

Symposium Geneesmiddelen en drugs in het verkeer

Aanpak drugs- en medicijngebruik in het verkeer kan levens winnen

Een flink deel van de doden en gewonden bij verkeersongevallen, valt toe te schrijven aan rijden onder invloed van alcohol, drugs en geneesmiddelen. Vandaar dat dit onderwerp internationaal op de overheidsagenda staat. Over alcohol is al veel bekend, naar de effecten van verkeersdeelname onder invloed van drugs en geneesmiddelen vindt momenteel veel onderzoek plaats. 20 november 2008 organiseerde het NFI, samen met de Rijksuniversiteit Groningen en de Universiteit Utrecht een symposium waar nationale en internationale sprekers verhaalden van de ontwikkelingen op dit vlak.

Eén van de internationale gasten op het symposium is dr. Schulze, projectcoördinator DRUID (Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) en werkzaam bij BAST (Bundesanstalt für Straßenwesen) in Duitsland. Hij vertelt over het grootschalige EU-project DRUID, waarbinnen 37 partners uit 18 Europese landen samenwerken. Schulze stelt: "Iedereen in deze landen met een naam op dit vlak werkt mee aan DRUID." Doel van het vier jaar lopende traject is nieuwe inzichten verwerven rondom in hoeverre drugs en medicijnen de rijvaardigheid beïnvloeden en wat hun werkelijk impact is op de veiligheid op de weg. Het project kent behoorlijk wat uitdagingen. Niet alleen is het verzamelen van gegevens een dure en lastige klus, in veel landen is ademanalyse of bloedonderzoek alleen toegestaan bij een serieuze verdenking. Het project, dat is opgedeeld in 7 'work packages', loopt tot en met 2010. Tegen die tijd moeten de uitkomsten van het project de Europese kennisgaten vullen en een solide basis bieden voor geharmoniseerde EU-brede regulering voor het rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicijnen.

Alle dagen van de week

In Noorwegen is veel bekend over het gebruik van alcohol, drugs en geneesmiddelen onder weggebruikers. Prof. dr. Mørland van het Norwegian Institute of Public Health in Oslo vertelt dat in het zuidoosten van Noorwegen – waar 38% van de totale populatie is te vinden en waar 42% van de verkeersdoden vallen te betreuren - een jaar lang onderzoek is gedaan. Op alle dagen van de week en op alle uren van de dag zijn gedurende dat jaar bestuurders onderzocht op het gebruik van alcohol, medicijnen en drugs. Dit leverde de gegevens op van 10.835 bestuurders. Opvallend is dat het gebruik van medicijnen eruit springt ten opzichte van het gebruik van alcohol en drugs. 4,5% van de bestuurders blijkt onder invloed, in slechts 0,4% van de gevallen is hier alcohol in het spel, in 3,4% van de zaken heeft men medicijnen geslikt. In zijn conclusies stelt Mørland dat dit wellicht ook in andere Europese landen het geval kan zijn. Waar jonge mensen relatief vaak drugs gebruiken, blijkt het medicijngebruik met de leeftijd toe te nemen. Van de mensen boven de 64 jaar is 11% van de vrouwen en bijna 8% van de mannen onder invloed van medicijnen. Omdat de bestuurders op alle momenten van de dag zijn onderzocht is ook goed te zien op welke momenten men onder invloed is van welke stof. Het blijkt dat alcohol relatief vaak wordt aangetroffen tussen 04:00 en 10:00,

medicijnen het meeste voorkomen tussen 10:00 en 16:00 uur en dat drugs het vaakst zijn gebruikt tussen 22:00 en 4:00 uur.

Een interessant gegeven dat Mørland met de aanwezigen deelt, is dat uit een onderzoek in 2001/2002 blijkt dat van alle ongevallen met dodelijke afloop in dat jaar 24% van de bestuurders onder invloed was van benzodiazepinen. Dat is even vaak als dat er alcohol in het spel was. Studies laten dan ook een verhoogde ongevalkans zien voor mensen die NAD (Non-alcoholic drugs) krijgen voorgeschreven. Dit alles lijkt te pleiten voor een introductie van toegestane limieten voor sommige NAD's, net zoals die er zijn voor alcohol.

Lichaamsvloeistoffen

Het hoge aantal ongevallen met dodelijke afloop waarbij benzodiazepinen in het spel zijn, toont het belang van het onderzoek waarop NFI'er dr. Smink onlangs promoveerde. Onder de noemer 'Benzodiazepinen en verkeersveiligheid' onderzocht zij hoe het gebruik van deze stoffen kan worden vastgesteld met onderzoek van verschillende lichaamsvloeistoffen en wat de effecten kunnen zijn van het gebruik van deze stoffen in het verkeer. Ook zij concludeert, op basis van literatuuronderzoek, een verhoogde kans op ongevallen bij gebruik van benzodiazepinen. Daarbij blijkt tijdens willekeurige controles op de Nederlandse weg, zo'n 1,5% van de mensen onder invloed van deze stoffen. Bij selectieve controles is dit zelfs 20%. Benzodiazepinen, stoffen met een kalmerende, spierverslappende en slaapverwekkende werking, blijken de meeste risico's op te leveren tijdens de eerste weken van het gebruik, als ze langzaam worden afgebroken (lange halfwaardetijd) of in hoge dosis worden toegediend. Smink pleit dan ook voor meer onderzoek om de relatie tussen de concentratie benzodiazepinen en de effecten op de verkeersdeelname te verduidelijken. Ze concludeert dat het gebruik van een voorselectietest op straat de opsporing van bestuurders onder invloed van benzodiazepinen kan vergemakkelijken. Zo'n test moet dan worden uitgevoerd in snel verkrijgbaar materiaal als speeksel of urine. Hiervoor is de ontwikkeling van gevoelige, specifieke en snel uitvoerbare speekseltesten gewenst. Ook meent ze dat patiëntenvoorlichting verantwoord benzodiazepinegebruik in het verkeer kan bevorderen.

Op het scherm

Die patiëntenvoorlichting staat in Nederland zeker op de agenda, zo blijkt uit het verhaal van drs. Grandia van het KNMP. Zij vertelt dat uit onderzoek blijkt dat patiënten wel wat weten over de risico's van medicijngebruik, maar ook nog veel kennis missen. En mensen die geneesmiddelen gebruiken die de rijvaardigheid beïnvloeden, zien minder gevaren dan mensen die geen geneesmiddelen gebruiken. Binnen de landelijke publiekscampagne besteedde de KNMP zorg aan het beter voorlichten van apotheker en patiënt. Dat resulteert in de beschikbaarheid van adviezen voor medicijnen die de rijvaardigheid beïnvloeden in het voorschrijf- en apotheekstelsel. Ze zetten in op het verder ontwikkelen van materiaal dat er al was, voornamelijk een categorie-indeling van ICADTS (International Council On Alcohol, Drugs and Traffic Safety) gebaseerd op lijsten van Nederland, België, Frankrijk en Spanje. Geneesmiddelen zijn ingedeeld naar de mate waarin ze de rijvaardigheid beïnvloeden en per categorie geeft het systeem een algemeen gebruiksadvies. Voor een aantal middelen geeft het daarnaast specifiekere adviezen. De zorgverlener krijgt elke keer dat hij het

geneesmiddel voorschrijft een advies op zijn scherm, zodat hij de patiënt kan voorlichten. Daarnaast kan hij beschikken over de nodige achtergrondinformatie. Uiteraard ontvangt de patiënt daarnaast nog steeds een bijsluiter bij de geneesmiddelen en zijn de verpakkingen waar nodig voorzien van de waarschuwendende gele sticker.

Wereldkampioen

De door Smink bepleitte verkenning van voorselectie op basis van speekseltesten voor benzodiazepinen, geeft het ministerie van Verkeer & Waterstaat al vorm binnen een 'drugs-pilot'. Hierbij wordt onderzocht of de politie speekseltesten kan gebruiken om drugsgebruik in het verkeer vast te stellen. Drs. Aland, van het ministerie van Verkeer en Waterstaat vertelt hierover meer. "Na Malta zijn we in Nederland wereldkampioen op het vlak van verkeersveiligheid. Sinds de jaren zeventig hebben we het aantal verkeersdoden teruggebracht van zo'n 3500 per jaar, tot iets minder dan 800. Onze minister is ambitieus en wil dit in 2020 hebben teruggebracht tot 500. Het blijkt dat zo'n tien procent van de dodelijke ongevallen, oftewel tachtig slachtoffers per jaar, is te relateren aan drugsgebruik. Omdat ook Kamerleden aangaven drugs in het verkeer te willen aanpakken, is gekozen voor de pilot met speekseltesten." Tijdens de proef die drie maanden duurt, vraagt men automobilisten na de bloedafname of ze vrijwillig willen meewerken aan een speekseltest. Deze test zoekt naar THC, cocaïne, opiaten als heroïne en amfetamine-achtigen zoals XTC. De speekseltesten vormen nadrukkelijk geen onderdeel van het opsporingsonderzoek. De uitkomsten zijn in het voorjaar van 2009 bekend. Als de pilot succesvol blijkt, is eerst nog een aanpassing van de Wegenverkeerswet nodig voordat de speekseltest als wettig voorselectiemiddel inzetbaar is.

Effecten en risico's

De frequentie van drugs- en geneesmiddelengebruik in het verkeer en de steeds duidelijker aangetoonde effecten en risico's tonen de relevantie van onderzoek op dit terrein. Hiermee valt een afname van het aantal verkeersslachtoffers en –doden te winnen. Hiervoor moeten wetgever, handhaver, zorgverlener en onderzoeker samenwerken. Het symposium 'Geneesmiddelen en drugs in het verkeer' geeft hieraan een extra impuls.