat vervoers- en transportbedrijven een goed Alcohol-, Drugs- en Medicijnbeleid (ADM-beleid) hebben dat ook inzet op preventie en zorg.



Als chauffeurs door heel Europa reizen. Als chauffeurs door heel Europa reizen moet er in het ADM-beleid in worden gegaan op de extra risico's die dat met zich meebrengt.



De Autoriteit Persoonsgegevens stelt dat in het kader van de AVG-wetgeving (Algemene Verordening Persoonsgegevens) alcohol- en drugstesten niet zijn toegestaan. Vanuit het civiel recht zien we echter dat testuitslagen wel als bewijs kunnen dienen bij ontslagzaken.



Alcohol- en drugstesten, hoewel in Nederland niet toegestaan, kunnen onder bepaalde voorwaarden veiligheidswinst opleveren.



Het alcoholslot is in Nederland, vanwege de AVG-wetgeving, (nog) niet toegestaan.

Handreiking Alcohol-, Drugs- en Medicijnbeleid (ADM-beleid) voor de vervoers- en transportsector

In opdracht van Rijkswaterstaat, onderdeel van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, heeft het Trimbos-instituut een handreiking ADM-beleid specifiek voor de vervoers- en transportsector ontwikkeld.

Het project startte met een deskresearch. Doel daarvan is om de laatste ontwikkelingen op het gebied van rijden onder invloed (ROI) in kaart te brengen. Hierbij worden eerst de algemene trends en gegevens over ROI in Nederland geanalyseerd. Vervolgens wordt specifiek ingezoomd op de situatie binnen de vervoers- en transportsector.

ADM-gebruik in deze sector vormt wereldwijd een aanzienlijk risico voor de verkeersveiligheid. Niet persé omdat het gebruik in de sector hoger ligt, maar wel omdat mensen die in deze sector werken per definitie meer in het verkeer aanwezig zijn. Hoewel de Nederlandse verkeerswetgeving het gebruik van alcohol, drugs en medicijnen in het verkeer reguleert, blijven er zorgen bestaan over de invloed van deze middelen op de rijvaardigheid van beroepschauffeurs. Dit onderzoek richt zich op het schetsen van een helder beeld van de problematiek rond ADM-gebruik in de transportsector.



Waarom bedrijven aan de slag gaan met een ADM-beleid

Werkgevers streven naar gezonde en veilige werkomstandigheden voor hun medewerkers. Dat houdt in dat zij ook afspraken maken over het ADM-gebruik. Werken onder invloed brengt namelijk aanzienlijke risico's met zich mee. Dit geldt niet alleen voor de medewerker zelf, maar ook voor collega's, het hele bedrijf en aan de andere weggebruikers.

De gevolgen van werken onder invloed kunnen ernstig zijn, denk aan:

- Veiligheidsrisico's: verhoogd risico op kleine en grote ongelukken
- Gezondheidsproblemen: ziekte en langdurige uitval
- Financiële impact: verzuim en verminderde productiviteit door alcoholgebruik kost werkgevers per jaar 1,3 miljard euro. Dit loopt op tot zo'n 1,6 miljard euro als we productiviteitsverliezen door ongevallen en huiselijk geweld meerekenen (de Wit, G.A. et al, 2018). Er is geen onderzoek gedaan naar de financiële gevolgen van drugs en/of medicijnen in de werksetting.
- Verminderde efficiëntie: verlies van capaciteit en een slechte werksfeer.

Hoewel het ADM-gebruik niet bij wet verboden is, kunnen de gevolgen ervan op de werkvloer ingrijpend zijn. Daarom is het belangrijk dat bedrijven zelf een ADM-beleid opstellen. Het beleid gaat in op regels, preventie, zorg en handhaving.

Uit onderzoek blijkt dat een ADM-beleid dat inzet op preventie en zorg effectief is (Alfred e.a., 2021; Oh, 2023). Hoe meer op elkaar aansluitende interventies worden aangeboden binnen een bedrijf, des te groter is de kans op een positief effect. Denk hierbij aan het voorlichten van medewerkers, trainen van leidinggevenden en training aan medewerkers, maar ook aanwezige zorg en hulp bij problemen (Fellbaum e.a., 2023). Een ADM-beleid heeft ook meer effect als de inhoud bekend is onder de medewerkers en aansluit bij de behoefte (Alfred e.a., 2021). Het is daarom een goed idee om medewerkers te betrekken bij het opstellen en de uitvoering van het ADM-beleid. Voor bedrijven betekent dit dat het ontwikkelen en implementeren van een ADM-beleid vaak veel meer tijd en geld kost dan alleen maar het schrijven van een beleid dat vervolgens in een lade terecht komt. Het met elkaar opstellen van het beleid en het hierover met elkaar in gesprek gaan, vergroot de impact.

De invloed van ADM-gebruik op de rijvaardigheid

Uit zelfrapportage blijkt dat 12-23% van het totaal aantal verkeersdoden in Nederland te wijten is aan alcohol in het verkeer (SWOV, 2015). Het is onbekend wat het totaal aantal verkeersdoden is door gebruik van drugs of medicijnen in het verkeer.

Alcohol, drugs en bepaalde medicijnen beïnvloeden hersenfuncties en vergroten het risico op verkeersongevallen door hun psychoactieve werking. Afhankelijk van het type middel kunnen de effecten verdovend, stimulerend of bewustzijnsveranderend zijn.

- Verdovende of kalmerende middelen, zoals alcohol vertragen het centraal zenuwstelsel. Dit leidt tot verminderde concentratie, tragere reactie en slechtere informatieverwerking.
- Stimulerende middelen, zoals cocaïne, versnellen de activiteit van het centraal zenuwstelsel. Dit kan leiden tot aandachtsproblemen, agressief rijgedrag en overmoed.
- Bewustzijnsverruimende drugs, zoals cannabis verstoren de waarneming en perceptie. Dit maakt het lastig om verkeerssituaties goed in te schatten.

Alcohol

Alcohol heeft een verdovend effect en verhoogt het ongevalsrisico exponentieel. Bij een bloedalcoholgehalte (BAG) van 0,5‰ is het risico op

een ongeval 1,4 keer hoger dan bij nuchter rijden; bij 1,5‰ is dit meer dan 20 keer zo hoog (Alfred e.a., 2021).

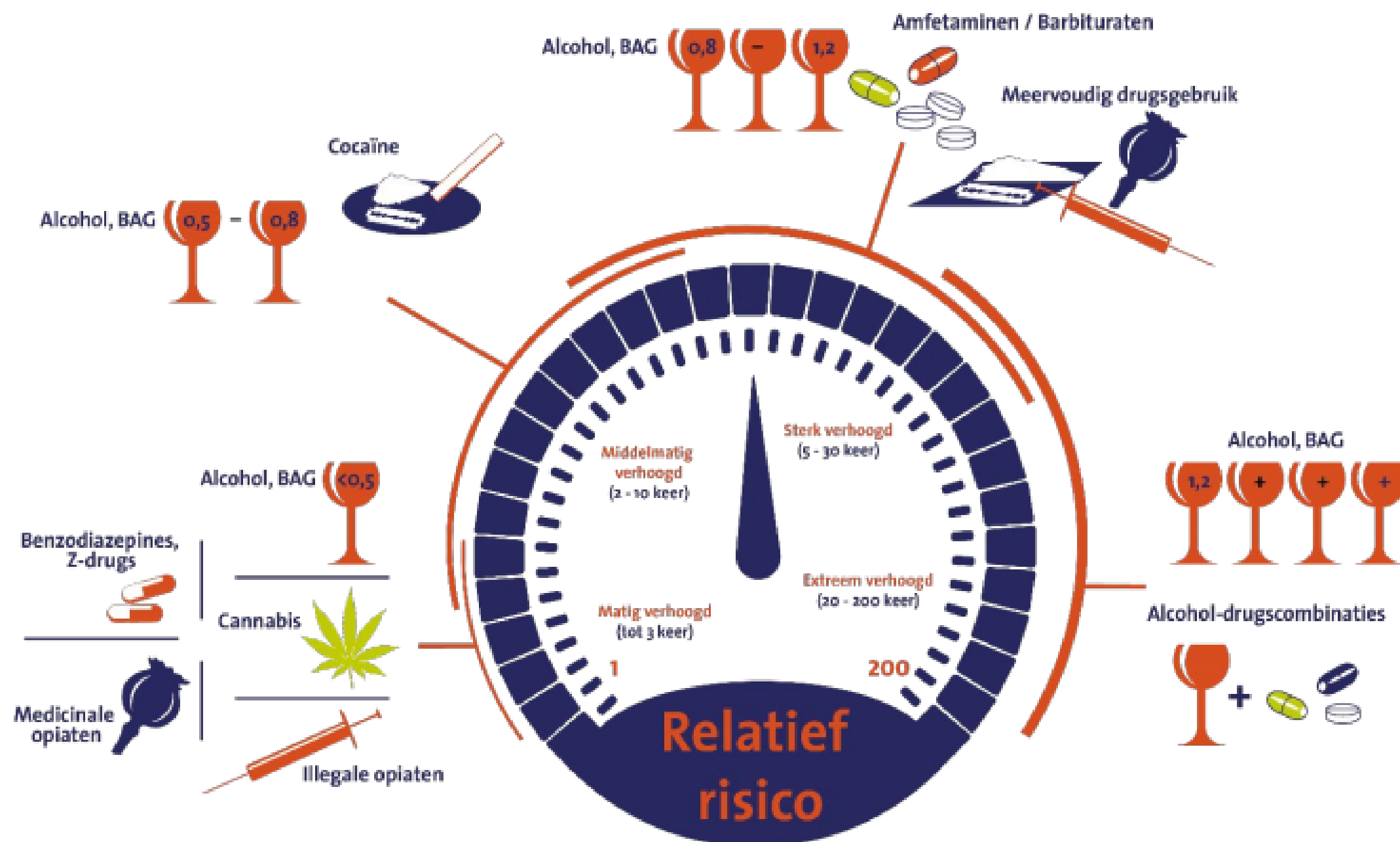
Drugs

De effecten van drugs op rijvaardigheid verschillen per soort drugs en zelfs binnen een categorie zijn er grote verschillen. Cannabis bijvoorbeeld heeft zowel verdovende als bewustzijnsveranderende eigenschappen. Verschillende vaardigheden, zoals snel en adequaat reageren, balans houden en risico goed kunnen inschatten, kunnen worden aangetast. Daarom is het verboden om aan het verkeer deel te nemen als je onder invloed van drugs bent. Dat geldt ook voor cannabis.

Onder invloed van lachgas kun je niet veilig deelnemen aan het verkeer. Er zijn veel mediaberichten geweest over mensen die met lachgas gingen rijden. Ook bleek het gebruik van lachgas meer risicovol dan eerder gedacht (TNO, 2024). Vandaar dat sinds 1 januari 2023 lachgas op lijst 2 van de Opiumwet staat. Dit betekent dat de verkoop en het bezit van lachgas verboden is. Als je lachgas gebruikt tijdens het rijden ben je strafbaar (DRUGS Info, n.d.).

Figuur 1

De effecten van de meest gebruikte drugs op vaardigheden en functies die van belang zijn voor veilige verkeersdeelname (SWOV, 2023a)



Relatief risico van middelengebruik op ernstig/dodelijk letsel in het verkeer (SWOV, 2023a)

Medicijnen

Bepaalde medicijnen kunnen invloed hebben op de rijvaardigheid, doordat ze hersenfuncties beïnvloeden die essentieel zijn voor veilig verkeer. De effecten verschillen per type medicijn en dosering, maar veel medicijnen brengen risico's met zich mee, die vergelijkbaar zijn met de verschillende effecten van drugs.

Combinatiegebruik

Bij combinatiegebruik van drugs met alcohol of met andere drugs, gelden lagere limieten. Dit is besloten omdat de kans op ongelukken groter wordt wanneer meerdere middelen tegelijkertijd worden gebruikt. Meer informatie over combinatiegebruik, grenswaarden en wettelijke kaders voor ADM-gebruik in het verkeer is beschreven in het volgende hoofdstuk.

Hoofdgroep	Subgroepen	Verslechterde taakuitvoering door effecten op*						
		Alertheid	Cognitieve functies	Motorische functies	Stemming	Laterale voertuigcontrole	Tijdsbeleving	Balans
Drugs	Cannabis	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Cocaïne		✓	✓	✓			
	Amfetaminen		✓	✓	✓		✓	✓
	GHB	✓	✓	✓	✓	✓	?	?
	MDMA (stof in Ecstasy/xtc)		✓		✓			✓
	Hallucinogenen (o.a. LSD mescaline)		✓	✓	✓		✓	✓
	Ketamine	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Geneesmiddelen	Benzodiazpinen (rustgevend middelen zoals diazepam en seresta)	✓	✓	✓		✓		
	Opioiden (pijnstillers zoals morfine, oxycodon)	✓	✓	✓	✓	✓		✓
	Andere kalmerende middelen	✓	✓	✓	✓	✓		✓
Nieuwe psychoactieve stoffen	Lachgas	✓	✓	✓	✓	✓	?	?
	Synthetische cannabinoïden	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Synthetische cathinonen		✓	✓	✓			

* **Cognitieve functies:**
 reactietijd, snelle en juiste informatieverwerking

Motorische functie:
 snelheid en nauwkeurigheid van bewegingen

Laterale voertuigcontrole:
 de vaardigheid in een rechte lijn te rijden en niet te slingeren

Tijdsbeleving:
 een correcte subjectieve tijdsbeleving is van belang voor het juist/realistisch plannen van verkeersmanoeuvres

Balans:
 effect op lichaamshouding en evenwicht (speciaal relevant voor fietsers en bestuurders van gemotoriseerde tweewielers)

Figuur 2
 Effecten van middelen op taakuitvoering (SWOV, 2020)

Wettelijke kaders

Wettelijke kaders vormen een cruciale basis voor het opstellen van beleid, omdat zij zorgen voor duidelijkheid, rechtszekerheid en een consistent raamwerk waarbinnen doelstellingen effectief kunnen worden gerealiseerd.

Wettelijke kaders voor een ADM-beleid

Een effectief ADM-beleid voor de vervoers- en transportsector wordt ondersteund door verschillende wettelijke kaders.

Arbeidsomstandighedenwet (Arbowet)

- Artikel 3: Werkgevers zijn verantwoordelijk voor het waarborgen van de veiligheid en gezondheid van medewerkers.
- Artikel 5: Werkgevers moeten een Risico-Inventarisatie en -Evaluatie (RI&E) uitvoeren, waarin ook ADM-gerelateerde risico's worden meegenomen.
- Artikel 11: Medewerkers zijn verplicht om zorg te dragen voor hun eigen veiligheid en gezondheid én die van hun collega's.

Cao-beroepsgoederenvervoer

- Artikel 7 lid 5a: Een medewerker mag tijdens het werk geen alcohol en andere middelen gebruiken die het werken of rijden nadelig beïnvloeden. De medewerker begint het werk nuchter en niet onder invloed.



Wegenverkeerswet

- Besluit alcohol, drugs en geneesmiddelen in het verkeer (2022).
- Artikel 8.1: Het is strafbaar om een voertuig te besturen onder invloed van alcohol of drugs. Specifieke grenswaarden bepalen wanneer er sprake is van 'onder invloed'.
- Voor beroepschauffeurs gelden strengere regels dan voor alle andere verkeersdeelnemers (Regeling eisen geschiktheid 2000, 2021).

Deze wetten bieden een stevige basis voor het opstellen van richtlijnen en maatregelen om ADM-gerelateerde risico's te minimaliseren en de veiligheid binnen de sector te vergroten.

Een werkgever is aansprakelijk voor schade die ontstaat tijdens het werk, tenzij er sprake is van opzet of bewuste roekeloosheid aan de zijde van de medewerker. Zo is er een uitspraak van een kantonrechter over de aansprakelijkheid van een beroepschauffeur. Deze kantonrechter stelde dat er mag worden verwacht van een beroepschauffeur, dat hij zich voortdurend bewust is van het gevaar van het rijden onder invloed van alcohol. Dat hij die bewuste ochtend is gaan rijden terwijl hij wist dat hij nog alcohol in zijn lichaam had, rekent de kantonrechter hem extra aan. Zeker omdat zijn functie beroepschauffeur is. De chauffeur heeft daardoor een onaanvaardbaar risico genomen.

Wettelijke kaders voor ADM-gebruik in het verkeer

Naast wettelijke kaders voor beleid, zijn er ook wettelijk kaders voor ADM-gebruik in het verkeer (CBR, n.d.). Wettelijke limieten voor ADM-gebruik in het verkeer zijn ingesteld om de verkeersveiligheid te waarborgen en het risico op ongevallen te minimaliseren. Deze limieten verschillen per land, middel, type bestuurder en soort gebruik.

Grenswaarden alcohol

De grenswaarden voor alcohol in het verkeer verschillen per land en in sommige gevallen per type bestuurder. In Nederland zijn de grenswaarden verschillend voor ervaren en beginnende bestuurders.

- Wettelijke norm: grens bij 0,5 promille alcohol of 220Ugl (BAG).
- Beginnend bestuurder (rijbewijs < 5 jaar): grens bij 0,2 promille of 88 Ugl.

De afbraak van een standaardglas alcohol duurt duurt ongeveer 1,5 uur. Hoe meer glazen alcohol gedronken worden hoe meer tijd het afbreken duurt. Dit is een geleidelijk proces dat niet versneld kan worden. Het is daarom goed mogelijk dat iemand na een nacht stevig stappen de volgende ochtend nog onder invloed is (restalcohol).

De politie controleert met behulp van een ademtest of iemand onder invloed van alcohol is. Bij vaststelling van een overtreding wordt afhankelijk van de normoverschrijding een boete, straf of maatregel opgelegd.

Voor beginnende bestuurders gelden andere regels. Zo moeten zij een LEMA (Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer) volgen als blijkt dat ze aan het verkeer hebben deelgenomen met een promillage tussen de 0,5 en 0,8. Beginnende bestuurders moeten de EMA (Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer) volgen bij een promillage tussen de 0,8 en 1,3. Ervaren bestuurders bij een promillage tussen de 1,0 en 1,8.

De kosten voor de LEMA en EMA moeten door de overtreder zelf worden betaald. De kosten voor de LEMA zijn €750 (€470,00 opleggingskosten en € 280,00 cursuskosten). De EMA-cursus kost €1196 (€470,00 opleggingskosten en €726,00 uitvoeringskosten). Overtreders die de Nederlandse taal niet machtig zijn moeten individuele (rijvaardigheids-) test ondergaan.

Grenswaarden drugs

Voor drugs is het moeilijk te bepalen na hoeveel tijd ze nog aantoonbaar aanwezig zijn en hoelang de effecten aanhouden (CBR, n.d.). Dit komt omdat de afbraak per persoon en per drug verschilt:

- Hasj of wiet (cannabis): gemiddeld 6 tot 8 uur voordat je weer mag rijden. Bij frequent/dagelijks gebruik tot wel 40 uur.
- Amfetamine: bij eenmalig speed roken of snuiven duurt het 10 tot 20 uur voordat je weer mag rijden. Bij slikken of spuiten duurt het 15 tot 25 uur. Bij vaker gebruik op 1 dag duurt het 16 tot 40 uur.



- Cocaïne: bij 1 dosis duurt het ongeveer 4 uur voordat je weer mag rijden. Als je regelmatig cocaïne gebruikt, meer dan 4 uur.
- 3-MMC: Dit is een vrij nieuw middel waar nog weinig over bekend is over afbraaktijden (DRUGS info, 2024). Via een laboratoriumtest kan het gebruik van 3-MMC in het bloed worden aangetoond. Ook zijn er urinetesten die dit aan kunnen tonen.
- Lachgas: Dit middel verlaat het lichaam vrij snel. Op dit moment is het niet mogelijk om lachgas aan te tonen met een speeksel- of bloedtest. Het is wel mogelijk om lachgas aan te tonen in urine tot 18 uur na gebruik. Wettelijk zijn er nog geen limieten voor het gebruik van lachgas tijdens het rijden. Maar er zijn wel risico's. Een persoon is strafbaar als hij rijdt onder invloed van lachgas.

Limieten (Ministerie van Justitie en Veiligheid, 2016)

Bij het gebruik van 1 middel geldt:

- Amfetamine, methamfetamine, cocaïne, MDMA, MDEA en MDA: 50 microgram per liter bloed
- Cannabis (wiet of hasj): 3 microgram tetrahydrocannabinol (THC) per liter bloed
- Heroïne en morfine: 20 microgram morfine per liter bloed
- GHB, gamma butyrolacton of 1,4-butaandiol: 10 milligram GHB per liter bloed.

Combinatiegebruik

Bij combinatiegebruik van drugs met alcohol of met andere drugs, gelden lagere limieten. Dit is besloten omdat de kans op ongelukken groter wordt wanneer meerdere middelen worden gebruikt. Voor combinatiegebruik geldt:

- Amfetamine, methamfetamine, MDMA, MDEA of MDA: 25 microgram per liter bloed. Of 50 microgram voor de som van deze amfetamine-achtige stoffen samen. Dit geldt als een van deze amfetamine-achtige stoffen met 1 of meer andere van deze amfetamine-achtige stoffen is gebruikt en gemeten
- Cannabis: 1 microgram tetrahydrocannabinol (THC) per liter bloed
- Cocaïne, heroïne en morfine: 10 microgram per liter bloed
- GHB, gamma butyrolacton of 1,4-butaandiol: 5,0 milligram GHB per liter bloed
- Alcohol: 0,2 milligram ethanol per milliliter bloed.

Praktisch gezien betekent het dat je onder invloed van meerdere middelen nooit deel mag nemen aan het verkeer.

Met een speekseltest kan de politie vaststellen of de limieten zijn overschreden. In eerste instantie met psychomotorische test (PMT) of speekseltest. Bij positieve uitslag volgt bloedonderzoek. Als resultaat daarvan boven de grenswaarde uitkomt is er sprake van een strafbaar feit.

Grenswaarden medicijnen/medicinale drugs

Voor (bepaalde) medicijnen/medicinale drugs is het moeilijk te bepalen

na hoeveel tijd ze nog aantoonbaar aanwezig zijn en hoelang de effecten aanhouden. Dit komt omdat de afbraak per persoon en per medicijn/ medicinale drugs verschilt:

Medicijnen en limieten

Sommige medicijnen beïnvloeden de rijvaardigheid. Deze medicijnen zijn op verschillende manieren te herkennen. Op de website van het CBR staat: kijk naar de verpakking, lees de bijsluiter en vraag het aan de apotheker/huisarts. Op de website van rijveiligmetmedicijnen.nl zijn alle medicijnen te vinden (Instituut Verantwoord Medicijngebruik, 2024).

Medicinale drugs

We onderscheiden een aantal medicinale drugs

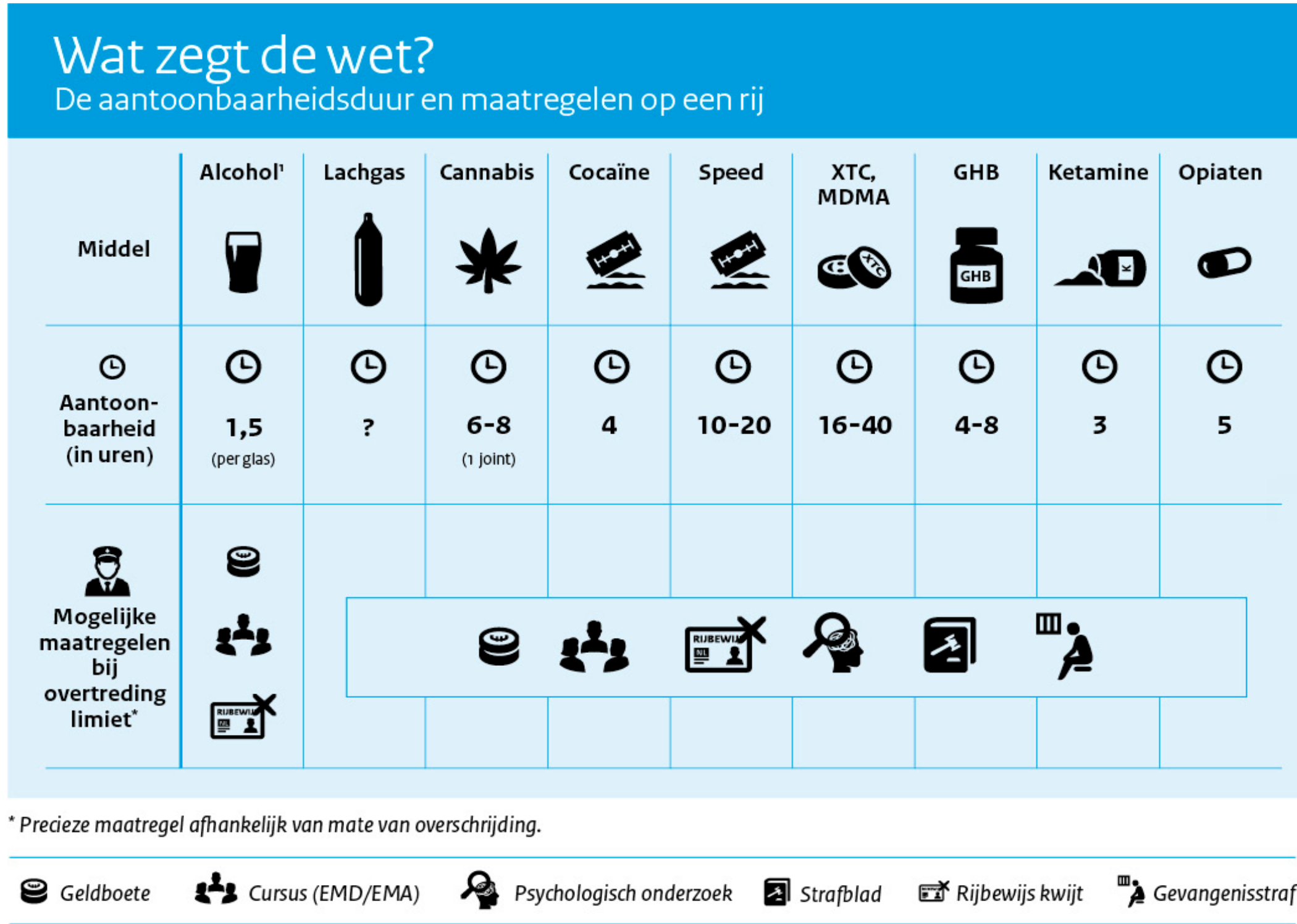
- Amfetamine, zoals dexamfetamine
- Medicinale cannabis met THC (bijvoorbeeld cannabisolie)
- Zware pijnstillers zoals Morfine, Tramadol, Methadon, Fentanyl en Oxycodon.

Limieten medicinale drugs

- Amfetamine: 50 microgram per liter bloed
- Cannabis (THC): 3 microgram THC per liter bloed
- Morfine: 20 microgram per liter bloed

Wanneer iemand slaap- of kalmeringsmiddelen gebruikt, mag niet aan het verkeer worden deelgenomen. De politie kan hierop controleren met een speekseltekst of een bloedafname.

Figuur 1
De aantoonbaarheidsduur en maatregelen voor verschillende drugstypen in een overzicht

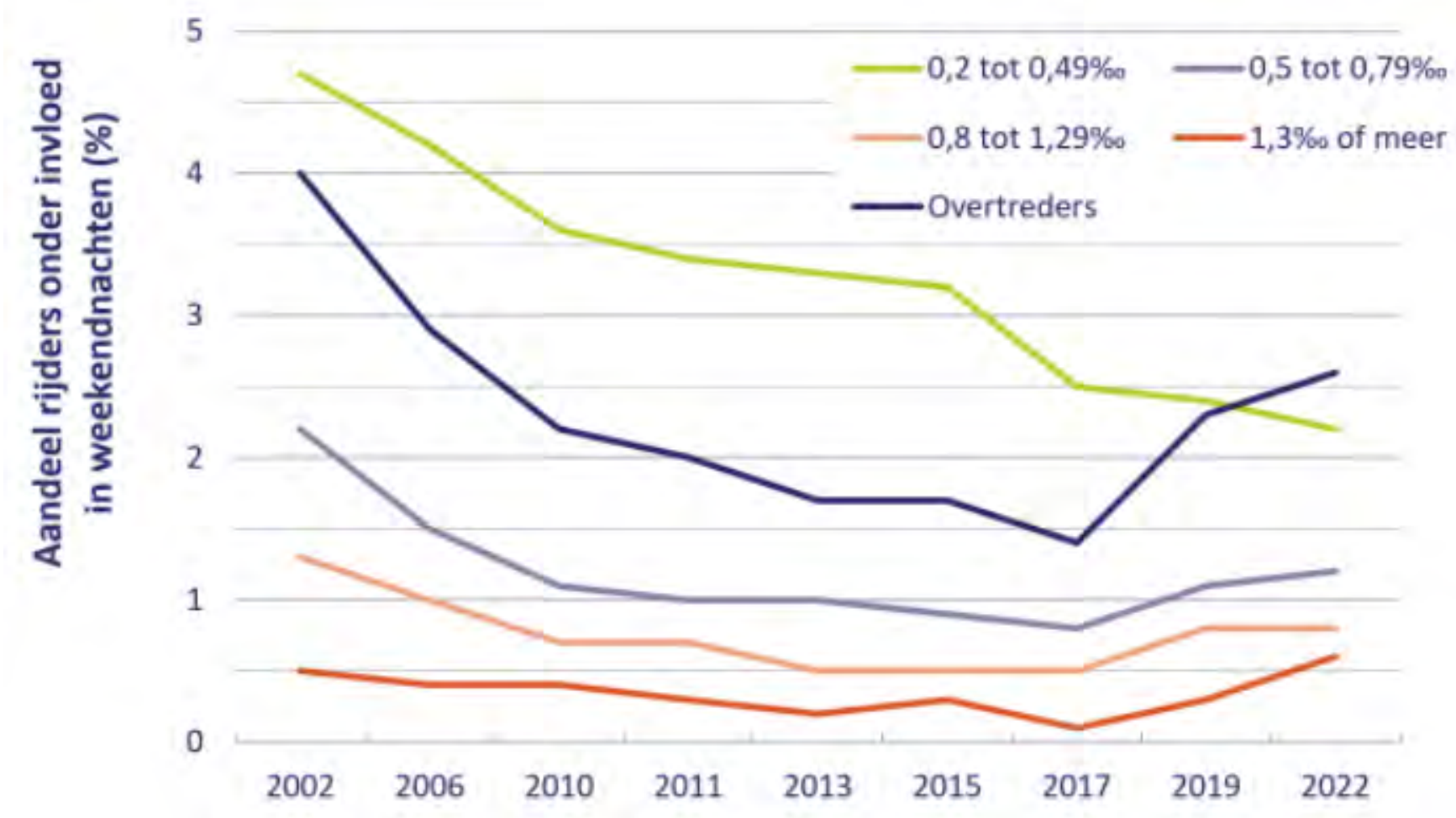


Disclaimer: Rijden als je onder invloed bent van alcohol, drugs en rijgevaarlijke medicijnen is verboden. Hoelang het duurt voordat de effecten uitgewerkt zijn, verschilt per middel en per persoon. De aantoonbaarheidsduur kan langer zijn dan hier in deze tabel aangegeven. Onderzoeken en cursussen zijn voor rekening van de overtreder.

Effectief communiceren over rijden onder invloed (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2023)

Rijden onder invloed | Algemene bevolking

Na een periode waarin rijden onder invloed van alcohol onder de Nederlands bevolking afnam, zien we de laatste jaren weer een toename. Dit blijkt uit onderzoek van I&O Research (2022). Waar in 2017 1,4% een bloedalcoholgehalte (BAG) van 0,5 promille of hoger had, is dit in 2022 gestegen naar 2,6%. Bijna een verdubbeling. Ook het aandeel zware overtredders (BAG boven 1,3 promille) nam sterk toe van 0,1% in 2017 naar 0,6% in 2022.



Figuur 1
Rijders onder invloed

Een mogelijke verklaring voor deze negatieve ontwikkeling kan zijn dat de handhaving op alcoholgebruik in het verkeer de laatste jaren sterk is afgenomen (SWOV, 2023). In 2015 zei nog 17% van de automobilisten in het afgelopen jaar te zijn gecontroleerd voor rijden onder invloed. In 2018 gaf slechts 10% aan te zijn gecontroleerd. In 2023 was dit 10,6% van de automobilisten (SWOV, 2023; ESRA, 2023).

Uit het vragenlijstonderzoek veilige verkeersdeelnemers dat in 2023 is uitgevoerd (I&O Research, 2023) bleek dat bijna 75% van de bestuurders het afgelopen jaar niet onder invloed van alcohol aan het verkeer heeft deelgenomen. Voor het rijden onder invloed van drugs gaf 96% van de ondervraagden aan dat zij niet onder invloed van drugs hebben gereden. Voor medicijnen was dit 91%.

Drugs en medicijnen

Een onderzoek van SWOV uit 2011 liet zien dat ongeveer 3,4% van de automobilisten in Nederland onder invloed van drugs en/of geneesmiddelen aan het verkeer deelnam en dat ruim 2% van de gereden autokilometers werd afgelegd onder invloed van drugs (Houwing e.a., 2011). SWOV (2020) merkt op dat er geen recente representatieve meetgegevens zijn over het gebruik van drugs in het verkeer.

TeamAlert (2024) onderzoekt het cannabisgebruik onder bestuurders. Aan dit onderzoek deden participanten mee die minstens eenmaal cannabis hebben gebruikt in het afgelopen jaar. Daarnaast moesten ze minstens eenmaal als bestuurder auto hebben gereden het afgelopen jaar. Uitkomst was dat bijna de helft (46%) aangaf binnen 8 uur na cannabisgebruik auto te hebben gereden. Veel jongeren vinden cannabisgebruik normaal en gebruiken ongeacht of ze nog moeten rijden.



Rijden onder invloed | Risicogroepen onder de algemene bevolking

We onderscheiden een aantal risicogroepen voor rijden onder invloed.

Zware drinkers

In 2015 waren er naar schatting tussen de 90.000 tot 125.000 automobilisten die gekenmerkt kunnen worden als zware alcoholovertreders in Nederland. Dit zijn personen die ten minste een keer zijn gepakt met een BAG hoger dan 1,3 g/l (Goldenbeld e.a., 2016). Deze groep was verantwoordelijk voor twee derde van alle ernstige alcohol gerelateerde verkeersongevallen.

Goldenbeld e.a. (2016) beschrijven zware alcoholovertreders als: “Ze zijn vaker man, 30- 40 jaar, alleenstaand en laag opgeleid. Ze *hebben een hoge mate van alcoholafhankelijkheid* en van psychiatrische nevenproblemen. Daarnaast hebben ze een mentaliteit die ertoe neigt het probleem van rijden onder invloed te bagatelliseren en de eigen verantwoordelijkheid te ontlopen. Ook een antisociale of antiautoritaire houding kan onderdeel zijn van de mentaliteit. Zware alcoholovertreders zijn ook vaker betrokken bij criminaliteit buiten het verkeer en gebruiken vaker drugs naast alcohol”.

Jonge mannen

Volgens SWOV (2023a) zijn jonge mannen (17 t/m 24 jaar) oververtegenwoordigd in de groep slachtoffers en bestuurders die betrokken zijn bij alcoholongevallen.

Dit heeft te maken met twee factoren:

1. Ze hebben minder rijervaring en daarmee een hoger ongevalsrisico; en
2. Alcohol heeft bij jonge bestuurders een groter effect op het rijgedrag dan bij oudere bestuurders.

Ook als het gaat om drugs, zijn jonge mannen meer betrokken bij verkeersongevallen (SWOV, 2020). In het Europese DRUID-onderzoek werd gevonden dat rijden onder invloed van drugs (zowel enkelvoudig als in combinatie) in Europa het hoogst was onder jonge mannen (Houwing e.a., 2011). Voor cannabis gold dat hoe jonger de autobestuurder, hoe meer er gebruikt werd. Voor cocaïne en amfetamine was het gebruik echter ook hoog onder mannelijke bestuurders in de leeftijdscategorie van 25 tot 34 jaar.

Combinatiegebruikers

Onder combinatiegebruiker verstaan we iemand die alcohol in combinatie met drugs en/of geneesmiddelen gebruikt. Combinatiegebruik van alcohol en drugs is onder mannen van 18 t/m 34 jaar 3 keer zo hoog als onder bestuurders in het algemeen en komt met name voor tijdens de nachtelijke uren (Houwing e.a., 2011). Het risico om ernstig gewond te raken of te overlijden door een verkeersongeval wordt bij bestuurders onder invloed van alcohol in combinatie met drugs 20 tot 200 keer hoger ingeschat in vergelijking met nuchtere bestuurders. Deze range is breed, aangezien de verschillende risicoschattingen afhankelijk zijn van:

1. Het Europese land waarin het onderzoek is uitgevoerd;
2. Het type drugs dat in combinatie met alcohol is gebruikt; en
3. De gebruikte uitkomstmaat (kans om ernstig gewond te raken of te overlijden door een verkeersongeval).



Rijden onder invloed | Beroepschauffeurs

Het alcohol- en drugsgebruik in de vervoerssector (dit is inclusief gebruik in privé tijd) zit op het gemiddelde ten opzichte van andere sectoren (TNO, 2022). Zo drinkt 8,4% van de medewerkers in de vervoerssector overmatig, is 9,2% zware drinker en gebruikt 9,3% drugs.

Net zoals in iedere beroepsgroep komt problematisch alcohol- en drugsgebruik ook voor onder beroepschauffeurs. Het percentage problematisch alcoholgebruik zit net iets onder de 10%. Het percentage 'laatste jaar gebruik van drugs (dit is dus niet per definitie problematisch gebruik) zit ook net iets onder de 10%. Uit een Italiaans onderzoek komt naar voren dat 22,7% van de Italiaanse vrachtwagenchauffeurs dermate veel drinkt dat er mogelijk sprake is van problematisch alcoholgebruik (Bragazzi, 2018).

Enigszins gedateerd onderzoek (SWOV, 1999) naar alcoholgebruik onder beroepschauffeurs, concludeert dat alcoholgebruik onder deze groep geen veelvoorkomend en wijdverbreid verschijnsel is.

Uit onderzoek blijkt dat vrachtwagenchauffeurs die lange afstanden rijden, een risicogroep zijn voor het gebruik van stimulerende middelen (Williamson, 2007). Vooral chauffeurs die betaald worden op basis van de hoeveelheid werk. Minder ervaren chauffeurs en chauffeurs die

vermoeidheid ervaren lijken meer van deze middelen gebruiken. Uit een verkenning van de Nederlandse Arbeidsinspectie (2024) blijkt dat drugs door een deel van de beroepschauffeurs wordt gebruikt om de prestaties te verbeteren of beter te kunnen omgaan met werkdruk. In een systematisch review bleek alcohol een van de risicofactoren voor verkeersongelukken bij beroepschauffeurs (Jakobsen e.a., 2022).

Rol werkgevers bij preventie

De vervoers- en mobiliteitssector geeft aan dat zij het belangrijk vinden om een ADM-beleid te hebben (de Krom e.a., 2022). Veiligheid van medewerkers, collega's en andere weggebruikers staat voor de sector voorop. De sector heeft een zwaarwegend belang om te zorgen dat er geen chauffeurs/machinisten onder invloed van alcohol en/of drugs deelnemen aan het verkeer.

Het veilig rijden geldt voor de openbare weg, het spoor maar ook op eigen bedrijfsterreinen en in warehouses waar heftrucks worden ingezet.

Alcohol- en drugstesten

In de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) staat dat het testen van medewerkers op het gebruik van alcohol en drugs niet is toegestaan, omdat er dan sprake is van het verwerken van bijzondere persoonsgegevens. Deze wet is in 2018 ingegaan met de bedoeling de privacy beter te beschermen. Een uitzondering op deze regel is in de wet - Wet Luchtvaart, de Wet Scheepsvaart en de Wet Wegverkeer - vastgelegd voor medewerkers die een specifiek en risicovol beroep uitoefenen. Denk hierbij aan treinmachinisten, piloten en scheepsloodsen. De Autoriteit Persoonsgegevens handhaaft hierop, en kan bedrijven een boete opleggen als ze medewerkers oneigenlijk testen op alcohol of drugs. Vanuit het civiel recht zien we echter dat testuitslagen wel als bewijs kunnen dienen bij ontslagzaken.

In de 'Kamerbrief alcohol- en drugstesten op de werkvloer' informeert de toenmalige Staatssecretaris van Ark de Tweede kamer over het al dan niet inzetten van alcohol- en drugstesten in de werksetting (Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, 2020). Inzet was om de wetgeving te verruimen en testen mogelijk te maken voor meerdere sectoren. Maar besloten is om eerst in te gaan zetten op het verder versterken van een ADM-beleid binnen bedrijven. Het testen zou alleen mogelijk zijn voor die bedrijven die een goed ADM-beleid hebben opgesteld, en dat daarin het testen als sluitstuk zou worden opgenomen.

In een recent onderzoek 'Alcohol en drugs op de werkvloer' (Panteia, 2024) dat in opdracht van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid is uitgevoerd, is de conclusie dat alcohol- en drugstesten geen of minimale veiligheidswinst opleveren. Dit is ook conform internationaal onderzoek naar de effectiviteit van testen. Conclusie is dat het testen weinig en/of slechts tijdelijk een preventief effect heeft. Hierdoor is het niet waarschijnlijk dat de wettelijke grond voor testen binnenkort gewijzigd zal worden.

Echter, volgens SWOV (2020) zijn er toch wel aanwijzingen dat onder bepaalde voorwaarden testen een effectief *onderdeel* kan zijn van een integraal veiligheidsbeleid: "Als een onderdeel van de veiligheidscultuur

kunnen vervoers- en transportbedrijven ook periodiek alcohol en/of drugstesten afnemen bij hun chauffeurs. Amerikaanse bedrijven rapporteren positieve ervaringen met periodieke controles op drugs/alcohol onder chauffeurs”.

Alcoholslot

In Nederland is een alcoholslot volgens de AVG-wetgeving niet toegestaan (Autoriteit Persoonsgegevens, n.d.), omdat een alcoholslot bijzondere persoonsgegevens verwerkt. Hoewel dit niet mag, zijn er wel bedrijven in de vervoers- en transportsector die gebruik maken van een alcoholslot.

Een alcoholslot is volgens SWOV (2019) een bewezen effectieve interventie die tot minder recidive leidt dan een ontzegging van de rijbevoegdheid of een ongeldigverklaring van het rijbewijs. Het effect is aanwezig gedurende de periode dat een alcoholslot is geïnstalleerd, maar als het alcoholslot onderdeel is van een breder ingestoken geïntegreerd alcoholslotprogramma dan zijn er zelfs langduriger effecten mogelijk. Het alcoholslot kan ook in de vervoerssector effectief worden ingezet. Er is onderzoek dat lijkt aan te tonen dat alcoholsloten rijden onder invloed van alcohol bij beroepschauffeurs kan voorkomen (Bjerre & Kostela, 2008).

Vanaf juli 2024 moeten alle nieuwe trucks die in de EU worden verkocht, voldoen aan de General Safety Regulation (European Commission, 2022). De regelgeving vereist een reeks verplichte, geavanceerde veiligheidsvoorzieningen. Een van deze maatregelen is dat er ondersteuning moet zijn voor de installatie van een alcoholslot. De nieuwe voertuigen dienen te beschikken over een gestandaardiseerde interface voor een alcoholslot. Een werkgever kan ervoor kiezen om standaard een alcoholslot in te bouwen.

Tot slot

ADM-gebruik vormt een aanzienlijk risico voor de vervoers- en transportsector. Regelmatig zijn er nieuwsberichten over ernstige en soms dodelijke ongevallen als gevolg van rijden onder invloed. Dat moet zoveel mogelijk worden voorkomen!

Een integraal ADM-beleid helpt om de veiligheid te borgen. Dit beleid dient zich te richten op preventie, bewustwording en ondersteuning, met handhaving als sluitstuk. Werkgevers worden geadviseerd om samen met medewerkers en experts een op maat gemaakt beleid te ontwikkelen dat aansluit bij de behoeften van de sector.

Een effectieve aanpak vereist voortdurende aandacht, samenwerking binnen de sector en afstemming op zowel nationale als internationale regelgeving. Investeren in veiligheid is investeren in duurzaamheid en de reputatie van de sector. Het integreren van ADM-beleid en effectieve aanpakken in de vervoers- en transportsector zal bijdragen aan veiligheid en gezondheid.



Referenties

Alfred, L., Limmer, M., & Cartwright, S. (2021). An integrative literature review exploring the impact of alcohol workplace policies. *International Journal of Workplace Health Management*, 14(1), 87-110

Autoriteit Persoonsgegevens (n.d.). Controle op alcohol, drugs of medicijnen. Websitepagina. Geraadpleegd van [Controle op alcohol, drugs of medicijnen | Autoriteit Persoonsgegevens](#)

Besluit alcohol, drugs en geneesmiddelen in het verkeer (2022, 01 juli). Overheid. Geraadpleegd van [wetten.nl - Regeling - Besluit alcohol, drugs en geneesmiddelen in het verkeer - BWBR0038936](#)

Bjerre, B., & Kostela, J. (2008). Primary prevention of drink driving by the large-scale use of alcolocks in commercial vehicles. *Accident Analysis & Prevention*, 40(4), 1294-1299

Bragazzi, N. L., Dini, G., Toletone, A., Rahmani, A., Montecucco, A., Massa, E. (2018). Patterns of harmful alcohol consumption among truck drivers: implications for occupational health and work safety from a systematic review and meta-analysis. *International journal of environmental research and public health*, 15(6), 1121
CBR (n.d.). *Hoelang blijven drugs in je bloed?* Geraadpleegd van [Hoelang blijven drugs in je bloed? - CBR](#)

De Krom, P., Eckhardt, B., Post, E. (2022). Brief uitbreiden juridische bevoegdheid testen op alcohol- en drugsgebruik in de mobiliteitssector. Geraadpleegd van [brief-ovnl-knv-en-tln-over-alcohol-en-drugstesten-op-de-werkvloer \(1\).pdf](#)

DRUGS Info (2024). *Hoe lang is 3-MMC aantoonbaar?* Geraadpleegd van [3-MMC: Aantoonbaarheid in urine, bloed en speeksel – DRUGSinfo.nl](#).

DRUGS Info (n.d.). *Lachgas: De Wet*. Geraadpleegd van [Lachgas: De wet – DRUGSinfo.nl](#)

European Commission (2022). General Safety Regulation. Protecting vehicle occupants and vulnerable road users. Geraadpleegd van [p8_Scrutiny_GSR_EN.pdf](#)

Fellbaum, L., Mojzisch, A., Bielefeld, L., Benit, N., & Soellner, R. (2023). The effectiveness of workplace interventions for the prevention of alcohol use: A meta-analysis. *Addiction*, 118(11), 2043-2061

Goldenbeld, C., Blom, M. & Houwing, S. (2016). Zware alcoholovertreders in het verkeer. Omvang van het probleem en kenmerken van de overtreders. SWOV, Den Haag.

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

I&O Research (2022). *Rijden onder invloed in Nederland in 2006-2022*. Geraadpleegd van <https://swov.nl/nl/publicatie/rijden-onder-invloed-nederland-2006-2022>.

I&O Research (2023). Vragenlijstonderzoek veilige verkeersdeelnemers 2023. Geraadpleegd van [Vragenlijstonderzoek veilige verkeersdeelnemers 2023](#)

Instituut Verantwoord Medicijngebruik (2024). Homepagina website. Geraadpleegd van [Home | Rij Veilig Met Medicijnen](#)

Jakobsen, M. D., Glies Vincents Seeberg, K., Møller, M., Kines, P., Jørgensen, P., Malchow-Møller, L., ... Andersen, L. L. (2022). Influence of occupational risk factors for road traffic crashes among professional drivers: systematic review. *Transport Reviews*, 43(3), 533–563. <https://doi.org/10.1080/01441647.2022.2132314>.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2023). Effectief communiceren over rijden onder invloed. Communicatiehandvatten en -boodschappen voor overheids- en kennisorganisaties. Geraadpleegd van [Effectief communiceren over rijden onder invloed](#)

Ministerie van Justitie en Veiligheid (2026). Staatsblad 529, rubriek AMvB. Geraadpleegd van [Staatsblad 2016, 529 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen](#)

Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (2020). Brief alcohol- en drugstesten op de werkvloer. Geraadpleegd van [pdf](#)

Nederlandse Arbeidsinspectie (2024). *Factsheet verkenning werkdoping*. Geraadpleegd van [Factsheet verkenning werkdoping | Publicatie | Nederlandse Arbeidsinspectie \(nlarbeidsinspectie.nl\)](#).

Oh, S. (2023). Workplace alcohol and other drug policy and supportservices in the United States, 2015–2019. *International Journal of Drug Policy*, 112, 103935.

Panteia (2024). Alcohol en drugs op de werkvloer. Onderzoek naar ervaringen van werkgevers en werknemers en het beleid van werkgevers. Geraadpleegd van [file](#)

Regeling eisen geschiktheid 2000 (2021, 01 juli). Overheid. Geraadpleegd van [wetten.nl - Regeling - Regeling eisen geschiktheid 2000 - BWBR0011362](#)

SWOV (1999). Alcoholgebruik door beroepschauffeurs. Een inventariserend onderzoek. Geraadpleegd van [r-99-24.pdf](#)

SWOV (2015). In 2015 75 tot 140 verkeersdoden als gevolg van alcohol.

SWOV (2019). *Intelligent transport- en rijhulpsystemen (ITS en ADAS)*. SWOV-factsheet. Geraadpleegd van [FS ITS.pdf](#)

SWOV (2020). *Drugs en geneesmiddelen*. SWOV-factsheet. Geraadpleegd van [Drugs en geneesmiddelen](#)

SWOV (2023). Problematiek jonge automobilisten. Ongevallendata en mogelijkheden voor SPI's. Geraadpleegd van [R-2023-11.pdf](#)

SWOV (2023a). *Rijden onder invloed van alcohol*. Geraadpleegd van <https://swov.nl/nl/factsheet/rijden-onder-invloed-van-alcohol>.

TeamAlert (2024). Rijden onder invloed van Cannabis. Doelgroepenanalyse. Geraadpleegd van [rijden-onder-invloed-van-cannabis-doelgroepen-analyse-teamalert-2024.pdf](#)

TNO (2022). Alcohol, drugs en werk. Prevalentie en risico's bij werknemers. Geraadpleegd van [R10959 ADM en werk](#)

TNO (2024). Recreatief lachgasgebruik. Aantoonbaarheid in bloed, speeksel en uitgeademde lucht en effecten op rijvaardigheid. Geraadpleegd van [paper_lachgas.pdf](#)

Williamson, A. (2007). Predictors of Psychostimulant Use by Long-Distance Truck Drivers, *American Journal of Epidemiology*, Volume 166, Issue 11, Pages 1320–1326, <https://doi.org/10.1093/aje/kwm205>.

de Wit G.A., van Gils P.F., Over E.A.B., et al. Maatschappelijke kosten-baten analyse van beleidsmaatregelen om alcoholgebruik te verminderen. Bilthoven: RIVM, 2018 (herziene versie van RIVM-rapport uit 2016).

Colofon

Trimbos-instituut
Da Costakade 45
3500 AS Utrecht
T: 030-297 11 00

Projectuitvoering

Lex Lemmers
Gijs Jobse
Hilde van Ravenswaaij

Projectleider

Maddy Blokland, Trimbos-instituut

In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,
Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving

Vormgeving

The Creative Hub | Canon

Beeld

Gettyimages.nl

Personen afgebeeld in deze uitgave zijn modellen en hebben geen relatie tot het onderwerp van deze uitgave of ieder onderwerp binnen het onderzoeksdomein van het Trimbos-instituut.

De uitgave is te downloaden via www.trimbos.nl/webwinkel.
Artikelnummer TRI-65-039.

© Februari 2025, Trimbos-instituut, Utrecht.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, zonder voorafgaande toestemming van het Trimbos-instituut.