

jongeren met **impact**

TeamAlert

Cannabis- en combinatiegebruik in het verkeer

Focusgroep en co-creatie

**TeamAlert**jongeren met **impact**

Stichting TeamAlert

Jongeren hebben een grotere kans op een ongeluk dan andere weggebruikers in Nederland. TeamAlert zet zich daarom dagelijks in om het aantal jongeren dat betrokken is bij een verkeersongeval te verminderen. Dit doet TeamAlert door ze uit te dagen om slimme keuzes in het verkeer te maken, zodat zij altijd veilig onderweg zijn. Vanuit die visie doen we onderzoek en ontwikkelen we projecten en social media-acties. Met Young Influence, ons jongerenpanel, zijn we in staat om continue in te spelen op de veranderende behoeften van jongeren. Meer dan 8000 leden tussen de 12 en 24 jaar worden zo actief bij onze onderzoeken en interventies betrokken.

Met een groeiend team van zo'n dertig young professionals en ruim veertig jonge jongerenvoorlichters op locatie, realiseert TeamAlert jaarlijks ruim duizend interventies op o.a. scholen en festivals. Daar spreken we leeftijdsgenoten aan vanuit hun eigen belevingswereld. Een originele en positieve boodschap is hierbij essentieel. Dankzij de wetenschappelijke onderbouwing binnen onze projecten motiveert TeamAlert jaarlijks meer dan 100.000 jongeren en weten we positieve gedragsverandering teweeg te brengen.

Nijverheidsweg 25
3534 AM Utrecht
Tel: 030-2232893
info@teamalert.nl
www.teamalert.nl

Onderzoek en rapportage:
Saar Hadders, Sanne de Lorme, Sjoerd van Halem

December 2025

© Deze rapportage is gemaakt door TeamAlert in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Bij het reproduceren, publicitair vrijgeven of uitvoeren van deze rapportage wordt TeamAlert graag op de hoogte gesteld.

INHOUD

3

Inleiding	4
Het traject	6
Het onderzoek	7
Ervaringen met rijden onder invloed en percepties	9
Gebruikspatronen in het verkeer	10
Ervaren invloed op rijvaardigheid	11
Risicoperceptie	12
Overtuigingen en misvattingen	13
(De rol van) kennis over wet- en regelgeving	14
Kennis van wet- en regelgeving	15
Informatiebronnen	16
Attitude ten opzichte van wet- en regelgeving	17
Rol van kennis	18
Passende communicatiestrategieën volgens jongeren	19
Communicatiestrategieën	20
Conclusie en aanbevelingen	22
Conclusie	23
Nieuwe inzichten	24
Overkoepelend advies	25
Bijlage	28
Kenmerken deelnemers focusgroep en co-creatie	29
Overzicht wet- en regelgeving	30

INLEIDING

INLEIDING

5

TeamAlert heeft in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) een kwalitatief onderzoek uitgevoerd naar cannabisgebruik en combinatiegebruik in het verkeer. Met een focusgroep en een co-creatiesessie verzamelen we inzichten van de doelgroep over hun kennis en ervaringen met dit onderwerp. Daarnaast gaan we met hen in gesprek om te achterhalen hoe een effectieve voorlichtingscampagne het best vormgegeven en geïmplementeerd kan worden, met als doel het terugdringen van cannabis- en combinatiegebruik in het verkeer.

Probleemdefinitie

Cannabis is de meest aangetroffen drug bij autobestuurders (Goldenbeld et al., 2021). Uit onderzoek van TeamAlert (2024) blijkt dat rijden onder invloed van cannabis een ernstig probleem vormt: de helft van de cannabisgebruikers van 18 jaar en ouder reed in het afgelopen jaar binnen acht uur na gebruik, en bijna een kwart zelfs binnen één uur. Daarnaast zien we een groeiend probleem in het gecombineerde gebruik van alcohol en drugs, met name onder jongeren in het uitgaansleven (Trimbos-instituut, 2023).

Middelengebruik verhoogt het ongevalsrisico. De kans op een verkeersongeval stijgt als een bestuurder alcohol of drugs heeft gebruikt. Bij het gebruik van een combinatie van verschillende soorten drugs is het ongevalsrisico 5 tot 30 keer hoger. Het grootste ongevalsrisico geldt voor een combinatie van alcohol en drugs, hierbij is de kans op een ongeval 20 tot 200 keer hoger (Horst et al., 2011).



CASI-traject cannabis in het verkeer

In 2024 voerde TeamAlert een CASI-traject uit, waarin de relevante doelgroepen zijn verkend en het probleemgedrag grondig is geanalyseerd. Jongeren die (recreatief) cannabis gebruiken en combinatiegebruikers kwamen als meest kansrijke doelgroepen naar voren. Per doelgroep zijn vervolgens de belangrijkste gedragbepalers geïdentificeerd. Op basis van deze inzichten zijn kansrijke gedragsstrategieën bepaald, die als fundament kunnen dienen voor effectieve communicatieve interventies gericht op gedragsverandering. Uit dit CASI-traject kwam ook naar voren dat cannabis regelmatig in combinatie met andere middelen wordt gebruikt.

De resultaten van het CASI-traject zijn gebundeld in een concreet advies aan het ministerie van IenW, inclusief een aantal gerichte aanbevelingen. Hieruit blijkt dat aanvullende kennis nodig is om de voorgestelde interventies optimaal te kunnen inzetten. Het huidige onderzoek richt zich op het beantwoorden van deze openstaande kennisvragen en het verder uitwerken van de elementen voor toekomstige communicatie-uitingen. In combinatie met de eerder vastgestelde gedragbepalers en strategieën vormen de resultaten van dit onderzoek de basis voor een wetenschappelijk onderbouwde aanpak.

Leeswijzer

In de komende hoofdstukken bespreken we allereerst de opzet van het onderzoek en de onderzoeksvragen. Vervolgens bespreken we per onderzoeksvraag de opgedane inzichten. Afsluitend volgt een hoofdstuk met de belangrijkste conclusies, samen met een aantal overkoepelende en praktische aanbevelingen.

Op de volgende pagina volgt eerst een overzicht van het traject waar het huidige onderzoek deel van uitmaakt.

HET TRAJECT

6

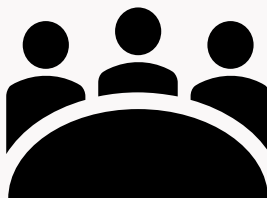
Het huidige onderzoek is onderdeel van een langer traject, bestaande uit kwalitatieve en kwantitatieve onderzoeken naar de doelgroep en hun gedrag in het verkeer. Hieronder weergegeven we kort welke inzichten we uit deze onderzoeken hebben opgehaald.



2023-2024

Kwantitatieve doelgroepenanalyse cannabisgebruikers ([rapport](#))

- **Persoonseigenschappen** die samenhangen met rijden onder invloed;
- **Situaties** waarin dit vooral voorkomt;
- **Motivaties** achter dit gedrag;
- Gebruikte **informatie- of communicatiekanalen** van de doelgroep.



2024

CASI-traject cannabis- en combinatiegebruik in het verkeer ([rapport](#))

- Kansrijke doelgroepen: **jongeren die (recreatief) cannabis** gebruiken en **combinatiegebruikers**
- Gedragsstrategieën:
 - Beïnvloeden van de sociale omgeving;
 - Doelgericht kennis overdragen;
 - Het gevoel van kunnen vergroten;
 - Inspelen op de identiteit.



2025

Kwantitatieve toetsing combinatiegebruik in het verkeer ([rapport](#))

En het huidige onderzoek:

Vervolgonderzoek cannabis- en combinatiegebruikers in het verkeer

- Onderzoeken van openstaande kennisvragen en verder uitwerken elementen voor communicatie-uitingen



2026

Ontwikkeling en uitvoer communicatie-uitingen tegen cannabis- en combinatiegebruik in het verkeer

HET ONDERZOEK

HET ONDERZOEK

In dit onderzoek verkennen we hoe jongeren het ervaren om onder invloed van cannabis en/of combinatiegebruik te rijden en in hoeverre kennis van de regels- en wetgeving een rol speelt in de keuze om onder invloed achter het stuur te stappen. Daarnaast werd samen met de doelgroep invulling gegeven aan een campagne tegen cannabis- en combinatiegebruik in het verkeer. De verkregen inzichten vormen de basis voor een voorlichtingscampagne gericht op nuchter rijden.

Onderzoeksvragen

In het **focusgroeponderzoek** staan de volgende onderzoeksvragen centraal:

- Hoe ervaren cannabisgebruikers en combinatiegebruikers de invloed van cannabis op hun rijvaardigheid, en welke overtuigingen of percepties spelen hierbij een rol?
- In hoeverre zijn cannabisgebruikers en combinatiegebruikers zich bewust van de strafbaarheid en wettelijke limieten rondom rijden onder invloed van cannabis en combinatiegebruik, en hoe beïnvloedt deze kennis hun rijgedrag?

In de **co-creatiesessie** staat de volgende onderzoeksvraag centraal:

- Welke communicatiestrategieën (kanalen, boodschappen, *tone-of-voice*, vormgeving en boodschappers) sluiten het beste aan bij de doelgroep om bewustwording en gedragsverandering rondom rijden onder invloed van cannabis en combinatiegebruik te realiseren?

Doelgroep en werving

De doelgroep van dit onderzoek bestaat uit (recreatieve) cannabisgebruikers en combinatiegebruikers in de leeftijd van 18 tot en met 24 jaar oud, die aan het verkeer deelnemen op een motorisch voertuig (auto, motor, brom- en snorfiets). In de Bijlage geven we een overzicht van de dertien deelnemers.

De werving van deelnemers vond plaats via het jongerenpanel en de social mediakanalen van YoungInfluence. Geïnteresseerden vulden eerst een online wervingsvragenlijst in, waarna op basis van hun antwoorden een selectie werd gemaakt. De geselecteerde deelnemers zijn vervolgens persoonlijk benaderd via WhatsApp. We boden de deelnemers een cadeaubon t.w.v. 30 euro als vergoeding voor hun deelname.

Materiaal en technieken

De onderzoeksvragen zijn vertaald in een topiclijst, een gespreksleidraad met de onderwerpen die tijdens de sessies aan bod komen. Tijdens de sessies is gebruik gemaakt van projectieve technieken. Dit zijn onderzoeks- en gesprekstechnieken die stimuleren dat de deelnemer antwoorden kan geven zonder belemmeringen.

Daarnaast is tijdens de sessie gebruik gemaakt van een persoonlijk vragenboekje, met vragen die de deelnemers eerst zelf invullen en waarover vervolgens een groepsgesprek gestart wordt. Dit voorkomt sociaal wenselijke antwoorden en bevordert dat alle deelnemers hun mening en ervaring kunnen delen en hun eigen ideeën kunnen bedenken zonder daarbij door de groep beïnvloed te worden.

ERVARINGEN MET RIJDEN ONDER INVLOED EN PERCEPTIES

RESULTATEN

GEBRUIKSPATRONEN IN HET VERKEER

10

In dit onderzoek is eerst gekeken naar algemene gebruikspatronen van de jongeren. We verkennen wanneer en waarom zij gebruiken, en in welke situaties dit gebruik samenvalt met deelname aan het verkeer.

Cannabisgebruik onder jongeren: van dagelijks tot sociaal gebruik

Uit de gesprekken komt een divers beeld van gebruikspatronen naar voren. Alle jongeren blowen. Vrijwel alle jongeren geven aan dat ontspanning voor hen een belangrijke reden is om te blowen. Voor sommigen is cannabis zelfs een vorm van ‘*reality escape*’, een manier om even aan de werkelijkheid te ontsnappen.

De mate en context waarin jongeren blowen, laat een wisselend beeld zien:

- Voor sommige jongeren is cannabis een vast onderdeel van het dagelijks leven, en deze jongeren blowen ook vaak alleen. Sommigen spreken hierbij over mogelijke afhankelijkheid van cannabis.
 - Eén jongere vertelt bijvoorbeeld dat hij tijdens zijn werk als transporteur blowt, terwijl hij met een bus onderweg is.
- Voor anderen is blowen juist een incidentele, sociale activiteit, die ze vooral samen met vrienden ondernemen.

Combinatiegebruik

Wanneer jongeren cannabis combineren met andere middelen, gaat het meestal om alcohol. Ongeveer de helft gebruikt daarnaast ook andere drugs, soms gelijktijdig met alcohol of andere middelen. Zij geven aan dat combinatiegebruik bij hen vooral incidenteel voorkomt, maar uit de gesprekken blijkt dat ze zich hier niet altijd bewust van zijn. Zo noemde een deelnemer dat hij op een festival XTC had genomen en later een biertje dronk, zonder dit zelf als combinatiegebruik te zien. De bredere context van combinatiegebruik blijft in de gesprekken beperkt zichtbaar.

Cannabis- en combinatiegebruik in relatie tot verkeer

Uit de gesprekken blijkt dat rijden onder invloed voor jongeren afhangt van context, gewoonte en hun eigen inschatting van hoe ‘fit’ ze zich op dat moment voelen: **“Als ik me niet goed voel, stap ik niet achter het stuur.”** Deze persoonlijke afwegingen leiden ertoe dat jongeren op verschillende manieren omgaan met rijden onder invloed.

Vrijwel alle jongeren geven aan wel eens onder invloed van cannabis of combinatiegebruik een motorisch voertuig te besturen. Sommigen lijken hun gedrag te rechtvaardigen door onderscheid te maken tussen verschillende middelen. Eén deelnemer verwoordt dat als volgt: **“Ik pak de fiets als ik gewoon ga drinken. Als ik ga blowen dan kan ik wel gewoon de auto pakken, of de scooter.”**

De redenen die jongeren noemen om onder invloed te rijden, lopen uiteen:

- Voor sommigen gebeurt dit incidenteel, bijvoorbeeld wanneer zij “geen andere optie” zien of geen ander vervoer hebben. Volgens de jongeren gaat het dan vaak om korte ritten of ongeplande momenten.
- Anderen vertellen juist dat ze ook lange afstanden rijden onder invloed. Eén deelnemer gaf aan niet precies te weten hoeveel THC hij op zulke momenten in zijn lichaam heeft, maar dat hij dan wel probeert rekening te houden met hoeveel hij blowt: **“Niet drie THC-gummies en dan nog een joint.”**
- Een ander, die als transporteur werkt, vertelde dat hij ook tijdens werktijd blowt, soms zelfs onderweg of in zijn pauzes, en dus bewust lange afstanden onder invloed rijdt. Dit laat zien hoe cannabisgebruik voor sommigen zo verweven is geraakt met hun dagelijkse routine, dat de grens tussen gewoonte en risicovol verkeersgedrag vervaagt.

RESULTATEN

ERVAREN INVLOED OP RIJVAARDIGHEID

In dit onderdeel beschrijven we hoe jongeren cannabis en combinatiemiddelen ervaren in relatie tot deelname aan het verkeer. Het gaat om hun persoonlijke beleving, de effecten die ze merken tijdens het rijden, en hoe dit hun gedrag beïnvloedt.

Jongeren ervaren positieve en negatieve effecten tijdens het rijden

De ervaren effecten van cannabis in het verkeer lopen sterk uiteen. Uit de gesprekken met de jongeren blijkt dat deze effecten grofweg in twee categorieën vallen: positieve en negatieve effecten.

Positieve effecten:

Sommigen voelen zich rustiger, geconcentreerder of bewuster van hun omgeving onder invloed van cannabis. Zij geven aan minder snel afgeleid te raken en meer “in het moment” te zijn. Eén deelnemer vertelt dat hij normaal gesproken snel afgeleid is in het verkeer en vaak “op de automatische piloot” rijdt, maar dat hij zich na cannabisgebruik juist veiliger voelt: **“Als ik rijd na een jointje, dan ben ik meer alert en bewuster van mijn omgeving en de risico’s die ik neem.”**

Negatieve effecten:

Tegelijkertijd merken anderen duidelijke beperkingen: vertraagde reacties, verminderde concentratie en trager herkennen van verkeersborden of signalen. Zo vertelt een deelnemer: **“Ik kan me niet concentreren tijdens het rijden na blowen. Dan heb ik allemaal random gedachten en vergeet soms het verkeer. Het is veiliger als ik helemaal nuchter ben.”** Anderen beschrijven dat ze onder invloed sneller risicovolle keuzes maken, zoals een stukje spookrijden, en dat ze praktische situaties, zoals het schoonmaken van een beslagen voorruit, veel langzamer oplossen. Zij ervaren dus dat cannabis hun vermogen om verkeerssituaties snel en adequaat te interpreteren vermindert.

Afleiding door muziek extra sterk bij cannabisgebruik

Jongeren noemen ook dat de combinatie van muziek luisteren en cannabisgebruik in het verkeer heel gevaarlijk kan zijn. Onder invloed van cannabis kan muziek je enorm afleiden, waardoor je focus verdwijnt en het extra gevaarlijk is om te rijden.

“Ik ben vooral altijd heel intens aan het genieten van de muziek. Dat is misschien wel iets wat zou kunnen afleiden, maar daar zou ik mij zelf op dat moment niet bewust van zijn denk ik.”

Cannabis minder risicovol dan alcohol en combinatiegebruik

De jongeren ervaren alcohol in het verkeer riskanter dan cannabis. Ze geven aan dat alcohol hen sneller roekeloos, vermoeid of angstig laat voelen. Bovendien merken ze dat hun beoordelingsvermogen vermindert, waardoor impulsieve keuzes, zoals toch gaan rijden, vaker voorkomen. Volgens hen hebben alcohol en cannabis duidelijk verschillende effecten: waar alcohol remmingen wegneemt, zorgt cannabis juist voor meer nadenken: **“Alcohol zorgt ervoor dat je niet echt nadenkt over wat je doet en keuzes sneller maakt. Als je een joint rookt, kan je juist teveel nadenken over wat je doet.”**

Ook bij combinatiegebruik met alcohol worden de negatieve effecten sterker ervaren. Jongeren noemen klachten zoals hoofdpijn, verwarring, een tragere reactie of zelfs bijna-ongelukken. Voor velen is dat een duidelijke reden om niet te rijden. Toch stappen sommigen, ondanks die ervaringen, alsnog achter het stuur. Hoewel ze achteraf vaak spijt hebben, leidt dat niet altijd tot blijvende gedragsverandering. Een deel blijft rijden na combinatiegebruik, vooral wanneer zij denken dat het ‘nog wel kan’ of wanneer de omstandigheden meevallen, zoals een korte afstand of rustig verkeer.

RESULTATEN

RISICOPERCEPTIE

In dit deel beschrijven we hoe jongeren het gevaar van rijden onder invloed ervaren en welke factoren hun risicoperceptie beïnvloeden.

Overschatting van eigen rijvaardigheid

De jongeren overschatten vaak hun eigen rijvaardigheid onder invloed en rationaliseren hun gedrag. Ze vinden vaak dat ze nog veilig kunnen rijden na het blowen en ervaren cannabisgebruik niet als iets dat hun rijvaardigheid sterk beïnvloedt. Mogelijke risico's schrijven ze toe aan externe factoren, zoals andere weggebruikers of toeval: ***“Het enige risico is dat iemand anders tegen mij aanrijdt. Dan ben ik alsnog verantwoordelijk aangezien ik stoned ben.”***

Eén jongere vertelt dat hij zowel zijn rijlessen als het rijexamen stoned heeft afgelegd en dat dit zonder problemen verliep. Dit soort ervaringen, waarin negatieve gevolgen uitblijven, lijken bij te dragen aan een (onterechte) positieve inschatting van de rijvaardigheid onder invloed en een onderschatting van de risico's.

Angst voor politiecontroles

Veel jongeren koppelen het risico van rijden onder invloed vooral aan de kans op een boete, en minder aan het risico op een ongeluk. Omdat ze weten dat THC lang detecteerbaar blijft in het speeksel, ervaren ze de pakkans als hoog, ook wanneer ze zich niet meer stoned voelen. De angst om gepakt te worden zorgt er volgens sommigen voor dat ze extra voorzichtig rijden of bewuster op de weg letten.

Bewustwording na negatieve ervaringen

Een aantal jongeren geeft aan dat ze zich pas bewust werden van de risico's na een negatieve ervaring. Zo vertelt deelnemer dat hij een fietser te laat zag aankomen nadat hij een joint had gerookt. Zijn reactievermogen was trager dan normaal, en hij besepte pas achteraf hoe gevaarlijk de situatie was: ***“Bij thuiskomen beseft je pas wat er gebeurde. Het was niet handig wat ik deed, ik had echt veel geluk.”***

Invloed van voertuigtype en afstand

De inschatting van het risico verschilt duidelijk per voertuigtype en afstand:

- Sommige jongeren vinden autorijden na cannabisgebruik normaal, maar anderen zijn juist terughoudender en zien scooter rijden onder invloed als minder ernstig (***“het is maar een blauw kenteken”***, aldus een deelnemer).
- Korte afstanden worden bovendien vaak als onschuldig ervaren, al geven enkele jongeren toe dat ook zulke ritten risico's met zich meebrengen. Eén deelnemer vertelt over een scooterrit van slechts 700 meter onder invloed van cannabis en alcohol die uitliep op een negatieve ervaring.

Dubbele houding tegenover risico's

Veel jongeren hebben een dubbel gevoel: ze beseffen dat rijden onder invloed riskant is, maar vinden het tegelijkertijd spannend of zien het als iets wat “nu eenmaal soms moet”: ***“Het is gewoon altijd spannend, want wat gaat er gebeuren? Maar soms moet je gewoon van A naar B gaan. Dat is gewoon altijd gokken en dat risico nemen.”*** Hoewel deze deelnemer zich bewust is van de illegaliteit van het gedrag, blijft hij de gok wagen omdat hij nog nooit in aanraking is geweest met de politie. Het gebrek aan negatieve consequenties lijkt zijn risicoperceptie laag te houden.

RESULTATEN

OVERTUIGINGEN EN MISVATTINGEN

Tijdens de gesprekken komen verschillende overtuigingen en misvattingen naar voren over de invloed van cannabis en combinatiegebruik op de rijvaardigheid. In deze sectie bespreken we de belangrijkste inzichten.

De overtuiging dat cannabis rijgedrag kan verbeteren

Sommige jongeren zijn ervan overtuigd dat cannabis hun rijgedrag juist verbetert. Zo geven ze aan zich met een joint meer bewust te voelen van hun omgeving en de risico's die ze nemen, wat volgens hen leidt tot voorzichtiger gedrag.

Niet alle jongeren delen dit standpunt. Enkelen ervaren juist dat blowen hun concentratie verslechtert en hun gedachten doet afdwalen, waardoor zij zich minder veilig voelen achter het stuur. Een deelnemer benoemt bovendien dat het gevoel van veiligheid onder invloed misleidend kan zijn: ***“Er is een reden dat het niet mag. En misschien voelt het wel veiliger, maar als je er nuchter naast zou zitten, dan zie je wel dat diegene anders rijdt dan normaal.”*** Het gevoel van veiligheid is volgens hem subjectief en komt niet persé overeen met de realiteit.

Tegenstrijdigheid tussen ervaren controle en risicobesef

Hoewel sommige jongeren zich “veiliger” of meer ontspannen voelen na cannabisgebruik in het verkeer, lijkt dit gevoel vaak voort te komen uit zelfvertrouwen in plaats van inzicht in de daadwerkelijke effecten: ***“Ik maak mijzelf geen zorgen als ik na blowen in de auto zit, want ik weet wat mijn capaciteiten zijn.”***

Opvallend is dat dezelfde deelnemer later in het gesprek aangeeft wél bewust te zijn van de risico's. Zo vertelt hij dat hij stoned sneller verward raakt over de route en daarom maatregelen neemt om dat te voorkomen: ***“Ik weet ook wat de risico's zijn. Als ik de verkeerde kant op rijd of niet meer weet waar ik heen moet, raak ik in paniek. Daarom zet ik altijd de routeplanner aan.”***

Uit de gesprekken blijkt een duidelijke tegenstrijdigheid tussen het ervaren gevoel van controle en risicobesef. Jongeren beschrijven dat zij zich tijdens het rijden onder invloed “veilig” voelen en hebben het idee “in controle” te zijn. Tegelijkertijd geven sommigen aan dat zij zich óók bewust zijn van specifieke risico's, zoals sneller verward raken over de route, waarvoor zij voorzorgsmaatregelen nemen. Deze cognitieve dissonantie kwam bij meerdere deelnemers naar voren.

Cannabis in het verkeer is veiliger dan alcohol

Een andere gedeelde overtuiging is dat cannabis minder invloed heeft op de rijvaardigheid dan alcohol. De vergelijking met alcohol lijkt voor een aantal jongeren een belangrijke referentie voor hoe “veilig” cannabisgebruik wordt beoordeeld. Verschillende jongeren vertellen dat ze zich na alcohol “lakser”, “luidruchtiger” of “agressiever” voelen in het verkeer, terwijl ze na cannabis juist meer controle en rust ervaren. Eén deelnemer beschrijft: ***“Als ik een jointje rook, dan plan ik mijn route uit, zet ik alles rustig klaar en zorg dat de muziek niet te hard staat. Na alcohol word ik veel lakser en luider, en rijd ik agressiever.”***

Combinaties van middelen verminderen effect van alcohol

Random combinatiegebruik bestaan verschillende misvattingen. Sommige jongeren geloven dat stimulerende middelen (zoals cocaïne of 3-MMC) de “wazigheid” van alcohol kunnen verminderen: ***“De wazigheid van dronken worden valt weg, dus je bent minder duizelig in je zicht. Je hebt dan het idee dat je nuchterder bent.”*** Andere jongeren benadrukken echter dat deze alertheid misleidend is: hoewel je je scherper voelt, neemt het beoordelingsvermogen juist verder af. Zoals een deelnemer zegt: ***“Ik denk dat je het idee hebt dat je er scherper van wordt, maar je gedrag verandert nog steeds, misschien zelfs erger.”***

(DE ROL VAN) KENNIS OVER WET- EN REGELGEVING

TeamAlert

jongeren met **impact**

RESULTATEN

KENNIS VAN WET- EN REGELGEVING

Tijdens de gesprekken onderzoeken we in hoeverre jongeren zich bewust zijn van de strafbaarheid en wettelijke limieten van rijden onder invloed van cannabis en combinatiegebruik, en hoe dit hun rijgedrag beïnvloedt. Hieronder geven we een bondig overzicht van de opgedane inzichten.

In Bijlage 2 geven we een kort overzicht van de detecteerbaarheid en wettelijke limieten van cannabis- en combinatiegebruik.

Beperkte kennis over wet- en regelgeving

De meeste jongeren weten over het algemeen dat rijden onder invloed van cannabis en combinatiegebruik strafbaar is, maar hebben weinig inzicht in de precieze wetgeving en juridische consequenties. Jongeren koppelen hun kennis vaak aan persoonlijke inschattingen en ervaringen, in plaats van feitelijke informatie. Zo benoemt een deelnemer: ***“Ik rij vaker met een jointje op en ik weet dat het niet mag. Alleen ik weet ook dat ik heel goed kan rijden.”*** Hierdoor overschatten sommigen hun vermogen om “veilig” te rijden en onderschatten ze de juridische en praktische consequenties van hun gedrag.

Hoewel deelnemers verschillende mogelijke straffen noemen zoals boetes, rijontzeggingen, taakstraffen of verplichte cursussen, blijft hun beeld hiervan vaag. De hoogte van sancties of de omstandigheden waaronder deze worden opgelegd, zijn over het algemeen onbekend. Sommige jongeren tonen wel enig besef van de juridische verantwoordelijkheid bij ongevallen onder invloed, ook als zij niet de directe veroorzaker zijn: ***“Het enige risico wat ik neem is als er iemand tegen mij aan knalt, dat ik dan alsnog verantwoordelijk ben aangezien ik stoned ben.”***

Beperkte kennis over wettelijke limieten en controles

De kennis over wettelijke limieten blijkt nog beperkter. Hoewel de jongeren aangeven dat ze bekend zijn met de alcohollimieten, kunnen ze niet benoemen hoeveel THC in het lichaam wettelijk is toegestaan in het verkeer, net als de regels voor combinatiegebruik.

De jongeren geven aan dat het moeilijk is om grenzen te hanteren bij cannabisgebruik, omdat de hoeveelheid THC per joint varieert: ***“Met alcohol kan ik zeggen: ik heb twee biertjes gedronken. Met een joint verschilt het hoeveel wiet erin zit. [...] Ik ga niet berekenen hoeveel er in een jointje gaat.”*** Daarnaast bestaat er onduidelijkheid over de manier waarop de politie controles uitvoert. Sommige deelnemers weten dat er speeksel- of bloedtesten bestaan, maar niet onder welke voorwaarden deze worden afgenomen en of toestemming vereist is: ***“Volgens mij mogen ze een bloedonderzoek doen als die speekseltest positief is. Maar ik weet niet zeker of je daar toestemming voor moet geven.”***

Verschillen tussen kennis over alcohol en drugs

De jongeren vertellen dat ze over het algemeen meer weten over de wettelijke grenzen en consequenties van alcohol, dan van drugs. Ze weten bijvoorbeeld hoe de wettelijke grenzen voor alcoholgebruik in het verkeer werken en welke gevolgen overtredingen kunnen hebben, terwijl hun kennis over drugsregels veel beperkter is. Eén deelnemer verwoordde dit onderscheid als volgt: ***“Over alcohol weet ik wel wat, hoeveel je mag drinken, hoe lang het duurt voordat het uitwerkt, maar over drugs weet ik echt bijna niks.”***

RESULTATEN

INFORMATIEBRONNEN

In deze sectie beschrijven we hoe jongeren informatie vergaren over de geldende limieten van cannabis- en combinatiegebruik en de wet- en regelgeving rond rijden onder invloed. Hierbij wordt ingegaan op de verschillende kanalen en contexten waaruit hun kennis voortkomt.

Beperkte en informele kennis

De kennis die jongeren hebben over de wet- en regelgeving rondom rijden onder invloed van cannabis en andere drugs is niet alleen beperkt, maar komt ook uit uiteenlopende en vaak informele bronnen. Slechts een enkeling heeft zich actief verdiept in de regels: ***“Google. Wetende dat ik vaak een joint rook en ik op een gegeven moment ook ging autorijden. Dan ga je daar naar zoeken denk ik.”*** Daarnaast geven sommigen aan dat zij kennis vooral indirect hebben opgedaan, bijvoorbeeld via schoolopdrachten, nieuwsberichten of sociale media. Eén deelnemer noemt een les over alcohol en drugs bij maatschappijleer als het enige moment waarop de regels expliciet aan bod kwamen.

Zoeken naar informatie bij directe aanleiding

De meeste jongeren zoeken informatie pas op wanneer er een directe aanleiding is, bijvoorbeeld bij twijfel over de eigen rijgeschiktheid. Daarbij maken ze gebruik van online zoekmachines, korte samenvattingen van AI-tools, of zelfs ChatGPT om snel een inschatting te maken van risico's: ***“Als ik de avond daarvoor heb gedronken, dan vraag ik aan ChatGPT: hoeveel kan ik drinken zodat ik de auto in kan stappen zonder te veel gezeik te krijgen?”***

Invloed van de sociale omgeving

Naast digitale bronnen speelt ook de sociale omgeving een rol. Sommige jongeren noemen ouders of vrienden als informatiebron, vaak naar aanleiding van persoonlijke ervaringen of waarschuwingen: ***“Dat heb ik gehoord van m'n ma. Ze was pisluk toen ik na het blowen was gaan rijden en kwam met allemaal informatie over hoe lang het in je bloed blijft.”***

Ook verhalen van leeftijdsgenoten, zoals iemand die was gepakt of zijn rijbewijs tijdelijk verloor, dragen volgens de jongeren bij aan hun beeldvorming. Tot slot vertellen sommigen dat ze via groepsapps, bedoeld om snelheidscontroles of politiecontroles te melden, berichten toegestuurd krijgen over waar drugstesten plaatsvinden.

TeamAlert

jongeren met **impact**

RESULTATEN

ATTITUDE TEN OPZICHTE VAN WET- EN REGELGEVING

In deze sectie gaan we in op hoe jongeren tegen de wet- en regelgeving rondom rijden onder invloed van cannabis en combinatiegebruik aankijken. We beschrijven hoe jongeren de limieten en handhaving van deze regels ervaren in relatie tot hun eigen gedrag.

Begrip voor bestaande regels

De meeste jongeren tonen begrip voor de bestaande wet- en regelgeving rondom rijden onder invloed van cannabis en andere middelen, maar spreken ook hun twijfels uit over de rechtvaardigheid en praktische toepasbaarheid ervan. De nulgrens bij combinatiegebruik wordt door vrijwel iedereen als logisch en terecht beschouwd. Volgens hen vergroot het mengen van middelen de risico's aanzienlijk, waardoor een strikte handhaving noodzakelijk is: ***“Ik vind het wel terecht eigenlijk. Voor de veiligheid. Want als het risico twee keer zo groot is, voorkom je zo veel meer dan je denkt.”***

Ook wordt benadrukt dat een duidelijke, harde grens voorkomt dat mensen hun eigen grenzen gaan oprekken: ***“Het is beter dat je het gewoon nul houdt, want als je één biertje toestaat, denken mensen al snel: ‘Ah, nog eentje kan wel’. Dan gaan ze ermee spelen.”***

Kritiek op strengheid en praktische toepasbaarheid

Tegelijkertijd vinden sommige jongeren dat de regels soms te streng zijn, vooral bij kleine hoeveelheden of situaties waarin zij zich nog ‘nuchter’ voelen. Eén deelnemer noemt het “redelijk onredelijk” dat één trekje van een joint in combinatie met een slok bier al strafbaar is. Tegelijkertijd erkennen ze dat soepelere regels waarschijnlijk tot meer overtredingen zouden leiden.

Nulgrens middelengebruik beperkt persoonlijke vrijheid

Wanneer wordt gesproken over een mogelijke nulgrens voor ieder afzonderlijk middel, geven jongeren aan dat dit volgens hen te ver zou gaan. Sommigen zien dit als een beperking van hun persoonlijke vrijheid: ***“Dan vind ik dat er geen vrijheid meer is in Nederland. Ik vind het fijn om met een jointje te rijden.”***

Hoewel de deelnemers aangeven dat ze begrijpen waarom straffen bestaan, komt in de gesprekken een duidelijke cognitieve dissonantie naar voren. Ze erkennen het belang van de regels, maar overtreden ze soms bewust: ***“Ja, ik weet dat het illegaal is. Maar ja, dan moet het gewoon.”*** Daarnaast blijkt dat de jongeren sceptisch zijn over de wettelijke limieten voor THC. Zij vinden deze, zeker in vergelijking met de grenzen voor andere drugs zoals cocaïne, te laag, terwijl ze cannabis als minder gevaarlijk ervaren in het verkeer. Een deelnemer gaf expliciet aan niet met de limieten bezig te zijn: ***“Ik heb niet echt grenzen.”*** Kortom, de regels sluiten niet goed aan bij hun eigen ervaringen en inschattingen.

RESULTATEN

FACTOREN RIJDEN ONDER INVLOED

In deze sectie onderzoeken we welke factoren een rol spelen bij de beslissing van jongeren om wel of niet onder invloed van cannabis of andere drugs te rijden. Hierbij gaat het zowel om persoonlijke overwegingen, sociale invloeden als morele afwegingen, en hoe deze samen hun gedrag sturen.

Sociale druk en groepsdynamiek

Een factor die volgens de jongeren een belangrijke rol speelt in de keuze om onder invloed achter het stuur te stappen, is de invloed van vrienden en sociale omgeving. Hoewel ze zich bewust zijn van de risico's, kan sociale druk een grote rol spelen in hun besluitvorming: *"Het is eigenlijk een beetje dom, maar dan hebben zij geblowd en dan moet ik dat ook. Het is gewoon een beetje van die onbewuste druk die je dan op je krijgt zonder echt erover na te denken. Je ziet en je doet."*

Veiligheid en verantwoordelijkheid

Tegelijkertijd benadrukken veel jongeren dat veiligheid voor hen een belangrijke reden is om niet onder invloed te rijden. Zij geven aan dat ze andere weggebruikers niet in gevaar willen brengen en verantwoordelijkheid voelen tegenover passagiers: *"Als ik mezelf in gevaar breng, prima, maar ik wil niet dat iemand anders in het ziekenhuis belandt. Dat zou ik echt niet kunnen leven."* Ook wordt het veilig thuisbrengen van passagiers benoemd als reden om nuchter te blijven of niet te rijden.

Eigen ervaring weegt zwaarder dan kennis

Uit de gesprekken blijkt dat eigen ervaringen, gevoel van controle en zelfvertrouwen zwaarder meewegen in de keuze van de jongeren om wel of niet onder invloed te rijden dan hun kennis van wet- en regelgeving. Hoewel sommigen praktische redenen noemen om niet onder invloed te rijden, zoals het vermijden van boetes of ongelukken, vertellen veel jongeren dat zij hun gedrag vooral baseren op hun persoonlijke inschatting van hoe goed zij kunnen rijden. Wettelijke limieten en mogelijke sancties spelen daarbij een veel minder prominente rol. Sommige jongeren ervaren dat ze veilig kunnen rijden zolang ze rustig blijven en zich goed concentreren: *"Ik rij wel eens met een jointje op, dus dan heb ik ook het zelfvertrouwen om dat te kunnen. Als ik extra goed oplet en rustig rij, dan komt het wel goed."*

PASSENDE COMMUNICATIESTRATEGIEËN VOLGENS JONGEREN

RESULTATEN

COMMUNICATIESTRATEGIEËN

20

In deze sectie bespreken we welke communicatiestrategieën tegen cannabis in het verkeer volgens de jongeren effectief zijn. We beschrijven bondig welke boodschap en aanpak hen het meest aanspreekt, wie de boodschapper moet zijn en hoe een campagne eruit moet zien om hen te bereiken.

Behoefte aan kennis over wet- en regelgeving

De jongeren geven aan vooral meer duidelijkheid te willen over de boetes en straffen die je kunt krijgen voor cannabis- en combinatiegebruik in het verkeer. Ook hechten ze waarde aan concrete informatie over de effecten van gebruik op je rijvaardigheid en detecteerbaarheid ervan. Ze willen dus vooral praktische feiten en duidelijke uitleg over de gevolgen van gebruik, en dat veelvoorkomende misvattingen worden weerlegd. Voorbeelden van feitjes die jongeren belangrijk vinden zijn:

- **Boetes en procedures:** welke straffen er gelden, voor zowel de auto als de scooter of motor. Sommige jongeren vinden maximale boetes en hoge straffen afschrikwekkend, terwijl anderen willen juist liever weten welke minimale boetes en vaste procedures hen zeker te wachten staan bij een positieve test.
- **Detecteerbaarheid:** hoe lang THC in speeksel detecteerbaar is, hoeveel tijd er zit tussen gebruik bij verschillende hoeveelheden cannabis (bijvoorbeeld een halve of hele joint) en een positieve test;
- **Effecten:** welke effecten cannabis- en combinatiegebruik op je rijgedrag en waarneming hebben.

Vermijd 'rijden onder invloed'

De jongeren geven daarbij aan dat het belangrijk is om de doelgroep rechtstreeks aan te spreken als cannabisgebruikers of combinatiegebruikers, in plaats van de term 'rijden onder invloed' te gebruiken. Die term wordt door hen vooral geassocieerd met alcohol.

Daarnaast ervaren veel cannabisgebruikers zelf niet dat hun rijvaardigheid vermindert wanneer zij hebben geblowd, waardoor zij zich minder herkennen in de boodschap dat zij 'onder invloed' zijn. Hierdoor voelen zij zich minder snel aangesproken door communicatie die die term gebruikt.

Straffen aansprekender dan veiligheidsrisico's

Campagnes over verkeersongelukken die veroorzaakt worden door cannabis- of combinatiegebruik vinden de jongeren minder effectief. Ook dit komt doordat zij zelf niet het gevoel hebben dat het gebruik invloed heeft op hun rijvaardigheid. Als je dus komt met een boodschap die zegt: *'gebruik geen cannabis voordat je gaat rijden, want dan gebeuren er ongelukken'*, dan vinden ze dat minder aansprekend dan een boodschap over de boetes en straffen die jou te wachten staan. Ook algemene statistieken, zoals "200 keer grotere kans op een ongeluk", werken volgens sommige jongeren slecht omdat dit moeilijk te visualiseren is.

Vrijheidsgevoel van jongeren is belangrijk

Tijdens de gesprekken geven de jongeren aan dat ze niet het gevoel willen hebben dat hun vrijheid wordt beperkt. Autonomie is voor hen erg belangrijk; zij vinden een aanpak concreet moet gaan over rijden onder invloed en moet weg blijven van communicatie over het gebruik van cannabis of andere middelen zelf.

RESULTATEN

COMMUNICATIESTRATEGIEËN

21

Een rolmodel of *peer* als boodschapper

De jongeren zien twee effectieve mogelijkheden voor boodschappers:

- ✦ Ten eerste een BN'er of artiest waarvan bekend is dat hij of zij cannabis (heeft) gebruikt. Deze personen spreken de doelgroep extra aan, zeker wanneer het artiesten betreft die populair zijn onder cannabisgebruikers, zoals Donnie, HEF of Boef.
 - De jongeren noemen ook een eerdere Max Verstappen-campagne tegen alcohol in het verkeer als goed voorbeeld: omdat hij als coureur goed aansluit bij het doelgedrag, zou een vergelijkbare aanpak effectief kunnen zijn.
- ✦ De tweede optie is een leeftijdsgenoot die vergelijkbare situaties meemaakt als de jongeren zelf, zoals een jongere die na een feestje met vrienden naar huis gaat. In zulke situaties wordt duidelijk hoe de bestuurder en zijn vrienden de effecten van cannabis op de rijvaardigheid vaak onderschatten, bijvoorbeeld door te denken: *"Oh, maar ik ben niet zó stoned, ik kan best rijden."*

Daarnaast noemen de jongeren de politie of artsen als geloofwaardige voorbeelden, maar benadrukken dat deze personen niet zelf de boodschap moeten overbrengen; het gaat erom dat de jongeren met hen in gesprek kunnen gaan. Tot slot wordt het inzetten van ervaringsdeskundigen of nabestaanden van verkeersslachtoffers besproken. Hierover zijn de meningen verdeeld: sommige jongeren denken dat dit indruk zou maken, anderen denken dat hen zelf niets zal overkomen.

Podcast of videocampagne met luchtige boodschap

De jongeren denken dat een podcast of een videocampagne het beste zou werken. Ze vinden het bij beide opties belangrijk dat er humor wordt gebruikt en dat de boodschap luchtig wordt gehouden, in plaats van belerend.

- ✦ In een **podcast** kan een BN'er of artiest gevraagd worden om deel te nemen en eigen ervaringen met cannabis in het verkeer te delen. De jongeren geven aan dat het ook leuk kan zijn om een paar stellingen te bespreken tijdens deze podcast. Dit geeft de BN'er de kans om het goede voorbeeld te geven en te onderbouwen tegenover de luisteraars.
 - Daarnaast is het volgens de jongeren belangrijk dat er tijdens de podcast ook aandacht wordt besteed op de boetes en straffen en bijvoorbeeld hoe een speekseltest precies werkt.
- ✦ De jongeren geven aan dat een **videocampagne** het meest aanspreekt als het een herkenbare situatieschets laat zien van een leeftijdsgenoot die na een gezellige avond weer terug naar huis moet. Ze vinden het daarbij belangrijk dat deze jongere qua uiterlijk en spreektaal aansluit bij hun eigen belevingswereld. Ook geven ze aan dat een gewaagde stelling of dilemma een goede opener is van zo'n video, omdat dit direct de aandacht trekt.

CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN



CONCLUSIES

CANNABIS- EN COMBINATIEGEBRUIK IN HET VERKEER

We verkenden hoe jongeren cannabis- en combinatiegebruik ervaren in het verkeer, wat zij weten over wet- en regelgeving en hoe dit hun keuzes beïnvloedt. Op deze pagina vatten we de belangrijkste inzichten samen.

Persoonlijke inschatting weegt zwaarder dan feiten

Jongeren baseren hun besluit om onder invloed te rijden vooral op hun eigen gevoel van controle en minder op feitelijke risico's. Mede doordat negatieve gevolgen van hun gedrag uitblijven, ervaren ze cannabisgebruik in het verkeer niet als gevaarlijk en overschatten zij hun rijvaardigheid. Ze rationaliseren hun gedrag door zichzelf als "voorzichtig" of "in controle" te bestempelen, ondanks dat cannabis aantoonbaar leidt tot trager reageren, minder concentratie en slechter beoordelingsvermogen.

Onvolledige en informele kennis zorgt voor misvattingen

Hoewel jongeren weten dat rijden onder invloed strafbaar is, missen ze inzicht in wettelijke limieten en juridische gevolgen. Hun beeld is vooral gevormd door persoonlijke ervaringen en informele bronnen, zoals vrienden of online platforms, wat leidt tot misvattingen over de risico's en pakkans. Vooral bij combinatiegebruik is er vaak weinig bewustzijn dat er überhaupt sprake is van combinatiegebruik, waardoor risico's onderschat blijven.

Daarnaast is cannabisgebruik voor sommige jongeren zo geïntegreerd in hun dagelijkse leven dat rijden onder invloed niet meer voelt als een bewuste keuze, maar als routine. Hierdoor vervaagt de grens tussen alledaags gedrag en risicovol verkeersgedrag, waardoor risicobesef verder afneemt.

Ervaren onrechtvaardigheid vergroot afstand tot regels

Jongeren begrijpen waarom er strenge regels bestaan, zeker bij combinatiegebruik, maar vinden de wetgeving rond cannabis in het verkeer vaak te streng of zelfs onrechtvaardig. Dit geldt vooral bij kleine hoeveelheden of in situaties waarin zij zichzelf nog 'nuchter' voelen. De THC-limieten worden gezien als niet in verhouding tot de risico's die zij zelf ervaren. Deze spanning tussen persoonlijke vrijheid en wettelijke grenzen zorgt voor twijfels over de rechtvaardigheid van de regels. Hierdoor vertrouwen jongeren eerder op hun eigen oordeel en ontwikkelen zij een persoonlijke definitie van wat 'veilig genoeg' is, waarbij ervaring belangrijker wordt dan objectieve verkeersveiligheid.

Sociale context bepaalt de uiteindelijke keuze

Naast persoonlijke inschatting spelen groepsdruk en sociale verwachtingen een grote rol. Als gebruik en rijden in de vriendengroep normaal is, wordt het risico verder genormaliseerd. Ook passen jongeren hun gedrag bij vrienden aan om sociale verwachtingen niet te schenden. Tegelijkertijd wegen morele overwegingen, zoals verantwoordelijkheid voor passagiers of andere weggebruikers, mee, maar deze zijn vaak ondergeschikt aan gemak, gewoonte of het gevoel dat het "toch wel goed gaat".

Overkoepelende conclusie: ervaring en gevoel winnen van feiten en veiligheid

Uiteindelijk wordt het rijgedrag van jongeren onder invloed vooral gestuurd door ervaring, routine, sociale context en een sterk vertrouwen in hun eigen inschattingsvermogen. Feitelijke kennis en regelgeving spelen daarbij een ondergeschikte rol. Een campagne moet zich dus niet alleen richten op het overbrengen van informatie, maar ook op het beïnvloeden van percepties over veilig gedrag, het doorbreken van dagelijkse routines waarin gebruik en rijden samengaan, en het aanbieden van concrete alternatieven voor vervoer onder invloed.

NIEUWE INZICHTEN

CANNABIS- EN COMBINATIEGEBRUIK IN HET VERKEER

Voor een onderbouwd advies voor een communicatie-uiting tegen cannabis- en combinatiegebruik in het verkeer is het belangrijk om de onderzoeksresultaten te koppelen aan de praktische adviezen uit het eerder uitgevoerde [CASI-traject](#). We vatten samen wat het huidige onderzoek hieraan toevoegt.

Toegevoegde waarde van het huidige onderzoek

Het huidige onderzoek verdiept de inzichten uit het CASI-traject en biedt een aantal belangrijke aanvullingen:

- ◆ Gebruikspatronen en motieven voor gebruik in verkeer binnen de doelgroep lopen sterk uiteen, wat vraagt om een aanpak die rekening houdt met verschillende type gebruikers.
- ◆ Ervaring en gevoel sturen gedrag sterker dan gedacht, wat vraagt om meer ervaringsgerichte en emotioneel herkenbare communicatie.
- ◆ Routinegedrag speelt een grotere rol, waardoor campagnes zich moeten richten op het doorbreken van gewoonten, niet alleen het vergroten van kennis.
- ◆ Ervaren onrechtvaardigheid is een barrière voor naleving, wat vraagt om meer uitleg over de reden achter regels en een menselijke toon.
- ◆ Straffen spreken de doelgroep meer aan dan veiligheidsrisico's, waardoor communicatie uitingen beter focussen op concrete en voorstelbare consequenties zoals boetes.
- ◆ Informele kennisstructuren domineren, waardoor de campagne moet aansluiten bij peer-communicatie en informele formats.
- ◆ Groepsnormen zijn zeer bepalend, waardoor de campagne actief moet inzetten op het bijsturen van de normen binnen vriendengroepen.

De bevindingen uit beide onderzoeken vormen de basis voor een communicatiestrategie die jongeren niet alleen informeert, maar hen ondersteunt in het maken van veilige keuzes, zowel individueel als binnen de sociale context waar hun gedrag tot stand komt. Op de volgende pagina's geven we een overkoepelend advies, waarin de inzichten uit het huidige onderzoek en het CASI-traject gecombineerd worden.



OVERKOEPELEND ADVIES

AANBEVELINGEN VOOR CAMPAGNE

25

Corrigeer misvattingen door persoonlijke ervaring te koppelen aan feiten

Het CASI-traject benadrukte al het belang van het wegnemen van misverstanden en het helder communiceren van risico's. Daarbij speelt de '*optimism bias*' een grote rol: de neiging om te denken dat een negatieve gebeurtenis, zoals een ongeval, vooral anderen overkomt. Het huidige onderzoek laat zien dat jongeren vaak vooral vertrouwen op hun eigen gevoel en ervaring ("ik kan dit wel", "ik ben voorzichtig", "ik word toch niet gepakt"), zeker als zij in hun omgeving weinig negatieve gevolgen zien.

- ♦ Gebruik herkenbare verhalen van peers of rolmodellen over situaties waarin men dacht nuchter genoeg te zijn, maar achteraf blijkt hoe tragere reacties en minder concentratie het rijden beïnvloedt.
 - Sluit aan op verschillende type gebruikers, zodat jongeren zich breed herkennen in de boodschap en deze als relevant ervaren.
- ♦ Koppel feitelijke risico's aan concrete scenario's (bijvoorbeeld vertraagde remreacties) om de onzichtbare gevaren herkenbaar te maken, zodat jongeren ervaren dat hun gevoel van controle misleidend kan zijn.
- ♦ Benadruk dat "je goed voelen" niet hetzelfde is als objectief veilig kunnen rijden en dat het uitblijven van ongelukken niet betekent dat het gedrag veilig is; normaliseer het inzicht dat geluk geen bewijs van veiligheid is.
- ♦ Maak duidelijk dat de kans om gepakt te worden hoger is dan jongeren denken, om het gevoel van onaantastbaarheid te doorbreken.

Deze aanbevelingen sluiten aan bij het CASI-traject, maar benut nieuwe kennis dat jongeren vooral handelen vanuit hun eigen persoonlijke inschatting. Hierdoor kan de campagne zich specifiek richten op het doorbreken van het idee dat ervaring gelijkstaat aan controle.

Sluit aan bij de informele kennisbronnen van jongeren

In het CASI-traject werd geadviseerd om kennis over risico's, limieten en juridische gevolgen helder en concreet te communiceren. Ons onderzoek laat echter zien dat jongeren deze informatie vooral zoeken in informele netwerken: vrienden, online platforms, social media of eigen ervaringen. Hierdoor bereikt formele communicatie jongeren mogelijk minder effectief.

- ♦ Gebruik informele formats en taal die aansluiten bij de manier van communiceren van jongeren, zoals korte video's, narratieven of peer-to-peer communicatie.
- ♦ Laat peers of rolmodellen wetgeving en risico's uitleggen in toegankelijke, niet-belerende taal.
 - De doelgroep geeft weinig vertrouwen aan autoritaire boodschappers, maar staan wél open voor een gelijkwaardig gesprek met bijvoorbeeld politie of artsen.
- ♦ Besteed extra aandacht aan combinatiegebruik, omdat jongeren vaak niet herkennen dat zij dit doen.
- ♦ Verbind kennisoverdracht aan concrete handelingsalternatieven (Bob-afspraken, vooraf vervoer regelen, lopen, blijven slapen etc.).

Door aan te sluiten bij de informele kennisstructuur van jongeren, wordt de kans groter dat de campagneboodschap daadwerkelijk wordt opgepikt en onderling met elkaar wordt gedeeld.

OVERKOEPELEND ADVIES

AANBEVELINGEN VOOR CAMPAGNE

Doorbreek dagelijkse routines waarin gebruik en rijden normaal zijn geworden

Het CASI-traject benadrukte al dat gewenst gedrag alleen haalbaar is wanneer jongeren het ook daadwerkelijk kunnen uitvoeren. Het huidige onderzoek toont echter dat voor een deel van hen het rijden na cannabisgebruik zo'n vaste routine is geworden dat alternatieven nauwelijks nog worden overwogen. Voor deze jongeren voelt het niet meer als een keuze, maar als iets vanzelfsprekends.

- Gebruik *implementatie-intentie's* ("Als ik gebruik, dan zorg ik vooraf voor vervoer...") om automatische gedragspatronen te doorbreken.
- Positioneer nuchter rijden als de makkelijkste optie door praktische alternatieven actief te promoten, zoals vooraf je rit plannen of met iemand meerijden.
- Laat via *social modeling* zien hoe anderen (personen waarmee de doelgroep zich identificeert) bewust routinegedrag hebben doorbroken en welke voordelen dat opleverde.
- Leg de nadruk op keuzemomenten vóór gebruik, omdat beslissingen achteraf vaak impulsief en routinegedrag zijn.

Deze toevoeging is belangrijk: het verklaart waarom alleen communiceren over kennis en regels soms weinig effect heeft. De campagne moet daarom routinegedrag zichtbaar maken en actief alternatieven bieden.

Erken gevoelens van onrechtvaardigheid en maak regels begrijpelijk

In het CASI-traject werd al duidelijk dat verantwoordelijkheid en naleving van regels via identiteit aangesproken kunnen worden. Het huidige onderzoek laat echter zien dat veel jongeren de bestaande wetgeving rondom cannabis in het verkeer als te streng of onrechtvaardig ervaren, vooral wanneer zij zichzelf nog nuchter voelen. Dit ondermijnt de bereidheid om regels na te leven.

- Leg niet alleen uit wat de regels zijn, maar ook waarom deze bestaan: koppel limieten aan concrete effecten op rijvaardigheid.
- Gebruik verhalen van peers die dachten dat de regels overdreven waren, maar door ervaring inzicht kregen in hun eigen verminderde rijvaardigheid.
- Benadruk collectieve verantwoordelijkheid: niet jij versus de wet, maar jij én de wet die samen anderen beschermen.
- Maak gebruik van *altercasting*: benadruk dat "de meeste jongeren" rekenen op elkaar om verantwoord te kiezen.
- Benadruk concrete en voorstelbare consequenties, zoals boetes of rijontzegging, omdat straffen voor jongeren vaak overtuigender zijn dan abstracte veiligheidsrisico's.

Daardoor komt de nadruk minder op 'streng' handhaving te liggen en meer op het gevoel van rechtvaardigheid, wat de geloofwaardigheid van regels vergroot en de weerstand verkleint.

OVERKOEPELEND ADVIES

AANBEVELINGEN VOOR CAMPAGNE

Versterk sociale normen

In het CASI-traject werd al benadrukt dat sociale invloed een cruciale rol speelt. Het huidige onderzoek laat zien dat de sociale context vaak zelfs bepalend is voor de uiteindelijke keuze om wel of niet te rijden onder invloed. In groepen waar cannabisgebruik normaal is, wordt ook het rijden onder invloed als minder risicovol gezien.

- ▶ Laat zien dat het aantal jongeren dat bewust nuchter blijft of vervoer regelt groeit, zodat de gewenste norm zichtbaar en geloofwaardig wordt.
- ▶ Richt je niet alleen op individuen, maar op groepen, bijvoorbeeld vriendengroepen.
- ▶ Stimuleer gesprekjes binnen deze groepen: korte formats waarin jongeren elkaar spontaan, humoristisch of laagdrempelig aanspreken op risicovol gedrag.
- ▶ Werk met rolmodellen (zoals micro-influencers) die écht deel uitmaken van subgroepen waar cannabis- en combinatiegebruik voorkomt.

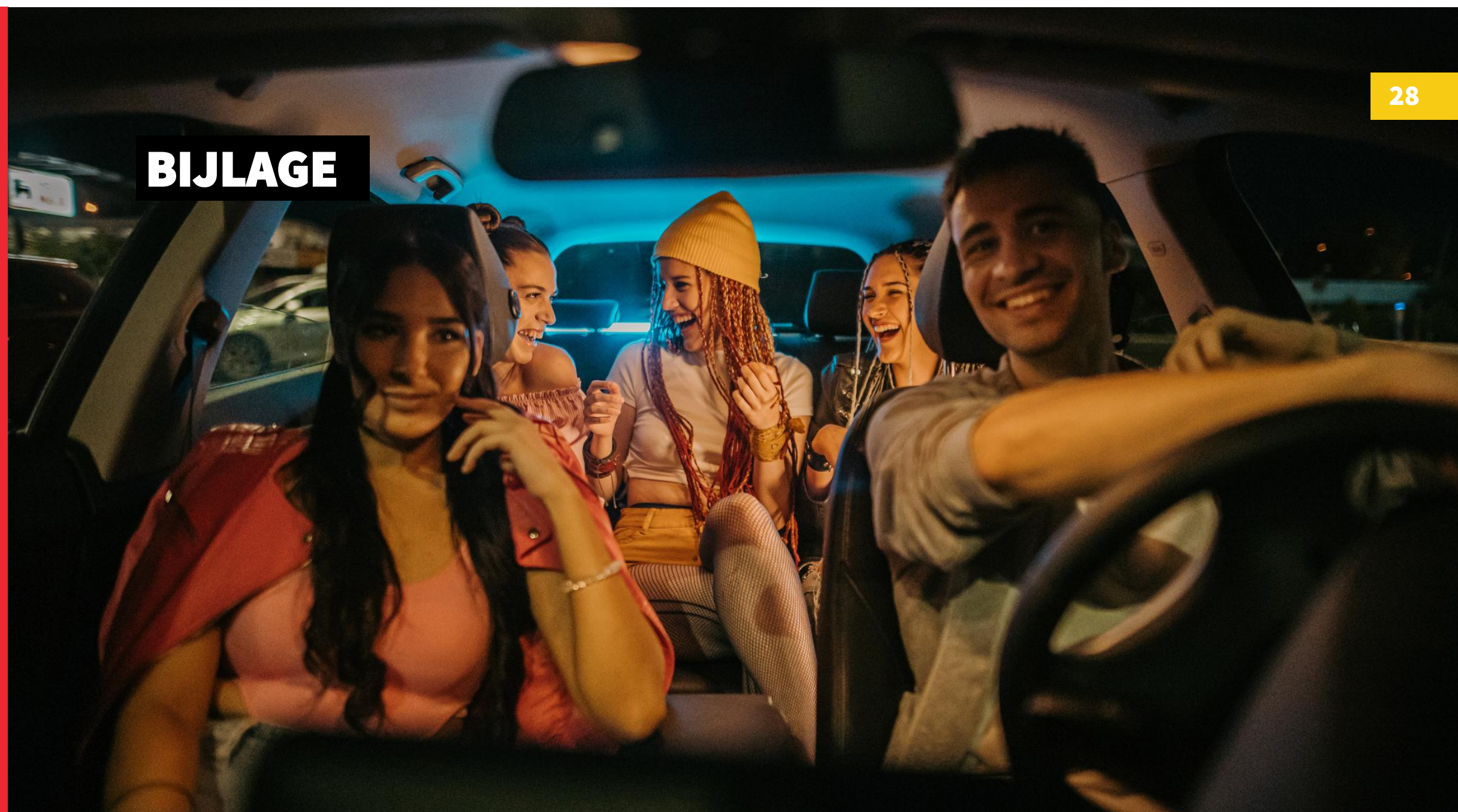
Door het zetten van nieuwe groepsnormen kan de campagne het bestaande groepsgegedrag verschuiven van normaliseren van risico's naar normaliseren van veilig gedrag.

Gebruik identiteit als hefboom voor gedragsverandering

Het CASI-traject wees al op de kracht van altercasting en identiteitsframes. Het huidige onderzoek laat zien dat jongeren zichzelf vaak zien als “voorzichtig”, “in controle” en “verantwoordelijk”. Dit zelfbeeld kan juist ingezet worden om gewenst gedrag te stimuleren.

- ▶ Sluit aan bij het bestaande zelfbeeld. “Een goede bestuurder weet wanneer hij niet moet rijden.”
- ▶ Speel in op de verschillen tussen houding en gedrag (*cognitieve dissonantie*): laat zien dat “voorzichtig rijden” en “rijden na gebruik” niet goed samengaan.
- ▶ Laat jongeren hun toekomstige zelf visualiseren en benadruk dat keuzes nu bepalen hoe zij later terugkijken op hun gedrag.
- ▶ Geef complimenten (“Het is knap dat je vorige keer wél heb gewacht”) om het gevoel van kunnen te vergroten.

Hiermee wordt veilig gedrag onderdeel van de identiteit van de jongeren zelf. Dit zal eerder motiveren tot veilig verkeersgedrag dan alleen de communicatie over feiten en regels.

BIJLAGE

BIJLAGE 1: KENMERKEN DEELNEMERS FOCUSGROEP

29

In onderstaande tabel staan de demografische kenmerken van de deelnemende jongeren.

#	Sessie	Geslacht	Leeftijd	Provincie	Opleiding	Cannabisgebruik	Combinatiegebruik	ROI
1	Focusgroep	Man	20	Overijssel	Hbo	Ja	Ja, cannabis met alcohol en andere drugs + alcohol met andere drugs + meerdere drugs tegelijk	Auto na cannabis en combinatie
2	Focusgroep	Man	18	Noord-Holland	Vwo	Ja	Ja, cannabis met alcohol	Auto na alcohol; scooter na combinatie
3	Focusgroep	Man	21	Noord-Holland	Mbo	Ja	Ja, cannabis met alcohol + alcohol met andere drugs	Auto na cannabis
4	Focusgroep	Non-binair	21	Zuid-Holland	Hbo	Ja	Ja, cannabis met alcohol	Nee
5	Co-creatie	Vrouw	24	Gelderland	Hbo	Ja	Ja, cannabis met alcohol	Scooter na cannabis
6	Co-creatie	Man	23	Noord-Brabant	Wo	Ja	Ja, cannabis met alcohol en andere drugs + alcohol met andere drugs + meerdere drugs tegelijk	Auto na cannabis en alcohol; scooter na alcohol
7	Co-creatie	Man	19	Utrecht	Mbo	Ja	Ja, cannabis met alcohol en andere drugs + alcohol met andere drugs	Scooter na combinatie; motor na alcohol
8	Co-creatie	Man	24	Zuid-Holland	Vmbo	Ja	Ja, cannabis met alcohol en andere drugs + alcohol met andere drugs + meerdere drugs tegelijk	Auto na combinatie; scooter na combinatie; motor na cannabis
9	Co-creatie	Man	24	Zuid-Holland	Mbo	Ja	Ja, cannabis met alcohol	Auto na cannabis
10	Co-creatie	Genderfluïde	22	Limburg	Hbo	Ja	Ja, cannabis met alcohol en andere drugs + alcohol met andere drugs + meerdere drugs tegelijk	Auto na cannabis; scooter na alcohol en cannabis
11	Co-creatie	Man	18	Noord-Holland	Vwo	Ja	Ja, cannabis met alcohol	Auto na cannabis; scooter na alcohol en cannabis
12	Co-creatie	Man	24	Gelderland	Hbo	Ja	Ja, cannabis met alcohol en andere drugs + alcohol met andere drugs	Auto na cannabis
13	Co-creatie	Man	18	Noord-Holland	Vwo	Ja	Ja, cannabis met alcohol	Scooter na alcohol en cannabis

BIJLAGE 2: OVERZICHT WET- EN REGELGEVING

30

CANNABIS EN COMBINATIEGEBRUIK



Cannabis

Detecteerbaarheid:

- Na 6 tot 8 uur is THC niet meer aan te tonen in speeksel, met uitzonderingen (bij regelmatig en zwaar blowen) daargelaten. Ook na 8 uur kan je dus nog boven het wettelijke limiet meten.
 - Hoe lang het effect exact duurt, is afhankelijk van o.a. geslacht, bouw en gewicht.
- Met bloed test je langer positief dan met speeksel.

Wettelijke limiet:

- 3,0 microgram THC per liter bloed.



Combinatiegebruik

Detecteerbaarheid:

- Combinatiegebruik kan de detecteerbaarheid van de gebruikte middelen verhogen en verlengen, omdat combinatiemiddelen elkaars afbraak beïnvloeden.
- Hoe lang het effect exact duurt, hangt af van o.a. geslacht, bouw en gewicht.

Wettelijke limiet:

- Voor een combinatie van verschillende drugssoorten en/of alcohol geldt een nullimiet.

jongeren met impact

