

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

BUITENGEWONE ZITTING 2014

4 september 2014

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende het rijden onder invloed
van geneesmiddelen**

(ingediend door de heer Jef Van den Bergh)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE 2014

4 septembre 2014

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative à la conduite sous l'influence
de médicaments**

(déposée par M. Jef Van den Bergh)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)

PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De verkeerswet is streng voor het sturen van een voertuig onder invloed. Reeds ettelijke tientallen jaren zijn de alcoholcontroles gereguleerd en worden ze in de praktijk gebracht. Op het einde van de jaren negentig kwam er de wetgeving op de controle van illegale drugs in het verkeer bij. De implementatie van een betrouwbare en eenvoudige speekseltest, binnenkort aangevuld met de speekselanalyse, maakt dat ook op dit vlak streng zal kunnen worden gecontroleerd.

Daarnaast is er ook de problematiek van het rijden onder invloed van medicijnen. Artikel 35 van de verkeerswet maakt in principe het rijden onder invloed van medicijnen strafbaar. Het stelt dat iemand die stuurt in staat van dronkenschap of in soortgelijke staat door het gebruik van drugs of geneesmiddelen wordt gestraft met een boete van 200 tot 2 000 euro en met een verval van het recht op sturen van ten minste een maand. De toepassing daarvan is echter hoogst problematisch omdat er moeilijk op kan worden gecontroleerd.

Uit het Europees onderzoek DRUID¹ blijkt dat 3 % van de Belgen na inname van (rijgevaarlijke) medicatie achter het stuur kruipt. In heel Europa ligt dit percentage gemiddeld op 1.4 %. Belgen kruipen dus dubbel zoveel achter het stuur onder invloed van medicijnen. Aangezien antidepressiva en antipsychotica niet zijn opgenomen in het onderzoek, is dit cijfer nog een onderschatting. Volgens toxicoloog Alain Verstraete zou het totale aandeel daarom eerder op zo'n 9 % liggen.²

Dit is niet zonder belang. Het DRUID-onderzoek stelt immers verder dat het gebruik van medicijnen de rijvaardigheid beïnvloedt. Het betreft dan voornamelijk de benzodiazepines (slaap- en kalmeringsmiddelen, angstremmers) en codeïne. Het gebruik kan onder andere leiden tot slaperigheid, verstrooidheid, verminderde coördinatie en een verminderd beoordelings- en reactievermogen. De effecten verschillen echter per soort benzodiazepine. Van onder andere diazepam, flurazepam, flunitrazepam en lorazepam is bekend dat

¹ http://www.druid-project.eu/Druid/EN/Home/home_node.html

² "Teveel Belgen met pillen achter het stuur", *Het Belang van Limburg*, 31/7/2014, blz. 1

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La loi relative à la police de la circulation routière punit sévèrement la conduite d'un véhicule sous influence. La réglementation des contrôles d'alcoolémie existe et est appliquée depuis des dizaines d'années. La législation relative au contrôle des drogues illégales dans la circulation est venue s'y ajouter à la fin des années nonante. La mise en œuvre d'un test salivaire fiable et simple, qui sera bientôt complété par l'analyse salivaire, permettra également d'assurer un contrôle sévère dans ce domaine.

Mais il existe encore une autre problématique: celle de la conduite sous l'influence de médicaments. L'article 35 de la loi relative à la police de la circulation routière punit en principe la conduite sous l'influence de médicaments. En vertu de cette disposition, quiconque conduit un véhicule alors qu'il se trouve en état d'ivresse ou dans un état analogue résultant de l'emploi de drogues ou de médicaments s'expose à une amende de 200 à 2 000 euros et à une déchéance du droit de conduire d'une durée d'un mois au moins. L'application de cet article est toutefois extrêmement malaisée, eu égard aux difficultés de contrôle qui se présentent en la matière.

L'étude européenne DRUID¹ révèle que 3 % des Belges prennent le volant après avoir absorbé des médicaments (impliquant un danger pour la conduite), alors que la moyenne européenne se situe à 1.4 %. Les Belges sont donc deux fois plus nombreux à conduire sous l'influence de médicaments. Ce chiffre est même en deçà de la réalité, car les antidépresseurs et les antipsychotiques n'ont pas été pris en compte dans l'étude. Le toxicologue Alain Verstraete estime dès lors que le pourcentage total se situerait plutôt aux alentours de 9 %.²

Ces chiffres ne sont pas dénués d'importance. En effet, l'enquête DRUID indique également que la consommation de médicaments influe sur la capacité de conduire. Il s'agit surtout des benzodiazépines (somnifères, tranquillisants et anxiolytiques) et de la codéine. Leur consommation peut notamment induire la somnolence, la distraction, une baisse de la coordination et une réduction des capacités d'appréciation et de réaction. Leurs effets varient toutefois selon le type de benzodiazépines. On sait notamment que le diazépam,

¹ http://www.druid-project.eu/Druid/EN/Home/home_node.html

² "Teveel Belgen met pillen achter het stuur", *Het Belang van Limburg*, 31/7/2014, p. 1.

ze de controle over een voertuig verminderen.³ Eerder kwam het eerste Europese ROSITA-onderzoeksproject tot gelijkaardige conclusies.

Voor slaap- en kalmeringsmiddelen en zware pijnstillers is in het DRUID-project een risicoverhoging op ongevallen gevonden die vergelijkbaar is met een alcoholpromille van 0,5 tot 0,8 pm (2 tot 10 keer verhoogd risico). 3 % van de ongevallen zou te wijten zijn aan medicijnen. In combinatie met alcohol zou de kans op een dodelijk ongeval verhogen met een factor 7.

Naast de Europese studies is de reële invloed van geneesmiddelen in het verkeer reeds door een respectabel aantal, vooral buitenlandse, studies onderzocht.

Enkele voorbeelden:

— een Deens onderzoek wees uit dat 5 % van de onderzochte bestuurders reed onder invloed van geneesmiddelen, vooral slaap- en kalmeermiddelen;

— een Australisch onderzoek bij bestuurders die in een ongeval omkwamen bleek dat 5 % van de onderzochte personen slaap- en kalmeermiddelen in het bloed hadden;

— in Spanje wees een gelijkaardig onderzoek eveneens op 5 % van de omgekomen bestuurders met sporen van medicijnen in het bloed;

— in Noorwegen was 11,5 % van de gedode of gewonde bestuurders onder invloed van benzodiazepines;

— in Nederland bedroeg het aantal dode en gewonde bestuurders dat onder invloed van benzodiazepines was eveneens 10 %.

In de BTTS-studie uit eigen land, uitgevoerd in de jaren negentig bij het tot stand komen van de wet betreffende de controles op illegale drugs in het verkeer, ging het om 9,8 % die eveneens onder invloed waren van slaap- en kalmeermiddelen (benzodiazepines en barbituraten).

Een belangrijk gegeven hierbij is dat er dikwijls een combinatie voorkomt van alcohol/illegale drugs/medicijnen. Zo bleek bij een onderzoek in de Verenigde Staten dat tweederde van de bestuurders die positief waren bevonden op benzodiazepines ook positief was op andere illegale drugs. Ook onderzoeken in het Verenigd Koninkrijk en in Zweden maakten duidelijk dat

le flurazépam, le flunitrazépam et le lorazépam réduisent le contrôle sur le véhicule.³ Antérieurement, le premier projet de recherche européen ROSITA a abouti à des conclusions similaires.

En ce qui concerne les somnifères, les tranquillisants et les analgésiques puissants, le projet DRUID fait état d'une augmentation du risque d'accident comparable à celle induite par une concentration d'alcool de 0,5 à 0,8 gramme par litre de sang (risque multiplié par 2 à 10). Trois pour cent des accidents seraient dus à la prise de médicaments et le risque d'accident mortel serait multiplié par sept en cas de combinaison avec de l'alcool.

Outre les études européennes, l'influence réelle des médicaments sur la circulation routière a déjà fait l'objet d'un nombre respectable d'études, surtout à l'étranger.

Exemples:

— selon une étude danoise, 5 % des conducteurs examinés conduisaient sous l'influence de médicaments, surtout de somnifères et de tranquillisants;

— selon une étude australienne portant sur des conducteurs décédés lors d'un accident, 5 % de ceux-ci avaient des résidus de somnifères et de tranquillisants dans le sang;

— une étude similaire réalisée en Espagne a également indiqué que 5 % des conducteurs décédés avaient des résidus de médicaments dans le sang;

— en Norvège, 11,5 % des conducteurs tués ou blessés conduisaient sous l'influence de benzodiazépines;

— aux Pays-Bas, le nombre de conducteurs tués ou blessés qui conduisaient sous l'influence de benzodiazépines atteignait également 10 %.

De même, selon l'étude BTTS, réalisée dans notre pays dans les années 1990 dans la perspective de l'élaboration de la législation relative au contrôle des drogues illégales dans la circulation, 9,8 % des conducteurs étaient sous l'influence de somnifères et de calmants (benzodiazépines et barbituriques).

Un élément important à souligner à cet égard est que l'on a souvent affaire à une combinaison d'alcool, de drogues illégales et de médicaments. Une étude réalisée aux États-Unis a ainsi révélé que deux tiers des conducteurs ayant réagi positivement aux benzodiazépines réagissaient également positivement à d'autres drogues illégales. De même, des études réalisées au

³ Bijvoorbeeld Steyvers & Brookhuis, 1996; Shinar, 2006

³ Par exemple Steyvers & Brookhuis, 1996; Shinar, 2006

de combinatie van medicijnen met alcohol of illegale drugs regelmatig voorkomt. En ook de ROPS-studie in eigen land⁴ komt tot deze conclusie.

Toch is er uit dit alles geen eenvoudige algemene beleidslijn te trekken. De beïnvloeding van de rijvaardigheid door geneesmiddelen hangt onder andere af van de geneesmiddelen zelf (dosis, tijd van inname, tolerantieontwikkeling ...), van de patiënt (leeftijd, fysieke of psychologische toestand), de pathologie (bijvoorbeeld psychose, diabetes, epilepsie ...) en van de associatie van verschillende medicijnen onderling of van medicijnen met alcohol.

Het gevolg kan alleen maar zijn dat het verkeersveiligheidsbeleid inzake het rijden onder invloed van medicijnen, naast een betere inventarisering via doorgedreven epidemiologische studies op het terrein zelf, vooral zijn heil zoekt in informatie, sensibilisering, educatie.

Een belangrijk idee daarbij is om op de verpakking van geneesmiddelen te vermelden of en in welke mate het gebruik ervan de rijvaardigheid vermindert. Dit idee wordt langs verschillende kanten gesteund, onder andere in de literatuurstudie die het Steunpunt Verkeersveiligheid heeft gewijd aan de problematiek van het rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen.⁵ In Nederland kwam de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) naar aanleiding van het DRUID-rapport tot de volgende conclusie: "Ook bepaalde geneesmiddelen hebben een negatief effect op de verkeersveiligheid. Goede communicatie door artsen en apothekers over de potentiële gevaren van het gebruik van rijgevaarlijke geneesmiddelen in het verkeer kan bijdragen aan een afname van het aantal verkeersslachtoffers onder deze groep gebruikers."⁶

Het aanbrengen van zulke waarschuwing heeft niet de bedoeling om een rechtstreeks verbod in te voeren, maar wel om het gesprek tussen de arts en/of de apotheker enerzijds en de patiënt anderzijds over de te nemen geneesmiddelen op gang te brengen, zodat het risico van het geneesmiddel voor de rijvaardigheid verdisconteerd wordt in het gebruik ervan.

⁴ M. ADRIAENSEN, E. RAES en M. TANT: "*Rijden onder invloed van psychoactieve stoffen*", een studie in een samenwerkingsverband tussen het BIVV, de Universiteit Gent en het Federaal Wetenschapsbeleid en gepubliceerd in 2006.

⁵ K. VAN VLIERDEN, P. LAMMAR: "*Drugs en medicijnen in het verkeer*", een literatuurstudie gepubliceerd door het Steunpunt Verkeersveiligheid van de Universiteit Hasselt.

⁶ http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Drugs_en_geneesmiddelen.pdf

Royaume-Uni et en Suède ont clairement montré que la consommation de médicaments en combinaison avec de l'alcool ou des drogues illégales était un phénomène courant. Les auteurs de l'étude ROPS réalisée chez nous⁴ sont également arrivés à cette conclusion.

Toutes ces études ne permettent toutefois pas de définir une ligne politique générale simple. L'influence des médicaments sur l'aptitude à la conduite dépend, entre autres, des médicaments eux-mêmes (dose, moment de la prise, développement de tolérances, etc.), du patient (âge, état physique ou psychologique), de la pathologie (p. ex. psychose, diabète, épilepsie, etc.) et de l'interaction entre plusieurs médicaments ou entre des médicaments et de l'alcool.

Par conséquent, outre une meilleure inventarisation au moyen d'études épidémiologiques poussées, l'information, la sensibilisation et l'éducation constituent la clé d'une politique de sécurité routière en ce qui concerne la conduite sous l'influence de médicaments.

Une idée importante développée à cet égard est celle qui consiste à mentionner sur l'emballage des médicaments si et dans quelle mesure l'utilisation de ceux-ci altère la vigilance au volant. Cette idée est soutenue par différents acteurs et apparaît notamment dans l'analyse de la littérature réalisée par le Steunpunt Verkeersveiligheid concernant la problématique de la conduite sous l'influence de drogues et de médicaments.⁵ Aux Pays-Bas, la SWOV (*Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid*) a conclu à la suite du rapport DRUID que "certains médicaments ont également un effet négatif sur la sécurité routière. La mise en place d'une bonne communication de la part des médecins et des pharmaciens quant aux risques potentiels liés à l'utilisation de médicaments impliquant un danger pour la conduite pourrait contribuer à réduire le nombre de victimes de la route parmi cette catégorie d'utilisateurs." [traduction]⁶

Le but poursuivi par l'apposition d'un tel avertissement est non d'instaurer une interdiction directe, mais bien de favoriser le dialogue entre le médecin et/ou le pharmacien, d'une part, et le patient, d'autre part, quant aux médicaments à prendre, afin qu'il soit tenu compte du risque que ceux-ci présentent pour la conduite.

⁴ M. ADRIAENSEN, E. RAES et M. TANT: "*Conduite sous l'influence de substances psychotropes*", étude réalisée dans le cadre d'une collaboration entre l'IBSR, l'Université de Gand et la Politique scientifique fédérale, et publiée en 2006.

⁵ K. VAN VLIERDEN, P. LAMMAR: "*Drugs en medicijnen in het verkeer*", analyse de la littérature publiée par le Steunpunt Verkeersveiligheid de l'Université d'Hasselt.

⁶ http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Drugs_en_geneesmiddelen.pdf

In Nederland en Frankrijk maken ze al gebruik van een kleurensysteem waarbij de kleur de mate van risico aangeeft: categorie 0 (groen): geen risico, categorie 1 (geel): klein risico, categorie 2 (oranje): redelijk risico, categorie 3 (rood): veel risico. Mensen die medicijnen slikken in categorie 3 hebben 25 % meer kans op ongevallen.⁷

Uiteraard moeten ook de opleidingen en de permanente vorming inzake geneeskunde en farmacologie een belangrijke rol spelen inzake het bewustzijn van de risico's van bepaalde geneesmiddelen voor de verkeersveiligheid. Ook de theoretische rijopleiding is een uitgesproken gelegenheid om de thematiek ter sprake te brengen. Bovendien mogen in de apotheken en in de wachtzalen van dokters en in klinieken nooit de nodige informatiefolders ontbreken, en moet de problematiek van de geneesmiddelen ook in de algemene sensibilisering van de bevolking een grotere plaats krijgen.

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)

Les Pays-Bas et la France utilisent déjà un système de couleurs dans lequel chaque niveau de risque est désigné par une couleur déterminée: catégorie 0 (vert): aucun risque, catégorie 1 (jaune): risque réduit, catégorie 2 (orange): risque raisonnable, catégorie 3 (rouge): risque important. Le risque d'accident est supérieur de 25 % pour les personnes qui prennent des médicaments relevant de la catégorie 3.⁷

Il va de soi que les formations, ainsi que la formation permanente en médecine et en pharmacologie, ont également un rôle important à jouer dans la prise de conscience de la menace que constitue l'utilisation de certains médicaments pour la sécurité routière. Les cours de conduite théoriques sont par ailleurs une excellente occasion d'aborder cette thématique. Il est en outre essentiel de mettre des brochures d'information à disposition dans les pharmacies, les salles d'attente des médecins et les hôpitaux, et d'accorder à la problématique des médicaments une place plus importante dans le cadre de la sensibilisation générale de la population.

⁷ "Teveel Belgen met pillen achter het stuur", *Het Belang van Limburg*, 31/7/2014, p. 4

⁷ "Teveel Belgen met pillen achter het stuur", *Het Belang van Limburg*, 31/7/2014, p. 4

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de ambitieuze doelstelling van de federale regering om het aantal verkeersdoden te halveren tegen 2020 ten opzichte van 2010;

B. gelet op het belang van de preventie inzake het rijden onder invloed van alcohol, illegale drugs en geneesmiddelen;

C. gelet op het veelvuldig voorkomen van een gecombineerd gebruik van geneesmiddelen met alcohol en/of illegale drugs;

D. gelet op de onmogelijkheid om — zeker bij de huidige stand van zaken — een handhavingsbeleid inzake het gebruik van geneesmiddelen in het verkeer te voeren;

E. gelet op de noodzaak om de daadwerkelijke invloed van het gebruik van geneesmiddelen op de rijvaardigheid en op de verkeersveiligheid permanent op te volgen;

F. gelet op de kansen die er bij verschillende gelegenheden worden geboden om de patiënten te wijzen op het risico van het gebruik van bepaalde geneesmiddelen voor de rijvaardigheid;

VRAAGT DE FEDERALE REGERING:

1. systematisch en op regelmatige basis epidemiologische studies te laten uitvoeren over het rijden onder invloed van geneesmiddelen;

2. de invloed van geneesmiddelen op de rijvaardigheid ook te onderzoeken bij patiënten;

3. systematisch bloedstalen te laten nemen van dode en zwaargewonde bestuurders en deze te laten onderzoeken op alcohol, drugs en geneesmiddelen;

4. aan te dringen bij de deelstaten om in de opleidingen geneeskunde en farmacologie steeds aandacht te besteden aan de invloed van geneesmiddelen op de rijvaardigheid;

5. aan te dringen op meer algemene sensibiliseringsacties over de mogelijke negatieve effecten van

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu l'objectif ambitieux du gouvernement fédéral de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes à l'horizon 2020 par rapport à l'année 2010;

B. vu l'importance de la prévention à l'égard de la conduite sous l'influence de l'alcool, de drogues illégales et de médicaments;

C. vu la fréquence de la consommation combinée de médicaments et d'alcool et/ou de drogues illégales;

D. vu l'impossibilité — surtout à l'heure actuelle — de mener une politique de contrôle de la consommation de médicaments par les conducteurs;

E. vu la nécessité de suivre en permanence l'influence effective de la consommation de médicaments sur l'aptitude à la conduite et sur la sécurité routière;

F. vu les possibilités offertes à différentes occasions d'attirer l'attention des patients sur les risques liés à la consommation de certains médicaments à l'égard de l'aptitude à la conduite;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de faire réaliser systématiquement et régulièrement des études épidémiologiques sur la conduite sous l'influence de médicaments;

2. d'examiner, chez les patients également, l'influence des médicaments sur leur aptitude à conduire un véhicule;

3. de faire prélever systématiquement des échantillons de sang sur les conducteurs décédés et grièvement blessés et de les faire analyser de manière à faire apparaître, le cas échéant, des traces d'alcool, de drogues ou de médicaments;

4. d'insister auprès des entités fédérées pour que l'étude de l'influence des médicaments sur l'aptitude à la conduite fasse partie du programme des formations en médecine et en pharmacologie;

5. de multiplier les actions générales de sensibilisation sur les effets potentiellement néfastes de certains

geneesmiddelen op het rijgedrag, door onder meer het regelmatig verspreiden van informatiefolders bij artsen, apothekers en in de ziekenhuizen, en door artsen en apothekers te wijzen op de noodzaak van een goede communicatie hierover met de patiënt, zowel bij het voorschrijven als het afleveren van geneesmiddelen;

6. op de verpakking zelf van bepaalde geneesmiddelen labels aan te brengen die waarschuwen voor de invloed van het geneesmiddel op de rijvaardigheid.

21 augustus 2014

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)

médicaments sur le comportement de conduite, notamment par la diffusion régulière de dépliants d'informations par l'entremise des médecins, pharmaciens et hôpitaux, et en sensibilisant les médecins et les pharmaciens à la nécessité d'une bonne communication avec le patient à ce sujet, tant lors de la prescription que lors de la délivrance des médicaments;

6. d'apposer, sur l'emballage même de certains médicaments, des étiquettes de mise en garde contre l'influence du médicament sur l'aptitude à la conduite.

21 août 2014