

Stoned achter het stuur

Oriëntatiepunten voor de straftoemeting

Rick van Leusden¹

De verstoring van de rijvaardigheid door het gebruik van cannabis is dosisafhankelijk. Uit onderzoek blijkt dat hoe hoger de dosis THC, hoe duidelijker het negatieve effect op de (rij)vaardigheden is. In de richtlijnen van het OM wordt ongeacht de hoeveelheid THC aangetroffen bij een bestuurder eenzelfde strafbeschikking aangeboden. Voorts bestaan voor de rechterlijke straftoemeting geen oriëntatiepunten. Het is de hoogste tijd om daarin verandering te brengen.

Inleiding

Opsporing van cannabisgebruik in het verkeer heeft met de introductie van de speekseltest medio 2017 een enorme vlucht genomen. Dat zorgde voor een groot aantal nieuwe verdenkingen van rijden onder invloed van soft-drugs. Verdachten worden sindsdien, overeenkomstig het toen aan artikel 8 Wegenverkeerswet toegevoegde lid 5, gestraft als zij een hoeveelheid THC in hun bloed hebben boven bepaalde grenswaarden. Het OM biedt *first offenders* altijd dezelfde strafbeschikking aan, ongeacht de hoeveelheid THC boven de grenswaarden. Dat is opmerkelijk nu de verstoring van de rijvaardigheid, net als bij alcohol, dosisafhankelijk lijkt. Een zeer stevige 'meeroaker' in de buurt van een softdruggebruiker kan ook al een minimale hoeveelheid (maar net teveel) werkzame stof THC in zijn bloed hebben. Hij kan daardoor als bestuurder dezelfde straf krijgen aangeboden als de bestuurder die 'zo stoned als een garnaal' achter het stuur is gestapt. Dat is niet uit leggen. Voorts bestaan voor de rechterlijke straftoemeting geen oriëntatiepunten voor enkelvoudige cannabiszaken in het verkeer. Voor zo'n oriëntatiepunt geeft dit artikel alvast een eerste aanzet. Bovendien wordt bezien of bestuurders door voorlichting beter kunnen inschatten hoeveel tijd na het roken van een joint aan het verkeer mag worden deelgenomen. Thans schiet die informatievoorziening tekort. Dat kan leiden tot levensgevaarlijke situaties.

Softdruggebruik in het verkeer

Cannabinoiden zijn bestanddelen van hennep. THC is de cannabinoïde met de hoogste psychoactieve werking. Indien de effecten na gebruik van cannabisproducten leiden tot een gebrek aan aandacht, concentratiestoornissen en veranderde tijdwaarneming zullen zij het reactievermogen nadelig beïnvloeden² wat tot verminderde rijvaardigheid kan leiden.³ Een apotheker-toxicoloog bij het Nederlands Forensisch Instituut (verder: NFI) rapporteert dat 'het normale functioneren en eenvoudige taken nauwe-

lijks door cannabis worden beïnvloed'.⁴ De effecten van marihuana op de rijvaardigheid zijn met name van belang bij verkeerssituaties die complex zijn of een meer dan gemiddelde aandacht vragen.

Voor een aantal veelgebruikte medicijnen, soft- en harddrugs is sinds 1 juli 2017 een bijzondere bepaling in werking getreden. Sindsdien geldt het nieuwe lid 5 van artikel 8 WVV. Dat geeft voor een aantal limitatief omschreven stoffen zoals morfine, cocaïne, heroïne en cannabis, speciale grenswaarden waarboven het voor eenieder verboden is een voertuig te besturen. Daaronder niet. De grenswaarden zijn nauwkeurig omschreven in het Besluit alcohol, drugs en geneesmiddelen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen enkel- en meervoudig gebruik (respectievelijk één stof of een combinatie van stoffen). De grenswaarden voor cannabis, indien zij *enkelvoudig* is gebruikt, is 3,0 microgram (oftewel 0,003 milligram) THC per liter bloed. Voor het *meervoudig* gebruik van cannabis – met bijvoorbeeld alcohol of cocaïne – geldt een lagere grenswaarde, van 1,0 microgram.⁵ In het vervolg van dit artikel wordt uitsluitend aan het *enkelvoudig* gebruik van cannabinoïden aandacht besteed. Het *meervoudig* gebruik valt dus buiten het bestek van dit artikel.

Het nieuwe lid 5 van artikel 8 WVV bracht een bewijstechnische aardverschuiving. Voor onder meer cannabis geldt sindsdien dat niet hoeft te worden bewezen dat de bestuurder bekend was of moest zijn met het negatieve effect van de gebruikte drug op zijn rijvaardig-

Auteur

1. Mr. R. van Leusden is advocaat bij Cleerdin en Hamer Advocaten.

Noten

2. Hof Amsterdam 12 november 2009, ECLI:NL:GHAMS:2009:BK3798.

3. HR 1 juni 2004,

ECLI:NL:HR:2004:AO4048 en HR 27 maart 2012, ECLI:NL:HR:2012:BT2669.

4. Hof Leeuwarden 12 mei 2011, ECLI:NL:GHLEE:2011:BQ4242.

5. Art. 3 Besluit alcohol, drugs en geneesmiddelen in het verkeer.



heid. Die wetenschap wordt in dat nieuwe artikellid verondersteld. Bovendien staat met het gebruik van cannabis boven de grenswaarden een negatief effect op de verkeersveiligheid in beginsel vast en is het besturen of doen besturen van een voertuig onder invloed van die drug strafbaar. Daarin verschilt het nieuwe vijfde lid van het eerste lid van artikel 8 WVV.⁶ Sinds de inwerkingtreding van artikel 8 lid 5 WVV is het dus een misvatting te denken dat een bestuurder na cannabisgebruik niet meer aan het verkeer mag deelnemen en dat hij altijd strafbaar is als hij dat wel doet.⁷ Datzelfde geldt voor de opvatting dat 'iedereen moet begrijpen dat het gebruik van drugs in het verkeer de verkeersveiligheid ernstig in gevaar brengt'.⁸ Ook daarvoor geldt dat onder meer afhankelijk van de hoeveelheid cannabinoïden iemand nog tot behoorlijk besturen in staat moet worden geacht.

Bij de grenswaarde (voor enkelvoudig gebruik) past een drietal kanttekeningen. Ten eerste is voor de grenswaarden van cannabinoïden geen onderscheid gemaakt tussen beginnende en ervaren bestuurders. Ten tweede

lijken naast objectieve gegevens over de hoeveelheid THC in het bloed ook subjectieve, de persoon van de verdachte betreffende, omstandigheden van belang. Zo constateert het NFI in zijn rapport waarnaar wordt verwezen in het arrest van de Hoge Raad van 29 januari 2019: 'Een bloedconcentratie waarboven de rijvaardigheid voor gewende gebruikers nadelig is beïnvloed, kan niet worden aangegeven'.⁹ De derde kanttekening heeft betrekking op de mate van effect (en strafwaardigheid) van het gebruik van cannabinoïden boven de grenswaarde van 3,0 microgram THC per liter bloed. Er is in binnen- en buitenland al vele tientallen jaren ongelooflijk veel onderzoek verricht naar de effecten van THC op de rijvaardigheid. Voor dit artikel zijn de resultaten van een groot aantal van die onderzoeken bestudeerd, met name om de vraag te kunnen beantwoorden of voor een niet-ervaren gebruiker een hogere dosis THC (boven de grenswaarden) betekent dat hij steeds minder tot behoorlijk besturen in staat moet worden geacht. Een bevestigend antwoord op die vraag is gevonden in de volgende onderzoeken.

Uit een door de Universiteit van Maastricht in 2006 uitgevoerd onderzoek blijkt dat er een verband bestaat tussen de dosis THC en de rijvaardigheid, in die zin dat bij een toename van de dosis een negatief effect op neuropsychologische prestaties werd gemeten.¹⁰ Met name ontstaan er dan in toenemende mate moeilijkheden bij het behouden van de rijrichting (slingerend rijgedrag nam toe) en afstand houden tot de voorligger, zo werd al in 2000 bevonden in een vergelijkbaar onderzoek.¹¹ Tot eenzelfde conclusie kwamen onderzoekers van de Universiteit van Keulen in 1995. Zij schrijven dat hoe hoger de dosis THC, hoe duidelijker het negatieve effect op de (rij)vaardigheden is.¹² Ook Canadees onderzoek uit 2017 wijst uit dat: 'The negative impact of cannabis use upon driving performance is dose-related, increasing with increased dosage of cannabis.'¹³ Verstoring van de rijvaardigheid is dosisafhankelijk. Een grotere inname zal dus tot een groter risico leiden.¹⁴ Roken van cannabis met een hoger THC-gehalte leidt bovendien (ook) tot een toename in het optreden van cannabisgerelateerde effecten (langzamere reactiesnelheid, verminderde concentratie, meer fouten in psychomotorische testen, verminderde spiercoördinatie en toegenomen slaperigheid) en kan leiden tot een hogere THC-concentratie in serum.¹⁵

Opsporing, vervolging en sanctionering

Door de introductie van de zogenoemde speekseltest in juli 2017 is het voor de politie nog maar een fluitje van een cent om een voorlopig oordeel te vormen over soft-drugsgebruik door bestuurders. Door het uiteinde van de speekseltest langs de mondholte van de bestuurder te halen en dat vervolgens door een bij de speekseltest behorend apparaat uit te laten lezen, kan een indicatie worden gekregen van de aanwezigheid van cannabinoïden. Ruim één jaar na de invoering van de speekseltest waren 1250 bestuurders tegen de lamp gelopen. Bij de helft van hen werd de inname van THC vastgesteld.¹⁶

De hoeveelheid cannabinoïden kan door het NFI op de microgram nauwkeurig met een bloedtest worden vastgesteld. De speekseltest werd zo veelvuldig door de politie ingezet dat het NFI geen kans meer zag het aantal bloedmonsters binnen redelijke termijn te onderzoeken.¹⁷ In mei 2018 werd daarom de analysecapaciteit uitgebreid en inmiddels is (ook) de politie bijna klaar met bijscholen van de agents en zodat zij voldoende uitgerust zijn om bij bestuurders de speekseltest te kunnen afnemen.¹⁸ Dat kan leiden tot een toename van strafrechtelij-

ke veroordelingen voor cannabismisbruik in het verkeer.

Vermoedelijk zal een groot deel van deze enkelvoudige cannabiszaken door middel van een strafbeschikking door het OM zijn en worden afgedaan. Daar is op zich niets mis mee, ware het niet dat het OM niet differentieert naar hoeveelheden THC boven de grenswaarden. Volgens de richtlijnen zal bij enkelvoudig gebruik van cannabis boven de grenswaarde van 3,0 microgram THC per liter bloed aan first offenders namelijk in beginsel een strafbeschikking met een geldboete van € 850 en een onvoorwaardelijke ontzegging van de rijbevoegdheid van zes maanden worden aangeboden. Onbegrijpelijk, aangezien uit de hiervoor aangehaalde onderzoeken blijkt dat de verstoring van de rijvaardigheid afhankelijk is van de dosis. Het valt niet uit te leggen dat een

Deze omstandigheden schreeuwen om een oriëntatiepunt voor het besturen van voertuigen onder invloed van (soft)drugs

bestuurder die als zeer stevige 'meeroaker' in de buurt van een softdruggebruiker een minimale hoeveelheid (maar net te veel) werkzame stof THC in zijn bloed heeft, dezelfde strafbeschikking krijgt aangeboden als de bestuurder die 'stoned als een garnaal' achter het stuur is gestapt.¹⁹ Voor de eerstgenoemde (meeroaker) zou in beginsel een lichtere straf passen. Bij de tweede moet alleen al vanuit het oogpunt van generale en speciale preventie een zwaardere straf als uitgangspunt worden genomen.

Verdachten die tegen de strafbeschikking in verzet gaan, of indien sprake is van meervoudige recidive en door het OM wordt gedagvaard, mogen zich voor de rechter verantwoorden. Anders dan het OM heeft de rechtspraak voor enkelvoudige cannabiszaken in het verkeer geen oriëntatiepunten voor de straftoemeting. Uit gepubliceerde (enige) niet-gepubliceerde rechterlijke uitspraken met betrekking tot enkelvoudig cannabisgebruik in het verkeer (boven de grenswaarde van 0,003 mg/l bloed) blijkt het volgende overzicht:²⁰

6. Kamerstukken II 2011/12, 32859, 7.

7. Het bericht op de website van het OM dat 'Drugs in het verkeer absoluut verboden [zijn]', is om die reden veel te kort door de bocht.

8. Reactie van het OM in het artikel van 28 september 2018 op de website van *NRC Handelsblad*.

9. HR 29 januari 2019, ECLI:NL:HR:2019:110.

10. J.G. Ramaekers e.a., 'High-potency marijuana impairs executive function and

inhibitory motor control', *Neuropsychopharmacology* 31, 10, 2006, p. 2296-3303.

11. *Drugs and Driving: Detection and Deterrence*, 'The effects of drugs on safe driving performance', OECD Publishing, 2010, p. 22; en J.G. Ramaekers, e.a., 'Marijuana, alcohol and actual driving performance', *Human Psychopharmacology*, 24 oktober 2000.

12. G. Berghaus e.a., *Effects of cannabis on psychomotor skills and driving performance - a metaanalysis of experimental studies*, NHMRC Road Accident Research Unit, 1995.

13. M.H.A. Rielle Capler e.a., *Cannabis use and driving: evidence review*, Simon Fraser University, Canadian Drug Policy Coalition, Burnaby, 2017, p. 22.

14. Het rapport *Risicoschatting cannabis 2008*, Coördinatiepunt Assessment en Monitoring nieuwe drugs, Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.

15. R. Niesink e.a., *THC, CBD en gezondheidseffecten van wiet en hasj: Update 2016*, Trimbos-instituut, p. 29.

16. Artikel van 28 september 2018 op de

website van de NOS.

17. Artikel van 25 november 2017 op de website van *de Volkskrant*.

18. Artikel van 20 februari 2019 op de website van het *Algemeen Dagblad*.

19. Of, zoals Van Kooten en De Bie in 1975 zongen: 'Stoont als een garnaal'.

20. In de database op www.rechtspraak.nl is gezocht op (zo algemeen mogelijke) zoektermen 'THC' en 'Wegenverkeerswet'. Op 1 februari 2019 leverde dat in totaal 102 uitspraken op.

- geldboete van € 600 en voorwaardelijke OBM van 6 maanden, (0,005 mg/l);²¹
- geldboete van € 700 en voorwaardelijk OBM van 4 maanden, (0,003 mg/l);²²
- geldboete van € 700 en voorwaardelijk OBM van 8 maanden, (0,003 mg/l);²³
- geldboete van € 1000 en voorwaardelijke OBM van 9 maanden, (0,0036 mg/l);²⁴
- geldboete van € 1500 en OBM van 10 maanden, (0,0095 mg/l);²⁵
- taakstraf van 30 uren en OBM van 6 maanden, (0,0130 mg/l).²⁶
- taakstraf van 50 uren en OBM van 10 maanden, (0,0095 mg/l).²⁷

Dit beeld lijkt de conclusie te rechtvaardigen dat in soortgelijke gevallen verschillend wordt gestraft. Toch moet die conclusie niet al te snel worden getrokken, omdat dit slechts een fractie is van alle artikel 8 WVV-zaken met betrekking tot enkelvoudig cannabisgebruik in het verkeer. Ook kunnen bijvoorbeeld persoonlijke omstandigheden van verdachten de verschillen verklaren. Een harde conclusie is pas te trekken als de straffen in een groter, representatief aantal van dat soort zaken zijn te vergelijken. Die data zijn niet openbaar beschikbaar, omdat dergelijke zaken in beginsel niet voldoen

De bestuurder moet weten hoe lang hij minimaal moet wachten tot de THC onder de grenswaarde ligt

aan de voorwaarden voor publicatie.²⁸ Voor een representatief beeld van de rechterlijke straftoemeting voor dit feit is het derhalve gewenst een groter aantal uitspraken te analyseren. Wel kan worden geconcludeerd dat door de introductie van de speekseltest het aantal zaken vermoedelijk nog (veel) verder zal toenemen, het OM in de richtlijnen niet differentieert naar hoeveelheden THC en er voor de rechterlijke strafoplegging geen oriëntatiepunten voor de straftoemeting bestaan voor enkelvoudige cannabiszaken in het verkeer. Deze omstandigheden schreeuwen om een oriëntatiepunt voor het besturen van voertuigen onder invloed van (soft)drugs.

Naar een LOVS-oriëntatiepunt voor enkelvoudig cannabisgebruik in het verkeer

Voor een aantal veelvoorkomende feiten zijn door het Landelijk Overleg Vakinhoud Strafrecht (verder: LOVS) oriëntatiepunten opgesteld. Voor rijden onder invloed van alcohol is daarin een tabel opgenomen die voor hoeveelheden uitgedaemde lucht een straf indiceert, maar een tabel voor het besturen van voertuigen onder invloed van (soft)drugs ontbreekt.²⁹ Dat komt waarschijnlijk omdat dit

feit vóór de introductie van de speekseltest niet als ‘veelvoorkomend’ werd beschouwd en daarom de noodzaak voor een oriëntatiepunt niet werd gevoeld. De introductie van de speekseltest heeft dat veranderd.

Oriëntatiepunten komen tot stand na inventarisatie van de praktijk van de straftoemeting. Voor enkelvoudig cannabis in het verkeer kan zo'n oriëntatiepunt niet volledig worden samengesteld uit gepubliceerde uitspraken. Nu de opgelegde straffen bij verschillende THC-waarden in die uitspraken zo uiteenlopen, is het niet zuiver die straffen als uitgangspunt te nemen. Wel geven de THC-waarden in die uitspraken een indicatie van de minimum- en maximumwaarden die de afgelopen jaren zijn aangetroffen. Die waarden zijn daarom in de volgende tabel verwerkt. De tabel is een eerste aanzet voor een oriëntatiepunt. Tussen de minimale en maximale overschrijding van de grenswaarde nemen de waarden per schaal telkens met gelijke hoeveelheden (0,7 mcg/l) toe. Zo wordt tot een gelijke en een evenwichtige verdeling gekomen. Voor de schalen en sancties in de tabel is aangesloten bij het oriëntatiepunt voor rijden onder invloed van alcohol. Voor beide stoffen geldt dat een hogere dosis van die stof zich vertaalt in een toenemend negatief effect op de rijvaardigheid. Ook zijn voor beide stoffen grenswaarden bepaald en volgt uit onderzoek dat de mate van negatieve effecten op de rijvaardigheid rond die grenswaarden voor beide stoffen vergelijkbaar zou zijn.³⁰ Ten slotte worden voor beide delicten in beginsel dezelfde strafmodaliteiten gekozen (geldboetes, taakstraffen en ontzeggingen van de rijbevoegdheid).

Tabel: Artikel 8 WVV 1994 rijden onder invloed van softdrugs

Schaal	THC (mcg/l bloed) ³¹	Bedrag	OBM	TS
I	3,1 - 3,8	€ 300	-	-
II	3,9 - 4,6	€ 420	-	-
III	4,7 - 5,4	€ 550	-	-
IV	5,5 - 6,4	€ 650	-	-
V	6,5 - 7,2	€ 650	6 maanden vw	-
VI	7,3 - 8,0	€ 750	6 maanden ov	-
VII	8,1 - 8,8	€ 850	7 maanden ov	-
VIII	8,9 - 9,6	€ 950	8 maanden ov	-
IX	9,7 - 10,4	€ 1.000	9 maanden ov	-
X	10,5 - 11,2	€ 1.100	10 maanden ov	-
XI	11,3 - 12	-	12 maanden ov	60 uur
XII	12,1-12,8	-	15 maanden ov	70 uur
XIII	12,9 en hoger	-	18 maanden ov	80 uur
XIV	-	-	21 maanden ov	90 uur
XV	-	-	24 maanden ov	100 uur
XVI	-	-	27 maanden ov	110 uur

- * De tabel ziet uitsluitend op enkelvoudig softdrugsgebruik.
- ** De tabel gaat uit van concentraties THC in (vol)bloed, niet in serum.
- *** De tabel is gebaseerd op de cannabinoïde THC, dus niet van bijvoorbeeld 11-OH-THC.
- **** De tabel heeft betrekking op de gemiddelde cannabisgebruiker.
- ***** Recidive is niet in de tabel meegenomen.

Preventie

In (Europese) onderzoeken wordt aanbevolen door onderwijs en voorlichting bestuurders van voertuigen bekend te maken met de risico's van het gebruik van te veel cannabinoïden in het verkeer.³² Daar ligt een belangrijke taak voor de overheid, maar ook voor de verstrekkers van cannabis in Nederland, de coffeeshops. Het onder de aandacht brengen van de grenswaarden zou bij die voorlichting in elk geval niet mogen ontbreken. Niet in de laatste plaats bestaat er ook een eigen verantwoordelijkheid voor de bestuurder om zich te vergewissen van de risico's. Hij moet weten hoe lang hij minimaal moet wachten tot de THC onder de grenswaarde ligt.

De mate waarin THC-waarden de rijvaardigheid van iemand beïnvloeden, hangt van veel factoren af, zoals uiteraard de geconsumeerde dosis en de tijd die na de consumptie is verstreken. Daarnaast hangt de mate van invloed af van fysieke eigenschappen die per individu variëren. De snelheid waarmee THC in het lichaam wordt omgezet kan per persoon verschillen en ook externe omstandigheden (het moment van de dag, voeding, rust en het gebruik van alcohol, medicijnen of andere stoffen) kunnen verschillen doen ontstaan.³³

In NFI-rapportages is vaak te lezen dat er 'internationaal onder forensische collega's consensus bestaat over dat recent gebruik van cannabis nadelig is voor de rijvaardigheid en dat concentraties van 0,001-0,002 milligram THC per liter bloed worden gezien als passend bij gebruik van cannabis hooguit vijf uren voor de bloedafname'.³⁴ Deze THC-concentraties komen niet boven de enkelvoudige grenswaarde van 0,003 milligram. In een NFI-rapport waarnaar het Hof Arnhem in zijn arrest van 24 oktober 2007 verwijst, staat dat 'de gemeten concentratie [0,002 mg/l]

aan de hoge kant [is] voor het roken van 1 joint en [dat die] ook [kan] wijzen op regelmatig gebruik en/of gebruik van grotere hoeveelheden cannabis'.³⁵ In internationale literatuur wordt met name verwezen naar Canadees onderzoek, waarin voor niet-ervaren gebruikers na het roken van ongeveer 1 joint wordt geadviseerd minimaal zes uur te wachten voordat ze een voertuig besturen.³⁶ Dat advies past in de hiervoor aangehaalde jurisprudentie.

Conclusie

Sinds 1 juli 2017 is het door de introductie van de speekseltest voor de politie nog maar een fluitje van een cent om zich een voorlopig oordeel te vormen of een bestuurder onder invloed is van cannabis. Het zorgde voor een groot aantal nieuwe verdenkingen en veroordelingen. Op dezelfde datum is aan artikel 8 Wegenverkeerswet 1994 lid 5 toegevoegd. Daarin staat dat het sindsdien voor eenieder verboden is om onder invloed van cannabinoïden boven nauwkeurig omschreven grenswaarden een (brom)fiets, gehandicapten- en motorvoertuig, tram en wagen te besturen of als bestuurder te doen besturen (zoals een rijshouder).

De verstoring van de rijvaardigheid is dosisafhankelijk. Uit onderzoek volgt dat hoe hoger de dosis THC, hoe duidelijker het negatieve effect op de (rij)vaardigheden is. In de richtlijnen van het OM wordt ongeacht de hoeveelheid THC eenzelfde strafbeschikking aangeboden. Het is de hoogste tijd om daarin verandering te brengen.

Voorts is in dit artikel aan de hand van jurisprudentie een oriëntatiepunt voor enkelvoudig softdrugsgebruik in het verkeer opgenomen. Dat is een concept en met name bedoeld om de LOVS te prikkelen om, ook aan de hand van niet-gepubliceerde jurisprudentie, te komen tot een definitieve versie. Zo'n oriëntatiepunt kan rechters richting geven bij de strafoplegging en kan dienen als handvat om te differentiëren naar gelang de mate van overschrijding van de grenswaarde.

Ten slotte wordt geadviseerd om door juiste voorlichting de grenswaarden onder de aandacht van bestuurders te brengen en uit te leggen wat de effecten kunnen zijn van te veel cannabis op de rijvaardigheid, zodat zij mogelijk niet langer 'stoned achter het stuur' kruipen. ●

21. HR 21 december 2004, ECLI:NL:HR:2004:AR5013.

22. Hof Den Haag 12 december 2008, ECLI:NL:GHSGR:2008:BG7277.

23. Hof Den Haag 12 december 2008, ECLI:NL:GHSGR:2008:BG7277, waarin wordt verwezen naar het niet-gepubliceerde vonnis van de Rb. Dordrecht van 18 april 2008.

24. Een niet-gepubliceerd vonnis uit de eigen praktijk van de Rb. Den Haag 7 maart 2018, 09-209571-17.

25. Hof Amsterdam 1 september 2017, ECLI:NL:GHAMS:2015:3559, waarin wordt

verwezen naar het niet-gepubliceerde vonnis van de Rb. Amsterdam 27 november 2013.

26. Een niet-gepubliceerd vonnis uit de eigen praktijk van de Rb Amsterdam 28 maart 2018, 96-236347-17.

27. Hof Amsterdam 1 september 2017, ECLI:NL:GHAMS:2015:3559.

28. Selectiecriteria in het 'Besluit selectiecriteria uitsprakendatabank Rechtspraak.nl'.

29. Zo overwoog ook de Rb. Gelderland in het vonnis van 7 augustus 2018, ECLI:NL:RBGEL:2018:3497.

30. G. Berghaus e.a., *Meta-analysis of empirical studies concerning the effects of*

medicines and illegal drugs including pharmacokinetics on safe driving, 2011, DRUID.

31. 1,0 microgram (mcg) = 0,001 milligram (mg).

32. Rapport van de European Transport Safety Council, *Preventing drug driving in Europe, policy measures for national and EU action*, maart 2007.

33. Zie onder meer de noot van Aben van 27 maart 2012, ECLI:NL:PHR:2012:BT2669, waarin hij verwijst naar K.J. Lustof e.a., 'Forensische toxicologie', in: M.J. Sjerps e.a., *Het onzekere bewijs*, Deventer: Kluwer 2005, p. 353, en het rapport van

Coördinatiepunt Assessment en Monitoring nieuwe drugs, *Risicoschatting cannabis* 2008, december 2008, p. 32.

34. Zie bijvoorbeeld de passage uit het NFI rapport dat wordt aangehaald in Hof Amsterdam 12 november 2009, ECLI:NL:GHAMS:2009:BK3798 en HR 21 december 2004, ECLI:NL:HR:2004:AR5013.

35. Hof Arnhem 24 oktober 2007, ECLI:NL:GHARN:2007:BB7339.

36. B. Fischer, e.a., 'Lower-Risk Cannabis Use Guidelines: An evidence-based update', *American Journal of Public Health* 2017, 107 (8).