

Vertrouwelijk tot en met 27 september 2018

Geruisloos op weg naar een noodgeval

Een verkennend onderzoek naar het gebruik van
optische en geluidssignalen in de nacht

Versie: 1.0, 8 juni 2018



Patrick Polman
Ardèchelaan 33
6904 NG Zevenaar
patrickpolman@live.nl
06 179 486 82

Colofon

Opdrachtgever: Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen
Titel: Geruisloos op weg naar een noodgeval
Contactpersoon: Patrick Polman
Begeleider: Margo Karemaker MSc
Ten behoeve van: Bachelorscriptie Integrale Veiligheidskunde
Saxion Hogescholen Deventer

Auteur: Patrick Polman
Datum: 8 juni 2018
Status: Definitief
Versie: 1.0

1^e lezer: Drs. Gertjan Melching
2^e lezer: Kerstin Takken MSc

Review: Margo Karemaker MSc
Drs. Gertjan Melching
Kerstin Takken MSc

Foto voorblad: Melvin Ewald

Voorwoord

Dit onderzoeksrapport over het gebruik van optische en geluidssignalen in de nacht is geschreven ter afsluiting van mijn hbo-studie Integrale Veiligheidskunde aan Saxion Hogescholen te Deventer. Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen van het Instituut Fysieke Veiligheid.

Gedurende vijf maanden heb ik met onwijs veel enthousiasme en plezier aan dit onderzoek gewerkt. Het onderwerp spreekt me heel erg aan. Tijdens mijn meeloopstage heb ik me verdiept in voorrangsvoertuigen en ik ben zelf als manschap actief bij de brandweer in Zevenaar. Het was daarom voor mij een geweldige kans om een Bachelorscriptie in deze richting te schrijven. Bij de start lag een grote uitdaging voor mij klaar: het IFV wilde een verkennende uitspraak doen over alle voorrangsvoertuigbestuurders van ambulance, brandweer en politie in Nederland. Daarnaast wilde het IFV uitspraak doen over de ervaren overlast door omwonenden. Na meerdere afspraken, vragenlijsten, telefoontjes en mailtjes is het goed gelukt: ruim 3.800 voorrangsvoertuigbestuurders en 850 omwonenden hebben de vragenlijsten ingevuld. Een geweldige respons.

Graag maak ik van de gelegenheid gebruik om een aantal mensen te bedanken. Allereerst mijn collega's van het Instituut Fysieke Veiligheid en in het bijzonder mijn praktijkcoach Margo Karemaker. Margo heeft mij gedurende mijn afstuderen geholpen en ik heb veel van haar geleerd. Daar ben ik je erg dankbaar voor. Daarnaast bedank ik mijn schoolcoach Gertjan Melching en mijn tweede lezer Kerstin Takken voor de inhoudelijke begeleiding en de feedback gedurende het proces.

Ik wil ook graag mijn collega's van brandweer Zevenaar bedanken. De afgelopen vijf maanden heb ik veel op kantoor bij de brandweer in Zevenaar aan mijn scriptie gewerkt, om zo overdag ook mijn repressieve taak als manschap uit te kunnen voeren. Mijn collega's hebben mij altijd met open armen ontvangen en mij altijd welkom laten voelen. Daar wil ik jullie voor bedanken.

Verder bedank ik alle contactpersonen, voorrangsvoertuigbestuurders en omwonenden die meegewerkt hebben aan dit onderzoek. Zonder jullie medewerking was het nooit gelukt om dit onderzoeksrapport te schrijven.

Tot slot wil ik mijn familie en mijn vriendin bedanken voor hun onvoorwaardelijke steun de afgelopen vier jaar. Door de steun en de fijne omstandigheden heb ik me volledig kunnen focussen op mijn studie. Daar ben ik jullie erg dankbaar voor. Ik draag mijn scriptie op aan mijn opa John Polman, met wie ik mijn studietijd helaas nooit heb mogen delen. Dankzij jouw passie voor de brandweer, sta ik waar ik nu sta. Daar ben ik je voor altijd dankbaar voor.

Bedankt voor het lezen.

Zevenaar, 8 juni 2018
Patrick Polman

Samenvatting

Het schijnt dat een deel van de voorrangsvoertuigbestuurders 's nachts afwijkt van de wettelijke eisen ten aanzien van het gebruik van optische en geluidssignalen. Om hier in de toekomst gericht onderzoek naar te kunnen doen, is eerst een beeld nodig van de huidige situatie. Dit verkennende onderzoek heeft die huidige situatie onderzocht.

Het doel van dit onderzoek is om een duidelijk beeld te krijgen omtrent de mate waarin 's nachts wel of niet het wettelijk kader ten aanzien van het gebruik van optische en geluidssignalen wordt opgevolgd in Nederland. Daarnaast zal inzicht worden verkregen in de ervaren hinder door omwonenden van geluidssignalen in de nacht. Hiervoor is de volgende probleemstelling opgesteld:

In hoeverre, met welke motieven en in welke situaties, houden bestuurders van voorrangsvoertuigen in Nederland zich 's nachts aan het wettelijk kader ten aanzien van het gebruik van optische en geluidssignalen (OGS) en hoe verhoudt dit zich tot de risicoperceptie van voorrangsvoertuigbestuurders en de ervaren hinder van geluidssignalen door omwonenden in de nacht?

Om een antwoord te kunnen geven op de probleemstelling zijn twee online vragenlijsten verspreid onder voorrangsvoertuigbestuurders en omwonenden. De voorrangsvoertuigbestuurders zijn via de contactpersoon uit hun regio benaderd en de omwonenden zijn benaderd via het ledenpanel van de ANWB.

Uit de resultaten blijkt dat er meer chauffeurs zijn die als primair gedrag afwijken van de wettelijke eisen, dan chauffeurs die als primair gedrag zich aan de wettelijke eisen houden. De meeste chauffeurs die wel eens zonder optische en/of geluidssignalen rijden, en dus wettelijk gezien geen voorrangsvoertuig zijn, maken wel gebruik van de vrijstellingen van een voorrangsvoertuig. De chauffeurs wijken vooral af van de wettelijke eisen, om hinder voor (slapende) omwonenden te beperken. Opvallend, omdat het grootste deel van de omwonenden het (helemaal) niet hinderlijk vindt om wakker te worden van geluidssignalen in de nacht. De chauffeurs wijken vooral af als het rustig is op de weg of als de verkeerssituatie overzichtelijk is.

Chauffeurs met een lage risicoperceptie wijken vaker af van de wettelijke eisen, dan chauffeurs met een hoge risicoperceptie. De hoogte van de risicoperceptie lijkt vooral bepaald te worden door de rijervaring. Hoe meer rijervaring, hoe lager de risicoperceptie en andersom.

Op basis hiervan wordt aanbevolen om kwalitatief vervolgonderzoek naar het afwijken van de wettelijke eisen te doen en om nader onderzoek naar de ervaren hinder door omwonenden te doen. Verder wordt aanbevolen om ongevallen met alle hulpverleningsvoertuigen, en dus niet alleen voorrangsvoertuigen, mee te nemen bij de ongevallenstatistiek. Deze aanbevelingen worden gedaan om in de toekomst eventuele maatregelen te kunnen nemen.

Inhoud

	Voorwoord	3
	Samenvatting	4
1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doelstelling	7
1.3	Probleemstelling en onderzoeksvragen	7
1.4	Afbakening	8
1.5	Betrokkenen en belanghebbenden	8
2	Theoretisch kader	10
2.1	Inleiding	10
2.2	Wettelijk kader	10
2.3	Risicoperceptie	11
3	Methode van onderzoek	13
3.1	Inleiding	13
3.2	Verantwoording gekozen onderzoeksmethode	13
3.3	Dataverzameling voorrangsvoertuigbestuurders	13
3.4	Dataverzameling omwonenden	15
3.5	Analysekader: operationalisatieschema	17
3.6	Respons	21
3.7	Data-analyse	23
3.8	Betrouwbaarheid en validiteit	23
4	Resultaten	25
4.1	Inleiding	25
4.2	Mate waarin voorrangsvoertuigbestuurders 's nachts wettelijke eisen opvolgen	25
4.3	Motieven om 's nachts wel/niet af te wijken van wettelijke eisen	28
4.4	Situaties waarin 's nachts wel/niet wordt afgeweken van wettelijke eisen	31
4.5	Risicoperceptie van voorrangsvoertuigbestuurders	34
4.6	Mate waarin omwonenden 's nachts hinder ondervinden van geluidssignalen	36
5	Analyse	39
5.1	Inleiding	39
5.2	Mate waarin voorrangsvoertuigbestuurders 's nachts wettelijke eisen opvolgen	39
5.3	Motieven om 's nachts wel/niet af te wijken van wettelijke eisen	42
5.4	Situaties waarin 's nachts wel/niet wordt afgeweken van wettelijke eisen	43
5.5	Risicoperceptie van voorrangsvoertuigbestuurders	44
5.6	Mate waarin omwonenden 's nachts hinder ondervinden van geluidssignalen	46
6	Conclusies en discussie	48
6.1	Conclusies	48
6.2	Discussie	52

7	Aanbevelingen	53
	Literatuurlijst	55
	Bijlage 1 Wettelijk kader optische en geluidssignalen	57
	Bijlage 2 Toelichting operationalisatieschema	64
	Bijlage 3 Vragenlijst bestuurders	69
	Bijlage 4 Vragenlijst omwonenden	80
	Bijlage 5 Tabellen analyses	81

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het lijkt steeds meer te leven: het gebruik van geluidssignalen (sirenes) door hulpdiensten in de nacht. “De brandweer zet de sirenes echt niet voor de lol aan” (De Stentor, 2017) en “het spijt ons dat we u wakker hebben gemaakt om iemands leven te redden” (De Gelderlander, 2017), het zijn koppen van artikelen die steeds vaker verschijnen. Eind 2017 woedden er vijf branden in drie nachten in het Gelderse Epe. Vijf keer moesten de brandweerlieden van Epe in de nachtelijke uren met zwaailicht en sirene uitrukken naar de verschillende branden. Het kwam de brandweer van Epe op veel kritiek te staan. “Burgers waren woedend, omdat wij midden in de nacht ‘zoveel lawaai’ maken. Ze insinueren dat we het leuk vinden om herrie te maken”, aldus postcommandant Duko van der Sluis van brandweer Epe (De Stentor, 2017). Eerder dat jaar vroeg iemand zich op Facebook af waarom de politie in Tiel om 03:00 uur ’s nachts met sirene moest rijden. Hij was wakker geworden van de sirene en was daarover duidelijk geïrriteerd. De agenten waren in die nacht onderweg naar een reanimatie en konden de facebookreactie niet waarderen. Ze sneerden terug: “Oh het spijt ons dat we u wakker hebben gemaakt. Het spijt ons dat wij iemands leven probeerden te redden. Het spijt ons dat die persoon vermoedelijk nooit meer wakker wordt. Wij hadden natuurlijk rekening moeten houden met uw nachtrust.” (De Gelderlander, 2017).

Het leeft. Het schijnt bijvoorbeeld dat verschillende ambulanceposten, brandweerkazernes en politiebureaus afspraken maken met buurtbewoners omtrent het gebruik van geluidssignalen in de nacht. Iemand uit een van de veiligheidsregio's ving deze geluiden ook op in zijn regio. Collega's uit die regio geven aan dat zij 's nachts vaak zonder geluidssignalen rijden. Maar de vraag is, in welke mate komt het voor dat chauffeurs van voorrangsvoertuigen in Nederland er voor kiezen om 's nachts geen geluidssignalen te voeren? Hij heeft zich met deze vraag gemeld bij het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen van het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV).

1.2 Doelstelling

Het doel is om een duidelijk beeld te krijgen van de huidige situatie omtrent de mate waarin 's nachts wel of niet het wettelijk kader ten aanzien van het gebruik van optische en geluidssignalen wordt opgevolgd in Nederland. Om aan de hand daarvan eventuele maatregelen te nemen, vervolgonderzoek en/of aanbevelingen te doen. Daarnaast zal ook inzicht worden verkregen in de ervaren hinder door omwonenden van geluidssignalen in de nacht.

1.3 Probleemstelling en onderzoeksvragen

In dit onderzoek staat de volgende vraag centraal:

In hoeverre, met welke motieven en in welke situaties, houden bestuurders van voorrangsvoertuigen in Nederland zich 's nachts aan het wettelijk kader ten aanzien van het gebruik van optische en geluidssignalen (OGS) en hoe verhoudt dit zich tot de risicoperceptie van voorrangsvoertuigbestuurders en de ervaren hinder van geluidssignalen door omwonenden in de nacht?

Deze centrale onderzoeksvraag wordt beantwoord aan de hand van deze deelvragen:

1. In welke mate volgen bestuurders van voorrangsvoertuigen in Nederland 's nachts de wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik wel/niet op?
2. Welke motieven hebben bestuurders van voorrangsvoertuigen in Nederland om 's nachts wel/niet af te wijken van de wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik?
3. In welke situaties wijken bestuurders van voorrangsvoertuigen in Nederland 's nachts wel/niet af van de wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik?
4. In welke mate heeft risicoperceptie van bestuurders van voorrangsvoertuigen in Nederland invloed op het wel/niet opvolgen van de wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik in de nacht?
5. In welke mate ondervinden omwonenden van ambulanceposten, brandweerkazernes en politiebureaus in Nederland wel/niet hinder van geluidssignalen in de nacht?

1.4 Afbakening

Het onderzoek richt zich op het gebruik van optische en geluidssignalen tussen 23:00 uur en 07:00 uur (hierna: in de nacht)¹.

Het onderzoek richt zich op ambulance, brandweer en politie in Nederland.

Het onderzoek richt zich op prioriteit 1 / A1 meldingen².

Het onderzoek richt zich niet op ritten waarbij politie bewust kiest voor het niet voeren van de optische en geluidssignalen ten behoeve van de inzet, bijvoorbeeld een arrestatie waarbij de verdachte niet gewaarschuwd moet worden. Dus het onderzoek richt zich niet op spoedritten waarbij toestemming wordt gegeven door de meldkamer om zonder optische en/of geluidssignalen te rijden.

Het rapport beschrijft een verkennend onderzoek, wat betekent dat dit rapport uitsluitend een beeld geeft van de huidige situatie omtrent het gebruik van optische en geluidssignalen in de nacht. Er worden geen aanbevelingen gedaan om de situatie te veranderen.

1.5 Betrokkenen en belanghebbenden

1.5.1 **Betrokkenen**

Voorrangsvoertuigbestuurders van ambulance, brandweer en politie

De voorrangsvoertuigbestuurders van ambulance, brandweer en politie worden nauw betrokken bij dit onderzoek. Zij worden in eerste instantie betrokken bij het vormgeven van

¹ Gekozen op basis van artikel 1 Wet geluidhinder

² Dringende taak als bedoeld in artikel 2 Regeling optische en geluidssignalen 2009

de vragenlijst. Vervolgens wordt deze vragenlijst landelijk uitgezet en zullen de voorrangsvoertuigbestuurders in Nederland deze invullen.

Ambulance, brandweer en politie

Als werkgevers van de voorrangsvoertuigbestuurders, worden de ambulance, de brandweer en de politie ook betrokken bij dit onderzoek. Via contactpersonen van deze diensten zal de vragenlijst per regio onder de aandacht gebracht worden. Verder zijn deze diensten onderdeel van de stuurgroep van het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen en zo zijn zij ook betrokken bij dit onderzoek.

Omwonenden

In dit onderzoek wordt er ook onderzocht in welke mate omwonenden van ambulanceposten, brandweerkazernes en politiebureaus hinder ondervinden van geluidssignalen in de nacht. Dat wordt onderzocht door leden van het panel van de ANWB te bevragen. Op deze manier worden de omwonenden betrokken bij dit onderzoek.

Instituut Fysieke Veiligheid (IFV)

Het onderzoek wordt uitgevoerd in opdracht van het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen van het IFV. Het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen is de verbindende factor tussen overheden, hulpverleningsdiensten, verkeersveiligheidsorganisaties, opleiders en overige betrokkenen (Instituut Fysieke Veiligheid, z.d.). Op deze manier is het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen betrokken bij dit onderzoek.

1.5.2 Belanghebbenden

Alle voorrangsvoertuigbestuurders in Nederland

Naast de voorrangsvoertuigbestuurders van ambulance, brandweer en politie zijn de voorrangsvoertuigbestuurders van de overige diensten, als bedoeld in artikel 1, tweede lid Regeling optische en geluidssignalen 2009, ook belanghebbende bij dit onderzoek. De resultaten van dit onderzoek zouden kunnen leiden tot eventueel vervolgonderzoek en/of aanbevelingen, die van belang kunnen zijn voor alle voorrangsvoertuigbestuurders in Nederland.

Ambulance, brandweer, politie en overige diensten³

De werkgevers van de voorrangsvoertuigbestuurders in Nederland zijn ook belanghebbende in dit onderzoek. Wederom omdat resultaten van dit onderzoek zouden kunnen leiden tot eventueel vervolgonderzoek en/of aanbevelingen, die van belang kunnen zijn voor de werkgevers van voorrangsvoertuigbestuurders.

Instituut Fysieke Veiligheid (IFV)

Het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen van het IFV heeft tot doel om de veiligheid en doorstroming tijdens het rijden met optische en geluidssignalen te verbeteren (Instituut Fysieke Veiligheid, z.d.). Het in kaart brengen van het rijgedrag van chauffeurs en de reden voor hun gedrag, zal leiden tot meer inzicht. Mogelijk betekent dit dat er meer onderzoek gedaan moet worden. Dit onderzoek is daarom zeker ook van belang voor het IFV.

³ Als bedoeld in artikel 1, tweede lid Regeling optische en geluidssignalen 2009

2 Theoretisch kader

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de theoretische basis voor dit onderzoek gelegd. De theorie die in dit hoofdstuk wordt beschreven, wordt vergeleken met de resultaten van het onderzoek. Hoe verhouden de resultaten zich tot de theorie? Er wordt in dit hoofdstuk antwoord gegeven op de volgende vraag: welke regels zijn er binnen het wettelijk kader ten aanzien van voorrangsvoertuigen en het gebruik van OGS? In dit hoofdstuk worden het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, de Regeling optische en geluidssignalen 2009, de brancherichtlijnen en het richtinggevend kader beschreven. Naast het wettelijk kader wordt in dit hoofdstuk de theorie achter self-efficacy en affectieve respons in relatie tot risicoperceptie beschreven.

2.2 Wettelijk kader

In deze paragraaf is het wettelijk kader samengevat. Een uitgebreide versie van het wettelijk kader staat in bijlage 1. De basis van het wettelijk kader ten aanzien van voorrangsvoertuigen en het gebruik van OGS ligt bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)⁴. Het RVV 1990 geeft de omschrijving van een voorrangsvoertuig: een voertuig dat optische én geluidssignalen voert. Verder staat dat andere weggebruikers voorrangsvoertuigen voor moeten laten gaan en dat voorrangsvoertuigen mogen afwijken van de voorschriften uit het RVV 1990. De details worden, zoals aangegeven in RVV 1990, verder uitgewerkt bij ministeriële regeling. Deze ministeriële regeling is de Regeling optische en geluidssignalen 2009⁵.

In de Regeling optische en geluidssignalen 2009 zijn in eerste instantie de diensten aangewezen die bevoegd zijn tot het rijden met OGS. Daarnaast wordt de situatie geschetst waarin de diensten bevoegd zijn om met OGS te rijden: als er sprake is van een dringende taak. Verder is omschreven hoe de optische en geluidssignalen gevoerd moeten worden en aan welke eisen een chauffeur van een voorrangsvoertuig moet voldoen. Om de Regeling optische en geluidssignalen 2009 concreet te maken per dienst, zijn de diensten verplicht om een brancherichtlijn op te stellen. Deze brancherichtlijnen moeten in ieder geval drie eisen bevatten, waarvan niet mag worden afgeweken:

- het negeren van een rood verkeerslicht gebeurt met een snelheid van maximaal 20 km per uur;
- een vluchtstrook wordt bereden met een snelheid van maximaal 20 km per uur boven de snelheid van het verkeer op de rijbaan, met een snelheid van maximaal 80 km per uur. Wanneer de snelheid van het verkeer op de rijbaan lager is dan 30 km per uur, mag op de vluchtstrook maximaal 50 km per uur worden gereden;

⁴ Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 is te vinden op: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/2017-07-01>

⁵ Regeling optische en geluidssignalen 2009 is te vinden op: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0025357/2017-09-01>

- de rijbaan wordt bereden met een snelheid van maximaal 40 km per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid. De politie mag hiervan in overleg met de meldkamer in uitzonderlijke gevallen afwijken.

De brancherichtlijnen van ambulance, brandweer en politie komen in grote lijnen overeen. Er zijn een paar belangrijke verschillen. Bij de brandweer en de politie worden de termen 'prioriteit 1-meldingen' en 'prioriteit 2-meldingen' gebruikt (Instituut Fysieke Veiligheid & Brandweer Nederland, 2017). Bij de ambulance wordt er onderscheid gemaakt tussen 'A1-meldingen', 'A2-meldingen', 'B1-meldingen' en 'B2-meldingen'. De A1- en A2-meldingen zijn te vergelijken met de prioriteit 1- en prioriteit 2-meldingen van de brandweer en de politie. B1- en B2-meldingen zijn meldingen waarbij een tijdstip of tijdsinterval is afgesproken voor het vervoeren van de patiënt (Ambulancezorg Nederland, 2016). Een ander belangrijk verschil is dat een centralist van het Operationeel Centrum (OC) kan beslissen om geen toestemming te geven voor het gebruik van OGS bij een prioriteit 1-melding van de politie (Politie, 2014). Dit kan gedaan worden om de kans op een heterdaad te vergroten. Een politiechauffeur kan daarnaast ook zelf bepalen om wel/niet gebruik te maken van de toestemming om met OGS te rijden.

In het Richtinggevend Kader Bijzondere Verkeersbevoegdheden wordt het meest wenselijke gedrag omschreven (Instituut Fysieke Veiligheid, 2015). Hierin wordt duidelijk aangegeven dat de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) altijd van kracht blijft, ook voor een voorrangsvoertuig. Vooral artikel 5 en 6 WVW 1994⁶ zijn hierbij belangrijk. In het richtinggevend kader wordt ook ingegaan op aangepast en besluitvaardig gedrag. De juridische status van het voertuig verandert zodra er OGS gebruikt worden. Er wordt van een voorrangsvoertuigbestuurder verwacht dat hij tijdig en duidelijk aangeeft wat hij gaat doen, zodat andere weggebruikers in staat kunnen zijn om ruimte te maken. Tijdens een spoedrit dient de bestuurder telkens de afweging te maken tussen het te bereiken doel en de te nemen risico's. Verder gaat het Richtinggevend Kader in op een belangrijke uitzondering: een gesloten overweg. Bij het wachten voor een gesloten overweg wordt het wel wenselijk geacht om optische én geluidssignalen uit te schakelen.

Het richtinggevend kader heeft dus verschillende raakvlakken met dit onderzoek. Het niet voeren van optische en/of geluidssignalen in de nacht kan mogelijk invloed hebben op artikel 5 en 6 WVW 1994. Verder wordt er op verschillende manieren ingegaan op het duidelijk communiceren met medeweggebruikers. Het niet voeren van optische en/of geluidssignalen kan invloed hebben op hoe duidelijk een voorrangsvoertuigbestuurder overkomt op medeweggebruikers.

2.3 Risicoperceptie

Het risico op een ongeval met een voorrangsvoertuig, afgezet per miljoen gereden uren, is een factor 30 hoger dan in het reguliere verkeer als een personenauto (Kobes, Ros, & Groenewegen - ter Morsche, 2017). Meningingen over risico's verschillen echter van elkaar.

⁶ Artikel 5 WVW 1994: Het is een ieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd.

Artikel 6 WVW 1994: Het is een ieder die aan het verkeer deelneemt verboden zich zodanig te gedragen dat een aan zijn schuld te wijten verkeersongeval plaatsvindt waardoor een ander wordt gedood of waardoor een ander zwaar lichamelijk letsel wordt toegebracht of zodanig lichamelijk letsel dat daaruit tijdelijke ziekte of verhindering in de uitoefening van de normale bezigheden ontstaat.

Risico's zijn dus ook subjectief. Dat wordt ook wel risicoperceptie genoemd (Sjöberg, Moen, & Rundmo, 2004). Risicoperceptie is het waarnemen en/of beoordelen van risico's. Het ontstaat uit het samenvoegen van meningen, oordelen, het affect en de houding ten aanzien van gebeurtenissen en waarnemingen (Berry, 2004).

2.3.1 Risicoperceptie en gedrag

De risicoperceptie van een voorrangsvoertuigbestuurder heeft invloed op zijn gedrag. Er wordt verwacht dat bestuurders met een hoge risicoperceptie sneller geneigd zullen zijn om de wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik op te volgen, omdat zij het rijden van een spoedrit als meer risicovol ervaren. Andersom wordt verwacht dat bestuurders met een lage risicoperceptie sneller geneigd zullen zijn om af te wijken van de wettelijke eisen. Deze verwachting wordt ondersteund door een onderzoek naar het effect van risicoperceptie op het gedrag van burgers met betrekking tot overstromingsrisico's (Kievik & Gutteling, 2009). Mensen met een hoge risicoperceptie zijn namelijk sneller geneigd iets aan een probleem met betrekking tot risico's te doen, dan mensen met een lage risicoperceptie.

2.3.2 Self-efficacy

De term "self-efficacy" wordt gebruikt om het vertrouwen te beschrijven dat iemand heeft in zichzelf om op een adequate manier om te kunnen gaan met risico's (Bandura, 1997).

Self-efficacy verschilt van het algemene soort zelfvertrouwen waar dagelijks naar gerefereerd wordt. Het is namelijk niet een karaktereigenschap of een algemene reactie van een persoon, maar het is het vertrouwen dat iemand heeft in zichzelf om een specifieke handeling of actie te kunnen verrichten (Ter Huurne, 2008).

Het Framework of Risk Information Seeking (FRIS) van Ter Huurne (2008) laat zien dat een hoge self-efficacy de risicoperceptie reduceert en dat een lage self-efficacy de risicoperceptie verhoogt. Deze veronderstelling wordt volgens Te Kaat (2008) ook door andere onderzoekers ondersteund (Rimal, 2000; Rimal & Real, 2003). Op basis van de self-efficacy kan dus een uitspraak worden gedaan over de risicoperceptie van de voorrangsvoertuigbestuurders in Nederland.

2.3.3 Affectieve respons

De affectieve respons refereert aan de gevoelens die mensen hebben bij een bepaalde gebeurtenis, zoals zorgen en angst (De Jonge, 2014). Deze gevoelens hebben invloed op de risicoperceptie. Diverse onderzoeken wijzen uit dat een hogere risicoperceptie leidt tot sterkere negatieve gevoelens (Miller, 1987; Slovic et.al., 2004; Ter Huurne, 2008). Bestuurders met een hogere risicoperceptie, hebben dus een negatieve affectieve respons en bestuurders met een lagere risicoperceptie hebben een positieve affectieve respons. op basis van affectieve respons kan dus ook een uitspraak gedaan worden over de risicoperceptie.

2.3.4 Samenvatting risicoperceptie

De self-efficacy en de affectieve respons kunnen dus iets zeggen over de risicoperceptie van een voorrangsvoertuigbestuurder. Hoe hoger de self-efficacy en hoe hoger de affectieve respons, hoe lager de risicoperceptie. De risicoperceptie zegt iets over het te verwachte gedrag van een voorrangsvoertuigbestuurder. Voor dit onderzoek is, op basis van de theorie, de volgende hypothese geformuleerd: hoe lager de risicoperceptie, hoe meer er afgeweken wordt van de wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik in de nacht.

3 Methode van onderzoek

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de gekozen onderzoeksmethoden en onderzoeksinstrumenten verantwoord. Daarna is het analysekader uitgewerkt. De te onderzoeken begrippen zijn daarbij geoperationaliseerd. Er wordt ook ingegaan op de deelnemers en de respons van dit onderzoek. Tot slot is er ingegaan op de betrouwbaarheid en validiteit van de gekozen methode van dataverzameling.

3.2 Verantwoording gekozen onderzoeksmethode

Dit onderzoek is een verkennend onderzoek. Dat wil zeggen dat de huidige situatie in Nederland in beeld gebracht is. Er is onderzocht in welke mate bestuurders in de nacht de wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik opvolgen en met welke motieven en in welke situaties zij dit wel/niet doen. Verder is onderzocht in welke mate risicoperceptie invloed heeft op het wel/niet opvolgen van de wettelijke eisen en in hoeverre omwonenden hinder ondervinden van sirenes in de nacht. De populatie voor dit onderzoek bestaat uit een grote groep mensen: de voorrangsvoertuigbestuurders in Nederland en de omwonenden van ambulanceposten, brandweerkazernes en/of politiebureaus. Hierdoor, en door het verkennende karakter van het onderzoek, is gekozen om een kwantitatieve dataverzamelmethode te gebruiken in de vorm van twee enquêtes. Dat wil zeggen dat er cijfermatige gegevens worden verzameld (Verhoeven, 2014). Een enquête is goed uit te zetten onder een grote groep mensen en het kost in verhouding met interviews minder tijd. Er is één enquête voor de voorrangsvoertuigbestuurders en één enquête voor omwonenden.

3.3 Dataverzameling voorrangsvoertuigbestuurders

3.3.1 **Algemene opzet**

In hoeverre, met welke motieven en in welke situatie voorrangsvoertuigbestuurders in Nederland zich houden aan het wettelijk kader ten aanzien van het gebruik van OGS is gemeten met een vragenlijst. Eerst zijn algemene vragen gesteld over hulpdienst, regio, rijervaring en type voertuig. De vragenlijst is vervolgens opgedeeld in vier verschillende blokken. Deze blokken worden later in deze paragraaf besproken. Tot slot bevatte de vragenlijst een aantal afsluitende vragen over onder andere risicoperceptie.

3.3.2 **Onderzoekseenheden**

Deze vragenlijst is uitgezet onder personen die werkzaam zijn als voorrangsvoertuigbestuurder bij ambulance, brandweer of politie. Andere aangewezen hulpdiensten genoemd in artikel 29 RVV 1990 en artikel 1 lid 2 Regeling optische en geluidssignalen 2009, zijn voor dit onderzoek niet meegenomen.

3.3.3 Meetinstrumenten

De vragenlijst is met medewerking en goedkeuring van lectoren en onderzoekers van het Instituut Fysieke Veiligheid opgesteld. De vragenlijst bestond uit een aantal algemene vragen die ingaan op de achtergrond/ervaring van de respondent. Daarna werd de vragenlijst aan de hand van een splitsingsvraag opgedeeld in vier blokken:

- 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijd ik meestal/altijd met zwaailicht én sirene
- 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijd ik meestal/altijd met zwaailicht, maar zonder sirene
- 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijd ik meestal/altijd zonder zwaailicht en zonder sirene
- Ik laat mijn keuze om 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit wel/niet met zwaailicht en/of sirene te rijden van de situatie afhangen

Op basis van het antwoord op deze vraag, vanaf nu 'splitsingsvraag', werden de respondenten specifieke vragen gesteld over het gedrag dat zij meestal/altijd vertonen (primaire gedrag). In eerste instantie is gevraagd om de drie belangrijkste motieven voor het primaire gedrag aan te geven. De respondent kon uit vooraf bedachte motieven een selectie van drie maken. Deze vooraf bedachte motieven zijn in samenwerking met een aantal voorrangsvuurtuigbestuurders en onderzoekers opgesteld. Ook werd iedere deelnemer de mogelijkheid geboden om een alternatief motief toe te voegen door middel van een open tekstveld. Daarna werd de respondent ook gevraagd of hij/zij, naast het primaire gedrag, ook wel eens ander gedrag vertoont (secundair gedrag). Een respondent die bijvoorbeeld aangaf als primaire gedrag met optische én geluidssignalen te rijden, werd daarna gevraagd of hij/zij ook wel eens met optische, maar zonder geluidssignalen rijdt. Als de respondent aangaf dat dat zo is, dan werd er naar drie motieven en drie situaties gevraagd waarin men dat gedrag vertoont. De situaties konden wederom uit vooraf bedachte situaties gekozen worden. Deze situaties zijn ook in samenwerking met voorrangsvuurtuigbestuurders en onderzoekers opgesteld. Er is besloten om alleen naar situaties te vragen bij het secundaire gedrag, omdat het primaire gedrag in principe onafhankelijk van de situatie is. Als een respondent bijvoorbeeld altijd met optische én geluidssignalen rijdt, dan heeft de situatie daar zeer waarschijnlijk geen invloed op.

Na het invullen van het specifieke blok over het gedrag, werden nog een aantal afsluitende vragen gesteld. Bij de afsluitende vragen is de risicoperceptie van de chauffeurs bevraagd. De risicoperceptie is voor dit onderzoek gemeten aan de hand van self-efficacy en affectieve respons (zie paragraaf 2.3). De self-efficacy is gemeten aan de hand van vier stellingen. Deze stellingen zijn gebaseerd op een onderzoek van Ter Huurne (2008) en een onderzoek naar de effecten van risicoperceptie en self-efficacy op zoekgedrag (Jonker, z.d.). De stellingen zijn vertaald naar dit onderzoek. Een voorbeeld van een stelling is: 'Ik ben in staat om tijdens een Prio 1/A1 rit op een adequate manier om te gaan met gedrag van overige weggebruikers'. Per stelling kon de respondent vijf antwoordmogelijkheden kiezen: 'helemaal niet van toepassing', 'niet van toepassing', 'neutraal', 'van toepassing' of 'heel erg van toepassing' (5-punts Likertschaal). 'Helemaal niet van toepassing' leverde 1 punt op en 'heel erg van toepassing' leverde 5 punten op. In totaal kon de respondent 20 punten scoren.

De affectieve respons is gemeten aan de hand van zes stellingen, die ook gebaseerd zijn op de bovengenoemde twee onderzoeken. Een voorbeeld van een stelling is: 'mijn gevoel

tijdens een Prio 1/A1 rit is op mijn gemak'. Bij deze stellingen is dezelfde 5-punts Likertschaal gebruikt. In totaal kon de respondent 30 punten scoren.

De volledige vragenlijst voor voorrangsvoertuigbestuurders is opgenomen in bijlage 3.

3.3.4 Uitvoering onderzoek

De vragenlijst konden de respondenten invullen door een link naar het online enquêteprogramma SurveyMonkey te openen. De vragenlijst kon hier in een digitale omgeving en op eigen tempo doorlopen worden. De link is verspreid via contactpersonen bij ambulancediensten en veiligheidsregio's en via sociale media. Op deze manier is geprobeerd zo veel mogelijk chauffeurs van voorrangsvoertuigen te bereiken. De vragenlijst is niet actief uitgezet bij politiebestuurders, omdat er vanuit contactpersonen bij politie geen tijd voor medewerking was. Om de potentiële respondenten zo veel mogelijk te stimuleren, zijn onder alle deelnemers een aantal cadeaubonnen verloot.

Om te voorkomen dat personen die buiten de doelgroep vallen de vragenlijst invulden, zijn aan het begin van de vragenlijst twee controlevragen ingebouwd. Eerst is gevraagd of de respondent bestuurder is van een voorrangsvoertuigbestuurder bij ambulance, brandweer of politie. Daarna is nog gevraagd bij welke dienst de respondent werkzaam is. Daar is ook de antwoordmogelijkheid 'overig' toegevoegd. Als de respondent bij de eerste vraag 'nee' of bij de tweede vraag 'overig' antwoordde, dan werd de respondent gediskwalificeerd voor de vragenlijst.

3.4 Dataverzameling omwonenden

3.4.1 Algemene opzet

Voor het meten van de ervaren hinder van omwonenden van ambulanceposten, brandweerkazernes en politiebureaus is ook een vragenlijst ontwikkeld. Deze vragenlijst is opgedeeld in een aantal onderwerpen. Deze onderwerpen worden later in deze paragraaf besproken.

3.4.2 Onderzoekseenheden

Deze vragenlijst is uitgezet via het ANWB ledenpanel, wat betekent dat dit gedeelte van het onderzoek is uitgevoerd onder personen woonachtig in Nederland, met een geldig autorijbewijs.

3.4.3 Meetinstrumenten

Deze vragenlijst is met goedkeuring van onderzoekers van het IFV opgesteld. De vragenlijst bestond uit zeven vragen en ging in op de volgende onderwerpen:

- Provincie waar men woont
- Woont men in stedelijk/landelijk gebied
- Vraag of respondent wel eens wakker wordt van geluidssignalen in de nacht
- Vraag hoe vaak respondent wel eens wakker wordt van geluidssignalen in de nacht
- Vraag hoe vervelend/hinderlijk respondent het vindt om 's nachts wakker te worden van geluidssignalen in de nacht
- Respondent wonend dicht bij ambulancepost, brandweerkazerne en/of politiebureau of langs veelgebruikte aanrijdroute
- Situatie overdag

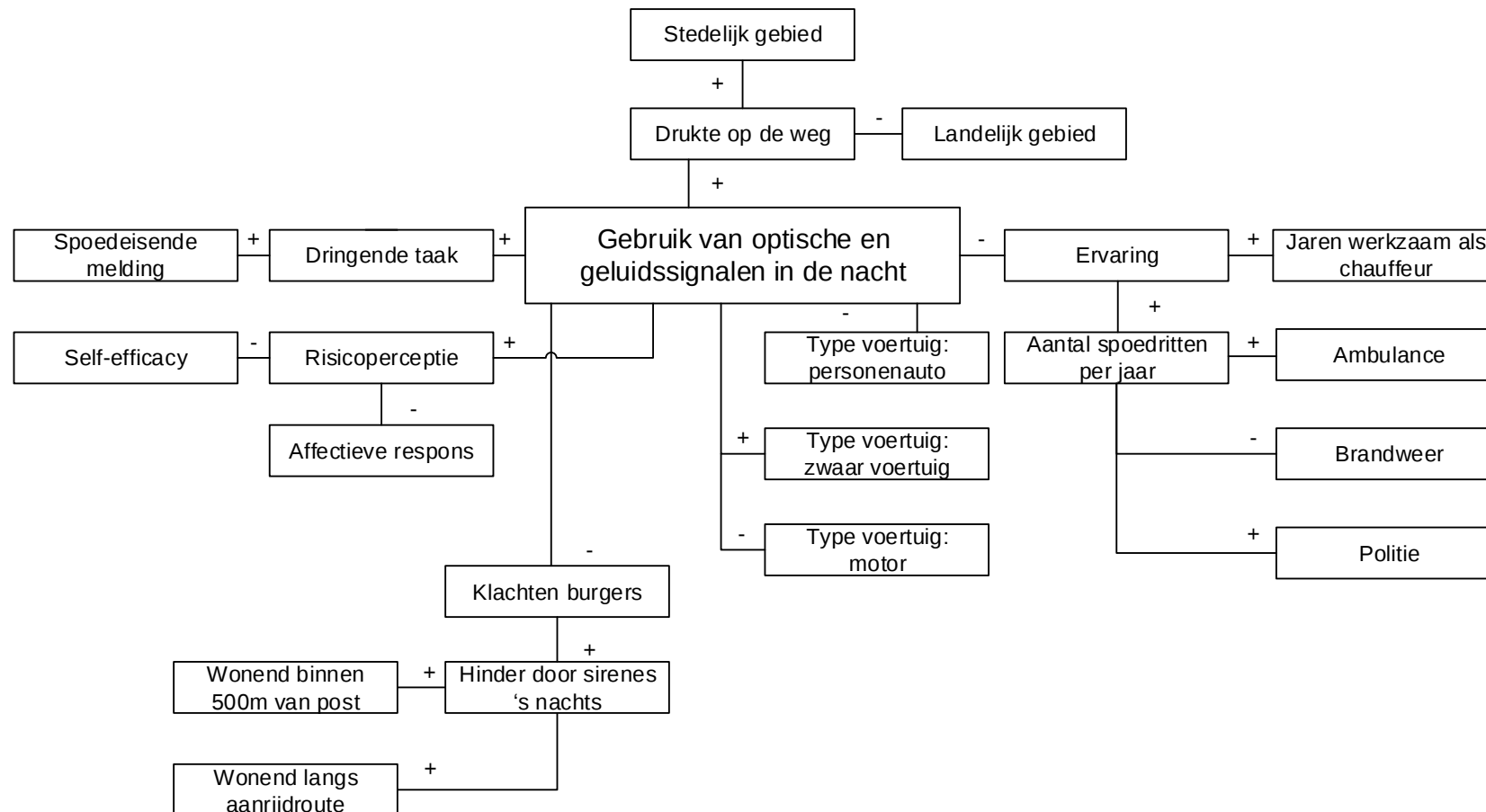
De volledige vragenlijst voor omwonenden is opgenomen in bijlage 4.

3.4.4 Uitvoering onderzoek (inclusief steekproef)

Deze vragenlijst kon ook via het online enquêteprogramma SurveyMonkey worden ingevuld. De link naar de vragenlijst is verspreid via het ANWB ledenpanel. De populatie van dit gedeelte van het onderzoek is erg groot: de burgers in Nederland. Daarom is door de ANWB een steekproef getrokken. Er is gebruik gemaakt van een clustersteekproef. Daarbij wordt een hele groep ondervraagd, meestal een bestaande groep (Verhoeven, 2014). In dit geval is deze bestaande groep het ledenpanel van de ANWB. Er werd verwacht dat het ledenpanel een representatieve steekproef zou vormen voor de gemiddelde Nederlandse burger, daarom is voor deze steekproef gekozen. Om de respondenten zo veel mogelijk te stimuleren om deel te nemen, zijn onder de deelnemers enkele prijzen verloot.

3.5 Analyse kader: operationalisatieschema

Voordat er begonnen werd met de dataverzameling is een causaal velmodel opgesteld waarin het gebruik van OGS in de nacht centraal staat. Op deze manier zijn, door middel van grotendeels hypothesen, de belangrijkste variabelen van het onderzoek in beeld gebracht.



Figuur 1. Causaal veldmodel

In deze paragraaf zijn deze te onderzoeken begrippen geoperationaliseerd. Bij deze stap zijn de onderzoeksvragen omgezet naar zogeheten waarnemingsvragen ('t Hart, Van Dijk, De Goede, Jansen, & Teunissen, 1998). Bij het operationaliseren zijn de begrippen uit de onderzoeksopzet uitgewerkt tot meetbare instrumenten. De begrippen zijn per onderzoeksvraag geoperationaliseerd. Per onderzoeksvraag is ook aangegeven hoe de onderzoeksvragen zijn omgezet naar enquêtevragen. Een toelichting op onderstaand operationalisatieschema is beschreven in bijlage 2.

Onderzoeksvraag	Eenheden	Variabelen	Dataverzamelings-methode	Meetinstrument	Indicatoren
In welke mate volgen bestuurders van voorrangsvoertuigen in Nederland 's nachts de wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik wel/niet op?	Bestuurders van ambulance, brandweer en politie in Nederland	- Dienst - Regio - Rijervaring - Type voertuig - Stedelijk / landelijk gebied - Opvolgen van wettelijke eisen	- Vragenlijst voor chauffeurs	Enquêtevragen (controlevragen doelgroep): • Bent u voorrangsvoertuigbestuurder bij ambulance, brandweer of politie? • Bij welke dienst bent u werkzaam? - Ambulance - Brandweer - Politie - Overig Enquêtevragen (algemene vragen om meer te weten over eenheden): • Bij welke dienst bent u werkzaam? • In welke veiligheidsregio/politie eenheid bent u werkzaam? • Hoe lang bent u werkzaam als chauffeur bij de dienst? • Hoe veel prio 1/A1 ritten rijdt u gemiddeld per jaar? • Stelling: het grootste gedeelte van mijn prio 1/A1 ritten rijdt ik in: stedelijk gebied of landelijk gebied Enquêtevragen (onderzoeksvraag 1) • Welke uitspraak is het meeste op u van toepassing? - 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijdt ik meestal/altijd met zwaailicht én sirene - 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijdt ik meestal/altijd met zwaailicht, maar zonder sirene - 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijdt ik meestal/altijd zonder zwaailicht en zonder sirene - Ik laat mijn keuze om 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit wel/niet met zwaailicht en/of sirene te rijden van de situatie afhangen • Als ik 's nachts (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit rijdt zonder zwaailicht en/of	- Veiligheidsregio's en politie-eenheden - Jaren werkzaam als chauffeur en aantal ritten per jaar - Wettelijke eisen: bij Prio 1 / A1 rit zowel optische als geluidssignalen voeren en als er geen signalen gevoerd worden dan niet rijden als voorrangsvoertuig

				zonder sirene, dan: (vink aan wat van toepassing is: ja of nee) - Rijd ik wel eens door rood verkeerslicht - Rijd ik wel eens boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid	
Welke motieven hebben bestuurders van voorrangsvoertuigen in Nederland om 's nachts wel/niet af te wijken van de wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik?	Bestuurders van ambulance, brandweer en politie in Nederland	- Dienst - Regio - Rijervaring - Type voertuig - Stedelijk / landelijk gebied	- Vragenlijst voor chauffeurs	Enquêtevragen: • Wat zijn voor u de drie belangrijkste redenen om 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit met zwaailicht en sirene te rijden? (Zet een 1 bij uw belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3) • Wat zijn voor u de drie belangrijkste redenen om 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit met zwaailicht, maar zonder sirene te rijden? (Zet een 1 bij uw belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3) • Wat zijn voor u de drie belangrijkste redenen om 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit zonder zwaailicht en zonder sirene te rijden? (Zet een 1 bij uw belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3)	- Wettelijke eisen: bij Prio 1 / A1 rit zowel optische als geluidssignalen voeren en als er geen signalen gevoerd worden dan niet rijden als voorrangsvoertuig
In welke situaties wijken bestuurders van voorrangsvoertuigen in Nederland 's nachts wel/niet af van de wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik?	Bestuurders van ambulance, brandweer en politie in Nederland	- Dienst - Regio - Rijervaring - Type voertuig - Stedelijk / landelijk gebied	- Vragenlijst voor chauffeurs	Enquêtevragen: • Wat zijn voor u de drie situaties waarin u 's nachts tijdens (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit soms toch met zwaailicht en sirene rijdt? (Zet een 1 bij uw belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3) • Wat zijn voor u de drie situaties waarin u 's nachts tijdens (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit soms toch met zwaailicht, maar zonder sirene rijdt? (Zet een 1 bij uw belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3) • Wat zijn voor u de drie situaties waarin u 's nachts tijdens (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit soms toch zonder zwaailicht en zonder sirene rijdt? (Zet een 1 bij uw belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3)	- Wettelijke eisen: bij Prio 1 / A1 rit zowel optische als geluidssignalen voeren en als er geen signalen gevoerd worden dan niet rijden als voorrangsvoertuig
In welke mate heeft risicoperceptie van bestuurders van voorrangsvoertuigen in Nederland invloed op het wel/niet opvolgen van de	Bestuurders van ambulance, brandweer en politie in Nederland	- Dienst - Regio - Rijervaring - Type voertuig - Stedelijk / landelijk gebied	- Vragenlijst voor chauffeurs	Enquêtevragen • Ik ben in staat om tijdens een Prio 1/A1 rit: (5 punts-Likertschaal, helemaal niet van toepassing t/m heel erg van toepassing) • Op een adequate manier om te gaan met gedrag van overige weggebruikers • Een goed beeld te vormen van de situatie op de weg en hierop te anticiperen	- Self-efficacy - Affectieve respons

wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik in de nacht?				• Te doen wat ik moet doen om met een risicovolle situatie om te gaan • Op de juiste manier te reageren bij een risicovolle situatie • Mijn gevoel bij een Prio 1/A1 rit is (5 punts-Likertschaal, helemaal niet van toepassing t/m heel erg van toepassing) • Gespannen • Tevreden • Comfortabel • Angstig • Op mijn gemak • Bezorgd	
In welke mate ondervinden omwonenden van ambulanceposten, brandweerkazernes en politiebureaus in Nederland wel/niet hinder van geluidssignalen in de nacht?	Nederlandse burgers	- Provincie - Omwonenden (binnen 500 meter) - Wonend langs een veelgebruikte aanrijdroute - Wonend waar af en toe een voorrangervoertuig langs komt	- Vragenlijst voor omwonenden	Enquêtevragen: • In welke provincie woont u? • Wordt u 's nachts (23:00 uur tot 07:00 uur) wel eens wakker van de sirene van de ambulance, de brandweer en/of de politie? • Hoe vaak wordt u 's nachts wakker van de sirene van de ambulance, de brandweer en/of de politie? • Vindt u het vervelend/storend als u 's nachts wakker wordt van de sirene van de ambulance, de brandweer en/of de politie? • Kies wat het meeste op u van toepassing is. Ik woon: - Dicht bij een ambulancepost, brandweerkazerne en/of politiebureau (binnen 500 meter) - Langs een veelgebruikte aanrijdroute van de ambulance, de brandweer en/of de politie - Geen van beide (ambulance, brandweer en/of politie komen af en toe langs mijn huis)	- Wakker worden - Vervelend vinden om wakker te worden

Tabel 1. Operationalisatieschema

3.6 Respons

3.6.1 Respons voorrangsvoertuigbestuurders

De vragenlijst voor voorrangsvoertuigbestuurders is gestart door 4.374 respondenten. Van deze respondenten behoorden 363 respondenten niet tot de doelgroep (voorrangsvoertuigbestuurder bij ambulance, brandweer of politie). Dit betekent dat de vragenlijst door 4.011 voorrangsvoertuigbestuurders van ambulance, brandweer of politie is ingevuld.

Vervolgens is gekeken of er fouten zaten in antwoorden van respondenten. Zo zijn 30 respondenten verwijderd, omdat zij meerdere blokken hadden ingevuld. Respondenten hadden de mogelijkheid om terug te gaan in de vragenlijst, waardoor het kan zijn dat de respondent eerst kiest voor bepaald primair gedrag, vervolgens een andere keuze maakt, teruggaat in de vragenlijst en daardoor blokken dubbel invult. Om vervuiling van de resultaten te voorkomen, zijn deze respondenten verwijderd. Daarnaast zijn 4 respondenten verwijderd, omdat zij een onrealistisch hoge leeftijd hadden ingevuld⁷. Er zijn 6 respondenten verwijderd, omdat zij de vragenlijst verkeerd hebben ingevuld. Bij de splitsingsvraag gaven zij aan het gebruik van OGS in de nacht af te laten hangen van de situatie. Vervolgens gaven ze bij alle drie de mogelijke gedragingen (optische én geluidssignalen, alleen optische signalen en zonder optische en zonder geluidssignalen) aan dat zij deze gedragingen nooit vertonen.

Er is besloten dat alle respondenten die de vragenlijst in ieder geval tot en met de splitsingsvraag hebben ingevuld, worden meegenomen in de data-analyse. Daarom zijn tot slot 143 respondenten verwijderd, omdat zij de splitsingsvraag niet hebben ingevuld. In totaal zijn 3.828 respondenten meegenomen in de data-analyse. Het kan zijn dat sommige analyses uitspraak doen over minder respondenten, bijvoorbeeld omdat respondenten ook na de splitsingsvraag gestopt kunnen zijn met het invullen van de vragenlijst. Daarom is er bij elke analyse aangegeven op hoeveel respondenten de analyse betrekking heeft.

In onderstaande tabel is de respons per hulpdienst weergegeven.

Hulpdienst	Aantal respondenten	Regio's/eenheden
Ambulance	1.143	25 van de 25 veiligheidsregio's
Brandweer	2.599	25 van de 25 veiligheidsregio's
Politie	86	11 van de 11 eenheden (inclusief landelijke eenheid)
Totaal	3.828	

Tabel 2. Respons per hulpdienst

Bij de analyse van de vragenlijst van de voorrangsvoertuigbestuurders is gelet op een aantal kenmerken: leeftijd, rijervaring, type voertuig, stedelijk/landelijk gebied. De leeftijd van de respondenten varieert van minimaal 19 tot maximaal 67 jaar. De gemiddelde leeftijd is 44,0 jaar.

De rijervaring is opgedeeld in aantal ritten per jaar en jaren werkzaam als voorrangsvoertuigbestuurder. Het grootste deel van de respondenten (20,9%, n=799) rijdt tussen de 10 en de 25 spoedritten per jaar. De respondenten rijden gemiddeld 50-100

⁷ 72, 99 en twee keer 100 als leeftijd

spoedritten per jaar. 54,6% (n=2089) van de respondenten is meer dan 10 jaar werkzaam als voorrangsvoertuigbestuurder. Gemiddeld zijn de respondenten 6-10 jaar werkzaam als voorrangsvoertuigbestuurder.

82,5% (n=943) van de respondenten van de ambulance zijn ambulancechauffeur (vaak rijbewijs C). 17,5% (n=200) rijdt in een licht voertuig. 17,2% (n=448) van de brandweerchauffeurs rijdt voornamelijk in een licht voertuig, de rest (82,8%, n=2151) rijdt voornamelijk in een zwaar voertuig⁸. 89,5% (n=77) van de politiechauffeurs rijdt voornamelijk in een personenauto en 10,5% (n=9) rijdt voornamelijk op een motor.

41,5% (n=1589) rijdt het grootste gedeelte van de spoedritten in stedelijk gebied, 23,8% (n=912) rijdt voornamelijk in landelijk gebied en 34,7% (n=1327) van de respondenten geeft aan in allebei evenveel te rijden.

3.6.2 Respons omwonenden

De vragenlijst is gestart door 854 respondenten. Van de respondenten hebben 2 respondenten de vragenlijst niet volledig ingevuld. Deze respondenten zijn verwijderd. Er zijn dus 852 respondenten, die de vragenlijst allen volledig hebben ingevuld, meegenomen in de data-analyse.

Bij de analyse is gelet op een aantal kenmerken, waaronder: provincie, stedelijk/landelijk gebied en ligging woning ten opzichte van ambulancepost, brandweerkazerne en/of politiebureau. In onderstaande tabel is de respons per provincie weergegeven.

Provincie	Respons	Percentage van totaal	Inwonersaantal provincie ⁹	Percentage van totaal
Groningen	24	2,8%	583.109	3,4%
Friesland	22	2,6%	647.287	3,8%
Drenthe	39	4,6%	492.205	2,9%
Overijssel	48	5,6%	1.151.573	6,7%
Flevoland	35	4,1%	411.669	2,4%
Gelderland	119	14,0%	2.060.141	12,0%
Utrecht	74	8,7%	1.295.618	7,5%
Noord-Holland	134	15,7%	2.833.263	16,5%
Zuid-Holland	176	20,7%	3.680.652	21,4%
Zeeland	24	2,8%	382.335	2,2%
Noord-Brabant	109	12,8%	2.528.844	14,7%
Limburg	48	5,6%	1.117.314	6,5%
Totaal	852	100,0%	17.184.010	100,0%

Tabel 3. Respons omwonenden per provincie (CBS, 2018)

Als we de respons in verhouding, naast de inwonersaantallen in verhouding zetten, dan kan gezegd worden dat de provincies evenredig vertegenwoordigd zijn.

65,3% (n=556) van de respondenten woont in stedelijk gebied en 34,7% (n=296) woont in landelijk gebied.

⁸ Licht voertuig is een voertuig voor rijbewijs B (personenauto/personenbus). Zwaar voertuig is een voertuig voor rijbewijs C (tankautospuit/hoogwerker)

⁹ Inwonersaantallen opgehaald via CBS op 9 mei 2018

12,6% (n=107) woont binnen 500 meter van een ambulancepost, brandweerkazerne en/of politiebureau. Een derde (29,7%, n=253) woont langs een veelgebruikte aanrijdroute. Bij 57,7% (n=492) rijden ambulance, brandweer en/of politie af en toe langs hun huis.

3.7 Data-analyse

Bij beide vragenlijsten is dezelfde werkwijze gehanteerd. Eerst zijn alle gegevens uit het online enquêteprogramma SurveyMonkey gedownload en in Excel geplaatst. De verschillende antwoordmogelijkheden zijn vervolgens vervangen door cijfers. Bij een vraag waar de respondent 'eens' en 'oneens' kon antwoorden, is 'eens' bijvoorbeeld een 1 geworden en 'oneens' een 2. Dit is gedaan, omdat de data later naar SPSS gekopieerd is. SPSS werkt namelijk met cijfers. Met SPSS kunnen statistische en beschrijvende analyses gedaan worden. De beschrijvende analyses focussen zich op percentages en aantallen. De statistische analyses (bijvoorbeeld variantieanalyses en chi-kwadraattoetsen) onderzoeken of er verschil tussen groepen en samenhang tussen variabelen is.

3.8 Betrouwbaarheid en validiteit

Het is voor een onderzoek van belang dat het een zo betrouwbaar en valide mogelijk resultaat oplevert. Daarom is tijdens dit onderzoek rekening gehouden met de betrouwbaarheid en de validiteit. In deze paragraaf is beschreven hoe er rekening is gehouden met de betrouwbaarheid en de validiteit.

3.8.1 **Betrouwbaarheid**

De betrouwbaarheid geeft aan in hoeverre het onderzoek vrij is van toevallige fouten (Verhoeven, 2014). Het onderzoek moet herhaalbaar zijn. Dit onderzoek is een kwantitatief onderzoek. De betrouwbaarheidseisen die bij dit type onderzoek horen zijn hieronder besproken en toegepast op dit onderzoek:

- **Steekproefomvang**
Voor dit onderzoek is een zo'n groot mogelijke steekproef samengesteld. Via contactpersonen van de veiligheidsregio's en politie-eenheden is geprobeerd om de vragenlijst bij alle voorrangsvoertuigbestuurders van ambulance, brandweer en politie onder de aandacht te brengen. Voor de voorrangsvoertuigbestuurders is er dus geen sprake van een steekproeftrekking. De vragenlijst voor de omwonenden is onder de leden van het ANWB panel uitgezet. Er is gebruik gemaakt van een clustersteekproef. Het panel bestaat uit 10.000 leden en dat is een redelijk grote steekproefomvang. Hoe groter de steekproef, hoe betrouwbaarder het onderzoek.
- **Standaardisering**
Alle respondenten van ambulance, brandweer en politie kregen dezelfde vragenlijst. Alle vragen werden op dezelfde manier gesteld en op dezelfde heldere, duidelijke en ondubbelzinnige manier geformuleerd. De omwonenden kregen ook allemaal dezelfde vragenlijst.
- **Peer feedback**
De vragenlijst is door meerdere collega-onderzoekers bekeken en voorzien van feedback. Na het verzamelen van de resultaten hebben collega-onderzoekers de analyse ook gereviewd.

- Rapportage en verantwoording
Bij het verzamelen en analyseren van resultaten zijn de handelingen nauwkeurig bijgehouden. Zo is het onderzoek herhaalbaar en kunnen eventuele fouten in vervolgonderzoek vermeden worden.

3.8.2 Validiteit

De validiteit van een onderzoek geeft aan in hoeverre het onderzoek vrij is van systematische fouten (Verhoeven, 2014). Een bekend voorbeeld van een systematische fout is dat een respondent met opzet een verkeerd antwoord geeft op een bepaalde vraag, door de eventuele gevoeligheid van een onderwerp. Er zijn volgens Verhoeven (2014) drie vormen van validiteit: interne validiteit, externe validiteit en begripsvaliditeit.

De interne validiteit zegt iets over in hoeverre de onderzoeker(s) in staat zijn goede conclusies te trekken. Dit onderzoek is gedaan onder begeleiding van professionele onderzoekers van het IFV, wat zal zorgen voor een hoge interne validiteit.

De externe validiteit zegt iets over de generaliseerbaarheid van de resultaten. Vormt de steekproef een juiste afspiegeling van de populatie? De vragenlijst voor voorrangsvoertuig bestuurders is door 3.828 bestuurders ingevuld. De politie is daarin niet evenredig vertegenwoordigd, want er zijn weinig reacties vanuit de politie binnengekomen. De verschillende veiligheidsregio's en politie-eenheden zijn wel evenredig vertegenwoordigd. De vragenlijst voor omwonenden is door 852 mensen ingevuld. De provincies zijn daarin wel evenredig vertegenwoordigd. Voor de externe validiteit betekent dat, dat de resultaten van de voorrangsvoertuigbestuurders niet generaliseerbaar zijn voor de politie. Deze resultaten zijn wel generaliseerbaar wat betreft de veiligheidsregio's en politie-eenheden. De resultaten van de omwonenden zijn goed generaliseerbaar.

De begripsvaliditeit zegt iets over of er gemeten wordt wat je wil meten. Bij het meten van abstracte begrippen is dat lastig, bijvoorbeeld als het gaat om begrippen die subjectief of niet direct duidelijk zijn. De begrippen voor dit onderzoek zijn in paragraaf 3.5 en bijlage 2 geoperationaliseerd. Alle onduidelijke begrippen zijn de vragenlijst zo duidelijk mogelijk gemaakt voor de doelgroep. 'Optische en geluidssignalen' is bijvoorbeeld vertaald naar 'zwaailicht en sirene'. Daarom zullen de resultaten wat betreft begrip valide zijn.

4 Resultaten

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de resultaten beschreven. Eerst is beschreven in welke mate bestuurders van voorrangsvoertuigen de wettelijke eisen 's nachts wel/niet opvolgen, daarna is ingegaan op de motieven waarom en de situaties waarin voorrangsvoertuigbestuurders wel/niet afwijken van de wettelijke eisen. Vervolgens is beschreven in hoeverre risicoperceptie van voorrangsvoertuigbestuurders invloed heeft op het wel/niet afwijken van de wettelijke eisen en in welke mate omwonenden hinder ondervinden van geluidssignalen in de nacht.

4.2 Mate waarin voorrangsvoertuigbestuurders 's nachts wettelijke eisen opvolgen

Een bestuurder van een voorrangsvoertuig kan op twee manieren afwijken van de wettelijke eisen¹⁰: geen optische én geluidssignalen voeren tijdens een spoedrit en/of zonder het voeren van optische én geluidssignalen afwijken van het RVV 1990. In eerste instantie is gekeken in welke mate bestuurders 's nachts tijdens een spoedrit wel/niet optische en geluidssignalen voeren.

	Ambulance	Brandweer	Politie	Totaal
's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijd ik meestal/altijd met zwaailicht én sirene	131 11,5%	787 30,3%	12 14,0%	930 24,3%
's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijd ik meestal/altijd met zwaailicht, maar zonder sirene	527 46,1%	741 28,5%	24 27,9%	1292 33,8%
's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijd ik meestal/altijd zonder zwaailicht en zonder sirene	17 1,5%	34 1,3%	1 1,2%	52 1,4%
Mijn keuze om 's nachts tijdens een Prio1/A1 rit wel/niet met zwaailicht en/of sirene te rijden hangt van de situatie af	468 40,9%	1037 39,9%	49 57,0%	1554 40,6%
Totaal	1143 100,0%	2599 100,0%	86 100,0%	3828 100,0%

Tabel 4. Overzicht opvolgen wettelijke eisen per hulpdienst

Bijna een kwart (24,3%, n=930) van de voorrangsvoertuigbestuurders in Nederland rijdt 's nachts tijdens een spoedrit als primair gedrag met optische én geluidssignalen. In een 'ideale' situatie zou je verwachten dat dit 100% zou zijn. Het is immers volgens de wet verplicht om tijdens een spoedrit met optische én geluidssignalen te rijden. Een derde (33,8%, n=1292) rijdt als primair gedrag met optische, maar zonder geluidssignalen. 1,4%

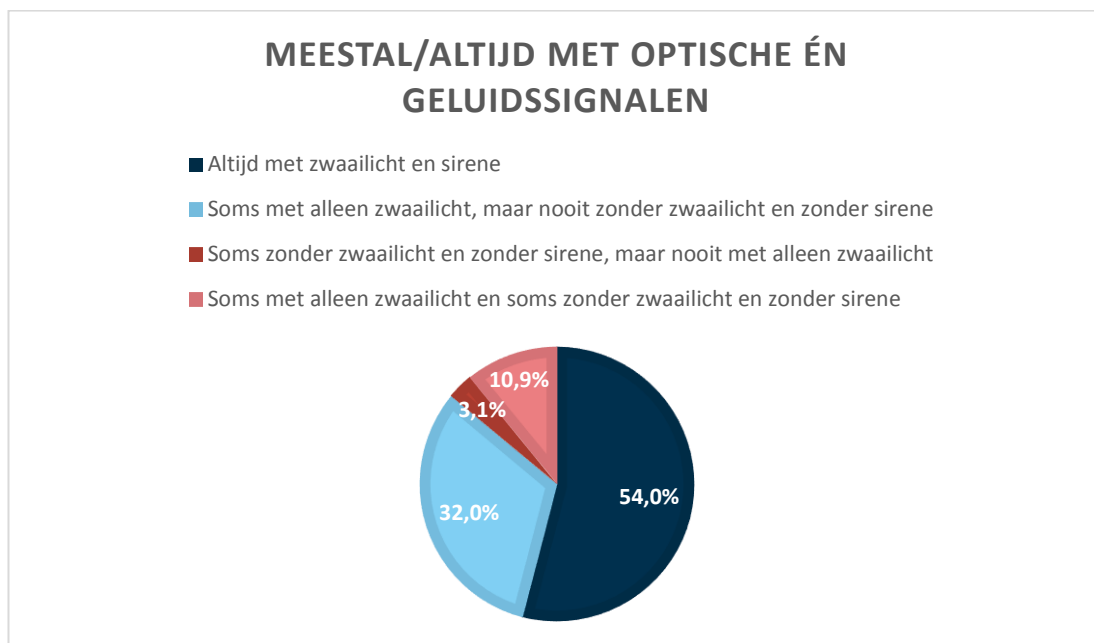
¹⁰ Voor wettelijke eisen, zie paragraaf 2.2 en bijlage 1

(n=52) rijdt als primair gedrag zonder optische en zonder geluidssignalen. De meeste voorrangsvuurtuigbestuurders (42,3% n=1554) laten de keuze om 's nachts wel/niet met optische en/of geluidssignalen te rijden van de situatie afhangen.

4.2.1 Uitzondering op primair gedrag

Meestal/altijd met optische én geluidssignalen

Naast het primaire gedrag, zijn de chauffeurs ook gevraagd of ze in sommige gevallen (een gedeelte van) de rit ander gedrag vertonen. Van de groep chauffeurs die als primair gedrag kiest om met optische én geluidssignalen te rijden in de nacht, geeft 54,0% (n=468) aan dat zij geen uitzondering vertonen op dit primaire gedrag. 32,0% (n=277) zet soms toch de geluidssignalen, maar nooit de optische signalen uit. Zie Figuur 2.



Figuur 2. Uitzondering op meestal/altijd met optische én geluidssignalen

Dat betekent dat 13,5% (n=468) van de voorrangsvuurtuigbestuurders zich altijd houdt aan de wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik in de nacht. De rest, 86,5% (n=3007), van de voorrangsvuurtuigbestuurders wijkt dus wel eens (een gedeelte van de rit) af van de wettelijke eisen.

Meestal/altijd met optische, maar zonder geluidssignalen

Slechts 7,5% (n=86) van de groep chauffeurs die 's nachts als primair gedrag kiest om met optische, maar zonder geluidssignalen te rijden, geeft aan dat zij geen uitzondering vertonen op dit primaire gedrag. Het grootste gedeelte van de groep (55,0%, n=632) rijdt in sommige gevallen een gedeelte van de rit toch met optische én geluidssignalen, maar rijdt nooit zonder optische signalen in de nacht. Een kleine groep chauffeurs (2,2%, n=26) rijdt wel eens zonder optische signalen, maar nooit met geluidssignalen in de nacht. Zie onderstaande tabel.

		Stelling: In sommige gevallen kies ik er 's nachts tijdens (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit toch voor om met zwaailicht én sirene te rijden		Totaal
		Eens	Oneens	
Stelling: In sommige gevallen kies ik er 's nachts tijdens (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit toch voor om zonder zwaailicht en zonder sirene te rijden	Eens	406 35,3%	26 2,2%	432
	Oneens	632 55,0%	86 7,5%	718
Totaal		1038	112	1150

Tabel 5. Uitzondering op meestal/altijd met optische, maar zonder geluidssignalen

Dat betekent dat 9,7% (n=112) van deze groep chauffeurs altijd afwijkt van de wettelijke eisen, omdat zij nooit geluidssignalen voeren. De overige 90,3% (n=1038) houdt zich wel eens (een gedeelte van) de spoedrit aan de wettelijke eisen.

Meestal/altijd zonder optische en zonder geluidssignalen

Een klein aantal chauffeurs kiest 's nachts als primair gedrag om zonder optische en zonder geluidssignalen te rijden. Van deze groep rijdt 6,0% (n=3) in sommige gevallen met alleen optische signalen, maar nooit met optische én geluidssignalen. 16,0% (n=8) rijdt altijd zonder optische en zonder geluidssignalen.

Dat betekent dat 22,0% (n=11) van deze groep chauffeurs altijd afwijkt van de wettelijke eisen, omdat zij nooit geluidssignalen voeren. De overige 78,0% (n=39) wijkt soms (een gedeelte van) de spoedrit niet af van de wettelijke eisen.

Afhankelijk van de situatie

Veel chauffeurs laten de keuze om 's nachts tijdens een spoedrit wel/niet met optische en/of geluidssignalen te rijden van de situatie afhangen. Zij zijn voor alle drie hierboven genoemde gedragingen gevraagd of zij dat gedrag, afhankelijk van de situatie, wel eens vertonen. Van deze groep bestuurders rijdt 98,2% (n=1383) wel eens met optische én geluidssignalen, 95,8% (n=1350) rijdt wel eens met alleen optische signalen en 44,9% (n=632) rijdt wel eens zonder optische en zonder geluidssignalen.

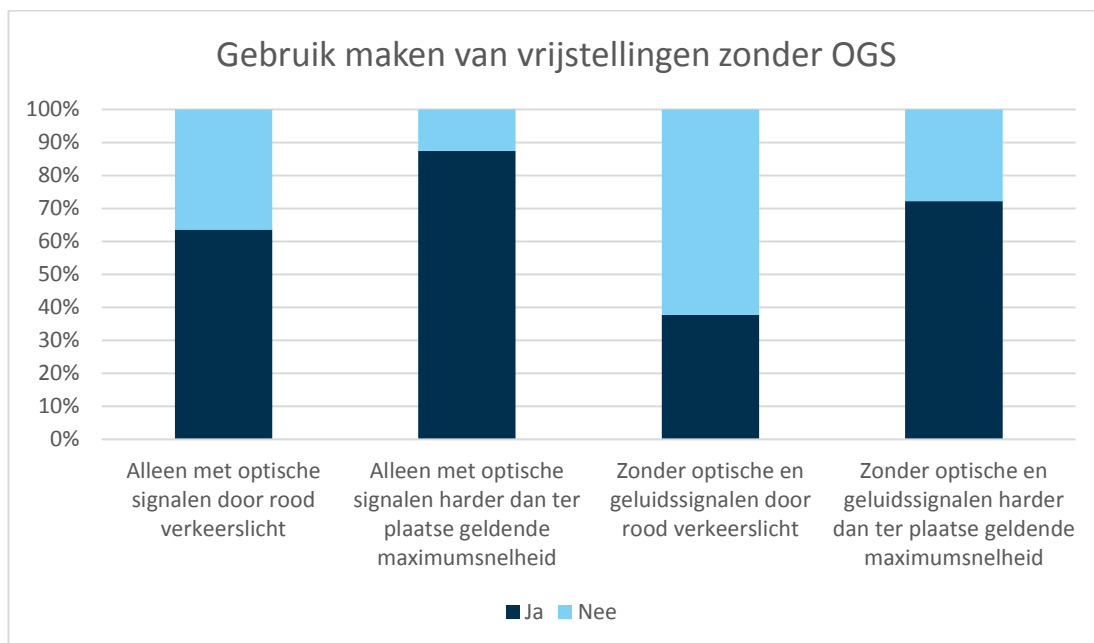
Als er gekeken wordt naar het afwijken van de wettelijke eisen, dan blijkt dat 1,8% (n=26) van deze groep chauffeurs altijd afwijkt van de wettelijke eisen. Zij voeren namelijk nooit geluidssignalen. 98,2% (n=1383) houdt zich wel eens (een gedeelte van de rit) aan de wettelijke eisen.

4.2.2 Gebruikmaken van vrijstellingen RVV 1990

Een voorrangsvoertuigbestuurder kan naast het niet voeren van optische en geluidssignalen tijdens een spoedrit, nog op een andere manier afwijken van de wettelijke eisen: zonder optische én geluidssignalen gebruik maken van vrijstellingen van het RVV 1990. In de vragenlijst is de bestuurders die aangeven wel eens zonder optische en/of geluidssignalen te rijden, gevraagd of zij dan ook door een rood verkeerslicht en/of harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid rijden.

Eerst is gekeken naar voorrangsvoertuigbestuurders die wel eens met alleen optische signalen rijden. Dit kan zijn als primair gedrag, maar ook als secundair gedrag. Van alle voorrangsvoertuigbestuurders die (wel eens) met alleen optische signalen rijden, rijdt 63,6% (n=1910) wel eens door rood verkeerslicht. 87,4% (n=2627) rijdt wel eens harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid.

Van de voorrangsvoertuigbestuurders die wel eens zonder optische en zonder geluidssignalen rijden, rijdt 37,8% (n=435) wel eens door rood verkeerslicht. 72,2% (n=831) rijdt wel eens harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid. Zie Figuur 3.



Figuur 3. Gebruik maken van vrijstellingen zonder optische én geluidssignalen

4.2.3 Samenvattend

13,5% (n=468) van de voorrangsvoertuigbestuurders houdt zich altijd aan de wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik in de nacht, als er gekeken wordt naar het voeren van optische en geluidssignalen. Van alle voorrangsvoertuigbestuurders, wijkt 4,3% (n=149) altijd af van de wettelijke eisen. Het grootste gedeelte, 82,2% (n=2858), houdt zich wel eens aan de wettelijke eisen, maar wijkt ook wel eens af van de wettelijke eisen.

Van de chauffeurs die wel eens zonder optische en/of geluidssignalen rijden, rijdt 56,4% (n=2345) wel eens door rood verkeerslicht. De rest, 43,6% (n=1811), rijdt nooit zonder optische en/of geluidssignalen door rood verkeerslicht. 83,2% (n=3458) rijdt wel eens harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid. De rest, 16,8% (n=698), rijdt nooit zonder optische en/of geluidssignalen harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid.

4.3 Motieven om 's nachts wel/niet af te wijken van wettelijke eisen

In deze paragraaf zijn de motieven om 's nachts wel/niet af te wijken van de wettelijke eisen beschreven. Respondenten konden drie motieven kiezen en deze prioriteren. Per gedraging zijn de motieven beschreven. Eerst de belangrijkste motieven van de chauffeurs die bepaald

gedrag primair vertonen, later de belangrijkste motieven van chauffeurs die bepaald gedrag secundair vertonen, daarna de belangrijkste motieven van chauffeurs die de keuze van de situatie af laten hangen en tot slot een beschrijving van alle genoemde motieven voor de drie gedragingen.

4.3.1 Motieven om 's nachts met optische én geluidssignalen te rijden

40,9% (n=370) van de chauffeurs die als primair gedrag kiezen om met optische én geluidssignalen te rijden in de nacht, geven 'eigen veiligheid' als belangrijkste motief. Het motief 'het is verplicht volgens de wet' wordt door 23,9% (n=216) van de chauffeurs als belangrijkste motief genoemd. Het motief dat chauffeurs juridisch beter beschermd zijn als ze met optische én geluidssignalen rijden, wordt door 22,4% (n=203) als belangrijkste motief genoemd.

54,5% (n=604) van de chauffeurs die als secundair gedrag kiezen om met optische én geluidssignalen te rijden, geven ook 'eigen veiligheid' als belangrijkste motief. 'De veiligheid voor overige weggebruikers' wordt door 14,0% (n=155) als belangrijkste motief gegeven. Dat ze juridisch beter beschermd zijn als ze met optische én geluidssignalen rijden, wordt door 12,4% (n=138) als belangrijkste motief gegeven.

45,3% (n=663) van de chauffeurs die de keuze van de situatie af laten hangen, geven 'eigen veiligheid' als belangrijkste motief om met optische én geluidssignalen te rijden. 14,4% (n=210) vindt dat ze juridisch beter beschermd zijn, het belangrijkste motief om met optische én geluidssignalen te rijden. De aard van de melding wordt door 11,1% (n=162) als belangrijkste motief gegeven.

Motief	Aantal	Percentage ¹¹
Voor mijn eigen veiligheid en de veiligheid van mijn collega('s)	2.658	76,4%
Voor de veiligheid van overige weggebruikers	1.943	55,9%
Het is verplicht volgens de wet	1.280	36,8%
Ik ben juridisch beter beschermd als ik met zwaailicht én sirene rijd (bijvoorbeeld als ik een ongeluk krijg)	1.941	55,8%
Het is vanuit patiëntbelang beter om met zwaailicht én sirene te rijden (alleen ambulance)	166	4,8%
Vanwege de aard van de melding is het soms wenselijk/noodzakelijk om zwaailicht én sirene aan te zetten	852	24,5%
Weggebruikers merken mij sneller op als ik met zwaailicht én sirene rijd	1.331	38,3%
Anders	257	7,4%

Tabel 6. Motieven om 's nachts met optische én geluidssignalen te rijden

In Tabel 6 zijn alle motieven om 's nachts met optische én geluidssignalen te rijden opgeteld. Het motief 'voor mijn eigen veiligheid en de veiligheid van mijn collega('s)' wordt het meest genoemd, door de chauffeurs die (wel eens) met optische én geluidssignalen rijden (76,4% n=2.658). 7,4% (n=257) geeft een ander motief dan de vooraf opgestelde motieven. Voorbeelden van motieven die genoemd worden zijn: weersomstandigheden, verzoek van collega (bijvoorbeeld verpleegkundige of bevelvoerder) en gezamenlijke afspraken met collega's op de post.

¹¹ De som van de percentages bedraagt 300%, omdat chauffeurs drie motieven (1^e, 2^e en 3^e motief) konden noemen.

4.3.2 Motieven om 's nachts met optische, maar zonder geluidssignalen te rijden

Het grootste deel van de chauffeurs die als primair gedrag kiezen om met optische, maar zonder geluidssignalen te rijden (57,3%, n=705) geeft als belangrijkste motief 'hinder voor (slapende) omwonenden beperken'. 26,7% (n=328) geeft als belangrijkste motief dat ze ook snel genoeg opgemerkt worden met alleen optische signalen en 4,3% (n=53) geeft als belangrijkste motief 'hinder voor mijzelf en mijn collega's beperken'.

43,4% (n=183) van de chauffeurs die als secundair gedrag kiezen om met optische, maar zonder geluidssignalen te rijden, geven ook 'hinder voor (slapende) omwonenden beperken' als belangrijkste motief. De aard van de melding wordt door 14,0% (n=59) als belangrijkste motief gegeven. Hinder voor de chauffeur zelf en de collega's beperken wordt door 10,9% (n=46) als belangrijkste motief gegeven.

57,3% (n=803) van de chauffeurs die de keuze van de situatie af laten hangen, geven 'hinder voor (slapende) omwonenden beperken' als belangrijkste motief om met optische, maar zonder geluidssignalen te rijden. 21,1% (n=296) noemt als belangrijkste motief dat ze ook snel genoeg opgemerkt worden met alleen optische signalen. De aard van de melding wordt door 10,1% (n=142) als belangrijkste motief gegeven.

Motief ¹²	Aantal	Percentage ¹³
Hinder voor andere weggebruikers beperken	422	13,8%
Hinder voor (slapende) omwonenden beperken	2.603	85,2%
Hinder voor mijzelf en mijn collega('s) beperken	935	30,6%
Het is vanuit patiëntbelang beter om zonder sirene te rijden (alleen ambulance)	267	8,7%
Ik wil voorkomen dat er veel mensen ter plaatse komen kijken	787	25,8%
Vanwege de aard van de melding is het soms niet wenselijk/noodzakelijk om de sirene aan te zetten	1.414	46,3%
Weggebruikers merken mij 's nachts ook snel op als ik met zwaailicht, maar zonder sirene rijd	2.287	74,9%
<i>Voor mijn eigen veiligheid en de veiligheid van mijn collega('s)</i>	25	0,8%
<i>Voor de veiligheid van overige weggebruikers</i>	23	0,8%
<i>Ik ben juridisch beter beschermd als ik met zwaailicht rijd (bijvoorbeeld als ik een ongeluk krijg)</i>	10	0,3%
<i>Weggebruikers merken mij sneller op als ik met zwaailicht, maar zonder sirene rijd</i>	29	0,9%
Anders	360	11,8%

Tabel 7. Motieven om 's nachts met optische, maar zonder geluidssignalen te rijden

In Tabel 7 zijn alle motieven om met optische, maar zonder geluidssignalen te rijden, bij elkaar opgeteld. Het motief 'hinder voor (slapende) omwonenden beperken', wordt het meest genoemd door chauffeurs die (wel eens) met optische, maar zonder geluidssignalen rijden (85,2%, n=2.603). 11,8% (n=360) geeft een ander motief dan de vooraf opgestelde motieven. Voorbeelden van deze motieven zijn: 'op verzoek van collega('s)', 'ten behoeve van communicatie in het voertuig' en 'geluidssignalen hebben geen meerwaarde voor de uitruktijd'.

¹² Motieven als 'eigen veiligheid' en 'juridisch beter beschermd' zijn ook gegeven voor rijden met alleen optische signalen. Chauffeurs die meestal/altijd zonder optische en zonder geluidssignalen rijden, rijden namelijk 'veiliger' met alleen optische signalen t.o.v. het gedrag dat ze primair vertonen. Deze motieven zijn in de tabel cursief.

¹³ De som van de percentages bedraagt 300%, omdat chauffeurs drie motieven (1^e, 2^e en 3^e motief) konden noemen.

4.3.3 Motieven om 's nachts zonder optische en zonder geluidssignalen te rijden

Van de chauffeurs die als primair gedrag kiezen om zonder optische en zonder geluidssignalen te rijden, rijdt 39,2% (n=20) vooral zo om hinder voor (slapende) omwonenden te beperken. Bijna een kwart (23,5%, n=12) van deze groep chauffeurs rijdt zonder optische en zonder geluidssignalen, met als belangrijkste motief dat het vanwege de aard van de melding soms niet wenselijk/noodzakelijk is om met optische en geluidssignalen te rijden. 15,7% (n=8) geeft als belangrijkste motief een ander motief dan de vooraf opgestelde motieven. Het motief dat het vaakste genoemd wordt is dat OGS in de nacht geen toegevoegde waarde heeft en geen tijdswinst oplevert.

41,3% (n=215) van de chauffeurs die als secundair kiezen om zonder optische en zonder geluidssignalen te rijden, geven ook 'hinder voor (slapende) omwonenden beperken' als belangrijkste motief. De aard van de melding wordt door 29,0% (n=151) als belangrijkste motief gegeven. Een ander motief dan de vooraf opgestelde motieven wordt door 11,3% (n=59) als belangrijkste motief gegeven. Deze groep geeft ook vooral aan dat er nauwelijks tijdswinst is door het rijden met optische en geluidssignalen.

Het grootste deel (38,0%, n=234) van de chauffeurs die de keuze van de situatie af laten hangen, geeft als belangrijkste motief om zonder optische en zonder geluidssignalen te rijden, de aard van de melding. 31,4% (n=193) geeft als belangrijkste motief 'hinder voor (slapende) omwonenden beperken'. 13,7% (n=84) geeft als belangrijkste motief een ander motief. De meest genoemde motieven in deze categorie zijn: geen tijdswinst en niet noodzakelijk als plaats van het incident dichtbij is.

Alle motieven om zonder optische en zonder geluidssignalen te rijden, zijn bij elkaar opgeteld. Het motief 'hinder voor (slapende) omwonenden beperken', wordt door de meeste (77,2%, n=916) chauffeurs die (wel eens) zonder optische en zonder geluidssignalen rijden genoemd. Een ander belangrijk motief om zonder optische en geluidssignalen te rijden, is dat het vanwege de aard van de melding soms niet wenselijk/noodzakelijk is om met OGS te rijden. 74,6% (n=885) van deze groep chauffeurs noemt dit motief. 40,9% (n=485) voert geen optische en geluidssignalen in de nacht om hinder voor zichzelf en collega's te beperken.

4.3.4 Samenvattend

De meest genoemde motieven om niet af te wijken van de wettelijke eisen, zijn: eigen veiligheid, veiligheid van overige weggebruikers en juridische bescherming. De meest genoemde motieven om af te wijken van de wettelijke eisen, zijn: hinder voor (slapende) omwonenden beperken, ook snel opgemerkt zonder optische en/of geluidssignalen en de aard van de melding.

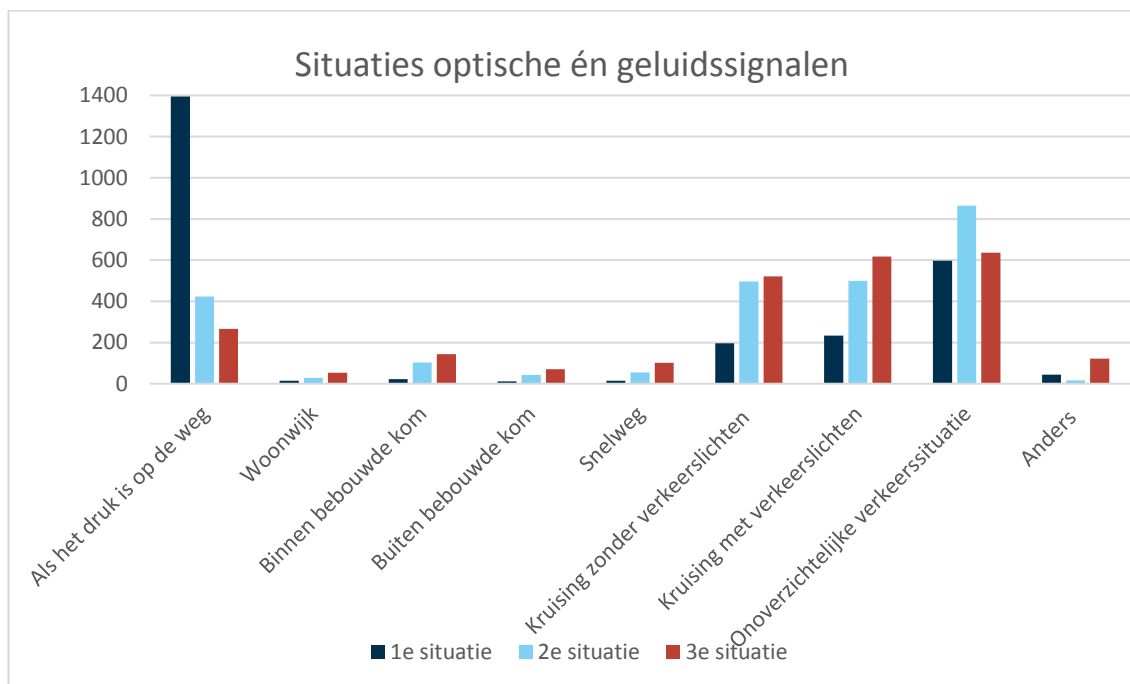
4.4 Situaties waarin 's nachts wel/niet wordt afgeweken van wettelijke eisen

In deze paragraaf zijn de situaties waarin wel/niet afgeweken wordt van de wettelijke eisen beschreven. Er zijn geen situaties beschreven voor de gedraging die primair vertoond wordt, omdat deze gedraging in veel gevallen situatieonafhankelijk is. Als een chauffeur bijvoorbeeld altijd met optische en geluidssignalen rijdt, dan heeft de situatie daar zeer

waarschijnlijk geen invloed op. Het gaat in deze paragraaf dan ook om situaties waarin voorrangsvuortuigbestuurders secundair gedrag vertonen. Per gedraging zijn de situaties waarin men afwijkt van het primaire gedrag beschreven. De belangrijkste situaties en alle genoemde situaties voor de drie gedragingen zijn beschreven.

4.4.1 Situaties waarin 's nachts met optische én geluidssignalen wordt gereden (secundair gedrag)

55,1% (n=1395) van de bestuurders die als secundair gedrag aangeven met optische én geluidssignalen te rijden, geeft als belangrijkste situatie 'als het druk is op de weg'. Bijna een kwart (23,6%, n=597) geeft als belangrijkste situatie 'als ik de verkeerssituatie onoverzichtelijk vind'. Een andere veelgenoemde belangrijkste situatie is 'als ik een kruising met verkeerslichten nader' (9,2%, n=233).



Figuur 4. Situaties waarin 's nachts met optische én geluidssignalen wordt gereden

In Figuur 4 zijn alle situaties waarin met optische én geluidssignalen wordt gereden weergegeven. 82,9% (n=2098) van de chauffeurs die als secundair gedrag kiezen om met optische én geluidssignalen te rijden geeft, als één van de drie situaties, aan dat ze dit doen als ze de verkeerssituatie onoverzichtelijk vinden. 'Als het druk is op de weg' wordt door 82,5% (n=2086) van de chauffeurs als situatie gegeven. Het naderen van een kruising met verkeerslichten en een kruising zonder verkeerslichten wordt ook vaak genoemd. Respectievelijk 53,4% (n=1350) en 48,0% (n=1214).

4.4.2 Situaties waarin 's nachts met optische, maar zonder geluidssignalen wordt gereden (secundair gedrag)

'Als het rustig is op de weg' wordt door 43,5% (n=803) benoemd als belangrijkste situatie waarin als secundair gedrag met optische, maar zonder geluidssignalen wordt gereden. 17,0% (n=313) benoemd 'als ik de verkeerssituatie overzichtelijk vind' als belangrijkste situatie. 'In een woonwijk rijden' is voor 15,5% (n=286) van deze groep chauffeurs de belangrijkste situatie waarin met optische, maar zonder geluidssignalen wordt gereden.

Situatie ¹⁴	1 ^e	2 ^e	3 ^e	% Totaal
Als het rustig is op de weg	803	303	244	73,2%
<i>Als het druk is op de weg</i>	19	7	5	1,7%
Woonwijk	286	293	209	42,7%
Binnen de bebouwde kom	63	188	164	22,5%
Buiten de bebouwde kom	31	104	98	12,6%
Snelweg	111	176	165	24,5%
Kruising met verkeerslichten	9	7	7	1,2%
Kruising zonder verkeerslichten	6	10	10	1,4%
Overzichtelijke verkeerssituatie	313	442	299	57,1%
<i>Onoverzichtelijke verkeerssituatie</i>	4	13	12	1,6%
Als ik bijna ter plaatse ben	159	287	578	55,5%
Anders	41	15	54	6,0%

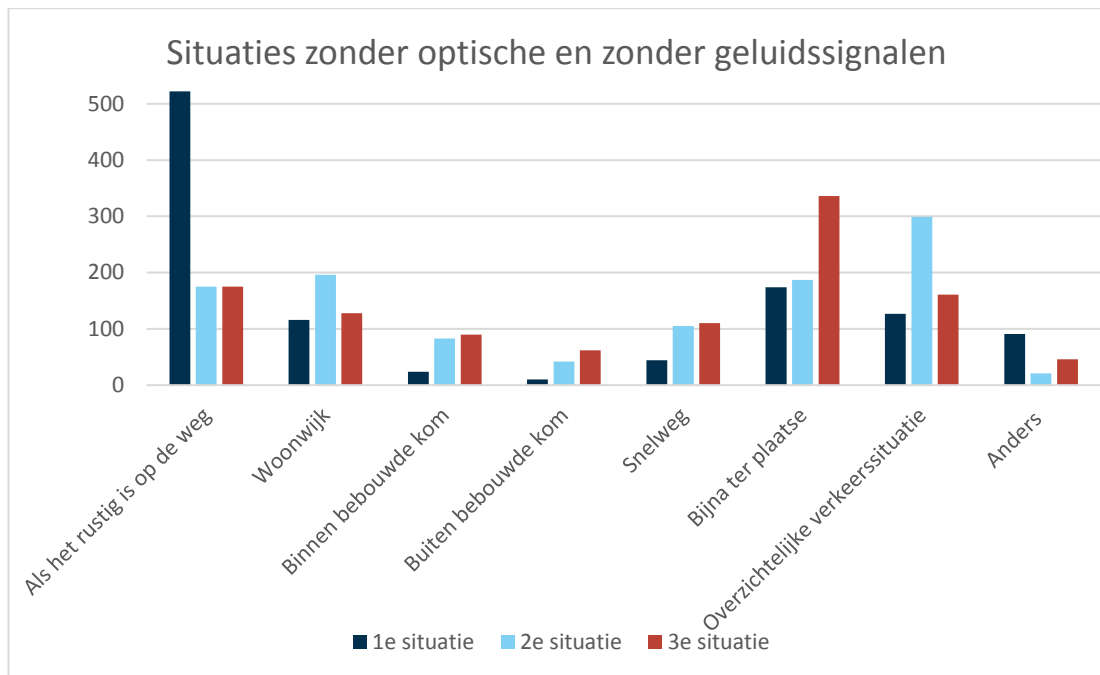
Tabel 8. Situaties waarin met optische, maar zonder geluidssignalen wordt gereden

Alle situaties waarin met optische, maar zonder geluidssignalen wordt gereden zijn weergegeven in Tabel 8. De situatie die het meest genoemd wordt als één van de drie situaties, is 'als het rustig is op de weg' (73,2%, n=1.350). Verder vindt 57,1 % (n=1.054) van deze groep chauffeurs een overzichtelijke verkeerssituatie een belangrijke situatie om met optische, maar zonder geluidssignalen te rijden. 55,5% (n=1.024) geeft als een belangrijke situatie 'als ik bijna ter plaatse ben'.

4.4.3 Situaties waarin zonder secundair optische en zonder geluidssignalen wordt gereden

47,1% (n=522) van de bestuurders die als secundair gedrag kiezen om zonder optische en zonder geluidssignalen te rijden, geeft als belangrijkste situatie 'als het rustig is op de weg' aan. 'Als ik bijna ter plaatse ben', is voor 15,7% (n=174) de belangrijkste situatie waarin ze zonder optische en zonder geluidssignalen rijden. 11,5% (n=127) vindt de belangrijkste situatie 'als ik de verkeerssituatie overzichtelijk vind'.

¹⁴ Situaties als 'als het druk is op de weg' en 'onoverzichtelijke verkeerssituatie' zijn ook gegeven voor rijden met alleen optische signalen. Chauffeurs die meestal/altijd zonder optische en zonder geluidssignalen rijden, rijden namelijk 'veiliger' met alleen optische signalen t.o.v. het gedrag dat ze meestal/altijd vertonen. Deze situaties zijn in de tabel cursief.



Figuur 5. Situaties waarin zonder optische en zonder geluidssignalen wordt gereden

In Figuur 5 zijn alle situaties waarin als secundair gedrag zonder optische en zonder geluidssignalen wordt gereden weergegeven. 78,7% (n=872) van de voorrangsvuurtuigbestuurders die wel eens zonder optische en zonder geluidssignalen rijden, geeft aan dat ze dit doen als het rustig is op de weg. 62,9% (n=697) vindt 'als ik bijna ter plaatse ben' een belangrijke situatie om zonder optische en zonder geluidssignalen te rijden. Een andere belangrijke situatie is 'als ik de verkeerssituatie overzichtelijk vind' (53,0%, n=587).

4.4.4 Samenvattend

De voorrangsvuurtuigbestuurders die als primair gedrag afwijken van de wettelijke eisen, houden zich in bepaalde situaties toch aan de wettelijke eisen. De belangrijkste situaties waarin als secundair gedrag niet afgeweken wordt van de wettelijke eisen, zijn: bij een onoverzichtelijke verkeerssituatie, als het druk is op de weg en bij een kruising met verkeerslichten.

De voorrangsvuurtuigbestuurders die als primair gedrag niet afwijken van de wettelijke eisen, wijken in sommige situaties toch af van deze eisen. De belangrijkste situatie waarin als secundair gedrag afgeweken wordt van de wettelijke eisen, zijn: als het rustig is op de weg, bij een overzichtelijke verkeerssituatie en als de chauffeur bijna ter plaatse is.

4.5 Risicoperceptie van voorrangsvuurtuigbestuurders

Om de risicoperceptie van de voorrangsvuurtuigbestuurders te meten is gebruik gemaakt van twee graadmeters: self-efficacy en affectieve respons. In deze paragraaf is eerst de betrouwbaarheid van de schalen gemeten en daarna zijn de resultaten van beide graadmeters beschreven.

4.5.1 Betrouwbaarheid meetinstrumenten

De meetinstrumenten voor de self-efficacy en de affectieve respons zijn zelf geformuleerd. Daarom is de betrouwbaarheid van de twee schalen van de meetinstrumenten geanalyseerd met een betrouwbaarheidsanalyse (Cronbach's Alpha). De betrouwbaarheidscoëfficiënt (alpha) meet de betrouwbaarheid en interne consistentie van de schaal (Tilburg University, z.d.). Een schaal met een waarde van 0,70 of hoger wordt gezien als betrouwbaar.

Meetinstrument	Cronbach's Alpha
Self-efficacy	0,933
Affectieve respons	0,744

In Tabel 9 zijn de waarden van de Cronbach's Alpha weergegeven.

Beide schalen zijn betrouwbaar,

Tabel 9. Betrouwbaarheid meetinstrumenten waarbij de schaal van de self-efficacy zelfs een hoge betrouwbaarheid heeft.

4.5.2 Self-efficacy

De hoogst mogelijk score op self-efficacy is 20. De gemiddelde score van de voorrangsvuurtuigbestuurders (n=3350) is 17,3; met een minimum van 4 en maximum van 20. Dat wil zeggen dat de self-efficacy van voorrangsvuurtuigbestuurders hoog is.

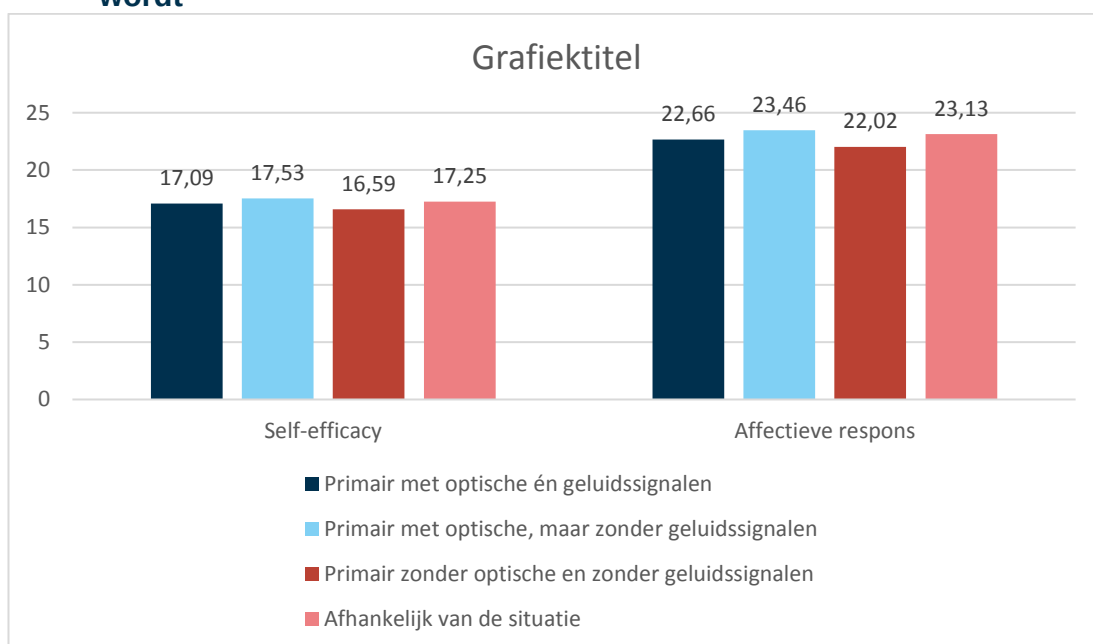
De bestuurders van de ambulance (n=960) scoren gemiddeld 18,0 op self-efficacy, met een minimum van 4 en maximum van 20. De bestuurders van brandweer (n=2325) scoren gemiddeld 17,0; met ook een minimum van 4 en maximum van 20. De bestuurders van politie (n=65) scoren gemiddeld 18,0 met een minimum van 12 en maximum van 20.

4.5.3 Affectieve respons

De hoogst mogelijk score op affectieve respons is 30. De gemiddelde score van de voorrangsvuurtuigbestuurders (n=3348) is 23,1; met een minimum van 12 en maximum van 30. Dat wil zeggen dat de affectieve respons van voorrangsvuurtuigbestuurders redelijk hoog is.

Het gemiddelde van de bestuurders van de ambulance (n=959) is 24,3; met een minimum van 15 en maximum van 30. Bij de bestuurders van de brandweer (n=2324) is de gemiddelde score 22,6 met een minimum van 12 en maximum van 30. De politie (n=65) scoort gemiddeld 24,0 met een minimum van 12 en maximum van 30.

4.5.4 Score risicoperceptie ten opzichte van gedrag dat primair vertoond wordt



Figuur 6. Score risicoperceptie ten opzichte van gedrag dat primair vertoond wordt

In Figuur 6 is de score op self-efficacy en affectieve respons ten opzichte van het primaire gedrag weergegeven. De chauffeurs die als primair gedrag met optische, maar zonder geluidssignalen rijden, scoren gemiddeld het hoogst op zowel self-efficacy als affectieve respons. Chauffeurs die primair zonder optische en zonder geluidssignalen rijden, scoren gemiddeld het laagst op zowel self-efficacy als affectieve respons. Dat is tegen de verwachting in. Er werd namelijk verwacht dat chauffeurs die afwijken van de wettelijke eisen, hoger zouden scoren op self-efficacy en affectieve respons. In het volgende hoofdstuk is onderzocht of deze verschillen significant zijn of dat deze verschillen berusten op toeval.

4.5.5 Samenvattend

De risicoperceptie van voorrangsvuurtuigbestuurders is over het algemeen laag. Ze scoren namelijk hoog op self-efficacy en redelijk hoog op affectieve respons. Dat betekent dat voorrangsvuurtuigbestuurders veel vertrouwen hebben dat ze adequaat met risico's om kunnen gaan en dat ze zich positief voelen tijdens een spoedrit.

4.6 Mate waarin omwonenden 's nachts hinder ondervinden van geluidssignalen

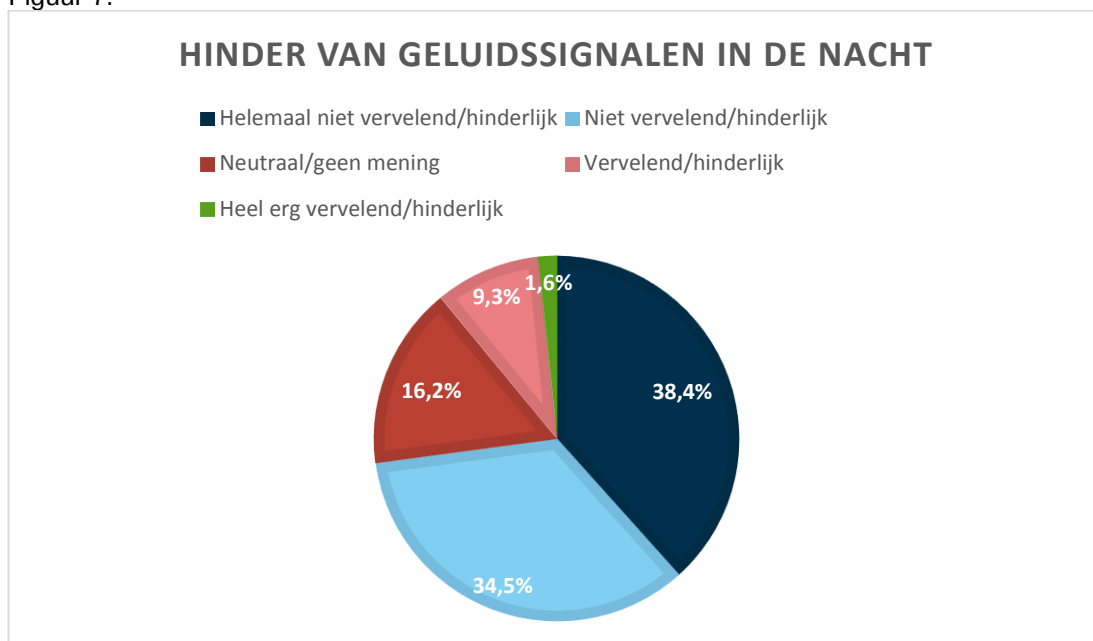
In deze paragraaf is de mate waarin omwonenden 's nachts hinder ondervinden van geluidssignalen beschreven. Eerst worden de algemene resultaten beschreven en daarna worden de resultaten kort vergeleken met de resultaten van de voorrangsvuurtuigbestuurders.

4.6.1 Algemene resultaten

Van de respondenten wordt 42,8% (n=365) 's nachts wel eens wakker van de geluidssignalen van hulpdiensten. Van deze groep wordt 59,7% (n=218) enkele keren per jaar wakker. 26,3% (n=96) wordt enkele keren paar maand wakker en 11,2% (n=41) wordt

enkele keren per week wakker. Sommige omwonenden worden vrijwel dagelijks wakker van geluidssignalen in de nacht: 2,7% (n=10).

De respondenten is gevraagd in hoeverre zij het vervelend/hinderlijk vinden als ze wakker worden van geluidssignalen in de nacht. Slechts 1,6 % (n=6) vindt het heel erg vervelend/hinderlijk en 9,3% (n=34) vindt het vervelend/hinderlijk om 's nachts wakker te worden van geluidssignalen. Het grootste deel, 38,4% (n=140), vindt het helemaal niet vervelend/hinderlijk en 34,5% (n=126) vindt het niet vervelend/hinderlijk om wakker te worden van geluidssignalen in de nacht. 16,2% (n=59) is neutraal of heeft geen mening. Zie Figuur 7.



Figuur 7. Hinder van geluidssignalen in de nacht

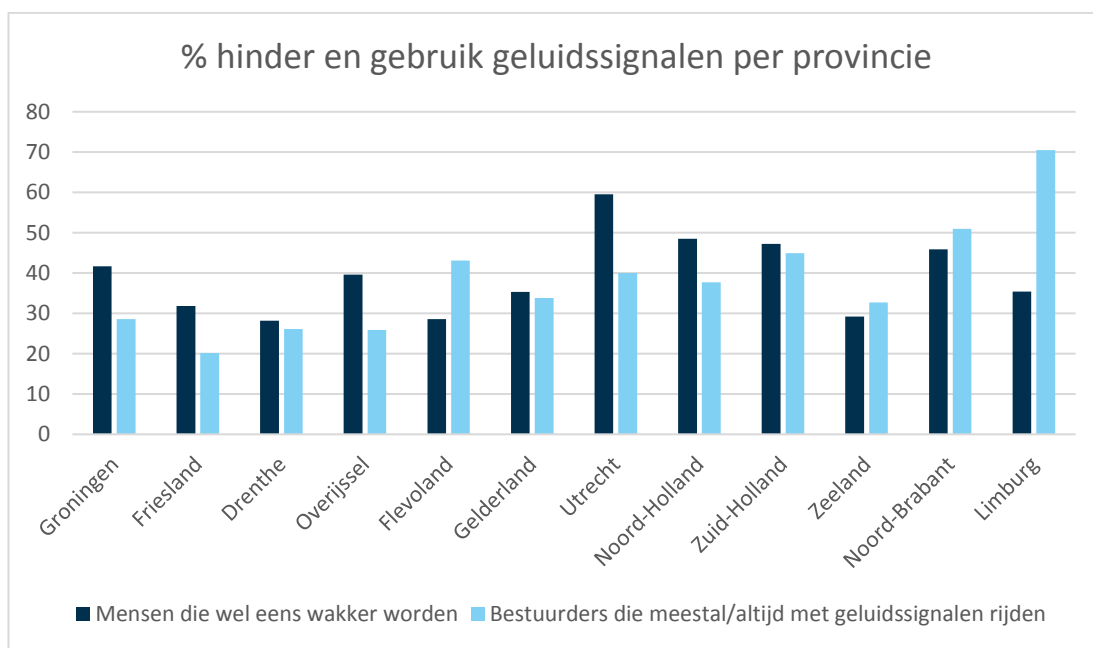
Van de respondenten die binnen 500 meter van een ambulancepost, brandweerkazerne en/of politiebureau wonen, wordt 57,9% (n=62) 's nachts wel eens wakker van geluidssignalen. 63,2% (n=160) van de respondenten die langs een veelgebruikte aanrijdroute woont, wordt wel eens wakker van geluidssignalen in de nacht. Van de respondenten waar ambulance, brandweer en/of politie af en toe langs het huis komt, wordt 39,2% (n=143) wel eens wakker van geluidssignalen in de nacht.

4.6.2 Vergelijking met voorrangsvuurtuigbestuurders

De drie provincies waar in verhouding de meeste mensen wakker worden door geluidssignalen in de nacht zijn: Utrecht (59,5%, n=44), Noord-Holland (48,5%, n=65) en Zuid-Holland (47,2%, n=83). Als er gekeken wordt in welke mate voorrangsvuurtuigbestuurders in die provincies als primair gedrag met geluidssignalen rijden, dan is te zien dat de drie provincies bij de zes provincies horen waar in verhouding¹⁵ het meeste met geluidssignalen wordt gereden. In Utrecht rijdt 40,0% (n=46), in Noord-Holland 37,7% (n=99) en Zuid-Holland 44,9% (n=214) als primair gedrag met geluidssignalen. Het lijkt dus logisch dat in deze provincies de meeste mensen wakker worden.

¹⁵ Bij de percentages is de categorie 'ik laat mijn keuze om 's nachts tijdens een Prio1/A1 rit wel/niet met zwaailicht en/of sirene te rijden van de situatie afhangen' niet meegenomen, omdat zij het minst constante gedrag vertonen

De drie provincies waar in verhouding de minste mensen wakker worden door geluidssignalen in de nacht zijn: Drenthe (27,2%, n=11), Flevoland (28,6%, n=10) en Zeeland (29,2%, n=7). Voor Drenthe en Zeeland lijkt dat logisch, omdat deze provincies bij de zes provincies horen waar in verhouding het minst met geluidssignalen wordt gereden. In Drenthe rijdt 26,1% (n=24) en in Zeeland 32,7% (n=48) als primair gedrag met geluidssignalen. In Flevoland wordt er in verhouding best veel, 43,1% (n=22) als primair gedrag met geluidssignalen gereden. Zie Figuur 8.



Figuur 8. % hinder en gebruik geluidssignalen per provincie

4.6.3 Samenvattend

Minder dan de helft van de respondenten wordt wel eens wakker van geluidssignalen in de nacht. Dat zegt op zichzelf niet veel, omdat uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat er 's nachts regelmatig zonder geluidssignalen wordt gereden. Als de geluidssignalen niet aan staan, worden omwonenden vanzelfsprekend ook niet wakker van de geluidssignalen. Dit lijkt bevestigd te worden als de resultaten van de twee vragenlijsten vergeleken worden. In de provincies waar in verhouding het vaakst als primair gedrag met optische én geluidssignalen gereden wordt, worden over het algemeen ook de meeste mensen wakker.

Over het algemeen vinden respondenten die wel eens wakker worden, dat niet vervelend/hinderlijk.

5 Analyse

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is onderzocht of er een samenhang is tussen verschillende variabelen en de onderzoeksresultaten. Er is gebruik gemaakt van Chi-kwadraattoetsen, T-toetsen, correlaties en variantieanalyses. Daarbij zijn een aantal variabelen als onderscheidende factor gekozen. Per paragraaf wordt benoemd welke variabelen dit zijn.

Bij de analyse van verschillen tussen de hulpdiensten zijn de resultaten van de politie niet meegenomen. Vanuit de politie is namelijk te weinig respons geweest op de vragenlijst.

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste uitkomsten beschreven. Alle significante verschillen zijn te vinden in de tabellen van de analyses, in bijlage 5.

5.2 Mate waarin voorrangsvoertuigbestuurders 's nachts wettelijke eisen opvolgen

In deze paragraaf is gekeken naar het gedrag dat de bestuurder primair vertoont en het gebruik van vrijstellingen op het RVV 1990, zonder het gebruik van optische en/of geluidssignalen. De variabelen die als onderscheidende factor zijn gekozen, zijn: hulpdienst, rijervaring, type voertuig en gebied. De analyses zijn gedaan met chi-kwadraattoetsen en variantieanalyses. De chi-kwadraattoets geeft aan of er een significant verschil is en de variantieanalyse geeft aan waar dat verschil zit.

5.2.1 **Vershil tussen hulpdiensten**

Als er gekeken wordt naar het verschil tussen hulpdienst en de keuze die de chauffeurs meestal/altijd maken, dan blijkt dat er een significant verschil is tussen de hulpdiensten. Brandweerchauffeurs rijden vaker als primair gedrag met optische én geluidssignalen (30,3%, n=787), dan ambulancechauffeurs (11,5%, n=131). Andersom rijden ambulancechauffeurs vaker als primair gedrag met optische, maar zonder geluidssignalen (46,1%, n=527), dan brandweerchauffeurs (28,5%, n=741).

Er is ook een significant verschil tussen de hulpdiensten als het gaat om door rood verkeerslicht rijden. Ambulancechauffeurs rijden vaker met optische, maar zonder geluidssignalen door rood verkeerslicht (85,4%, n=836), dan brandweerchauffeurs (51,5%, n=1006). Ambulancechauffeurs rijden ook vaker zonder optische en zonder geluidssignalen door rood verkeerslicht (52,8%, n=234), dan brandweerchauffeurs (23,3%, n=153).

Er is een significant verschil tussen de hulpdiensten met betrekking tot harder rijden dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid zonder optische en/of geluidssignalen. Ambulancechauffeurs rijden vaker met optische, maar zonder geluidssignalen harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid (90,9%, n=890), dan brandweerchauffeurs (85,3%, n=1667). Ambulancechauffeurs rijden ook vaker zonder optische en zonder geluidssignalen

harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid (75,4%, n=334), dan brandweerchauffeurs (68,0%, n=446).

5.2.2 Verschil tussen rijervaring

Het aantal spoedritten dat een voorrangsvoertuigbestuurder per jaar rijdt is opgedeeld in zeven categorieën: minder dan 10, 10-25, 25-50, 50-100, 100-250, 250-500 en meer dan 500. Er is een significant verschil tussen het aantal spoedritten per jaar en het gedrag dat chauffeurs primair vertonen. Bestuurders die minder dan 10 spoedritten per jaar rijden, rijden significant het vaakst als primair gedrag met optische én geluidssignalen (32,7%, n=152). Chauffeurs die 250-500 spoedritten per jaar rijden significant het vaakst als primair gedrag met optische, maar zonder geluidssignalen (48,0%, n=245).

Het aantal jaren dat chauffeurs werkzaam zijn als chauffeur is opgedeeld in vier categorieën: 0-2 jaar, 3-5 jaar, 6-10 jaar en meer dan 10 jaar. Er is geen significant verschil tussen het aantal jaren dat chauffeurs werkzaam zijn als chauffeur, als het gaat om het gedrag dat zij primair vertonen.

Als er gekeken wordt naar het afwijken van het RVV 1990 zonder optische en/of geluidssignalen, dan is er een significant verschil tussen het aantal spoedritten per jaar. Chauffeurs die meer dan 500 spoedritten per jaar rijden, rijden significant het vaakst door rood verkeerslicht met optische, maar zonder geluidssignalen (91,4%, n=233). Chauffeurs die meer dan 500 spoedritten per jaar rijden en chauffeurs die 250-500 spoedritten per jaar rijden, rijden significant het vaakst door rood verkeerslicht zonder optische en zonder geluidssignalen (63,0%, n=75 en 56,3% n=108).

Er is ook een significant verschil tussen het aantal spoedritten per jaar dat een chauffeur rijdt ten opzichte van het harder rijden dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid. chauffeurs die meer dan 500 spoedritten per jaar rijden, rijden het vaakst met optische, maar zonder geluidssignalen harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid (92,2%, n=235). Er is geen significant verschil tussen het aantal spoedritten dat chauffeurs rijden, ten opzichte van zonder optische en zonder geluidssignalen harder rijden dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid.

Er is geen significant verschil tussen het aantal jaren dat chauffeurs werkzaam zijn als chauffeur, ten opzichte van door rood verkeerslicht rijden en harder rijden dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid zonder optische en/of geluidssignalen.

5.2.3 Verschil tussen type voertuigen

Voor de ambulance is onderscheid gemaakt tussen verschillende functies: ambulancechauffeur, huisartschauffeur, OVDG en rapid responder. Er is een significant verschil tussen de verschillende functies, als het gaat om het gedrag dat zij primair vertonen. Huisartschauffeurs rijden significant het vaakst als primair gedrag met optische én geluidssignalen (45,1%, n=23). Ambulancechauffeurs rijden significant het vaakst als primair gedrag met optische, maar zonder geluidssignalen (50,1%, n=472).

Bij de brandweer is onderscheid gemaakt tussen twee type voertuigen: licht en zwaar. Er is een significant verschil tussen deze type voertuigen, als het gaat het gedrag dat primair vertoond wordt. Chauffeurs in een zwaar voertuig rijden significant vaker als primair gedrag

met optische én geluidssignalen (32,1%, n=691). Chauffeurs op een licht voertuig rijden vaker als primair gedrag zonder optische en zonder geluidssignalen (4,7%, n=21).

Bij de politie is er geen significant verschil tussen de type voertuigen (personenauto en motor), als het gaat om het gedrag dat ze primair vertonen.

Gebruik vrijstellingen RVV 1990: rood verkeerslicht

Er is een significant verschil tussen de type functies van de ambulance, met betrekking tot rijden door rood verkeerslicht. Huisartschauffeurs rijden het minst vaak met optische, maar zonder geluidssignalen door rood verkeerslicht (60,0%, n=24). Ambulancechauffeurs en rapid responders rijden het vaakst zonder optische en zonder geluidssignalen door rood verkeerslicht (55,7%, n=206 en 52,8%, n=19).

Er is geen significant verschil tussen type brandweervoertuigen, als het gaat om met optische, maar zonder geluidssignalen door rood verkeerslicht rijden. Er is wel een significant verschil tussen type brandweervoertuigen en zonder optische en zonder geluidssignalen door rood verkeerslicht rijden. Een brandweerchauffeur op een zwaar voertuig rijdt significant vaker zonder optische en zonder geluidssignalen door rood verkeerslicht (25,7%, n=111).

Gebruik vrijstellingen RVV 1990: maximumsnelheid

Een OVDG rijdt het vaakst met optische, maar zonder geluidssignalen harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid (95,9%, n=47). Er is geen significant verschil tussen type functie en harder rijden dan ter plaatse geldende maximumsnelheid zonder optische en zonder geluidssignalen.

Er is een significant verschil tussen de type brandweervoertuigen. Chauffeurs op een licht voertuig rijden significant vaker met optische, maar zonder geluidssignalen harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid (91,4%, n=318), dan chauffeurs op een zwaar voertuig (83,9%, n=1349). Chauffeurs op een licht voertuig rijden ook significant vaker zonder optische en zonder geluidssignalen harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid (73,7%, n=165).

5.2.4 Verschil tussen gebieden

Er is een significant verschil tussen chauffeurs die vooral in landelijk gebied rijden en chauffeurs die vooral in stedelijk gebied rijden. Chauffeurs die vooral in stedelijk gebied rijden, rijden significant vaker als primair gedrag met optische én geluidssignalen (27,8%, n=442).

In stedelijk gebied rijden voorrangsvoertuigbestuurders significant vaker door rood verkeerslicht. Er wordt verwacht dat er in landelijk gebied weinig verkeerslichten zijn. Uit deze gegevens kunnen dus verder geen conclusies getrokken worden. Er is ook gekeken naar verschil met betrekking tot harder rijden dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid. Dit verschil tussen landelijk en stedelijk gebied is niet significant.

5.2.5 Samenvattend

Ambulancechauffeurs wijken significant vaker af van de wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik in de nacht, dan brandweerchauffeurs. Ambulancechauffeurs kiezen als primair gedrag vaker voor het rijden zonder optische en/of geluidssignalen en maken vaker

gebruik van de vrijstellingen van het RVV 1990, zonder gebruik van optische en/of geluidssignalen.

Het aantal spoedritten dat een chauffeur per jaar rijdt, heeft significant invloed op het afwijken van de wettelijke eisen. Chauffeurs die meer spoedritten per jaar rijden, kiezen significant vaker als primair gedrag om zonder optische en/of geluidssignalen te rijden. Zij maken ook vaker gebruik van de vrijstellingen van het RVV 1990, zonder gebruik van optische en/of geluidssignalen.

Brandweerchauffeurs op lichte voertuigen wijken significant vaker af van de wettelijke eisen, dan brandweerchauffeurs op zware voertuigen. Chauffeurs die vooral in landelijk gebied rijden, wijken significant vaker af van de wettelijke eisen, dan chauffeurs die vooral in stedelijk gebied rijden.

5.3 Motieven om 's nachts wel/niet af te wijken van wettelijke eisen

In deze paragraaf zijn de belangrijkste motieven voor alle drie de gedragingen beschreven. De variabelen die als onderscheidende factor zijn gekozen, zijn: hulpdienst en gebied. De analyses zijn gedaan met chi-kwadraattoetsen en variantieanalyses.

5.3.1 Verschil tussen hulpdiensten

Er is een significant verschil tussen de belangrijkste motieven om met optische én geluidssignalen te rijden, die door de hulpdiensten worden gekozen. Ambulancechauffeurs (51,8%, n=521) kiezen vaker 'eigen veiligheid' als belangrijkste motief, dan brandweerchauffeurs (44,9%, n=1076). Brandweerchauffeurs kiezen vaker 'het is verplicht volgens de wet' als belangrijkste motief (12,2%, n=293), dan ambulancechauffeurs (7,7%, n=77).

Er is ook een significant verschil tussen de belangrijkste motieven om met optische, maar zonder geluidssignalen te rijden. Brandweerchauffeurs kiezen vaker voor 'hinder voor mijzelf en mijn collega's beperken', als belangrijkste motief om met optische, maar zonder geluidssignalen te rijden (7,3%, n=144), dan ambulancechauffeurs (3,0%, n=30). Ambulancechauffeurs kiezen vaker 'ik word ook snel genoeg opgemerkt zonder geluidssignalen' als belangrijkste motief (27,5%, n=274), dan brandweerchauffeurs (19,0%, n=376).

Er is ook een significant verschil tussen de belangrijkste motieven om zonder optische en zonder geluidssignalen te rijden. Brandweerchauffeurs kiezen als belangrijkste motief vaker 'hinder voor (slapende) omwonenden beperken' (40,4%, n=275), dan ambulancechauffeurs (31,9%, n=144).

5.3.2 Verschil tussen gebieden

Er is geen significant verschil tussen chauffeurs die voornamelijk in landelijk gebied rijden en chauffeurs die voornamelijk in stedelijk gebied rijden, als er gekeken wordt naar het belangrijkste motief dat zij geven om met optische én geluidssignalen te rijden.

Er is wel een significant verschil tussen de groepen chauffeurs, als er gekeken wordt naar het belangrijkste motief om met optische, maar zonder geluidssignalen te rijden. Chauffeurs die vooral in landelijk gebied rijden, vinden 'met alleen optische signalen word ik ook snel genoeg opgemerkt' vaker het belangrijkste motief (22,3%, n=161), dan chauffeurs die voornamelijk in stedelijk gebied rijden (18,9%, n=236).

Er is ook een significant verschil tussen de groepen chauffeurs, met betrekking tot het belangrijkste motief om zonder optische en zonder geluidssignalen te rijden. Chauffeurs die vooral in landelijk gebied rijden, vinden 'hinder voor andere weggebruikers beperken' het vaakst het belangrijkste motief (9,3%, n=27).

5.3.3 Samenvattend

Er zit verschil tussen de motieven die de hulpdiensten geven om wel/niet af te wijken van de wettelijke eisen. Brandweerchauffeurs vinden dat het verplicht is volgens de wet, vaker het belangrijkste motief om niet af te wijken van de wettelijke eisen. Ambulancechauffeurs vinden de eigen veiligheid vaker het belangrijkste motief.

Brandweerchauffeurs vinden het beperken van de hinder voor zichzelf en de collega's vaker het belangrijkste motief om af te wijken van de wettelijke eisen, dan ambulancechauffeurs. Ambulancechauffeurs vinden op hun beurt vaker het belangrijkste motief, dat ze zonder geluidssignalen ook snel genoeg opgemerkt worden.

Er is ook een verschil tussen de motieven om van de wettelijke eisen af te wijken, die chauffeurs uit landelijk en stedelijk gebied geven. Chauffeurs die vooral in landelijk gebied rijden, vinden vaker het belangrijkste motief dat ze zonder geluidssignalen ook snel genoeg opgemerkt worden.

5.4 Situaties waarin 's nachts wel/niet wordt afgeweken van wettelijke eisen

In deze paragraaf zijn de belangrijkste situaties voor alle drie de gedragingen beschreven. De variabelen die als onderscheidende factor zijn gekozen, zijn: hulpdienst en rijervaring. De analyses zijn gedaan met chi-kwadraattoetsen en variantieanalyses.

5.4.1 Verschil tussen hulpdiensten

Er is een significant verschil tussen de hulpdiensten, als het gaat om de belangrijkste situatie die zij kiezen om met optische én geluidssignalen te rijden. Ambulancechauffeurs vinden 'als het druk is op de weg' significant vaker de belangrijkste situatie (58,9%, n=503). Brandweerchauffeurs vinden 'als ik een kruising met verkeerslichten nader' significant vaker de belangrijkste situatie (10,1%, n=164).

Er is geen significant verschil tussen de hulpdiensten, met betrekking tot de belangrijkste situatie die gekozen wordt om met optische, maar zonder geluidssignalen te rijden.

Er is wel een significant verschil tussen de hulpdiensten, in de belangrijkste situatie die zij kiezen om zonder optische en zonder geluidssignalen te rijden. Brandweerchauffeurs vinden 'als ik de verkeerssituatie overzichtelijk vind', significant vaker de belangrijkste situatie

(13,4%, n=84). Ambulancechauffeurs kiezen als belangrijkste situatie, significant vaker 'als ik bijna ter plaatse ben' (24,8%, n=106).

5.4.2 Verschil tussen rijervaring

Er is een significant verschil tussen het aantal ritten per jaar dat een chauffeur rijdt, als het gaat om de belangrijkste situatie waarin zij met optische én geluidssignalen rijden. Dat verschil zit bij de situatie 'als het druk is op de weg'. Chauffeurs die meer dan 500 spoedritten per jaar rijden, kiezen die situatie het vaakst als de belangrijkste (64,7%, n=143).

Er is geen significant verschil tussen het aantal jaren dat chauffeurs werkzaam zijn als chauffeur, als het gaat om de belangrijkste situatie waarin zij met optische én geluidssignalen rijden.

Er is geen significant verschil tussen de groepen chauffeurs op basis van rijervaring (zowel het aantal ritten per jaar als het aantal jaren werkzaam als chauffeur), in de keuze die zij maken voor de belangrijkste situatie om met optische, maar zonder geluidssignalen te rijden.

Er is wel een significant verschil tussen het aantal ritten per jaar dat een chauffeur rijdt, als het gaat om de belangrijkste situatie waarin zij zonder optische en zonder geluidssignalen rijden. Chauffeurs die 250-500 en meer dan 500 spoedritten per jaar rijden, rijden het vaakst zonder optische en zonder geluidssignalen, in de situatie 'als ik bijna ter plaatse ben' (23,8%, n=45 en 24,8%, n=28).

5.4.3 Samenvattend

Ambulancechauffeurs vinden het vaker belangrijk om niet af te wijken van de wettelijke eisen, als het druk is op de weg. Brandweerchauffeurs vinden het belangrijker om niet af te wijken als ze een kruising met verkeerslichten naderen. Ambulancechauffeurs wijken vaker af van de wettelijke eisen als ze bijna ter plaatse zijn, dan brandweerchauffeurs. Brandweerchauffeurs wijken vaker af als de verkeerssituatie overzichtelijk vinden, dan ambulancechauffeurs.

Chauffeurs die meer dan 500 spoedritten per jaar rijden vinden 'als het druk is op de weg' vaker de belangrijkste situatie om niet af te wijken van de wettelijke eisen, dan chauffeurs die minder dan 500 spoedritten per jaar rijden. Chauffeurs die meer dan 250 spoedritten per jaar rijden vinden 'als ze bijna ter plaatse zijn', vaker de belangrijkste situatie om niet af te wijken van de wettelijke eisen, dan chauffeurs die minder dan 250 spoedritten per jaar rijden.

5.5 Risicoperceptie van voorrangsvuurtuigbestuurders

In deze paragraaf is de risicoperceptie van voorrangsvuurtuigbestuurders beschreven. De variabelen die als onderscheidende factor zijn gekozen, zijn: hulpdienst, afwijken regelgeving en rijervaring. De analyses zijn gedaan met een T-toets en met variantieanalyses (ANOVA).

5.5.1 Verschil tussen hulpdiensten

Er is een significant verschil tussen de hulpdiensten, met betrekking tot de score op self-efficacy. Ambulancechauffeurs (n=960) scoren significant hoger op self-efficacy, dan brandweerchauffeurs (n=2325).

Ambulancechauffeurs (n=959) scoren ook significant hoger op affectieve respons, dan brandweerchauffeurs (n=2324).

5.5.2 Verschil tussen afwijken regelgeving

Er is een significant verschil tussen het gedrag dat chauffeurs primair vertonen, als er gekeken wordt naar de score op self-efficacy. Chauffeurs die als primair gedrag met optische, maar zonder geluidssignalen rijden (n=1094), scoren significant hoger op self-efficacy dan chauffeurs die als primair gedrag met optische én geluidssignalen rijden (n=843) en chauffeurs die de keuze van de situatie af laten hangen (n=1367).

Chauffeurs die als primair gedrag met optische, maar zonder geluidssignalen rijden (n=1092), scoren op affectieve respons ook significant hoger, dan chauffeurs die als primair gedrag met optische én geluidssignalen (n=843) en zonder optische en zonder geluidssignalen rijden (n=46).

Rood verkeerslicht

Als er gekeken wordt naar het afwijken van het RVV 1990, zonder optische en/of geluidssignalen te voeren, dan zijn er ook significante verschillen. Chauffeurs die wel eens door rood verkeerslicht rijden met optische, maar zonder geluidssignalen (n=1775), scoren significant hoger op self-efficacy, dan chauffeurs die dat niet doen (n=1035). Chauffeurs die wel eens zonder optische en zonder geluidssignalen door rood verkeerslicht rijden (n=423), scoren ook significant hoger op self-efficacy, dan chauffeurs die dat niet doen (n=704).

Op de affectieve respons wordt ook significant hoger gescoord door chauffeurs die wel eens door rood verkeerslicht rijden met optische, maar zonder signalen (n=1774), dan chauffeurs die dat niet doen (n=1034). Chauffeurs die wel eens door rood verkeerslicht rijden zonder optische en zonder geluidssignalen (n=423), scoren significant hoger op affectieve respons, dan chauffeurs die dat niet doen (n=703).

Harder rijden dan ter plaatse geldende maximumsnelheid

Er is geen significant verschil tussen de scores op self-efficacy, als gekeken wordt naar harder rijden dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid zonder optische en/of geluidssignalen.

Er is ook geen significant verschil tussen de scores op affectieve respons, als gekeken wordt naar harder rijden dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid zonder optische en/of geluidssignalen.

5.5.3 Verschil tussen rijervaring

Er is een significante samenhang tussen de score op self-efficacy en het aantal spoedritten dat een chauffeur per jaar rijdt. Hoe meer spoedritten een chauffeur rijdt, hoe hoger hij scoort op self-efficacy. Chauffeurs die minder dan 10 ritten per jaar rijden (n=413) scoren bijvoorbeeld significant lager op self-efficacy, dan alle andere groepen chauffeurs. Chauffeurs die 50-100 spoedritten per jaar rijden (n=468) scoren significant hoger op self-efficacy, dan chauffeurs die minder dan 10 spoedritten per jaar rijden (n=413). Zij scoren echter significant lager op self-efficacy dan chauffeurs die 100-250 (n=468), 250-500 (n=424) of meer dan 500 spoedritten per jaar rijden (n=244).

Er is geen significante samenhang, maar wel een significant verschil tussen de score op self-efficacy, als er gekeken wordt naar het aantal jaren werkzaam als chauffeur. Chauffeurs die meer dan 10 jaar werkzaam zijn als chauffeur (n=1849) scoren significant hoger op self-efficacy, dan chauffeurs die 0-2 jaar werkzaam zijn als chauffeur (n=386).

Er is ook een significante samenhang tussen de score op affectieve respons en het aantal spoedritten dat een chauffeur per jaar rijdt. Wederom geldt: hoe meer spoedritten een chauffeur rijdt, hoe hoger de score op affectieve respons. Chauffeurs die minder dan 10 ritten per jaar rijden (n=413) scoren significant lager op affectieve respons, dan alle andere groepen. Chauffeurs die 100-250 spoedritten per jaar rijden (n=467) scoren significant hoger op affectieve respons, dan chauffeurs die minder dan 10 (n=413), 10-25 (n=697) en 25-50 (n=635) spoedritten per jaar rijden. Zij scoren daarentegen significant lager dan chauffeurs die meer dan 500 spoedritten per jaar rijden (n=244).

Er is geen significante samenhang en geen significant verschil tussen de score op affectieve respons, als er gekeken wordt naar het aantal jaren dat een chauffeur werkzaam is als chauffeur.

5.5.4 Samenvattend

Chauffeurs die hoog scoren op self-efficacy en affectieve respons, wijken significant vaker af van de wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik in de nacht. Zij kiezen vaker als primair gedrag om zonder optische en/of geluidssignalen te rijden en zij maken vaker gebruik van de vrijstellingen van het RVV 1990, zonder het gebruik van optische en/of geluidssignalen.

Hoe meer spoedritten chauffeurs per jaar rijden, hoe hoger zij scoren op self-efficacy en affectieve respons. Dus: hoe meer spoedritten een chauffeur rijdt, hoe lager de risicoperceptie.

5.6 Mate waarin omwonenden 's nachts hinder ondervinden van geluidssignalen

In deze paragraaf is de overlast die omwonenden ondervinden van geluidssignalen van hulpdiensten beschreven. Er zijn verschillende analyses met verschillende variabelen uitgevoerd. Onder andere hoe vaak men wakker wordt, hoe vervelend/hinderlijk men het vindt om wakker te worden en hoe dichtbij men bij een ambulancepost, brandweerkazerne en/of politiebureau woont. De analyses zijn gedaan met Chi-kwadraattoetsen en variantieanalyses

5.6.1 Verschil tussen provincies

Er is een significant verschil tussen de provincies, als het gaat om hoe veel mensen 's nachts wel eens wakker worden van geluidssignalen. In Utrecht worden de meeste (59,5%, n=44) en in Drenthe de minste (28,2%, n=11) mensen wakker van geluidssignalen in de nacht.

Er is geen significant verschil tussen de provincies, als gekeken wordt naar hoe vaak de mensen, die wel eens wakker worden, 's nachts wakker worden van geluidssignalen.

Er is ook geen significant verschil tussen de provincies, als het gaat om hoe vervelend/hinderlijk de omwonenden het vinden om wakker te worden van geluidssignalen in de nacht.

5.6.2 Verschil tussen hoe veel mensen wakker worden

Er is een significant verschil tussen hoe veel mensen wakker worden, als gekeken wordt naar hoe dichtbij zij bij een ambulancepost, brandweerkazerne en/of politiebureau wonen. Er worden significant meer mensen die binnen 500 meter (57,9%, n=62) of langs een veelgebruikte aanrijdroute (63,2%, n=160) wonen wakker, dan mensen die ergens wonen waar af en toe een voorrangsvoertuig langsrijdt (29,1%, n=143).

Er is ook een significant verschil als er gekeken wordt naar stedelijk of landelijk gebied. Er worden significant meer mensen wakker die in stedelijk gebied wonen (47,3%, n=263), dan mensen die in landelijk gebied wonen (34,5%, n=102).

Mensen die overdag vanuit huis vrijwel dagelijks sirenes horen, worden 's nachts significant vaker wakker (54,9%, n=163), dan mensen die overdag vanuit huis enkele keren per week (39,4%, n=95), maand (40,8%, n=82) of jaar (22,1%, n=25) sirenes horen.

5.6.3 Verschil tussen hoe vaak men wakker wordt

Er is een significant verschil tussen hoe vaak men wakker wordt, als het vergeleken wordt met hoe dichtbij men woont. Mensen die dichtbij (binnen 500 meter) een ambulancepost, brandweerkazerne en/of politiebureau wonen, worden bijvoorbeeld significant vaker enkele keren per maand wakker (35,5%, n=22), dan mensen die ergens wonen waar af en toe een voorrangsvoertuig langsrijdt (18,2%, n=26).

5.6.4 Verschil tussen ervaren hinder

Er is geen significant verschil tussen de ervaren hinder, als het vergeleken wordt met hoe vaak men wakker wordt van geluidssignalen in de nacht. Omwonenden die vrijwel dagelijks wakker worden van geluidssignalen vinden dat dus niet significant hinderlijker, dan omwonenden die enkele keren per jaar wakker worden.

Er is ook geen significant verschil tussen de ervaren hinder, als gekeken wordt naar hoe dichtbij men bij een ambulancepost, brandweerkazerne en/of politiebureau woont.

5.6.5 Samenvattend

Mensen die dicht bij een ambulancepost, brandweerkazerne en/of politiebureau wonen en mensen die langs een veelgebruikte aanrijdroute wonen, worden significant het vaakst wakker van geluidssignalen in de nacht. Er worden meer mensen wakker die in stedelijk gebied wonen, dan mensen die in landelijk gebied wonen.

In het vorige hoofdstuk is omschreven dat omwonenden het over het algemeen niet hinderlijk/vervelend vinden om wakker te worden van geluidssignalen in de nacht. Verwacht werd dat het aantal keer dat een omwonende wakker wordt 's nachts invloed zou hebben op hoe hinderlijk/vervelend men dat vindt. In deze paragraaf is dat onderzocht en blijkt dat er geen verschil is. Het maakt dus niet uit hoe vaak een omwonende wakker wordt, als er gekeken wordt naar hoe vervelend/hinderlijk men dat vindt.

6 Conclusies en discussie

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste conclusies getrokken en de waarde en de beperkingen van het onderzoek weergegeven. In de eerste paragraaf is antwoord gegeven op de onderzoeksvragen en de probleemstelling. In de tweede paragraaf is de discussie beschreven.

6.1 Conclusies

6.1.1 **In welke mate volgen bestuurders van voorrang voertuigen in Nederland 's nachts de wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik wel/niet op?**

Slechts 24,3% van de voorrang voertuigbestuurders rijdt 's nachts tijdens een spoedrit als primair gedrag met optische én geluidssignalen. De chauffeurs is gevraagd of zij tijdens (een gedeelte van) een spoedrit wel eens afwijken van het gedrag dat ze primair vertonen. Daaruit blijkt dat 13,5% van de chauffeurs zich 's nachts altijd houdt aan de wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik in de nacht. 4,3% wijkt altijd af van de wettelijke eisen.

Van de chauffeurs die wel eens zonder optische en/of geluidssignalen rijden, rijdt 56,4% wel eens door rood verkeerslicht en 83,2% wel eens harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid.

Ambulancechauffeurs wijken significant vaker af van de wettelijke eisen, dan brandweerchauffeurs. Ze rijden vaker als primair gedrag zonder optische en/of geluidssignalen en maken vaker gebruik van de vrijstellingen van het RVV 1990 zonder gebruik van optische en/of geluidssignalen. Dat is zeer waarschijnlijk vooral te verklaren door de rijervaring. Uit het onderzoek blijkt dat ambulancechauffeurs gemiddeld meer spoedritten per jaar rijden en dat het aantal spoedritten per jaar invloed heeft op wel/niet afwijken van wettelijke eisen. Hoe meer spoedritten een chauffeur per jaar rijdt, hoe sneller er afgeweken wordt van de wettelijke eisen.

Naast het verschil tussen hulpdiensten en werkervaring, is het ook zo dat er in stedelijk gebied significant vaker als primair gedrag met optische én geluidssignalen wordt gereden, dan in landelijk gebied. Dat verschil ligt in de lijn der verwachting, omdat het in stedelijk gebied over het algemeen drukker en dichtbevolkter is dan in landelijk gebied.

6.1.2 **Welke motieven hebben bestuurders van voorrang voertuigen in Nederland om 's nachts wel/niet af te wijken van de wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik?**

Voorrang voertuigbestuurders hebben als belangrijkste motieven om niet af te wijken van de wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik in de nacht, ten eerste hun eigen veiligheid en de veiligheid van hun collega's. Ten tweede is ook de veiligheid van overige weggebruikers een belangrijk motief om niet af te wijken van de wettelijke eisen. Ten derde is het feit dat de

bestuurder juridisch beter beschermd is als hij met optische én geluidssignalen rijdt een belangrijk motief.

Het meest genoemde motief om wel af te wijken van de wettelijke eisen, is de hinder voor (slapende) omwonenden beperken. Een ander belangrijk motief om af te wijken van de wettelijke eisen is dat chauffeurs vinden dat ze ook snel genoeg opgemerkt worden als ze zonder geluidssignalen rijden in de nacht. Tot slot is dat het vanwege de aard van de melding niet wenselijk/noodzakelijk is om zonder optische en/of geluidssignalen te rijden, een belangrijk motief om af te wijken van de wettelijke eisen.

De motieven die de hulpdiensten hebben, verschillen van elkaar. Het is op basis van dit onderzoek lastig te zeggen wat daar de oorzaak van is. Vermoedelijk valt het verschil te verklaren door het primaire en secundaire gedrag. Brandweerchauffeurs houden zich vaker primair aan de wettelijke eisen en hebben ook vaker 'het is verplicht volgens de wet', als belangrijkste motief om zich aan die wettelijke eisen te houden. Ambulancechauffeurs houden zich vaker secundair aan de wettelijke eisen en hebben vaker 'voor mijn eigen veiligheid' als belangrijkste motief. Dat motief van ambulancechauffeurs ligt meer voor de hand als motief om soms van het primaire gedrag af te wijken, dan het motief van brandweerchauffeurs.

Chauffeurs die voornamelijk in landelijk gebied rijden hebben vaker als belangrijkste motief om af te wijken van de wettelijke eisen, dat ze zonder geluidssignalen ook snel genoeg opgemerkt worden, dan chauffeurs die voornamelijk in stedelijk gebied rijden. Landelijk gebied is minder bebouwd dan stedelijk gebied, waardoor optische signalen verder rijken. Dat zou het verschil goed kunnen verklaren.

6.1.3 In welke situaties wijken bestuurders van voorrangsvoertuigen in Nederland 's nachts wel/niet af van de wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik?

De belangrijkste situaties waarin voorrangsvoertuigbestuurders, die als primair gedrag kiezen om zonder optische en/of geluidssignalen te rijden, besluiten om niet af te wijken van de wettelijke eisen, zijn: als de verkeerssituatie onoverzichtelijk is, als het druk is op de weg en als een kruising met verkeerslichten wordt genaderd.

Voor chauffeurs die als primair gedrag met optische én geluidssignalen rijden, zijn situaties waarin het rustig is op de weg, de verkeerssituatie overzichtelijk is en de chauffeur bijna ter plaatse is, belangrijke situaties om soms toch af te wijken van de wettelijke eisen.

De situaties waarin hulpdiensten wel/niet afwijken van de wettelijke eisen, verschillen van elkaar. Deze verschillen zijn op basis van dit onderzoek lastig te verklaren. Ambulancechauffeurs wijken vaker van de wettelijke eisen af als ze bijna ter plaatse zijn, dan brandweerchauffeurs. Bij een spoedrit van de ambulance is er altijd sprake van een slachtoffer. Optische en geluidssignalen kunnen door het slachtoffer als stressvol worden ervaren. Dat zou het verschil kunnen verklaren.

Er is ook verschil tussen de situaties, als er gekeken wordt naar het aantal spoedritten per jaar. Deze verschillen zijn op basis van dit onderzoek ook lastig te verklaren.

6.1.4 In welke mate heeft risicoperceptie van bestuurders van voorrangsvoertuigen in Nederland invloed op het wel/niet opvolgen van de wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik in de nacht?

Over het algemeen vinden voorrangsvoertuigbestuurders dat ze adequaat met risico's om kunnen gaan (self-efficacy) en zitten voorrangsvoertuigbestuurders met een positief gevoel achter het stuur (affectieve respons). Dat betekent ook dat, op basis van deze twee graadmeters, de risicoperceptie over het algemeen redelijk laag is.

Ambulancechauffeurs scoren op beide graadmeters significant hoger, dan brandweerchauffeurs. Dat wil zeggen dat de risicoperceptie van ambulancechauffeurs ook lager is. Dit verschil is vermoedelijk weer te verklaren door het aantal spoedritten dat chauffeurs per jaar rijden. Ambulancechauffeurs rijden meer spoedritten en uit dit onderzoek blijkt dat er een significante samenhang is tussen de twee graadmeters en het aantal spoedritten per jaar. Hoe meer spoedritten per jaar, hoe hoger de score op de twee graadmeters en hoe lager de risicoperceptie.

Als er gekeken wordt naar afwijken van de wettelijke eisen, met betrekking tot het niet gebruiken van optische én geluidssignalen, dan blijkt er een verschil tussen risicoperceptie te zijn. Chauffeurs die als primair gedrag afwijken van de wettelijke eisen, scoren significant hoger op beide graadmeters, dan chauffeurs die zich als primair gedrag aan de wettelijke eisen houden.

Hetzelfde geldt voor het afwijken van het RVV 1990 zonder OGS. Chauffeurs die zonder optische en/of geluidssignalen door rood verkeerslicht rijden, scoren significant hoger op beide graadmeters. Dat wil zeggen dat chauffeurs met een lage risicoperceptie significant vaker zonder optische en/of geluidssignalen door rood verkeerslicht rijden. Hetzelfde verschil is niet gevonden voor harder rijden dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid.

De risicoperceptie van een voorrangsvoertuigbestuurder heeft dus zeker invloed op het wel/niet opvolgen van de wettelijke eisen. De hoogte van de risicoperceptie lijkt vooral bepaald te worden door de rijervaring van de chauffeur. Hoe meer rijervaring, hoe hoger de scores op self-efficacy en affectieve respons en hoe lager de risicoperceptie. Een lagere risicoperceptie leidt tot het vaker afwijken van de wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik in de nacht.

6.1.5 In welke mate ondervinden omwonenden van ambulanceposten, brandweerkazernes en politiebureaus in Nederland wel/niet hinder van geluidssignalen in de nacht?

Minder dan de helft van de omwonenden wordt 's nachts wel eens wakker van geluidssignalen van een voorrangsvoertuig. Dit percentage lijkt laag, maar uit het onderzoek blijkt dat de geluidssignalen 's nachts regelmatig niet gevoerd worden. In dat geval worden mensen uiteraard ook niet wakker van de geluidssignalen. Dat vermoeden wordt ondersteund door het feit dat de provincies waar in verhouding de meeste mensen wakker worden van geluidssignalen, ook de provincies zijn waar in verhouding vaak met optische én geluidssignalen wordt gereden.

De meeste omwonenden, 72,9%, vinden het (helemaal) niet vervelend/hinderlijk om wakker te worden van geluidssignalen in de nacht. Slecht 10,9% geeft aan het (heel erg) vervelend/hinderlijk te vinden om 's nachts wakker te worden.

Er zijn twee opvallende conclusies met betrekking tot de ervaren hinder van geluidssignalen in de nacht. Hoe vaak men wakker wordt van geluidssignalen in de nacht, resulteert niet in een significant verschil in de ervaren hinder. De ervaren hinder van een omwonende die vrijwel dagelijks wakker wordt, verschilt dus niet significant van de ervaren hinder van een omwonende die enkele keren per jaar wakker wordt. Hetzelfde geldt voor hoe dichtbij iemand woont. Een omwonende die binnen 500 meter van een ambulancepost, brandweerkazerne en/of politiebureau woont, ondervindt niet significant meer hinder dan iemand die ergens woont waar af en toe een voorrangsvoertuig langsrijdt.

Antwoord op de probleemstelling

In hoeverre, met welke motieven en in welke situaties, houden bestuurders van voorrangsvoertuigen in Nederland zich 's nachts aan het wettelijk kader ten aanzien van het gebruik van optische en geluidssignalen (OGS) en hoe verhoudt dit zich tot de risicoperceptie van voorrangsvoertuigbestuurders en de ervaren hinder van geluidssignalen door omwonenden in de nacht?

Het vermoeden van de medewerker van de veiligheidsregio uit de inleiding klopt. Slechts een kleine één op de vijf voorrangsvoertuigbestuurders vertoont consequent hetzelfde gedrag, onafhankelijk van welke gedragskeuze dit is. De rest houdt zich soms aan de wettelijke eisen, maar wijkt hier ook soms van af. Als er gekeken wordt naar het primaire gedrag, dan blijkt dat er meer chauffeurs zijn die afwijken van de wettelijke eisen, dan chauffeurs die zich aan de wettelijke eisen houden. Dat lijkt overeen te komen met de ervaren hinder van omwonenden, want minder dan de helft van de omwonenden wordt wel eens wakker van geluidssignalen in de nacht. Het merendeel van de chauffeurs die wel eens zonder optische en/of geluidssignalen rijden, rijdt door rood verkeerslicht of harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid. Ambulancechauffeurs wijken, waarschijnlijk door meer rijervaring, vaker af van de wettelijke eisen, dan brandweerchauffeurs.

Motieven om de wettelijke eisen op te volgen zijn vooral de veiligheid op de weg en de juridische bescherming. Het meest genoemde motief om af te wijken van de wettelijke eisen, is hinder voor (slapende) omwonenden beperken. Opvallend is dat het grootste deel van de omwonenden die wel eens wakker worden, het (helemaal) niet hinderlijk vinden om wakker te worden van geluidssignalen in de nacht.

Situaties waarin voorrangsvoertuigbestuurders zich aan de wettelijke eisen houden, zijn vooral: als de verkeerssituatie onoverzichtelijk is, als het druk is op de weg en als een kruising met verkeerslichten genaderd wordt. Situaties waarin voorrangsvoertuigbestuurders afwijken van de wettelijke eisen, zijn nagenoeg het tegenovergestelde: als het rustig is op de weg, als de verkeerssituatie overzichtelijk is en als de chauffeur bijna ter plaatse is.

De risicoperceptie van een voorrangsvoertuigbestuurder heeft invloed op het wel/niet opvolgen van de wettelijke eisen. Voorrangsvoertuigbestuurders met een lage risicoperceptie, wijken vaker af van de wettelijke eisen. De risicoperceptie van een chauffeurs wordt zeer waarschijnlijk vooral bepaald door de rijervaring. Hoe meer rijervaring, hoe lager de risicoperceptie. Ambulancechauffeurs hebben daarom ook een lagere risicoperceptie en wijken daardoor vaker af van de wettelijke eisen, dan brandweerchauffeurs.

6.2 Discussie

In deze discussie worden de waarde en de beperkingen van het onderzoek weergegeven. Alle onderdelen van het onderzoek worden besproken.

Vragenlijst voorrangsvoertuigbestuurders

De vragenlijst is opgebouwd uit gesloten vragen. Voor het gedrag, de motieven en de situaties zijn vooraf opgestelde antwoorden geformuleerd. Deze antwoordmogelijkheden zijn in overleg met onderzoekers en voorrangsvoertuigbestuurders opgesteld en als toevoeging is de antwoordoptie 'anders, namelijk' toegevoegd. Daarmee is geprobeerd de vragenlijst zo gedetailleerd mogelijk te maken, maar dat neemt niet weg dat de respondent enigszins beperkt wordt in de antwoordmogelijkheden. In het belang van de tijd, het verkennende karakter van het onderzoek en de hoge verwachte respons, is toch voor deze kwantitatieve vragenlijst gekozen.

De vragenlijst is sterk opgezet door de vier verschillende blokken. Hierdoor konden gericht vragen worden gesteld, op basis van het primaire gedrag van de respondent. Een respondent die aangeeft nooit zonder optische en zonder geluidssignalen te rijden, krijgt ook geen vragen over dat gedrag. Dat verhoogt de kans dat de vragenlijst logisch en eenduidig is voor de respondent.

Vragenlijst omwonenden

Op basis van de vragen, kon er een goede verkennende uitspraak gedaan worden over de ervaren hinder door omwonenden. De vragenlijst was kort en eenvoudig, waardoor het voltooiingspercentage van de vragenlijst erg hoog was.

Representativiteit onderzoekspopulatie

De vragenlijst voor voorrangsvoertuigbestuurders is door ruim 3.800 respondenten ingevuld. Dat komt de betrouwbaarheid van het onderzoek erg ten goede. De politie is niet representatief vertegenwoordigd in de onderzoekspopulatie. Daarom is besloten om bij de data-analyse van verschillen tussen de hulpdiensten, de politie niet mee te nemen. De lage respons van de politie is niet schadelijk voor de betrouwbaarheid van dit onderzoek. De wettelijke eisen voor politiechauffeurs verschillen namelijk van de wettelijke eisen van ambulance- en brandweerchauffeurs, wat het trekken van conclusies wat betreft het wel/niet houden aan de wettelijke eisen zou kunnen bemoeilijken.

Bestuurders van verschillende leeftijden, regio's en type leefgebieden zijn vertegenwoordigd in dit onderzoek. Dit betekent dat de resultaten zeer waarschijnlijk een representatief beeld vormen voor alle voorrangsvoertuigbestuurders in Nederland. Uit alle 25 veiligheidsregio's behoren chauffeurs tot de onderzoekspopulatie en uit 19 veiligheidsregio's zijn zelfs meer dan 100 reacties geweest op de vragenlijst.

De vragenlijst voor omwonenden is door 852 respondent ingevuld. De vragenlijst is ingevuld door omwonenden met een rijbewijs, daardoor is de vragenlijst niet geheel representatief. Op basis van de provincies, en dus de verdeling over het land, is de vragenlijst juist heel erg representatief (zie paragraaf 3.6.2).

7 Aanbevelingen

In dit hoofdstuk worden aanbevelingen gedaan aan het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen van het Instituut Fysieke Veiligheid. Van te voren is afgesproken, en dat is ook zo gecommuniceerd naar de respondenten, dat het een verkennend onderzoek betreft en dat er geen aanbevelingen worden gedaan om de huidige situatie te veranderen. Dit soort aanbevelingen worden daarom in dit hoofdstuk niet gedaan. De aanbevelingen zullen zich vooral richten op vervolgonderzoek op basis van dit verkennende onderzoek.

Kwalitatief vervolgonderzoek OGS in de nacht

Het is interessant om op basis van dit onderzoek kwalitatief vervolgonderzoek te gaan doen. Op deze manier kan nog meer inzicht gekregen worden in de motieven en situaties om af te wijken van de wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik in de nacht. Het kan ook sommige verschillen uit dit onderzoek verklaren. Voor dit onderzoek kunnen voorrangsvoertuigbestuurders over het hele land worden geïnterviewd. Het is in eerste instantie interessant om te onderzoeken waarom voorrangsvoertuigbestuurders überhaupt afwijken van wettelijke eisen. Sluiten de wettelijke eisen niet meer aan op de praktijk? Vinden chauffeurs dat er iets moet veranderen? Daar moet eerst goed inzicht in verkregen worden, voordat er eventuele maatregelen genomen kunnen worden.

Het is dan interessant om te onderzoeken waar de verschillen tussen de hulpdiensten/regio's vandaan komen. Heeft dit te maken met cultuur, afspraken onderling of karakter? Het is interessant om te onderzoeken of het gedrag door het individu of door het collectief bepaald wordt. Verder is het interessant om te onderzoeken wat de achterliggende gedachten zijn van de motieven en de situaties. Waarom wijkt een voorrangsvoertuigbestuurder in een bepaalde situatie wel/niet af van de wettelijke eisen? Waarom heeft een voorrangsvoertuigbestuurder een bepaald motief om wel/niet af te wijken van de wettelijke eisen?

Nader onderzoek hinder omwonenden

Verder is het goed om onderzoek te doen naar het verschil in beleving tussen voorrangsvoertuigbestuurders en omwonenden. Aan de ene kant wijken voorrangsvoertuigbestuurders vaak af van de wettelijke eisen, om de hinder voor (slapende) omwonenden te beperken. Aan de andere kant vinden omwonenden, die wel eens wakker worden van geluidssignalen in de nacht, het nauwelijks hinderlijk om wakker te worden van geluidssignalen in de nacht. Uit dit onderzoek blijkt dat hoe vaak je wakker wordt van geluidssignalen, zeer waarschijnlijk geen invloed heeft op hoe hinderlijk je dat vindt. Als voorrangsvoertuigbestuurders meer met geluidssignalen gaan rijden, en er meer mensen wakker worden van geluidssignalen in de nacht, heeft dat vermoedelijk geen invloed op de ervaren hinder. Wellicht accepteren omwonenden dat ze wakker worden van geluidssignalen, omdat ze zich realiseren dat het voorrangsvoertuig op weg is naar een dringende taak. Een vragenlijst voor omwonenden waarin specifiek wordt ingegaan op de hinder, kan hier meer inzicht in geven.

Het is interessant om de hinder van omwonenden nader te onderzoeken door middel van experimenten. Kies een aantal ambulanceposten, brandweerkazernes en politiebureaus en benader de omwonenden per brief om een vragenlijst in te vullen (0-meting). Vervolgens de chauffeurs van de gekozen uitgangsstellingen een bepaalde periode altijd met optische én geluidssignalen laten rijden. Na deze periode wederom omwonenden benaderen (1-meting), om te kijken wat de invloed is op de ervaren hinder.

Als uit deze twee onderzoeken blijkt dat het grootste deel van de omwonenden het onder alle omstandigheden, niet hinderlijk vindt om wakker te worden van geluidssignalen in de nacht, dan moet dat onder de aandacht gebracht worden van voorrangsvoertuigbestuurders. De voorrangsvoertuigbestuurders die vooral afwijken van de wettelijke eisen om hinder voor (slapende) omwonenden te beperken, wijken daarna wellicht niet meer af van de wettelijke eisen.

Aanpassen onderzoek ongevallenstatistiek

Op dit moment doet het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen onderzoek naar ongevallen met voorrangsvoertuigen. Daarbij worden alleen ongevallen meegenomen waarbij de bestuurder met optische én geluidssignalen reed. Uit dit onderzoek blijkt dat dit 's nachts niet vaak voorkomt en daarmee zouden voor ongevallenstatistiek relevante ongevallen verloren kunnen gaan. Ik raad dus aan om alle ongevallen met hulpverleningsvoertuigen mee te nemen. Dit zorgt voor een completer beeld van de ongevallen met voorrangsvoertuigen, want de meeste chauffeurs die zonder optische en/of geluidssignalen rijden, gedragen zich wel als een voorrangsvoertuig.

Door het aanpassen van het onderzoek kan ook onderzocht worden of het afwijken van de wettelijke eisen leidt tot meer ongevallen. De resultaten daarvan kunnen de urgentie om de huidige situatie te veranderen bepalen. Als het afwijken van de wettelijke eisen leidt tot een forse toename ongevallen, dan zal er snel iets aan de situatie moeten worden gedaan. Belangrijk om daar inzicht in te krijgen.

Literatuurlijst

- Ambulancezorg Nederland. (2016). *Brancherichtlijn optische en geluidssignalen spoedeisende medische hulpverlening*. Zwolle: Vereniging Ambulancezorg Nederland.
- Bandura, A. (1997). *Self-Efficacy. The Exercise of Control*. New York: Freeman and Company.
- Berry, D. (2004). *Risk, Communication and Health Psychology*. Maidenhead: Open University Press.
- Branch, M. C., & Beland, R. D. (1970). *Outdoor noise and the metropolitan environment*. Los Angeles : Department of City Planning.
- CBS. (2018, maart 30). *Regionale kerncijfers Nederland*. Opgehaald van statline.cbs.nl: <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=70072NED&D1=0-55,57-88&D2=0,5-16&D3=I&HDR=T&STB=G1,G2&VW=T>
- De Gelderlander. (2017, maart 12). *Het spijt ons dat we u wakker hebben gemaakt om iemands leven te redden*. Opgehaald van De Gelderlander: <https://www.gelderlander.nl/tiel/het-spijt-ons-dat-we-u-wakker-hebben-gemaakt-om-iemands-leven-te-redden~aaf87bb1/>
- De Jonge, I. (2014). *Wie is verantwoordelijk, de overheid of ik?* Hengelo: Universiteit Twente.
- De Stentor. (2017, oktober 10). *De brandweer zet de sirenes echt niet voor de lol aan*. Opgehaald van De Stentor: <https://www.destentor.nl/epe/de-brandweer-zet-de-sirenes-echt-niet-voor-de-lol-aan~a1776d25/>
- Heederik, D. J., & IJzermans, C. J. (2011). *Mogelijke effecten van intensieve-veehouderij op de gezondheid van omwonenden: onderzoek naar potentiële blootstelling en gezondheidsproblemen*. Utrecht: IRAS Universiteit Utrecht.
- Instituut Fysieke Veiligheid & Brandweer Nederland. (2017). *Brancherichtlijn optische en geluidssignalen brandweer*. Arnhem: Bureau Brandweer Nederland.
- Instituut Fysieke Veiligheid. (2015). *Richtinggevend Kader - Bijzondere verkeersbevoegdheden*. Arnhem: Instituut Fysieke Veiligheid.
- Instituut Fysieke Veiligheid. (z.d.). *Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen*. Opgehaald van www.ifv.nl: <https://www.ifv.nl/adviesennovatie/Paginas/Kenniscentrum-Voorrangsvoertuigen.aspx>
- Jonker, T. (z.d.). *Effecten van risicoperceptie en self-efficacy op het zoekgedrag naar informatie omtrent de komst van een AZC*. Universiteit Twente.
- Kievik, M., & Gutteling, J. M. (2009). *Het effect van risicoperceptie en zelf- en response effectiviteit op het zelfbeschermend gedrag van burgers met betrekking tot overstromingsrisico's*. Enschede: Universiteit Twente.
- Kobes, M., Ros, A., & Groenewegen - ter Morsche, K. (2017). *Ongevallenstatistiek voorrangsvoertuigen 2014-2015*. Arnhem: Instituut Fysieke Veiligheid.
- Miller, S. M. (1987). Monitoring and Blunting: Validation of a Questionnaire to Assess Styles of Information seeking under threat. *Journal of Personality and Social Psychology*, 52, 345-353 .
- Politie. (2014). *Brancherichtlijn Verkeer Politie*. Den Haag: Politie.

- Rimal, R. N. (2000). Closing the Knowledge-Behavior Gap in Health Promotion: The Mediating Role of Self-Efficacy. *Health Communication*, 12(3), 219-237.
- Rimal, R. N., & Real, K. (2003). Perceived Risk and Efficacy Beliefs as Motivators of Change. *Human Communication Research*, 29(3), 370-399.
- Sjöberg, L., Moen, B.-E., & Rundmo, T. (2004). *Explaining risk perception. An evaluation of the psychometric paradigm in risk perception research*. Trondheim: Rotunde publikasjoner.
- Slovic, P., Finucane, M. L., Peters, E., & MacGregor, D. G. (2004). Risk as analysis and risk as feelings: some thoughts about affect, reason, risk and rationality. *Risk analysis*, 24(2), 311-322.
- 't Hart, H., Van Dijk, J., De Goede, M., Jansen, W., & Teunissen, J. (1998). *Onderzoeksmethoden*. Amsterdam: Boom.
- Te Kaat, T. (2008). *De invloed van risicoperceptie, self-efficacy en involvement op informatiezoekend gedrag: toetsing van het Framework of Risk Information Seeking*. Enschede: Universiteit Twente.
- Ter Huurne, E. F. (2008). *Information Seeking in a risky world: the theoretical and empirical development of FRIS: A framework of risk information seeking*. University of Twente.
- Tilburg University. (z.d.). *Interne consistentie - Cronbach's alpha*. Opgehaald van [tilburguniversity.edu](https://www.tilburguniversity.edu/):
<https://www.tilburguniversity.edu/nl/studenten/studie/colleges/spsshelpdesk/edesk/cronbach/>
- University of Twente. (z.d.). *Richtlijnen schadelijk geluid*. Opgehaald van [www.utwente.nl](https://www.utwente.nl/nl/hr/vgm/gezondheid/geluid/richtlijnen_schadelijk_geluid/):
https://www.utwente.nl/nl/hr/vgm/gezondheid/geluid/richtlijnen_schadelijk_geluid/
- Van Arkel, F., & De Bree, F. (z.d.). *Monitoren van de geurhinder te Sliedrecht*. Wageningen: Buro Blauw.
- Vankevelaer, M. (2014). *Biomassa: NIMBY or not? Maatschappelijke aanvaarding van biomassaprojecten bij omwonenden*. Hasselt: Universiteit Hasselt.
- Verhoeven, N. (2014). *Wat is onderzoek? (5e druk)*. Den Haag: Boom Lemma uitgevers.
- Weijnen, A. A., Ficq-Weijnen, A. P., & Hofman, M. A. (2006). *Primsa woordenboek Nederlands (41e druk)*. Utrecht: Uitgeverij Het Spectrum.

Bijlage 1 Wettelijk kader optische en geluidssignalen

Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990

In het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) staan een aantal artikelen met betrekking tot voorrangsvoertuigen en optische en geluidssignalen.

In artikel 1 RVV 1990¹⁶ is de omschrijving van een voorrangsvoertuig gegeven. Een voorrangsvoertuig is een motorvoertuig dat optische en geluidssignalen voert. Dat wil dus zeggen dat een motorvoertuig van een hulpverleningsdienst alleen een voorrangsvoertuig is als zowel optische als geluidssignalen worden gevoerd.

In artikel 29 RVV 1990 is aangegeven dat voorrangsvoertuigen blauw zwaai-, flits- of knipperlicht en een tweetonige hoorn voeren om kenbaar te maken dat ze een dringende taak vervullen. Overdag mogen ze ook knipperende koplampen voeren. In het RVV 1990 staat dat voorschriften met betrekking tot het blauwe zwaai-, flits- of knipperlicht en de tweetonige hoorn bij ministeriële regeling kunnen worden vastgesteld. Dit is vastgesteld in de Regeling optische en geluidssignalen 2009.

In artikel 50 RVV 1990 is aangegeven dat weggebruikers bestuurders van een voorrangsvoertuig voor moeten laten gaan.

Tot slot staat in artikel 91 RVV 1990 dat bestuurders van een voorrangsvoertuig mogen afwijken van de voorschriften van het RVV 1990, voor zover de uitoefening van hun taak dit vereist.

Regeling optische en geluidssignalen 2009

In de Regeling optische en geluidssignalen 2009 zijn hulpverleningsdiensten aangewezen, zijn werkzaamheden en omstandigheden omschreven en zijn optische en geluidssignalen vastgesteld.

Hulpverleningsdiensten zijn volgens de Regeling optische en geluidssignalen 2009 diensten die ingezet worden voor het vervullen van een dringende taak. Naast ambulance, brandweer en politie worden in deze regeling ook andere diensten aangewezen. Voorbeelden zijn Stichting Sanquin voor spoedtransport van bloed of bloedproducten, de Koninklijke Marechaussee en ProRail. Een volledig overzicht van de hulpverleningsdiensten staat in Artikel 1, tweede lid Regeling optische en geluidssignalen 2009¹⁷.

Optische en geluidssignalen mogen alleen gebruikt worden als er sprake is van een dringende taak. De Regeling optische en geluidssignalen 2009 geeft een omschrijving van

¹⁶ Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 is te vinden op: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/2017-07-01>

¹⁷ Regeling optische en geluidssignalen 2009 is te vinden op: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0025357/2017-09-01>

een dringende taak. Er is sprake van een dringende taak in een aantal situaties. Deze worden hieronder voor de duidelijkheid opgesomd. In geval van:

- een voor de mens levensbedreigende situatie die directe hulp van de hulpverleningsdiensten vergt;
- het voorkomen van een voor de mens levensbedreigende situatie;
- een situatie waarin ernstige schade aan gebouwen of goederen ontstaat;
- een ernstige verstoring van de openbare orde of rechtsorde, waarvoor een directe en snelle inzet noodzakelijk is.

De ambulance, de brandweer en de politie zijn allen verplicht om een richtlijn op te stellen met betrekking tot de werkzaamheden en omstandigheden waarin van OGS gebruik mag worden gemaakt. Deze richtlijn wordt de brancherichtlijn genoemd. De overige aangewezen hulpverleningsdiensten mogen gebruik maken van een van de brancherichtlijnen van ambulance, brandweer of politie, maar mogen ook zelf een brancherichtlijn opstellen.

Chaufeurs van hulpverleningsdiensten mogen niet zomaar met OGS rijden. De hulpverleningsdiensten moeten de chauffeurs aanwijzen. Een chauffeur mag pas officieel aangewezen worden nadat een chauffeur speciale instructie heeft gekregen. Deze instructie bestaat uit: strafrechtelijke en civielrechtelijke gevolgen van het direct of indirect veroorzaken van schade of letsel tijdens een rit, het mogelijke gedrag en de mogelijke reactie van weggebruikers wanneer zij worden geconfronteerd met OGS, het gewenste rijgedrag en de effecten van een hoge rijsnelheid op de remweg, het reactievermogen, de letselernst en de responstijd. Pas als chauffeurs in staat zijn om deze instructie uiteen te zetten, zijn zij bevoegd om te rijden met OGS.

In de Regeling optische en geluidssignalen 2009 is ook omschreven hoe de signalen moeten worden uitgevoerd. Er wordt onderscheid gemaakt tussen zowel blauw, geel, als groen zwaai-, flits-, of knipperlicht. Verder worden knipperende koplampen, tweetonige hoorn en extra richtingaanwijzers benoemd. Voor dit onderzoek zijn vooral het blauwe zwaai-, flits- of knipperlicht en de tweetonige hoorn van toepassing. Het blauwe licht moet zo gemonteerd zijn dat het signaal rondom het voertuig van een afstand van 20 meter kan worden waargenomen, gemeten op anderhalve meter boven het wegdek. De eisen aan de tweetonige hoorn zijn voor dit onderzoek erg interessant. Deze hoorn geeft achtereenvolgens twee tonen aan. De geluidssterkte van elke toon is overdag ten minste 110 dB(A) en 's nachts ten minste 100 dB(A). Deze geluidssterkten kan je vergelijken met een het geluid van een privéjet die opstijgt op een afstand van 305 meter en het luisteren naar live rock muziek (Branch & Beland, 1970). Als men voor een langere tijd aan de geluidssterkte van de tweetonige hoorn wordt blootgesteld, dan kan dat gehoorbeschadiging veroorzaken. Ter vergelijking: bij een geluidssterkte van 89 dB(A) is de maximale blootstellingsduur, zonder dat er schade ontstaat, één uur (University of Twente, z.d.). Als een persoon acht uur blootgesteld wordt aan 100 dB, dan kan dat zelfs ernstige gehoorschade veroorzaken (Branch & Beland, 1970).

Brancherichtlijnen

De Regeling optische en geluidssignalen 2009 verplicht de ambulance, brandweer en politie om een brancherichtlijn op te stellen. Deze brancherichtlijn heeft betrekking op de werkzaamheden en de omstandigheden, waarin van OGS gebruik mag worden gemaakt. De

Regeling geeft een aantal aanvullende eisen voor de brancherichtlijn. Een brancherichtlijn moet in ieder geval bevatten:

- de branchespecifieke criteria waaronder met OGS mag worden gereden;
- de prioritering van de meldingen en de rol die de meldkamer speelt bij het verlenen van toestemming om met OGS te mogen rijden;
- het branchespecifieke gedrag van de bestuurder;
- de vaardigheden van de bestuurder;
- de manier waarop de vaardigheden van de bestuurders actueel en op peil worden gehouden.

Naast de onderdelen die de brancherichtlijnen in ieder geval moeten bevatten, worden er in de Regeling optische en geluidssignalen 2009 drie eisen genoemd waar in de brancherichtlijn niet van mag worden afgeweken:

- het negeren van een rood verkeerslicht gebeurt met een snelheid van maximaal 20 km per uur;
- een vluchtstrook wordt bereden met een snelheid van maximaal 20 km per uur boven de snelheid van het verkeer op de rijbaan, met een snelheid van maximaal 80 km per uur. Wanneer de snelheid van het verkeer op de rijbaan lager is dan 30 km per uur, mag op de vluchtstrook maximaal 50 km per uur worden gereden;
- de rijbaan wordt bereden met een snelheid van maximaal 40 km per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid. De politie mag hiervan in overleg met de meldkamer in uitzonderlijke gevallen afwijken.

In deze paragraaf wordt de brancherichtlijn van de brandweer als basis genomen. De brandweer heeft namelijk in 2017 een vernieuwde versie van de brancherichtlijn uitgebracht en daarmee is deze brancherichtlijn het meeste up-to-date. Nadat de brancherichtlijn van de brandweer is omschreven, wordt de vergelijking gemaakt met de brancherichtlijnen van de ambulance en de politie.

Brancherichtlijn Brandweer

In de brancherichtlijn van de brandweer is het begrip dringende taak, als bedoeld in artikel 2 Regeling optische en geluidssignalen 2009, geconcretiseerd voor de brandweer. Het gaat hierbij om een uitruk naar brand(gevaar), (water)ongevallen of incidenten met gevaarlijke stoffen waarbij er redelijkerwijs kan worden verwacht, of de kans aanwezig is dat één of meerdere van onderstaande omstandigheden zich voordoen (Instituut Fysieke Veiligheid & Brandweer Nederland, 2017):

- Een mens acuut gevaar loopt
- Er door uitbreiding acuut gevaar voor de omgeving ontstaat
- Er aanzienlijke maatschappelijke of milieuschade ontstaat

De brandweer kent een tweetal prioriteiten die door de meldkamer kunnen worden toegekend aan een melding: prio 1 en prio 2. Prio 1 wordt uitgevoerd met optische en geluidssignalen. Prio 2 wordt uitgevoerd zonder optische en zonder geluidssignalen en binnen de geldende verkeersregels.

In de brancherichtlijn wordt ook aangegeven wanneer een chauffeur van de brandweer toestemming heeft om met OGS te rijden. Het rijden met OGS is uitsluitend toegestaan na toestemming van de centralist van de meldkamer. Dit gaat via de alarmering. De brandweer wordt via de pager met prio 1 of prio 2 gealarmeerd. Zie onderstaande figuur.



Figuur 9. Toestemming via alarmering brandweer

In Figuur 9 is te zien hoe de toestemming via de alarmering wordt gegeven. De linker alarmering start met 'P 1', dat staat voor prio 1. Dat wil zeggen dat het betreffende voertuig (in dit geval de 07-5531 van brandweer Zevenaar) toestemming heeft om OGS te gebruiken. De rechter alarmering start met 'P 2', dat staat voor prio 2. Bij deze alarmering moet het betreffende voertuig ter plaatse gaan zonder het gebruik van OGS. De hoogst operationeel leidinggevende die gealarmeerd is, kan besluiten om optische en geluidssignalen te voeren, als de toestemming van de meldkamer niet kan worden afgewacht. Dit dient dan wel zo snel mogelijk met de meldkamer gecommuniceerd te worden.

Daarna geeft de brancherichtlijn van de brandweer iets aan dat erg van belang is voor dit onderzoek. In de brancherichtlijn staat namelijk dat bestuurder, indien hij/zij gebruik maakt van OGS, de signalen in principe gedurende de hele rit voert. Er is één uitzondering: als het in verband met de verkeerssituatie in het kader van een veilige verkeersdeelname noodzakelijk is om OGS tijdelijk uit te schakelen. Er wordt afgesloten met een ander punt dat erg van belang is voor dit onderzoek: indien met signalen wordt gereden, dan altijd met optische én geluidssignalen. Het wordt dus niet wenselijk geacht om met alleen optische signalen te rijden.

In de brancherichtlijn is ook de gedragscode omschreven. Bij de gedragscode wordt de Regeling optische en geluidssignalen 2009 toegepast op de brandweer. Er is vooral aangegeven dat chauffeurs rekening dienen te houden met overige weggebruikers. Ze moeten zich er van bewust zijn dat andere weggebruikers het voorrangsvoertuig mogelijk niet horen en/of zien. Daarna worden de drie eisen, als omschreven in paragraaf 0, toegepast. Er zijn twee brandweer-specifieke aanpassingen gedaan met betrekking tot deze drie eisen. Voor voertuigen boven de 5000 kg TMM (toegestane maximum massa), ook wel zware voertuigen genoemd, geldt een maximale overschrijding van de maximumsnelheid van 20 km per uur. Verder is de eis met betrekking tot de vluchtstrook vereenvoudigd. In de brancherichtlijn van de brandweer staat aangegeven dat een vluchtstrook wordt bereden met een snelheid van maximaal 50 km per uur.

Tot slot gaat de brancherichtlijn in op de opleiding en bevoegdheid van de voorrangsvoertuigbestuurders. Brandweerchauffeurs dienen naast de reguliere geldende eisen voor verkeersdeelname:

- Te beschikken over het diploma van de opleiding 'Chauffeur werkzaam bij de brandweer'
- Individueel aangewezen te zijn op het voertuigtype

- Voldoen aan de landelijke standaard voor blijvende vakbekwaamheid

Brancherichtlijn ambulance

De brancherichtlijn van de ambulance is niet zo uitgebreid omschreven als de brancherichtlijn van de brandweer, omdat ze grotendeels overeen komen. Slechts de verschillen zijn hier beschreven. De ambulance valt onder de brancherichtlijn optische en geluidssignalen spoedeisende medische hulpverlening (SMH). De brancherichtlijn van de SMH hebben het begrip 'dringende taak' ook specifiek uitgewerkt. Er is voor de SMH sprake van een dringende taak, als (Ambulancezorg Nederland, 2016):

- de toestand van de patiënt levensbedreigend is;
- er een ernstig vermoeden van een levensbedreigende toestand van de patiënt is;
- er moet worden voorkomen dat de patiënt in een levensbedreigende toestand terecht komt;
- er (ernstige) invaliditeit of ernstige gezondheidsschade voorkomen moet worden

De brandweer kent prio 1 en prio 2 meldingen, bij de ambulance wordt er gesproken over A1 en A2 ritten. Bij een A1-rit wordt er gebruik gemaakt van OGS, bij een A2-rit (in principe) niet. Er zijn gevallen waarin een A2-rit met OGS wordt gereden. Dat moet dan wel altijd gemeld worden bij de meldkamer ambulancezorg (MKA). Naast A-ritten kent de ambulance ook B-ritten. Bij een B-rit is een tijdstip of tijdsinterval afgesproken voor het vervoeren van een patiënt.

Het toestemming geven voor het rijden met OGS gaat op een soortgelijke manier als bij de brandweer. In de brancherichtlijn SMH wordt heel duidelijk aangegeven dat een bestuurder van een voorrangsvoertuig, indien de bestuurder gebruik maakt van OGS, hij deze per definitie de hele rit voert. Als de bestuurder besluit dat het gebruik van OGS niet meer op zijn plaats is, en zijn signalen uitzet, dan dient de rit vervolgd te worden zonder de status van een voorrangsvoertuig.

De gedragscode in de brancherichtlijn SMH is gelijk aan de gedragscode in de brancherichtlijn brandweer. Daar is dus niet verder op ingegaan. De wijze van opleiding en aanwijzing is ook op een zelfde manier geregeld als bij de brandweer.

Brancherichtlijn politie

In de brancherichtlijn van de politie wordt de omschrijving van een dringende taak als bedoeld in artikel 2 Regeling optische en geluidssignalen 2009 overgenomen (Politie, 2014). Er is geen branchespecifieke omschrijving van een dringende taak gegeven.

De politie kent naast prioriteit 1 en prioriteit 2, ook prioriteit 3 en prioriteit 4 meldingen. De centralist van het Operationeel Centrum (OC) bepaalt welke prioriteit wordt toegekend aan een melding. Prio 1 en prio 2 meldingen zijn hetzelfde omschreven als bij de brandweer en de ambulance. Bij een prio 3 melding is er niet direct noodzaak om ter plaatste te gaan aanwezig. Bij een prio 4 melding draagt het OC kennis van de melding, maar worden er geen eenheden ingezet.

Het gebruik van OGS is uitsluitend toegestaan na toestemming van de centralist van het OC. De toestemming wordt alleen verleend als er sprake is van een dringende taak. Het verlenen van toestemming voor OGS gebeurt afzonderlijk van de prioriteit van de melding. Het OC kan dus besluiten om geen toestemming voor OGS te verlenen, terwijl er wel sprake is van

een prio 1-melding. Een opmerkelijk verschil met de brandweer en de ambulance is dat de bestuurder van de politie zelf beslist of hij gebruikmaakt van de verkregen toestemming om met OGS te rijden. Net als bij de ambulance en de brandweer, wordt het voortdurend aan- en uitzetten van de signalen onwenselijk geacht.

De gedragscode in de brancherichtlijn van de politie komt nagenoeg overeen met de gedragscode in de brancherichtlijn van de brandweer. Bij de politie wordt geen onderscheid gemaakt tussen lichte en zware voertuigen met betrekking tot de maximumsnelheid. De snelheid is altijd maximaal 40 km per uur boven de maximumsnelheid. De gedragscode met betrekking tot de vluchtstrook is overgenomen uit artikel 3 Regeling optische en geluidssignalen. Deze gedragscode is dus niet, zoals bij brandweer en ambulance, vereenvoudigd tot maximaal 50 km per uur.

Politiechauffeurs dienen allemaal een Politie Rijvaardigheid Training (PRVT) te volgen. Bestuurders van onopvallende motorvoertuigen dienen een specialistische rijopleiding te volgen en succesvol af te ronden. Eens in de drie jaar moet een politiechauffeur de PRVT herhalen. In de brancherichtlijn wordt ook specifiek aandacht besteed aan het oefenen met het rijden met OGS. Een instructievoertuig meldt zich dan bij het OC en rijdt mee naar prio 1 meldingen in de regio. Deze oefenritten zijn alleen toegestaan onder begeleiding van een instructeur en in een voertuig met dubbele bediening.

Richtinggevend kader

In het Richtinggevend Kader Bijzondere Verkeersbevoegdheden wordt beschreven wat het meest wenselijke gedrag is van bestuurders die gebruik maken van bijzondere verkeersbevoegdheden (Instituut Fysieke Veiligheid, 2015). Het richtinggevend kader bestaat uit vijf hoofdstukken. In deze paragraaf zijn twee van de vijf hoofdstukken beschreven. De inleiding, de bediening van het voertuig en de conclusie zijn niet beschreven, omdat deze niet relevant zijn voor dit onderzoek.

In het derde hoofdstuk wordt ingegaan op hoe voorrangsvoertuigbestuurders op een juiste en veilige wijze kunnen deelnemen aan het verkeer. In eerste instantie is het van belang dat de algemene verkeersveiligheid altijd doorslaggevend dient te zijn voor het nemen van beslissingen. Een voorrangsvoertuig heeft vrijstelling van het RVV 1990, maar niet van de Wegenverkeerswet 1994 (WVV 1994). De WVW 1994 blijft altijd van kracht en daarin zijn vooral artikelen 5 en 6¹⁸ van belang. Het gebruik van OGS rechtvaardigt dus niet dat het overige verkeer in gevaar wordt gebracht of onnodig wordt gehinderd. De bestuurder van een voorrangsvoertuig blijft altijd strafrechtelijk verantwoordelijk.

In het richtinggevend kader wordt ook ingegaan op aangepast en besluitvaardig gedrag. De juridische status van het voertuig verandert zodra er OGS gebruikt worden. De bestuurder is echter altijd afhankelijk van de beschikbare vrije ruimte op de weg. Hij mag dat niet opeisen. Er wordt van een voorrangsvoertuigbestuurder verwacht dat hij tijdig en duidelijk aangeeft

¹⁸ Artikel 5 WVW 1994: Het is een ieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd.

Artikel 6 WVW 1994: Het is een ieder die aan het verkeer deelneemt verboden zich zodanig te gedragen dat een aan zijn schuld te wijten verkeersongeval plaatsvindt waardoor een ander wordt gedood of waardoor een ander zwaar lichamelijk letsel wordt toegebracht of zodanig lichamelijk letsel dat daaruit tijdelijke ziekte of verhindering in de uitoefening van de normale bezigheden ontstaat.

wat hij gaat doen, zodat andere weggebruikers in staat kunnen zijn om ruimte te maken. Tijdens een spoedrit dient de bestuurder telkens de afweging te maken tussen het te bereiken doel en de te nemen risico's.

Het richtinggevend kader besteedt ook aandacht aan de belangen van andere weggebruikers. Het algemene verkeersveiligheidsbelang gaat in alle gevallen voor. De bestuurder van een voorrangsvoertuig dient zich defensief op te stellen en zich ervan bewust te zijn dat een vlotte en veilige verkeersdeelname grotendeels afhankelijk is van andere weggebruikers. Het is daarom cruciaal om tijdig en duidelijk te communiceren met de medeweggebruikers. De bestuurder moet goed op de hoogte zijn van de bevoegdheden die voor zijn branche van toepassing zijn, maar dit mag niet verwacht worden van de andere weggebruiker. Onbegrip of fout interpreteren vanuit de andere weggebruiker is dus zeer voorstelbaar.

Hoofdstuk 3 van het richtinggevend kader heeft dus verschillende raakvlakken met dit onderzoek. Het niet voeren van optische en/of geluidssignalen in de nacht kan mogelijk invloed hebben op artikel 5 en 6 WVV 1994. Verder wordt er op verschillende manieren ingegaan op het duidelijk communiceren met medeweggebruikers. Het niet voeren van optische en/of geluidssignalen kan invloed hebben op hoe duidelijk een voorrangsvoertuigbestuurder overkomt op medeweggebruikers.

In hoofdstuk 4 van het richtinggevend kader zijn specifieke verkeerssituaties beschreven. De meeste situaties die in dit hoofdstuk zijn beschreven zijn voor dit onderzoek niet van belang. Bij het omschrijven van deze situaties wordt er namelijk vanuit gegaan dat een voertuig met zowel optische als geluidssignalen rijdt. Er is één uitzondering: de gesloten overweg. Als de bestuurder een gesloten overweg nadert dan moet hij wachten. Bij het wachten voor de overweg worden de optische én geluidssignalen uitgeschakeld. De bestuurder wacht vervolgens tot het rode licht gedoofd is alvorens verder te rijden. In deze situatie is het wenselijk om de optische signalen uit te zetten, zodat de machinist niet schrikt van de signalen nabij het spoor. De machinist kan denken dat er naast het spoor een ongeval is gebeurd en op de rem trappen. De geluidssignalen worden in deze situaties uitgezegd, om hinder voor de andere weggebruikers te voorkomen.

Bijlage 2 Toelichting operationalisatieschema

Onderzoeksvraag 1

In welke mate volgen bestuurders van voorrangsvoertuigen in Nederland 's nachts de wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik op?

Een eerste begrip is 'de bestuurders van voorrangsvoertuigen in Nederland'. Voor dit onderzoek worden alleen de bestuurders van ambulance, brandweer en politie in Nederland onderzocht. Om er zeker van te zijn dat alleen deze groep onderzocht wordt, is een filtervraag ingebouwd aan het begin van de vragenlijst: *'Bent u voorrangsvoertuigbestuurder bij de ambulance, brandweer of politie?'*. Als de respondent hier 'nee' antwoordt, gaat hij automatisch naar het einde van de enquête.

Een tweede begrip is 's nachts'. Op basis van artikel 1 Wet geluidhinder is de definitie van nacht vastgesteld op 23:00 uur tot 07:00 uur. In de inleidende tekst van de vragenlijst wordt dit benadrukt, zodat we zeker weten dat de respondenten dezelfde definitie van 's nachts hanteren. Verder wordt in alle afzonderlijke vragen nogmaals benoemd dat het om de situatie in de nacht gaat, zodat daar geen onduidelijkheid over kan bestaan. Een voorbeeld: *'wat zijn ... om 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit met zwaailicht én sirene te rijden?'*

Een derde begrip is 'wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik'. Dit is een breed begrip, omdat de wettelijke eisen zowel over Prio 1/A1 ritten als Prio 2/A2 ritten gaat. Dit onderzoek richt zich op de Prio 1/A1 (dringende taak), waarbij met optische en geluidssignalen gereden moet worden. Dit onderzoek richt zich op de naleving van het voeren van optische en geluidssignalen bij een dringende taak. De situaties bij de politie waar de centralist van het OC toestemming geeft om zonder OGS te rijden, worden niet meegenomen. Dat wordt aan het begin van de vragenlijst duidelijk vermeld, zodra de respondent aangeeft bij de politie te werken. Het begrip 'wettelijke eisen' heeft naast dat een voorrangsvoertuigbestuurder bij een dringende taak zwaailicht en sirene moet voeren, nog een andere kant. Als een voorrangsvoertuigbestuurder bij een dringende taak er namelijk voor kiest om geen zwaailicht en/of sirene te voeren, dan verliest het voertuig de status als voorrangsvoertuig. Het voertuig heeft dan geen vrijstelling meer van RVV 1990. Dat betekent dat de bestuurder dan niet harder mag rijden dan de maximumsnelheid en niet door rood mag rijden. Om inzicht te krijgen in welke mate bestuurders zich daar aan houden en in welke mate bestuurders zich beseffen dat ze zonder zwaailicht en/of sirene geen voorrangsvoertuigbestuurder meer zijn, zijn de volgende twee stellingen toegevoegd aan de vragenlijst:

- Als ik 's nachts (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit rijd **met zwaailicht, maar zonder sirene**, dan:
(Vink aan wat van toepassing is: ja of nee)

	Ja	Nee
Rijd ik wel eens door rood verkeerslicht		
Rijd ik wel eens boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid		

Dezelfde stellingen zijn toegevoegd als de respondent aangeeft wel eens zonder zwaailicht en zonder sirene te rijden tijdens (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit in de nacht. Als de respondent op deze stellingen 'ja' antwoordt, dan betekent dat dat de respondent de wettelijke eisen t.a.v. OGS-gebruik op twee manieren niet opvolgt: ten eerste rijdt de bestuurders zonder optische en/of geluidssignalen tijdens een Prio 1/A1 rit en ten tweede rijdt de bestuurder zonder optische en/of geluidssignalen te hard en/of door rood licht. Het begrip wettelijke eisen wordt voor dit onderzoek dus omgezet in: Prio 1/A1 rit én het gebruik van zwaailicht en/of sirene.

Het onderzoek wil inzicht krijgen in het gebruik van OGS tijdens een Prio 1/A1 rit. De vragenlijst wordt daarvoor, na een aantal inleidende vragen, gesplitst in vier blokken. Er wordt bij de splitsingsvraag gevraagd naar het principe van de voorrangsvoertuigbestuurder. In gesprek met een aantal voorrangsvoertuigbestuurders, kwam naar voren dat de meeste bestuurders in principe altijd hetzelfde gedrag vertonen tijdens een prio 1/A1 rit in de nacht. Behalve in uitzonderlijke situaties met uitzonderlijke redenen. Bij de splitsingsvraag wordt er inzicht verkregen in het principe van de voorrangsvoertuigbestuurders en de motieven voor dit principe. Later wordt doorgevraagd op de uitzonderingen. Dat wordt besproken bij onderzoeksvraag 2 en onderzoeksvraag 3. Dit zijn de mogelijke principes die de respondent kan kiezen bij de splitsingsvraag:

- In principe rijdt ik 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit altijd **met zwaailicht én sirene** (indien a, naar blok 1)
- In principe rijdt ik 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit altijd **met zwaailicht, maar zonder sirene** (indien b, naar blok 2)
- In principe rijdt ik 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit altijd **zonder zwaailicht en zonder sirene** (indien c, naar blok 3)
- Ik laat mijn keuze om 's nachts tijdens een Prio1/A1 rit wel/niet met zwaailicht en/of sirene te rijden van de situatie afhangen (indien d, naar blok 4)

In blok 1 wordt eerst gevraagd naar de motieven om met zwaailicht en sirene te rijden tijdens een Prio 1/A1 rit in de nacht. Daarna wordt gevraagd of de respondent ook wel eens afwijkend gedrag vertoont, bijvoorbeeld rijden met zwaailicht, maar zonder sirene. Als de respondent 'ja' antwoordt, dan wordt naar de motieven om en de situaties waarin de respondent deze keuze maakt gevraagd. Als de respondent 'oneens' antwoordt, dan wordt de respondent gevraagd of hij/zij wel eens zonder zwaailicht en zonder sirene rijdt tijdens een Prio 1/A1 rit in de nacht. Als de respondent 'eens' antwoordt, dan worden wederom naar motieven en situaties gevraagd. Als de respondent 'oneens' antwoordt, dan gaat de respondent door naar de afsluitende vragen. Hetzelfde geldt voor blok 2 en blok 3.

Het vierde blok is toegevoegd, omdat er verwacht wordt dat er een aantal voorrangsvoertuigbestuurders zullen zijn die de keuze altijd laten afhangen van de situatie. In blok 4 worden voor alle drie de principes naar motieven en situaties gevraagd. Met deze splitsingsvraag kan voor een groot deel antwoord gegeven worden op onderzoeksvraag 1. Als de respondent voor blok 2 of voor blok 3 kiest, dan wijkt de respondent (in principe) af van de wettelijke eisen.

Een vierde, en laatste, begrip is 'OGS-gebruik'. OGS staat voor optische en geluidssignalen. Wegens de mogelijke complexiteit van deze begrippen, is er voor dit onderzoek voor gekozen om de begrippen 'zwaailicht en sirene' te gebruiken. Van die begrippen is met zekerheid te zeggen dat deze bekend zijn onder de populatie.

Onderzoeksvraag 2

Welke motieven hebben bestuurders van voorrangsvoertuigen in Nederland om 's nachts wel/niet af te wijken van de wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik?

Een eerste begrip is 'motieven'. Een motief kan worden gedefinieerd als: "de grond waarop je iets verdedigt; beweegredenen, drijfveer" (Weijnen, Ficq-Weijnen, & Hofman, 2006). Een motief is dus de reden waarom je iets doet. In dit geval gaat het om reden waarom een voorrangsvoertuigbestuurder wel/niet zwaailicht en/of sirene voert tijdens een Prio 1/A1 rit in de nacht. Omdat 'redenen' een gangbaarder begrip is dan 'motieven', wordt in de vragenlijst het begrip 'redenen' gebruikt. Om hier een goede uitspraak over te kunnen doen, is er vooronderzoek gedaan. Er zijn een aantal voorrangsvoertuigbestuurders geïnterviewd en hun gevraagd naar motieven om wel/niet af te wijken van de wettelijke eisen. De zes meest voorkomende motieven om niet af te wijken en de zeven meest voorkomende motieven om wel af te wijken van de wettelijke eisen zijn opgenomen in de vragenlijst. De respondent wordt gevraagd om de drie belangrijkste redenen te geven om wel/niet af te wijken van de wettelijke eisen. Hier is voor gekozen om te voorkomen dat de respondent alle voorgestelde motieven als aannemelijk ziet en deze kiest. Door de drie belangrijkste te vragen wordt de respondent gedwongen om de motieven te prioriteren. Er wordt in de vragenlijst op de volgende manier naar motieven gevraagd:

- Wat zijn voor u de **drie** belangrijkste redenen om 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit **met zwaailicht én sirene** te rijden?

(Zet een 1 bij uw belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3)

Naast de zes/zeven meest voorkomende motieven, wordt ook altijd de optie 'anders, namelijk...' gegeven. Hiermee voorkomen we dat uitzonderlijke motieven over het hoofd worden gezien. Voor de blok 2 en blok 3 wordt op dezelfde manier naar motieven gevraagd.

Een tweede begrip is 'afwijken van de wettelijke eisen'. Voor dit onderzoek gaat het om het afwijken van de wettelijke eisen bij een dringende taak. Bij een dringende taak moet een voorrangsvoertuigbestuurder zowel optische als geluidssignalen voeren. Als een voorrangsvoertuigbestuurder bij een dringende taak, met uitzondering van de uitzonderlijke gevallen voor de politie, geen optische en/of geluidssignalen voert, dan wijkt de voorrangsvoertuigbestuurder af van de wettelijke eisen. Een bestuurder wijkt ook af van de wettelijke eisen als de bestuurder geen zwaailicht en/of sirene voert en toch gebruik maakt van de vrijstelling van het RVV 1990.

De rest van de begrippen is geoperationaliseerd in paragraaf 0 en wordt derhalve niet omschreven in deze paragraaf.

Onderzoeksvraag 3

In welke situaties wijken bestuurders van voorrangsvoertuigen in Nederland wel/niet af van de wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik?

Een eerste begrip is 'situaties'. Voor dit onderzoek worden met situaties de omstandigheden op de weg bedoeld. Het begrip 'situaties' kan op meerdere manieren geïnterpreteerd worden door de respondent. Om te voorkomen dat respondenten verschillende dingen invullen worden er, net als bij onderzoeksvraag 2, zeven/acht veel voorkomende situaties voorgelegd. Deze veel voorkomende situaties zijn wederom gebaseerd op de interviews met voorrangsvoertuigbestuurders. Van de zeven/acht situaties wordt de respondent gevraagd

de belangrijkste drie te kiezen. Er wordt in de vragenlijst op de volgende manier naar situaties gevraagd:

- Wat zijn voor u de **drie** belangrijkste redenen om 's nachts tijdens (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit soms toch **met zwaailicht, maar zonder sirene** te rijden? (Zet een 1 bij de belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3)

Deze vraag valt onder blok 1. De respondent krijgt deze vraag als hij/zij heeft aangegeven in principe met zwaailicht én sirene te rijden, maar soms er ook voor kiest om met zwaailicht, maar zonder sirene te rijden. Bij deze vraag wordt dan gevraagd naar situaties waarin de respondent afwijkt van zijn/haar principe. Er wordt in de vragenlijst alleen naar situaties gevraagd bij het afwijken van het principe van de respondent. Het is namelijk niet logisch om de respondent te vragen in welke situaties hij kiest om met zwaailicht én sirene te rijden, als de respondent dat altijd doet.

De rest van de begrippen is geoperationaliseerd in paragraaf 0 en paragraaf 0 en wordt derhalve niet omschreven in deze paragraaf.

Onderzoeksvraag 4

In welke mate ondervinden omwonenden van ambulanceposten, brandweerkazernes en politiebureaus in Nederland hinder van geluidssignalen in de nacht?

Een eerste begrip is 'omwonenden'. Omwonenden zijn in dit onderzoek gedefinieerd als burgers wonende binnen een afstand van maximaal 500 meter¹⁹ rondom een ambulancepost, brandweerkazerne en/of politiebureau. Het is een lastige en tijdrovende procedure om alleen deze mensen te benaderen. Daarnaast kan er pas hinder ondervonden worden door omwonenden, als de sirenes 's nachts daadwerkelijk gevoerd worden. Als uit dit onderzoek blijkt dat in Gelderland-Midden 70% van de Prio 1/A1 ritten zonder sirenes gereden wordt, dan is het niet gek dat 70% van de omwonenden zegt geen hinder te ondervinden. Omdat de vragenlijst onder een grote groep mensen wordt uitgezet, via de ANWB, is de volgende stelling opgenomen in de vragenlijst:

- Kies wat het meeste op u van toepassing is. Ik woon:
 - Dicht bij een ambulancepost, brandweerkazerne en/of politiebureau (binnen 500 meter)
 - Langs een veelgebruikte aanrijdroute van de ambulance, de brandweer en/of de politie
 - Geen van beide (ambulance, brandweer en/of politie komen af en toe langs mijn huis)

Hier is voor gekozen omdat de hinder die omwonenden ondervinden dan vergeleken kan worden met de hinder die de overige burgers ondervinden. Om de ervaren hinder te kunnen vergelijken met het rijgedrag van chauffeurs in een bepaalde regio, worden burgers ook gevraagd naar de provincie waarin ze wonen.

Een tweede begrip is 'hinder'. Hinder is voor dit onderzoek meer dan alleen wakker worden van de sirenes. Men ondervindt namelijk pas hinder als het je ook stoort of als je het ook echt vervelend vindt (Weijnen, Ficq-Weijnen, & Hofman, 2006). De ondervonden hinder bestaat voor dit onderzoek daarom uit twee componenten: wakker worden van sirenes in de

¹⁹ Gebaseerd op drie andere onderzoeken waar ook een afstand van (gemiddeld) 500 meter wordt gebruikt voor omwonenden, te weten: (Van Arkel & De Bree, z.d.), (Vankevelaer, 2014) en (Heederik & IJzermans, 2011). Zie literatuurlijst.

nacht en het vervelend/storend vinden om wakker te worden van sirenes. Het begrip 'hinder' is in de vragenlijst voor de omwonenden dus opgesplitst in twee vragen:

- Wordt u 's nachts wel eens wakker van de sirene van de ambulance, de brandweer en/of de politie?
- Vindt u het vervelend/storend als u 's nachts wakker wordt van de sirene van de ambulance, de brandweer en/of de politie?

In deze vragenlijst wordt, net als bij de andere vragenlijst, ook gebruik gemaakt van het begrip 'sirenes' in plaats van het begrip 'geluidssignalen'. Hier is voor gekozen om te voorkomen dat het begrip onduidelijk is voor de respondent.

Onderzoeksvraag 5

In welke mate heeft risicoperceptie van bestuurders van voorrang voertuigen in Nederland invloed op het wel/niet opvolgen van de wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik in de nacht?

Het begrip risicoperceptie is voor dit onderzoek opgesplitst in self-efficacy en affectieve respons. Deze twee termen geven geen sluitend beeld van de risicoperceptie, maar geven wel een indicatie. De self-efficacy wordt gemeten aan de hand van vier stellingen. Deze stellingen zijn gebaseerd op het onderzoek van Ter Huurne (2008) en een onderzoek naar de effecten van risicoperceptie en self-efficacy op zoekgedrag (Jonker, z.d.). De stellingen zijn vertaald naar dit onderzoek. De stellingen zijn opgenomen in bijlage 3. De affectieve respons wordt gemeten aan de hand van zes stellingen. Deze stellingen zijn gebaseerd op dezelfde twee onderzoeken. Deze stellingen zijn ook opgenomen in bijlage 3.

Bijlage 3 Vragenlijst bestuurders

Opzet vragenlijst optische en geluidssignalen in de nacht

Introductie

Deze vragenlijst gaat over het gebruik van zwaailicht en sirene bij een Prio 1/A1 rit in de nacht (23:00 uur tot 07:00 uur). Er zijn geluiden vanuit de praktijk dat er 's nachts soms voor wordt gekozen om zonder zwaailicht en/of sirene te rijden bij een Prio 1/A1 rit. In dit verkennende onderzoek willen we graag nagaan of dit in meerdere gevallen geldt en met welke motieven. Mogelijk kan er in de toekomst dan gekeken worden of wet- en regelgeving en de praktijk nog wel goed op elkaar aansluiten.

Het invullen van de vragenlijst is anoniem. Uw antwoorden zullen uitsluitend voor dit onderzoek gebruikt worden. Onder de deelnemers worden drie cadeaubonnen naar keuze ter waarde van 50 euro verloot.

Controlevraag doelgroep

1. Bent u voorrangsvoertuigbestuurder bij de ambulance, brandweer of politie?
 - Ja
 - Nee (**indien nee, naar einde enquête**)

Algemene vragen

2. Bij welke dienst bent u werkzaam?
(Indien u bij meerdere diensten werkzaam bent, kies dan voor deze enquête de dienst waar u de meeste ritten voor rijdt)
 - Ambulance
 - Brandweer
 - Politie
 - *Bedankt dat u deze vragenlijst invult voor de politie! We zijn ons er van bewust dat de politie soms bewust, en met toestemming van de meldkamer, zonder optische en geluidssignalen rijdt tijdens een prio 1 rit. Deze ritten vallen buiten dit onderzoek. Als we u vragen of u 's nachts wel eens zonder zwaailicht en/of sirene rijdt, dan tellen de ritten waarbij u met toestemming zonder zwaailicht en/of sirene rijdt dus niet mee.*
 - Overig (**naar einde enquête**)

Na vraag 2 afsplitsing tussen verschillende hulpdiensten, dan vraag 3 t/m 7 beantwoorden

Ambulance

3. In welke veiligheidsregio bent u werkzaam?
 - Uitklapmenu
4. Welke functie heeft u bij de ambulance (voornamelijk)?
(indien u meerdere functies heeft, kies dan hier de functie waar u de meeste ritten voor rijdt)
 - Ik ben ambulancechauffeur
 - Ik ben Rapid responder
 - Ik ben huisartschauffeur
 - Ik ben OVDG
5. Hoe lang bent u werkzaam **als chauffeur** bij een ambulancedienst?
 - 0-2 jaar

- 3-5 jaar
 - 6-10 jaar
 - Meer dan 10 jaar
6. Hoeveel A1 ritten rijdt u ongeveer gemiddeld per jaar?
(Een jaar bevat ongeveer 40 werkweken. Dus stel dat u gemiddeld 5 A1-ritten per week rijdt, dan rijdt u 200 (40 maal 5) A1-ritten per jaar en vinkt u de categorie 100-250 aan)
- Minder dan 10
 - 10 – 25
 - 25 – 50
 - 50 – 100
 - 100 – 250
 - 250 – 500
 - Meer dan 500
7. Het **grootste gedeelte** van mijn A1-ritten voor de ambulance rijd ik in:
- Stedelijk gebied
 - Landelijk gebied
 - Allebei evenveel

Brandweer

3. In welke veiligheidsregio bent u werkzaam?
- Uitklapmenu
4. In welk type brandweervoertuig rijdt u (voornamelijk)?
(indien u in meerdere type voertuigen rijdt, kies dan hier het type voertuig waar u de meeste ritten in rijdt)
- Zwaar voertuig (tankautospuit, hoogwerker, tankwagen, etc., rijbewijs C)
 - Licht voertuig (FRB-voertuig, OVD-voertuig, dienstwagen, etc., rijbewijs B)
5. Hoe lang bent u werkzaam **als chauffeur** bij de brandweer?
- 0-2 jaar
 - 3-5 jaar
 - 6-10 jaar
 - Meer dan 10 jaar
6. Hoe veel prio 1 ritten rijdt u ongeveer gemiddeld per jaar voor de brandweer?
(Een jaar bevat ongeveer 40 werkweken. Dus stel dat u gemiddeld 5 prio 1 ritten per week rijdt, dan rijdt u 200 (40 maal 5) prio 1 ritten per jaar en vinkt u de categorie 100-250 aan)
- Minder dan 10
 - 10 – 25
 - 25 – 50
 - 50 – 100
 - 100 – 250
 - 250 – 500
 - Meer dan 500
7. Het **grootste gedeelte** van mijn prio 1 ritten voor de brandweer rijd ik in:
- Stedelijk gebied
 - Landelijk gebied
 - Allebei evenveel

Politie

3. Bij welke politie eenheid bent u werkzaam?
- Uitklapmenu
4. In welk type voertuig rijdt u (voornamelijk)?
(indien u in meerdere type voertuigen rijdt, kies dan hier het type voertuig waar u de meeste ritten in rijdt)
- Personenauto (rijbewijs B)
 - Motor (rijbewijs A)
5. Hoe lang bent u werkzaam **als chauffeur** bij de politie?
- 0-2 jaar
 - 3-5 jaar
 - 6-10 jaar

- Meer dan 10 jaar
- 6. Hoe veel Prio 1 ritten rijdt u ongeveer gemiddeld per jaar voor de politie?
(Een jaar bevat ongeveer 40 werkweken. Dus stel dat u gemiddeld 5 prio 1 ritten per week rijdt, dan rijdt u 200 (40 maal 5) prio 1 ritten per jaar en vinkt u categorie 100-250 aan)
 - Minder dan 10
 - 10 – 25
 - 25 – 50
 - 50 – 100
 - 100 – 250
 - 250 – 500
 - Meer dan 500
- 7. Het **grootste gedeelte** van mijn prio 1 ritten voor de politie rijdt ik in:
 - Stedelijk gebied
 - Landelijk gebied
 - Allebei evenveel

Logica inbouwen in SurveyMonkey, hierna weer voor iedereen gelijk

Splitsingsvraag

- 8. Welke uitspraak is het meeste op u van toepassing?
 - 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijdt ik meestal/altijd **met zwaailicht én sirene** (*indien a, naar blok 1*)
 - 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijdt ik meestal/altijd **met zwaailicht, maar zonder sirene** (*indien b, naar blok 2*)
 - 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijdt ik meestal/altijd **zonder zwaailicht en zonder sirene** (*indien c, naar blok 3*)
 - Ik laat mijn keuze om 's nachts tijdens een Prio1/A1 rit wel/niet met zwaailicht en/of sirene te rijden van de situatie afhangen (*indien d, naar blok 4*)

Blok 1: In principe met zwaailicht én sirene

- 9. Wat zijn voor u de **drie** belangrijkste redenen om 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit **met zwaailicht én sirene** te rijden?
(Zet een 1 bij uw belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3)
 - Voor mijn eigen veiligheid en de veiligheid van mijn collega('s)
 - Voor de veiligheid van overige weggebruikers
 - Het is verplicht volgens de wet
 - Ik ben juridisch beter beschermd als ik met zwaailicht én sirene rijdt (bijvoorbeeld als ik een ongeluk krijg)
 - Het is vanuit patiëntbelang beter om met zwaailicht én sirene te rijden (alleen ambulance)
 - Weggebruikers merken mij sneller op als ik met zwaailicht én sirene rijdt
 - Anders, namelijk ...
- 10. Stelling: In sommige gevallen kies ik er 's nachts tijdens (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit toch voor om **met zwaailicht, maar zonder sirene** te rijden:
 - Eens (*indien eens, door naar vraag 11*)
 - Oneens (*indien oneens, door naar vraag 14*)
- 11. Wat zijn voor u de **drie** belangrijkste redenen om 's nachts tijdens (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit soms toch **met zwaailicht, maar zonder sirene** te rijden?
(Zet een 1 bij de belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3)
 - Hinder voor andere weggebruikers beperken
 - Hinder voor (slapende) omwonenden beperken
 - Hinder voor mijzelf en mijn collega('s) beperken
 - Het is vanuit patiëntbelang beter om zonder sirene te rijden (**alleen ambulance**)
 - Ik wil voorkomen dat er veel mensen ter plaatse komen kijken

- Vanwege de aard van de melding is het soms niet wenselijk/noodzakelijk om de sirene aan te zetten
- Weggebruikers merken mij 's nachts ook snel op als ik met zwaailicht, maar zonder sirene rijd
- Anders, namelijk ...

12. Wat zijn voor u de **drie** belangrijkste situaties waarin u 's nachts tijdens (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit soms toch **met zwaailicht, maar zonder sirene** rijdt?

(Zet een 1 bij de belangrijkste situatie, gevolgd door nummer 2 en 3)

- Als het (heel) rustig is op de weg
- Als ik in een woonwijk rijd (30 km/u zone)
- Als ik binnen de bebouwde kom rijd (50 km/u zone)
- Als ik buiten de bebouwde kom rijd (80 km/u zone)
- Als ik op de snelweg rijd (100/120 km/u zone)
- Als ik de verkeerssituatie onoverzichtelijk vind
- Als ik bijna ter plaatse ben
- Anders, namelijk ...

13. Als ik 's nachts (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit rijd **met zwaailicht, maar zonder sirene**, dan:

(Vink aan wat van toepassing is: ja of nee)

	Ja	Nee
Rijd ik wel eens door rood verkeerslicht		
Rijd ik wel eens maximaal 40 km per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid		

14. Stelling: In sommige gevallen kies ik er 's nachts tijdens (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit toch voor om **zonder zwaailicht en zonder sirene** te rijden:

- Eens (*indien eens, door naar vraag 15*)
- Oneens (*indien oneens, door naar afsluitende vragen*)

15. Wat zijn voor u de **drie** belangrijkste redenen om 's nachts tijdens (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit soms toch **zonder zwaailicht en zonder sirene** te rijden?

(Zet een 1 bij de belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3)

- Hinder voor andere weggebruikers beperken
- Hinder voor (slapende) omwonenden beperken
- Hinder voor mijzelf en mijn collega('s) beperken
- Het is vanuit patiëntbelang beter om zonder zwaailicht en zonder sirene te rijden (*alleen ambulance*)
- Ik wil voorkomen dat er veel mensen ter plaatse komen kijken
- Vanwege de aard van de melding is het soms niet wenselijk/noodzakelijk om zwaailicht en sirene aan te zetten
- Anders, namelijk ...

16. Wat zijn voor u de **drie** belangrijkste situaties waarin u 's nachts tijdens (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit soms toch **zonder zwaailicht en zonder sirene** rijdt?

(Zet een 1 bij de belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3)

- Als het (heel) rustig is op de weg
- Als ik in een woonwijk rijd (30 km/u zone)
- Als ik binnen de bebouwde kom rijd (50 km/u zone)
- Als ik buiten de bebouwde kom rijd (80 km/u zone)
- Als ik op de snelweg rijd (100/120 km/u zone)
- Als ik de verkeerssituatie onoverzichtelijk vind
- Als ik bijna ter plaatse ben
- Anders, namelijk ...

17. Als ik 's nachts (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit rijd **zonder zwaailicht en zonder sirene**, dan:
(Vink aan wat van toepassing is: ja of nee)

	Ja	Nee
Rijd ik wel eens door rood licht		
Rijd ik wel eens maximaal 40 km per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid		

Blok 2: In principe met zwaailicht, maar zonder sirene

8. Wat zijn voor u de **drie** belangrijkste redenen om 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit **met zwaailicht, maar zonder sirene** te rijden?
(Zet een 1 bij uw belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3)
- Hinder voor andere weggebruikers beperken
 - Hinder voor (slapende) omwonenden beperken
 - Hinder voor mijzelf en mijn collega('s) beperken
 - Het is vanuit patiëntbelang beter om zonder sirene te rijden (**alleen ambulance**)
 - Ik wil voorkomen dat er veel mensen ter plaatse komen kijken
 - Vanwege de aard van de melding is het soms niet wenselijk/noodzakelijk om de sirene aan te zetten
 - Weggebruikers merken mij 's nachts ook snel op als ik met zwaailicht, maar zonder sirene rijd
 - Anders, namelijk ...
9. Als ik 's nachts een Prio 1/A1 rit rijd **met zwaailicht, maar zonder sirene**, dan:
(vink aan wat van toepassing is: ja of nee)

	Ja	Nee
Rijd ik wel eens door rood licht		
Rijd ik wel eens maximaal 40 km per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid		

10. Stelling: In sommige gevallen kies ik er 's nachts tijdens (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit toch voor om **met zwaailicht én sirene** te rijden:
- Eens (**indien eens, door naar vraag 11**)
 - Oneens (**indien oneens, door naar vraag 13**)
11. Wat zijn voor u de **drie** belangrijkste redenen om 's nachts tijdens (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit soms toch **met zwaailicht én sirene** te rijden?
(Zet een 1 bij de belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3)
- Voor mijn eigen veiligheid en de veiligheid van mijn collega('s)
 - Voor de veiligheid van overige weggebruikers
 - Het is verplicht volgens de wet
 - Ik ben juridisch beter beschermd als ik met zwaailicht én sirene rijd (bijvoorbeeld als ik een ongeluk krijg)
 - Het is vanuit patiëntbelang beter om met zwaailicht én sirene te rijden (**alleen ambulance**)
 - Vanwege de aard van de melding is het soms wenselijk/noodzakelijk om zwaailicht én sirene aan te zetten
 - Weggebruikers merken mij sneller op als ik met zwaailicht én sirene rijd
 - Anders, namelijk ...
12. Wat zijn voor u de **drie** belangrijkste situaties waarin u 's nachts tijdens (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit soms toch **met zwaailicht én sirene** rijdt?
(Zet een 1 bij de belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3)
- Als het (heel) druk is op de weg
 - Als ik in een woonwijk rijd (30 km/u zone)

- Als ik binnen de bebouwde kom rijd (50 km/u zone)
- Als ik buiten de bebouwde kom rijd (80 km/u zone)
- Als ik op de snelweg rijd (100/120 km/u zone)
- Als ik een kruising zonder verkeerslichten nader
- Als ik een kruising met verkeerslichten nader
- Als ik de verkeerssituatie onoverzichtelijk vind
- Anders, namelijk ...

13. Stelling: In sommige gevallen kies ik er 's nachts tijdens (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit toch voor om **zonder zwaailicht en zonder sirene** te rijden:

- Eens (*indien eens, door naar vraag 14*)
- Oneens (*indien oneens, door afsluitende vragen*)

14. Wat zijn voor u de **drie** belangrijkste redenen om 's nachts tijdens (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit soms toch **zonder zwaailicht en zonder sirene** te rijden?

(Zet een 1 bij de belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3)

- Hinder voor andere weggebruikers beperken
- Hinder voor (slapende) omwonenden beperken
- Hinder voor mijzelf en mijn collega('s) beperken
- Het is vanuit patiëntbelang beter om zonder zwaailicht en zonder sirene te rijden (*alleen ambulance*)
- Ik wil voorkomen dat er veel mensen ter plaatse komen kijken
- Vanwege de aard van de melding is het soms niet wenselijk/noodzakelijk om zwaailicht en sirene aan te zetten
- Anders, namelijk ...

15. Wat zijn voor u de **drie** belangrijkste situaties waarin u 's nachts tijdens (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit soms toch **zonder zwaailicht en zonder sirene** rijdt?

(Zet een 1 bij de belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3)

- Als het (heel) rustig is op de weg
- Als ik in een woonwijk rijd (30 km/u zone)
- Als ik binnen de bebouwde kom rijd (50 km/u zone)
- Als ik buiten de bebouwde kom rijd (80 km/u zone)
- Als ik op de snelweg rijd (100/120 km/u zone)
- Als ik de verkeerssituatie overzichtelijk vind
- Als ik bijna ter plaatse ben
- Anders, namelijk ...

16. Als ik 's nachts een Prio 1/A1 rit rijd **zonder zwaailicht en zonder sirene**, dan:
(Vink aan wat van toepassing is: ja of nee)

	Ja	Nee
Rijd ik wel eens door rood licht		
Rijd ik wel eens maximaal 40 km per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid		

Blok 3: In principe zonder zwaailicht en zonder sirene

8. Wat zijn voor u de **drie** belangrijkste redenen om 's nachts tijdens een Prio 1/A1 **zonder zwaailicht en zonder sirene** te rijden?

(Zet een 1 bij uw belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3)

- ☐ Hinder voor andere weggebruikers beperken
- ☐ Hinder voor (slapende) omwonenden beperken
- ☐ Hinder voor mijzelf en mijn collega('s) beperken
- ☐ Het is vanuit patiëntbelang beter om zonder zwaailicht en zonder sirene te rijden (**alleen ambulance**)
- ☐ Ik wil voorkomen dat er veel mensen ter plaatse komen kijken
- ☐ Vanwege de aard van de melding is het soms niet wenselijk/noodzakelijk om zwaailicht en sirene aan te zetten
- ☐ Anders, namelijk ...

9. Als ik 's nachts een Prio 1/A1 rit rijd **zonder zwaailicht en zonder sirene**, dan:

(Vink aan wat van toepassing is: ja of nee)

	Ja	Nee
Rijd ik wel eens door rood licht		
Rijd ik wel eens maximaal 40 km per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid		

10. Stelling: In sommige gevallen kies ik er 's nachts tijdens (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit toch voor om **met zwaailicht én sirene** te rijden:

- ☐ Eens (**indien eens, door naar vraag 11**)
- ☐ Oneens (**indien oneens, door naar vraag 13**)

11. Wat zijn voor u de **drie** belangrijkste redenen om 's nachts tijdens (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit soms toch **met zwaailicht én sirene** te rijden?

(Zet een 1 bij de belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3)

- ☐ Voor mijn eigen veiligheid en de veiligheid van mijn collega's
- ☐ Voor de veiligheid van overige weggebruikers
- ☐ Het is verplicht volgens de wet
- ☐ Ik ben juridisch beter beschermd als ik met zwaailicht én sirene rijd (bijvoorbeeld als ik een ongeluk krijg)
- ☐ Het is vanuit patiëntbelang beter om met zwaailicht én sirene te rijden (**alleen ambulance**)
- ☐ Vanwege de aard van de melding is het soms wenselijk/noodzakelijk om zwaailicht én sirene aan te zetten
- ☐ Weggebruikers merken mij sneller op als ik met zwaailicht én sirene rijd
- ☐ Anders, namelijk ...

12. Wat zijn voor u de **drie** belangrijkste situaties waarin u 's nachts tijdens (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit soms toch **met zwaailicht én sirene** rijdt?

(Zet een 1 bij de belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3)

- ☐ Als het (heel) druk is op de weg
- ☐ Als ik in een woonwijk rijd (30 km/u zone)
- ☐ Als ik binnen de bebouwde kom rijd (50 km/u zone)
- ☐ Als ik buiten de bebouwde kom rijd (80 km/u zone)
- ☐ Als ik op de snelweg rijd (100/120 km/u zone)
- ☐ Als ik een kruising zonder verkeerslichten nader
- ☐ Als ik een kruising met verkeerslichten nader
- ☐ Als ik de verkeerssituatie onoverzichtelijk vind
- ☐ Anders, namelijk ...

13. Stelling: In sommige gevallen kies ik er 's nachts tijdens (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit toch voor om **met zwaailicht, maar zonder sirene** te rijden:

- ☐ Eens (**indien eens, door naar vraag 14**)
- ☐ Oneens (**indien oneens, door naar afsluitende vragen**)

14. Wat zijn voor u de **drie** belangrijkste redenen om 's nachts tijdens (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit soms toch **met zwaailicht, maar zonder sirene** te rijden? (Zet een 1 bij de belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3)

- Voor mijn eigen veiligheid en de veiligheid van mijn collega('s)
- Voor de veiligheid van overige weggebruikers
- Ik ben juridisch beter beschermd als ik in ieder geval met zwaailicht rijd (bijvoorbeeld als ik een ongeluk krijg)
- Het is vanuit patiëntbelang beter om met zwaailicht te rijden (**alleen ambulance**)
- Vanwege de aard van de melding is het soms wenselijk/noodzakelijk om zwaailicht aan te zetten
- Weggebruikers merken mij sneller op als ik met zwaailicht rijd
- Anders, namelijk ...

15. Wat zijn voor u de **drie** belangrijkste situaties waarin u 's nachts tijdens (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit soms toch **met zwaailicht, maar zonder sirene** rijdt?

(Zet een 1 bij de belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3)

- Als het (heel) druk is op de weg
- Als ik in een woonwijk rijd (30 km/u zone)
- Als ik binnen de bebouwde kom rijd (50 km/u zone)
- Als ik buiten de bebouwde kom rijd (80 km/u zone)
- Als ik op de snelweg rijd (100/120 km/u zone)
- Als ik een kruising zonder verkeerslichten nader
- Als ik een kruising met verkeerslichten nader
- Als ik de verkeerssituatie onoverzichtelijk vind
- Anders, namelijk ...

16. Als ik 's nachts (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit rijd **met zwaailicht, maar zonder sirene**, dan:

(Vink aan wat van toepassing is: ja of nee)

	Ja	Nee
Rijd ik wel eens door rood licht		
Rijd ik wel eens maximaal 40 km per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid		

Blok 4: Afhankelijk van de situatie

8. Stelling: afhankelijk van de situatie kies ik er 's nachts in sommige gevallen voor om tijdens een Prio 1/A1 rit **met zwaailicht én sirene** te rijden:

- Eens (**indien eens, door naar vraag 9**)
- Oneens (**indien oneens, door naar vraag 11**)

9. Wat zijn voor u de **drie** belangrijkste redenen om 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit soms **met zwaailicht én sirene** te rijden?

(Zet een 1 bij de belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3)

- Voor mijn eigen veiligheid en de veiligheid van mijn collega('s)
- Voor de veiligheid van overige weggebruikers
- Het is verplicht volgens de wet
- Ik ben juridisch beter beschermd als ik met zwaailicht én sirene rijd (bijvoorbeeld als ik een ongeluk krijg)
- Het is vanuit patiëntbelang beter om met zwaailicht én sirene te rijden (**alleen ambulance**)
- Vanwege de aard van de melding is het soms wenselijk/noodzakelijk om zwaailicht én sirene aan te zetten
- Weggebruikers merken mij sneller op als ik met zwaailicht én sirene rijd
- Anders, namelijk ...

10. Wat zijn voor u de **drie** belangrijkste situaties waarin u 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit soms **met zwaailicht én sirene** rijdt?

(Zet een 1 bij de belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3)

- ☐ Als het (heel) druk is op de weg
- ☐ Als ik in een woonwijk rijd (30 km/u zone)
- ☐ Als ik binnen de bebouwde kom rijd (50 km/u zone)
- ☐ Als ik buiten de bebouwde kom rijd (80 km/u zone)
- ☐ Als ik op de snelweg rijd (100/120 km/u zone)
- ☐ Als ik een kruising zonder verkeerslichten nader
- ☐ Als ik een kruising met verkeerslichten nader
- ☐ Als ik de verkeerssituatie onoverzichtelijke vind
- ☐ Anders, namelijk ...

11. Stelling: afhankelijk van de situatie kies ik er 's nachts in sommige gevallen voor om tijdens een Prio 1/A1 rit **met zwaailicht, maar zonder sirene** te rijden:

- ☐ Eens (indien eens, door naar vraag 12)
- ☐ Oneens (indien oneens, door naar vraag 15)

12. Wat zijn voor u de **drie** belangrijkste redenen om 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit soms **met zwaailicht, maar zonder sirene** te rijden?

(Zet een 1 bij uw belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3)

- ☐ Hinder voor andere weggebruikers beperken
- ☐ Hinder voor (slapende) omwonenden beperken
- ☐ Hinder voor mijzelf en mijn collega('s) beperken
- ☐ Het is vanuit patiëntbelang beter om zonder sirene te rijden (alleen ambulance)
- ☐ Ik wil voorkomen dat ver veel mensen ter plaatse komen kijken
- ☐ Vanwege de aard van de melding is het soms niet wenselijk/noodzakelijk om de sirene aan te zetten
- ☐ Weggebruikers merken mij 's nachts ook snel op als ik met zwaailicht, maar zonder sirene rijd
- ☐ Anders, namelijk ...

13. Wat zijn voor u de **drie** belangrijkste situaties waarin u 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit soms **met zwaailicht, maar zonder sirene** rijdt?

(Zet een 1 bij de belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3)

- ☐ Als het (heel) rustig is op de weg
- ☐ Als ik in een woonwijk rijd (30 km/u zone)
- ☐ Als ik binnen de bebouwde kom rijd (50 km/u zone)
- ☐ Als ik buiten de bebouwde kom rijd (80 km/u zone)
- ☐ Als ik op de snelweg rijd (100/120 km/u zone)
- ☐ Als ik de verkeerssituatie overzichtelijke vind
- ☐ Als ik bijna ter plaatse ben
- ☐ Anders, namelijk ...

14. Als ik 's nachts (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit rijd **met zwaailicht, maar zonder sirene**, dan:

(vink aan wat van toepassing is: ja of nee)

Stelling	Ja	Nee
Rijd ik wel eens door rood licht		
Rijd ik wel eens boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid		

15. Stelling: afhankelijk van de situatie kies ik er 's nachts in sommige gevallen voor om tijdens een Prio 1/A1 rit **zonder zwaailicht en zonder sirene** te rijden:

- ☐ Eens (indien eens, door naar vraag 16)
- ☐ Oneens (indien oneens, door naar afsluitende vragen)

16. Wat zijn voor u de **drie** belangrijkste redenen om 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit soms **zonder zwaailicht en zonder sirene** te rijden?

(Zet een 1 bij de belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3)

- Hinder voor andere weggebruikers beperken
- Hinder voor (slapende) omwonenden beperken
- Hinder voor mijzelf en mijn collega('s) beperken
- Het is vanuit patiëntbelang beter om zonder zwaailicht en zonder sirene te rijden (**alleen ambulance**)
- Ik wil voorkomen dat er veel mensen ter plaatse komen kijken
- Vanwege de aard van de melding is het soms niet wenselijk/noodzakelijk om zwaailicht en sirene aan te zetten
- Anders, namelijk ...

17. Wat zijn voor u de **drie** belangrijkste situaties waarin u 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit soms **zonder zwaailicht en zonder sirene** rijdt?

(Zet een 1 bij de belangrijkste reden, gevolgd door nummer 2 en 3)

- Als het (heel) rustig is op de weg
- Als ik in een woonwijk rijd (30 km/u zone)
- Als ik binnen de bebouwde kom rijd (50 km/u zone)
- Als ik buiten de bebouwde kom rijd (80 km/u zone)
- Als ik op de snelweg rijd (100/120 km/u zone)
- Als ik de verkeerssituatie overzichtelijk vind
- Als ik bijna ter plaatse ben
- Anders, namelijk ...

18. Als ik 's nachts (een gedeelte van) een Prio 1/A1 rit rijd **zonder zwaailicht en zonder sirene**, dan:

(Vink per stelling aan wat van toepassing is: ja of nee)

Stelling	Ja	Nee
Rijd ik wel eens door rood licht		
Rijd ik wel eens boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid		

Afsluitende vragen

17. Zijn er naast de nacht nog andere momenten waarop u tijdens een Prio 1/A1 rit wel eens **met zwaailicht, maar zonder sirene** rijdt (bijvoorbeeld overdag)?

- Nee
- Ja, namelijk ...

18. Zijn er naast de nacht nog andere momenten waarop u tijdens een Prio 1/A1 rit wel eens **zonder zwaailicht en zonder sirene** rijdt (bijvoorbeeld overdag)?

- Nee
- Ja, namelijk ...

19.

Ik ben in staat om tijdens een Prio 1/A1 rit:					
	Helemaal niet van toepassing	Niet echt van toepassing	Neutraal	Een beetje van toepassing	Heel erg van toepassing
Op een adequate manier om te gaan met gedrag van overige weggebruikers					
Een goed beeld te vormen van de situatie op de weg en hierop te anticiperen					

Te doen wat ik moet doen om met een risicovolle situatie om te gaan					
Op de juiste manier te reageren bij een risicovolle situatie					

20.

Mijn gevoel bij een Prio 1/A1 rit is:					
	Helemaal niet van toepassing	Niet echt van toepassing	Neutraal	Een beetje van toepassing	Heel erg van toepassing
Gespannen					
Tevreden					
Angstig					
Comfortabel					
Bezorgd					
Op mijn gemak					

21. Wat is uw geslacht?

- ☐ Man
- ☐ Vrouw

22. Wat is uw leeftijd?

- ☐ ... jaar

23. In het voertuig waar ik in rijd worden verkeerslichten op groen gezet door middel van KAR of een ander verkeerslichtbeïnvloedingssysteem

- ☐ Waar
- ☐ Niet waar

24. Heeft u vragen/opmerkingen naar aanleiding van deze enquête, laat dat dan hieronder weten.

- ☐ Tekst vak

25. Wilt u kans maken op één van de drie cadeaubonnen naar keuze ter waarde van 50 euro? Laat dan hier uw e-mailadres achter. Uw e-mailadres wordt uitsluitend gebruikt voor het verloten van de cadeaubonnen.

- ☐ Tekst vak

Bijlage 4 Vragenlijst omwonenden

1. In welke provincie woont u?
 - ... (uitklapmenu)
2. Woont u in stedelijk of landelijk gebied?
 - Stedelijk
 - Landelijk
3. Wordt u of een van uw huisgenoten 's nachts (23:00 uur tot 07:00 uur) wel eens wakker van de sirene van de ambulance, de brandweer of de politie?
 - Ja (naar vraag 4)
 - Nee (naar vraag 6)
4. Hoe vaak wordt u 's nachts wakker van de sirene van de ambulance, de brandweer of de politie?
 - Vrijwel dagelijks
 - Enkele keren per week
 - Enkele keren per maand
 - Enkele keren per jaar
5. Hoe vervelend/hinderlijk vindt u het als u 's nachts wakker wordt van de sirene van de ambulance, de brandweer of de politie?
 - Helemaal niet vervelend/hinderlijk
 - Niet vervelend/hinderlijk
 - Neutraal/geen mening
 - Vervelend/hinderlijk
 - Heel erg vervelend/hinderlijk
6. Kies wat het meeste op u van toepassing is. Ik woon:
 - Dicht bij een ambulancepost, brandweerkazerne en/of politiebureau (binnen 500 meter)
 - Langs een veelgebruikte aanrijdroute van de ambulance, de brandweer en/of de politie
 - Geen van beide (ambulance, brandweer en/of politie komen af en toe langs mijn huis)
7. Hoe vaak hoort u overdag vanuit huis sirenes van de ambulance, de brandweer of de politie?
 - Vrijwel dagelijks
 - Enkele keren per week
 - Enkele keren per maand
 - Enkele keren per jaar

Bijlage 5 Tabellen analyses

Chi-kwadraat: afwijken regelgeving (rijden zonder OGS) – hulpdienst

		Ambulance	Brandweer	Totaal
's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijd ik meestal/altijd met zwaailicht én sirene	Count	131 _a 11,5%	787 _b 30,3%	918 24,5%
's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijd ik meestal/altijd met zwaailicht, maar zonder sirene	Count	527 _a 46,1%	741 _b 28,5%	1268 33,9%
's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijd ik meestal/altijd zonder zwaailicht en zonder sirene	Count	17 _a 1,5%	34 _a 1,3%	51 1,4%
Mijn keuze om 's nachts tijdens een Prio1/A1 rit wel/niet met zwaailicht en/of sirene te rijden hangt van de situatie af	Count	468 _a 40,9%	1037 _a 39,9%	1505 40,2%
Totaal	Count	1143 100,0%	2599 100,0%	3742 100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	187,552	3	,000
N of Valid Cases	3742		

Chi-kwadraat: afwijken regelgeving (gebruik vrijstellingen RVV 1990) – hulpdienst

Rijden door rood verkeerslicht met optische, maar zonder geluidssignalen

		Ambulance	Brandweer	Totaal
Rijd ik wel eens door rood verkeerslicht: nee	Count	143 _a 14,6%	949 _b 48,5%	1092 37,2%
Rijd ik wel eens door rood verkeerslicht: ja	Count	836 _a 85,4%	1006 _b 51,5%	1842 62,8%
Totaal		979 100,0%	1955 100,0%	2934 100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	321,503	1	,000
N of Valid Cases	2934		

Rijden door rood verkeerslicht zonder optische en zonder geluidssignalen

		Ambulance	Brandweer	Totaal
Rijd ik wel eens door rood verkeerslicht: nee	Count	209 _a 47,2%	503 _b 76,7%	712 64,8%
Rijd ik wel eens door rood verkeerslicht: ja	Count	234 _a 52,8%	153 _b 23,3%	387 35,2%
Totaal		443 100,0%	656 100,0%	1099 100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	100,859	1	,000
N of Valid Cases	1099		

Harder rijden dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid met optische, maar zonder geluidssignalen

		Ambulance	Brandweer	Totaal
Rijd ik wel eens harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid: nee	Count	89 _a 9,1%	288 _b 14,7%	377 12,8%
Rijd ik wel eens harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid: ja	Count	890 _a 90,9%	1667 _b 85,3%	387 87,2%
Totaal		979 100,0%	1955 100,0%	2934 100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	18,534	1	,000
N of Valid Cases	2934		

Harder rijden dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid zonder optische en zonder geluidssignalen

		Ambulance	Brandweer	Totaal
Rijd ik wel eens harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid: nee	Count	109 _a 24,6%	210 _b 32,0%	319 29,0%
Rijd ik wel eens harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid: ja	Count	334 _a 75,4%	446 _b 68,0%	780 71,0%
Totaal		443 100,0%	656 100,0%	1099 100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	7,043	1	,008
N of Valid Cases	1099		

Chi-kwadraat: afwijken regelgeving (rijden zonder OGS) – rijervaring

Aantal ritten per jaar

		Minder dan 10	10-25	25-50	50-100	100-250	250-500	Meer dan 500
's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijd ik meestal/altijd met zwaailicht én sirene	Count	152 _a 32,7%	233 _{a, b} 29,2%	188 _{a, b} 26,8%	140 _{a, b} 27,0%	121 _b 22,5%	61 _c 12,0%	35 _c 11,8%
's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijd ik meestal/altijd met zwaailicht, maar zonder sirene	Count	122 _{a, b} 26,2%	245 _{a, b} 30,7%	186 _b 26,5%	180 _{a, c} 34,7%	188 _{a, c} 35,0%	245 _d 48,0%	126 _{c, d} 42,6%
's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijd ik meestal/altijd zonder zwaailicht en zonder sirene	Count	11 _a 2,4%	7 _a 0,9%	12 _a 1,7%	6 _a 1,2%	6 _a 1,1%	4 _a 0,8%	6 _a 2,0%
Mijn keuze om 's nachts tijdens een Prio1/A1 rit wel/niet met zwaailicht en/of sirene te rijden hangt van de situatie af	Count	180 _a 38,7%	314 _a 39,3%	316 _a 45,0%	193 _a 37,2%	222 _a 41,3%	200 _a 39,2%	129 _a 43,6%
Totaal	Count	465 100,0%	799 100,0%	702 100,0%	519 100,0%	537 100,0%	510 100,0%	296 100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	149,836	18	,000
N of Valid Cases	3828		

Chi-kwadraat: afwijken regelgeving (gebruik vrijstellingen RVV 1990) – rijervaring

Aantal ritten per jaar: Rijden door rood verkeerslicht met optische, maar zonder geluidssignalen

		Minde r dan 10	10-25	25-50	50-100	100- 250	250- 500	Meer dan 500
Rijd ik wel eens door rood verkeerslicht : nee	Coun t	200 _a 58,7%	337 _a 55,7%	235 _b 42,5%	141 _b 35,3%	96 _c 22,5%	64 _{c, d} 15,0%	22 _d 8,6%
Rijd ik wel eens door rood verkeerslicht : ja	Coun t	141 _a 41,3%	268 _a 44,3%	318 _b 57,5%	258 _b 64,7%	330 _c 77,5%	362 _{c, d} 85,0%	233 _d 91,4%
Totaal		341 100,0 %	605 100,0 %	553 100,0 %	399 100,0 %	426 100,0 %	426 100,0 %	255 100,0 %

	Value	Df	Asymp. Sig. (2- sided)
Person Chi-Square	383,608	6	,000
N of Valid Cases	3005		

Aantal ritten per jaar: Rijden door rood verkeerslicht zonder optische en zonder geluidssignalen

		Minde r dan 10	10-25	25-50	50-100	100- 250	250- 500	Meer dan 500
Rijd ik wel eens door rood verkeerslicht : nee	Coun t	107 _a 85,6%	168 _{a, b} 79,6%	130 _{b, c} 67,0%	98 _{b, c} 65,8%	85 _{c, d} 52,8%	84 _d 43,8%	44 _d 37,0%
Rijd ik wel eens door rood verkeerslicht : ja	Coun t	18 _a 14,4%	43 _{a, b} 20,4%	64 _{b, c} 33,0%	51 _{b, c} 34,2%	76 _{c, d} 47,2%	108 _d 56,3%	75 _d 63,0%
Totaal		125 100,0 %	211 100,0 %	194 100,0 %	149 100,0 %	161 100,0 %	192 100,0 %	119 100,0 %

	Value	Df	Asymp. Sig. (2- sided)
Person Chi-Square	125,134	6	,000
N of Valid Cases	1151		

Aantal ritten per jaar: harder rijden dan ter plaatse geldende maximumsnelheid

		Minde r dan 10	10-25	25-50	50- 100	100- 250	250- 500	Meer dan 500
Rijd ik wel eens harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid: nee	Count	55 _a 16,1%	87 _a 14,4%	79 _a 14,3%	49 _a 12,3%	49 _a 11,5%	39 _a 9,2%	20 _a 7,8%
Rijd ik wel eens harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid: ja	Count	286 _a 83,9%	518 _a 85,6%	474 _a 85,7%	350 _a 87,7%	377 _a 88,5%	387 _a 90,8%	235 _a 92,2%
Totaal		341 100,0%	605 100,0%	553 100,0%	399 100,0%	426 100,0%	426 100,0%	255 100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	17,382	6	,008
N of Valid Cases	3005		

Chi-kwadraat: afwijken regelgeving (rijden zonder OGS) – type voertuig

Ambulance

		Ik ben ambulance- chauffeur	Ik ben huisarts- chauffeur	Ik ben OVDG	Ik ben Rapid respon- der
's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijd ik meestal/altijd met zwaailicht én sirene	Count	88 _a 9,3%	23 _b 45,1%	6 _a 10,3%	14 _a 15,4%
's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijd ik meestal/altijd met zwaailicht, maar zonder sirene	Count	472 _a 50,1%	13 _b 25,5%	15 _b 25,9%	27 _b 29,7%
's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijd ik meestal/altijd zonder zwaailicht en zonder sirene	Count	14 _a 1,5%	1 _a 2,0%	1 _a 1,7%	1 _a 1,1%
Mijn keuze om 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit wel/niet met zwaailicht en/of sirene te rijden hangt van de situatie af	Count	369 _a 39,1%	14 _a 27,5%	36 _b 62,1%	49 _b 53,8%
Totaal		943 100,0%	51 100,0%	58 100,0%	49 100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	86,975	9	,000
N of Valid Cases	1143		

Brandweer

		Licht	Zwaar
's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijd ik meestal/altijd met zwaailicht én sirene	Count	96 _a 21,4%	691 _b 32,1%
's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijd ik meestal/altijd met zwaailicht, maar zonder sirene	Count	129 _a 28,8%	612 _a 28,5%
's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijd ik meestal/altijd zonder zwaailicht en zonder sirene	Count	21 _a 4,7%	13 _b 0,6%
Mijn keuze om 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit wel/niet met zwaailicht en/of sirene te rijden hangt van de situatie af	Count	202 _a 45,1%	835 _b 38,8%
Totaal		448 100,0%	2151 100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	64,930	9	,000
N of Valid Cases	2599		

Chi-kwadraat afwijken regelgeving (gebruik vrijstellingen RVV 1990) – type voertuig

Ambulance: rood verkeerslicht met optische, maar zonder geluidssignalen

		Ik ben ambulance-chauffeur	Ik ben huisarts-chauffeur	Ik ben OVDG	Ik ben Rapid responder
Rijd ik wel eens door rood verkeerslicht: nee	Count	110 _a 13,5%	16 _b 40,0%	6 _a 12,2%	11 _a 15,1%
Rijd ik wel eens door rood verkeerslicht: ja	Count	707 _a 86,5%	24 _b 60,0%	43 _a 87,8%	62 _a 84,9%
Totaal		817 100,0%	40 100,0%	49 100,0%	73 100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	21,766	3	,000
N of Valid Cases	979		

Ambulance: rood verkeerslicht zonder optische en zonder geluidssignalen

		Ik ben ambulance chauffeur	Ik ben huisarts- chauffeur	Ik ben OVDG	Ik ben Rapid respond er
Rijd ik wel eens door rood verkeerslicht: nee	Count	164 _a 44,3%	13 _b 86,7%	15 _{a,b} 68,2%	17 _{a,b} 47,2%
Rijd ik wel eens door rood verkeerslicht: ja	Count	206 _a 55,7%	2 _b 13,3%	7 _{a,b} 31,8%	19 _{a,b} 52,8%
Totaal		370 100,0%	15 100,0%	22 100,0%	36 100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2- sided)
Person Chi-Square	14,490	3	,002
N of Valid Cases	443		

Brandweer: rood verkeerslicht zonder optische en zonder geluidssignalen

		Licht	Zwaar
Rijd ik wel eens door rood verkeerslicht: nee	Count	182 _a 81,3%	321 _b 74,3%
Rijd ik wel eens door rood verkeerslicht: ja	Count	42 _a 18,8%	11 _b 25,7%
Totaal		224 100,0%	432 100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2- sided)
Person Chi-Square	3,978	1	,046
N of Valid Cases	656		

Ambulance: harder dan maximumsnelheid met optische, maar zonder geluidssignalen

		Ik ben ambulance chauffeur	Ik ben huisarts- chauffeur	Ik ben OVDG	Ik ben Rapid respond er
Rijd ik wel eens harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid: nee	Count	68 _a 8,3%	8 _a 20,0%	2 _a 4,1%	11 _a 15,1%
Rijd ik wel eens harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid: ja	Count	749 _a 91,7%	32 _a 80,0%	47 _a 95,9%	62 _a 84,9%
Totaal		817 100,0%	40 100,0%	49 100,0%	73 100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	10,987	3	,012
N of Valid Cases	979		

Brandweer: harder dan maximumsnelheid met optische, maar zonder geluidssignalen

		Licht	Zwaar
Rijd ik wel eens door rood verkeerslicht: nee	Count	30 ^a	258 ^b
		8,6%	16,1%
Rijd ik wel eens door rood verkeerslicht: ja	Count	318 ^a	1349 ^b
		91,4%	83,9%
Totaal		348	1607
		100,0%	100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	12,585	1	,000
N of Valid Cases	1955		

Brandweer: harder dan maximumsnelheid zonder optische en zonder geluidssignalen

		Licht	Zwaar
Rijd ik wel eens door rood verkeerslicht: nee	Count	59 ^a	151 ^b
		26,3%	35,0%
Rijd ik wel eens door rood verkeerslicht: ja	Count	165 ^a	281 ^b
		73,7%	65,0%
Totaal		224	432
		100,0%	100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	5,030	1	,025
N of Valid Cases	656		

Chi-kwadraat: afwijken regelgeving (rijden zonder OGS) – gebied

		Landelijk gebied	Stedelijk gebied	Allebei evenveel
's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijd ik meestal/altijd met zwaailicht én sirene	Count	214 _{a,b} 23,5%	442 _b 27,8%	274 _a 20,6%
's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijd ik meestal/altijd met zwaailicht, maar zonder sirene	Count	322 _a 35,3%	505 _a 31,8%	465 _a 35,0%
's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijd ik meestal/altijd zonder zwaailicht en zonder sirene	Count	16 _a 1,8%	16 _a 1,0%	20 _a 1,5%
Mijn keuze om 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit wel/niet met zwaailicht en/of sirene te rijden hangt van de situatie af	Count	360 _a 39,5%	626 _a 39,4%	568 _a 42,8%
Totaal		912 100,0%	1589 100,0%	1327 100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	23,922	6	,001
N of Valid Cases	3828		

Chi-kwadraat: motieven – hulpdienst

Optische en geluidssignalen

		Ambulance	Brandweer
Eigen veiligheid	Count	521 _a	1076 _b
		51,8%	44,9%
Veiligheid overige weggebruikers	Count	99 _a	231 _a
		9,8%	9,6%
Verplicht volgens de wet	Count	77 _a	293 _b
		7,7%	12,2%
Juridisch beter beschermd	Count	136 _a	401 _b
		13,5%	16,7%
Patiëntbelang	Count	13 _a	3 _b
		1,3%	0,1%
Aard van melding	Count	56 _a	172 _a
		5,6%	7,2%
Sneller opmerken	Count	55 _a	175 _a
		5,5%	7,3%
Anders	Count	49 _a	45 _b
		4,9%	1,9%
Totaal		1006	2396
		100,0%	100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	75,221	7	,000
N of Valid Cases	3402		

Met optische, maar zonder geluidssignalen

		Ambulance	Brandweer
Eigen veiligheid	Count	4 _a 0,4%	5 _a 0,3%
Veiligheid overige weggebruikers	Count	1 _a 0,1%	1 _a 0,1%
Verplicht volgens de wet	Count	1 _a 0,1%	1 _a 0,2%
Patiëntbelang	Count	26 _a 2,6%	4 _b 0,2%
Aard van melding	Count	62 _a 6,2%	156 _a 7,9%
Sneller opmerken	Count	3 _a 0,3%	10 _a 0,5%
Anders	Count	37 _a 3,7%	75 _a 3,8%
Hinder weggebruikers beperken	Count	10 _a 1,0%	24 _a 1,2%
Hinder slapende omwonenden beperken	Count	525 _a 52,7%	1139 _b 57,5%
Hinder mijzelf/collega's beperken	Count	30 _a 3,0%	144 _b 7,3%
Voorkomen dat mensen komen kijken	Count	24 _a 2,4%	44 _a 2,2%
Ook snel genoeg opmerken	Count	274 _a 27,5%	376 _b 19,0%
Totaal		997 100,0%	1982 100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	88,083	11	,000
N of Valid Cases	2979		

Zonder optische en zonder geluidssignalen

		Ambulance	Brandweer
Patiëntbelang	Count	20 ^a	4 ^b
		4,4%	0,6%
Aard van melding	Count	139 ^a	217 ^a
		30,8%	31,9%
Anders	Count	89 ^a	61 ^b
		19,7%	9,0%
Hinder weggebruikers beperken	Count	14 ^a	53 ^b
		3,1%	7,8%
Hinder slapende omwonenden beperken	Count	144 ^a	275 ^b
		31,9%	40,4%
Hinder mijzelf/collega's beperken	Count	27 ^a	57 ^a
		6,0%	8,4%
Voorkomen dat mensen komen kijken	Count	18 ^a	14 ^a
		4,0%	2,1%
Totaal		451	681
		100,0%	100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	64,757	6	,000
N of Valid Cases	1132		

Chi-kwadraat: motieven – gebieden

Met optische, maar zonder geluidssignalen

		Landelijk gebied	Stedelijk gebied	Allebei evenveel
Eigen veiligheid	Count	1 _a 0,1%	4 _a 0,3%	4 _a 0,4%
Veiligheid overige weggebruikers	Count	2 _a 0,3%	0 _a 0,0%	0 _a 0,0%
Verplicht volgens de wet	Count	2 _a 0,3%	2 _a 0,2%	1 _a 0,1%
Patiëntbelang	Count	5 _a 0,7%	16 _a 1,3%	9 _a 0,8%
Aard van melding	Count	52 _a 7,2%	112 _a 9,0%	84 _a 7,8%
Sneller opmerken	Count	4 _a 0,6%	4 _a 0,3%	6 _a 0,6%
Anders	Count	19 _a 2,6%	58 _a 4,6%	35 _a 3,2%
Hinder weggebruikers beperken	Count	11 _a 1,5%	15 _a 1,2%	10 _a 0,9%
Hinder slapende omwonenden beperken	Count	409 _a 56,7%	698 _a 55,8%	584 _a 53,9%
Hinder mijzelf/collega's beperken	Count	43 _a 6,0%	78 _a 6,2%	54 _a 5,0%
Voorkomen dat mensen komen kijken	Count	12 _a 1,7%	27 _a 2,2%	33 _a 3,0%
Ook snel genoeg opmerken	Count	161 _{a,b} 22,3%	236 _b 18,9%	263 _a 24,3%
Totaal		721 100,0%	1250 100,0%	1083 100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	34,606	22	,043
N of Valid Cases	3054		

Zonder optische en zonder geluidssignalen

		Landelijk gebied	Stedelijk gebied	Allebei evenveel
Patiëntbelang	Count	5 _{a,b} 1,7%	3 _b 0,7%	16 _a 3,4%
Aard van melding	Count	85 _a 29,3%	146 _a 34,0%	166 _a 35,5%
Anders	Count	30 _a 10,3%	63 _a 14,7%	58 _a 12,4%
Hinder weggebruikers beperken	Count	27 _a 9,3%	20 _b 4,7%	21 _b 4,5%
Hinder slapende omwonenden beperken	Count	109 _a 37,6%	155 _a 36,1%	164 _a 35,0%
Hinder mijzelf/collega's beperken	Count	27 _a 9,3%	32 _a 7,5%	27 _a 5,8%
Voorkomen dat mensen komen kijken	Count	7 _a 2,4%	10 _a 2,3%	16 _a 3,4%
Totaal		290 100,0%	429 100,0%	468 100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	26,290	12	,010
N of Valid Cases	1187		

Chi-kwadraat: situaties – hulpdienst

Optische en geluidssignalen

		Ambulance	Brandweer
Als het druk is op de weg	Count	503 _a 58,9%	856 _b 52,9%
Als ik in een woonwijk rijd	Count	3 _a 0,4%	12 _a 0,7%
Als ik binnen de bebouwde kom rijd	Count	4 _a 0,5%	19 _a 1,2%
Als ik buiten de bebouwde kom rijd	Count	1 _a 0,1%	9 _a 0,6%
Als ik op de snelweg rijd	Count	2 _a 0,2%	13 _a 0,8%
Als ik een kruising zonder verkeerslichten nader	Count	56 _a 6,6%	135 _a 8,3%
Als ik een kruising met verkeerslichten nader	Count	63 _a 7,4%	164 _b 10,1%
Als ik de verkeerssituatie onoverzichtelijk vind	Count	205 _a 24,0%	384 _a 23,7%
Anders	Count	17 _a 2,0%	25 _a 1,5%
Totaal		854 100,0%	1617 100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	21,309	8	,006
N of Valid Cases	2471		

Zonder optische en zonder geluidssignalen

		Ambulance	Brandweer
Als ik in een woonwijk rijd	Count	40 _a 9,3%	73 _a 11,6%
Als ik binnen de bebouwde kom rijd	Count	6 _a 1,4%	18 _a 2,9%
Als ik buiten de bebouwde kom rijd	Count	2 _a 0,5%	8 _a 1,3%
Als ik op de snelweg rijd	Count	10 _a 2,3%	30 _b 4,8%
Anders	Count	42 _a 9,8%	46 _a 7,3%
Als het rustig is op de weg	Count	183 _a 42,8%	315 _b 50,2%
Als ik de verkeerssituatie overzichtelijk vind	Count	39 _a 9,1%	84 _b 13,4%
Als ik bijna ter plaatse ben	Count	106 _a 24,8%	54 _b 8,6%
Totaal		428 100,0%	628 100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	62,120	7	,000
N of Valid Cases	1056		

Chi-kwadraat: situaties – rijervaring

Ritten per jaar, met optische én geluidssignalen

		Minder dan 10	10-25	25-50	50- 100	100- 250	250- 500	Meer dan 500
Als het druk is op de weg	Count	147 _{a,b,c} 53,6%	238 _c 47,9 %	259 _{a,b} , _c 55,1 %	173 _{b,c} 51,5 %	223 _{a,b} 61,6%	212 _{a,b,c} 57,4%	143 _a 64,7%
Als ik in een woonwijk rijd	Count	0 _a 0,0%	11 _a 2,2%	1 _a 0,2%	2 _a 0,6%	0 _a 0,0%	1 _a 0,3%	0 _a 0,0%
Als ik binnen de bebouwde kom rijd	Count	3 _a 1,1%	8 _a 1,6%	5 _a 1,1%	3 _a 0,9%	2 _a 0,6%	2 _a 0,5%	0 _a 0,0%
Als ik buiten de bebouwde kom rijd	Count	2 _a 0,7%	4 _a 0,8%	1 _a 0,2%	5 _a 1,5%	0 _a 0,0%	0 _a 0,0%	0 _a 0,0%
Als ik op de snelweg rijd	Count	1 _a 0,4%	8 _a 1,6%	3 _a 0,6%	1 _a 0,3%	0 _a 0,3%	2 _a 0,5%	0 _a 0,0%
Als ik een kruising zonder verkeerslich ten nader	Count	23 _a 8,4%	43 _a 8,7%	35 _a 7,4%	34 _a 10,1 %	24 _a 6,6%	27 _a 7,3%	10 _a 4,5%
Als ik een kruising met verkeerslich ten nader	Count	28 _a 10,2%	50 _a 10,1 %	55 _a 11,7 %	33 _a 9,8%	29 _a 8,0%	27 _a 7,3%	11 _a 5,0%
Als ik de verkeerssit uatie onoverzicht elijk vind	Count	64 _a 23,4%	128 _a 25,8 %	105 _a 22,3 %	78 _a 23,2 %	80 _a 22,1%	88 _a 23,8%	54 _a 24,4%
Anders	Count	6 _a 2,2%	7 _a 1,4%	6 _a 1,3%	7 _a 2,1%	4 _a 1,1%	11 _a 3,0%	3 _a 1,4%
Totaal		274 100,0%	497 100,0 %	470 100,0 %	336 100,0 %	362 100,0 %	370 100,0 %	221 100,0 %

	Value	Df	Asymp. Sig. (2- sided)
Person Chi-Square	98,725	48	,000
N of Valid Cases	2530		

Ritten per jaar, zonder optische en zonder geluidssignalen

		Minder dan 10	10-25	25-50	50-100	100-250	250-500	Meer dan 500
Als ik in een woonwijk rijd	Count	20 _a 17,1%	26 _a 12,6%	14 _a 7,7%	14 _a 9,7%	18 _a 11,6	15 _a 7,9%	9 _a 8,0%
Als ik binnen de bebouwde kom rijd	Count	4 _a 3,4%	8 _a 3,9%	3 _a 1,6%	2 _a 1,4%	3 _a 1,9	3 _a 1,6%	1 _a 0,9%
Als ik buiten de bebouwde kom rijd	Count	2 _a 1,7%	2 _a 1,0%	2 _a 1,1%	2 _a 1,4%	0 _a 0,0%	1 _a 0,5%	1 _a 0,9%
Als ik op de snelweg rijd	Count	5 _a 4,3%	6 _a 2,9%	9 _a 4,9%	7 _a 4,8%	8 _a 5,2%	7 _a 3,7%	2 _a 1,8%
Anders	Count	6 _a 5,1%	15 _a 7,3%	13 _a 7,1%	9 _a 6,2%	18 _a 11,6%	19 _a 10,1%	11 _a 9,7%
Als het rustig is op de weg	Count	56 _a 47,9%	101 _a 49,0%	98 _a 53,6%	73 _a 50,3%	65 _a 41,9%	81 _a 42,9%	48 _a 42,5%
Als ik de verkeerssituatie overzichtelijk vind	Count	14 _a 12,0%	28 _a 13,6%	31 _a 16,9%	13 _a 9,0%	10 _a 6,5%	18 _a 9,5%	13 _a 11,5%
Als ik bijna ter plaatse ben	Count	10 _{a,b} 8,5%	20 _b 9,7%	13 _b 7,1%	25 _{a,b,c} 17,2%	33 _{a,c} 21,3%	45 _c 23,8%	28 _c 24,8%
Totaal		117 100,0%	206 100,0%	183 100,0%	145 100,0%	155 100,0%	189 100,0%	113 100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	75,837	42	,001
N of Valid Cases	1108		

T-toets: risicoperceptie – hulpdiensten

Score self-efficacy

Dienst	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Ambulance	960	18,03	2,295	,074
Brandweer	2325	16,96	2,221	,046

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
Equal variances assumed	18,283	,000	12,451	3283	,000	1,071	,086	,903	1,240
Equal variances not assumed			12,284	1737,172	,000	1,071	,087	,900	1,242

Score affectieve respons

Dienst	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Ambulance	959	24,25	3,203	,103
Brandweer	2324	22,60	3,151	,065

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
Equal variances assumed	,100	,752	13,529	3281	,000	1,644	,122	1,406	1,882
Equal variances not assumed			13,438	1760,345	,000	1,644	,122	1,404	1,884

Variantieanalyse: risicoperceptie – afwijken regelgeving

Self-efficacy – keuze die meestal/altijd gemaakt wordt

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between groups	120,898	3	40,299	7,727	,000
Within Groups	17449,815	3346	5,215		
Total	17570,713	3349			

		Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
					Lower Bound	Upper bound
Meestal/altijd met zwaailicht én sirene	Meestal/altijd met zwaailicht, maar zonder sirene	-,439*	,103	,000	-,70	-,17
Meestal/altijd met zwaailicht, maar zonder sirene	Meestal/altijd met zwaailicht én sirene	,439*	,103	,000	,17	,70
	Afhankelijk van situatie	,279*	,094	,016	,04	,52
Afhankelijk van situatie	Meestal/altijd met zwaailicht, maar zonder sirene	-,279*	,094	,016	-,52	-,04

Affectieve respons – keuze die meestal/altijd gemaakt wordt

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between groups	361,974	3	120,625	11,446	,000
Within Groups	35240,801	3344	10,539		
Total	35602,675	3347			

		Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
					Lower Bound	Upper bound
Meestal/altijd met zwaailicht én sirene	Meestal/altijd met zwaailicht, maar zonder sirene	-,804*	,149	,000	-1,20	-,41
	Afhankelijk van de situatie	-,470*	,142	,006	-,85	-,09
Meestal/altijd met zwaailicht, maar zonder sirene	Meestal/altijd met zwaailicht én sirene	,804*	,149	,000	,41	1,20
	Meestal altijd zonder zwaailicht en zonder sirene	1,438*	,489	,020	,15	2,73
Meestal altijd zonder zwaailicht en zonder sirene	Meestal altijd met zwaailicht, maar zonder sirene	-1,438*	,489	,020	-2,73	-,15
Afhankelijk van situatie	Meestal/altijd met zwaailicht én sirene	,470*	,142	,006	,09	,85

T-toets: risicoperceptie - afwijken regelgeving

Self-efficacy: rood verkeerslicht met optische, maar zonder geluidssignalen

Rood verkeerslicht	N	Mean	Std. Devition	Std. Error Mean
Nee	1035	17,05	2,285	,071
Ja	1775	17,52	2,300	,055

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
Equal variances assumed	10,611	,001	-5,180	2808	,000	-,465	,090	-,641	-,289
Equal variances not assumed			-5,189	2173,938	,000	-,465	,090	-,641	-,289

Self-efficacy: rood verkeerslicht zonder optische en zonder geluidssignalen

Rood verkeerslicht	N	Mean	Std. Devition	Std. Error Mean
Nee	704	17,08	2,184	,082
Ja	423	17,50	2,628	,128

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
Equal variances assumed	12,728	,000	-2,859	1125	,004	-,415	,145	-,700	-,130
Equal variances not assumed			-2,731	765,725	,006	-,415	,152	-,713	-,117

Affectieve respons: rood verkeerslicht met optische, maar zonder geluidssignalen

Rood verkeerslicht	N	Mean	Std. Devition	Std. Error Mean
Nee	1034	22,59	3,178	,099
Ja	1774	23,59	3,244	,077

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
Equal variances assumed	,288	,591	-7,934	2806	,000	-1,000	,126	-1,247	-,753
Equal variances not assumed			-7,977	2196,654	,000	-1,000	,125	-1,245	-,754

Affectieve respons: rood verkeerslicht zonder optische en zonder geluidssignalen

Rood verkeerslicht	N	Mean	Std. Devition	Std. Error Mean
Nee	703	22,76	3,408	,129
Ja	423	23,72	3,445	,168

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
Equal variances assumed	,259	,611	-4,534	1124	,000	-,955	,211	-1,368	-,542
Equal variances not assumed			-4,522	881,539	,000	-,955	,211	-1,369	-,540

Cramer's V: risicoperceptie – rijervaring

Self-efficacy - Aantal ritten per jaar

	Value	Approx. Sig.
Phi	,325	,000
Cramer's V	,133	,000
N of Valid Cases	3350	

Variantieanalyse: risicoperceptie – rijervaring

Self-efficacy – aantal ritten per jaar

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between groups	1132,808	6	188,801	38,397	,000
Within Groups	16437,905	3343	4,917		
Total	17570,713	3349			

		Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
					Lower Bound	Upper bound
Minder dan 10	10-25	-,475*	,147	,022	-,91	-,04
	25-50	-,649*	,150	,000	-1,09	-,21
	50-100	-,782*	,150	,000	-1,22	-,34
	100-250	-1,265*	,156	,000	-1,73	-,80
	250-500	-1,760*	,156	,000	-2,22	-1,30
	Meer dan 500	-1,917*	,207	,000	-2,53	-1,30
10-25	Minder dan 10	,475*	,147	,022	,04	,91
	100-250	-,790*	,130	,000	-1,17	-,41
	250-500	-1,285*	,130	,000	-1,67	-,90
	Meer dan 500	-1,442*	,188	,000	-2,00	-,88
25-50	Minder dan 10	,649*	,150	,000	,21	1,09
	100-250	-,616*	,133	,000	-1,01	-,22
	250-500	-1,112*	,133	,000	-1,51	-,72
	Meer dan 500	-1,268*	,191	,000	-1,83	-,70
50-100	Minder dan 10	,782*	,150	,000	,34	1,22
	100-250	-,483*	,133	,006	-,88	,09
	250-500	-,978*	,133	,000	-1,37	-,58
	Meer dan 500	-1,135*	,190	,000	-1,70	-,57
100-250	Minder dan 10	1,265*	,156	,000	,80	1,73
	10-25	,790*	,130	,000	,90	1,67
	25-50	,616*	,133	,000	,22	1,01
	50-100	,483*	,133	,006	,09	,88
	250-500	-,495*	,140	,008	-,91	-,08
	Meer dan 500	-,652*	,195	,016	-1,23	-,07
250-500	Minder dan 10	1,760*	,156	,000	1,30	2,22
	10-25	1,285*	,130	,000	,90	1,67
	25-50	1,112*	,133	,000	,72	1,51
	50-100	,978*	,133	,000	,58	1,37
	100-250	,495*	,140	,008	,08	,91
	Meer dan 500	1,917*	,207	,000	1,30	2,53
Meer dan 500	10-25	1,442*	,188	,000	,88	2,00
	25-50	1,268*	,191	,000	,70	1,83
	50-100	1,135*	,190	,000	,57	1,70
	100-250	,652*	,195	,016	,07	1,23

Self-efficacy – aantal jaren werkzaam als chauffeur

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between groups	85,037	3	28,346	5,424	,001
Within Groups	17485,677	3346	5,226		
Total	17570,713	3349			

		Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
					Lower Bound	Upper bound
0-2 jaar	Meer dan 10 jaar	-,448*	,129	,003	-,78	-,12
Meer dan 10 jaar	0-2 jaar	,448*	,129	,003	,12	,78

Cramer's V: risicoperceptie – rijervaring

Affectieve respons - Aantal ritten per jaar

	Value	Approx. Sig.
Phi	,398	,000
Cramer's V	,162	,000
N of Valid Cases	3348	

Variantieanalyse: risicoperceptie – rijervaring

Self-efficacy – aantal ritten per jaar

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between groups	4181,167	6	696,861	74,096	,000
Within Groups	31421,508	3341	9,405		
Total	35602,675	3347			

		Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
					Lower Bound	Upper bound
Minder dan 10	10-25	-1,020*	,190	,000	-1,60	-,44
	25-50	-1,581*	,194	,000	-2,17	-,99
	50-100	-2,144*	,207	,000	-2,77	-1,51
	100-250	-2,727*	,207	,000	-3,36	-2,10
	250-500	-3,334*	,212	,000	-3,98	-2,69
	Meer dan 500	-3,785*	,248	,000	-4,54	-3,03
10-25	Minder dan 10	1,020*	,190	,000	,44	1,60
	25-50	-,561*	,168	,018	-1,07	-,05
	50-100	-1,124*	,183	,000	-1,68	-,57
	100-250	-1,707*	,183	,000	-2,26	-1,15
	250-500	-2,314*	,189	,000	-2,89	-1,74
	Meer dan 500	-2,765*	,228	,000	-3,46	-2,07
25-50	Minder dan 10	1,581*	,194	,000	,99	2,17
	10-25	,561*	,168	,018	,05	1,07
	100-250	-1,146*	,187	,000	-1,71	-,58
	250-500	-1,753*	,192	,000	-2,34	-1,17
	Meer dan 500	-2,204*	,231	,000	-2,91	-1,50
50-100	Minder dan 10	2,144*	,207	,000	1,51	2,77
	10-25	1,124*	,183	,000	,57	1,68
	250-500	-1,190*	,206	,000	-1,82	-,56
	Meer dan 500	-1,641*	,242	,000	-2,38	-,90
100-250	Minder dan 10	2,727*	,207	,000	2,10	3,36
	10-25	1,707*	,183	,000	,58	1,71
	25-50	1,146*	,187	,000	,58	1,71
	Meer dan 500	-1,058*	,242	,000	-1,79	-,32
250-500	Minder dan 10	3,334*	,212	,000	2,69	3,98
	10-25	2,314*	,189	,000	1,74	2,89
	25-50	1,753*	,192	,000	1,17	2,34
	50-100	1,190*	,206	,000	,56	1,82
Meer dan 500	Minder dan 10	3,785*	,248	,000	3,03	4,54
	10-25	2,765*	,228	,000	2,07	3,46
	25-50	2,204*	,231	,000	1,50	2,91
	50-100	1,641*	,242	,000	,90	2,38
	100-250	1,058*	,242	,000	,32	1,79

Chi-kwadraat: overlast omwonenden – provincies

Provincie – wel eens wakker worden

	Groni ngen	Fries land	Dre nthe	Overi jssel	Flevo land	Gelde rland	Utre cht	Noo rd- Holl and	Zui d- Holl and	Zeel and	Noo rd- Bra bant	Lim burg
N e e	14 _a 58,3%	15 _a 68,2 %	28 _a 71,8 %	29 _a 60,4 %	25 _a 71,4 %	77 _a 64,7%	30 _a 40,5 %	69 _a 51,5 %	93 _a 52,8 %	17 _a 70,8 %	59 _a 54,1 %	31 _a 64,6 %
J a	10 _a 41,7%	7 _a 31,8 %	11 _a 28,2 %	19 _a 39,6 %	10 _a 28,6 %	42 _a 35,3%	44 _a 59,5 %	65 _a 48,5 %	83 _a 47,2 %	7 _a 29,2 %	50 _a 45,9 %	17 _a 35,4 %

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	25,168	11	,009
Likelihood Ratio	25,506	11	,008
Linear-by-Linear Association	2,983	1	,084
N of Valid Cases	852		

Chi-kwadraat: overlast omwonenden – wakker worden

Wakker worden – hoe dichtbij men woont

	Binnen 500 meter	Langs veelgebruikte aanrijdroute	Geen van beide
Nee	45 _a 42,1%	93 _a 36,8%	349 _b 70,9%
Ja	62 _a 57,9%	160 _a 63,2%	143 _b 29,1%
Totaal	107 100,0%	253 100,0%	492 100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	91,094	2	,000
N of Valid Cases	852		

Wakker worden – stedelijk landelijk gebied

	Stedelijk gebied	Landelijk gebied
Nee	293 _a 52,7%	194 _b 65,5%
Ja	263 _a 47,3%	102 _b 34,5%
Totaal	556 100,0%	296 100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	13,011	1	,000
N of Valid Cases	852		

Wakker worden – situatie overdag

	Enkele keren per jaar	Enkelere keren per maand	Enkele keren per week	Vrijwel dagelijks
Nee	88 _a 77,9%	119 _b 59,2%	146 _b 60,6%	134 _c 45,1%
Ja	25 _a 22,1%	82 _b 40,8%	95 _b 39,4%	163 _c 54,9
Totaal	113 100,0%	201 100,0%	241 100,0%	297 100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	38,887	3	,000
N of Valid Cases	852		

Chi-kwadraat: overlast omwonenden – hoe vaak wakker worden

Hoe vaak wakker worden – hoe dichtbij men woont

	Binnen 500 meter	Langs veelgebruikte aanrijdroute	Geen van beide
Enkele keren per jaar	32 _a 51,6%	72 _a 45,0%	114 _b 79,7%
Enkele keren per maand	22 _a 35,5%	48 _{a,b} 30,0%	26 _b 18,2%
Enkele keren per week	5 _{a,b} 8,1%	33 _b 20,6%	3 _a 2,1%
Vrijwel dagelijks	3 _a 4,8%	7 _a 4,4%	0 _b 0,0
Totaal	62 100,0%	160 100,0%	143 100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	52,687	6	,000
N of Valid Cases	365		

Wakker worden – stedelijk landelijk gebied

	Stedelijk gebied	Landelijk gebied
Enkele keren per jaar	145 _a 55,1%	73 _b 71,6%
Enkele keren per maand	75 _a 28,5%	21 _a 20,6%
Enkele keren per week	34 _a 12,9%	7 _a 6,9%
Vrijwel dagelijks	9 _a 3,4%	1 _a 1,0%
Totaal	263 100,0%	102 100,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Person Chi-Square	9,087	3	,028
N of Valid Cases	365		