

Het gebruik van optische en geluidssignalen in de nacht

Een verkennend onderzoek naar de gedragskeuzes van chauffeurs van hulpverleningsvoertuigen



Instituut Fysieke Veiligheid
Postbus 7010
6801 HA Arnhem
Kemperbergerweg 783, Arnhem
www.ifv.nl
info@ifv.nl
026 355 24 00

Colofon

Instituut Fysieke Veiligheid (2018). *Het gebruik van optische en geluidssignalen in de nacht*.
Arnhem: Instituut Fysieke Veiligheid.

Opdrachtgever:	Instituut Fysieke Veiligheid
Contactpersoon:	Margo Karemaker
Titel:	Het gebruik van optische en geluidssignalen in de nacht.
Datum:	19 november 2018
Status:	Definitief
Versie:	1.1
Auteurs:	Margo Karemaker MSc, Patrick Polman BA
Projectleider:	Rijk van den Dikkenberg
Review:	Nils Rosmuller
Eindverantwoordelijk:	Nils Rosmuller
Foto omslag:	Melvin Cornelissen

Managementsamenvatting

Chaufeurs van hulpverleningsvoertuigen hebben de bevoegdheid om tijdens prio 1- en A1-meldingen (spoedritten) met optische en geluidssignalen (OGS) te rijden. Wanneer chauffeurs deze signalen gebruiken, zijn zij een voorrangvoertuig en mogen zij gebruikmaken van bepaalde vrijstellingen van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990). Via nieuwsberichten en van chauffeurs zelf ontvangt het Kenniscentrum Voorrangvoertuigen signalen dat chauffeurs van hulpverleningsvoertuigen 's nachts tijdens spoedritten niet altijd beide signalen voeren tijdens het rijden.

Op dit moment is er geen landelijk zicht op de gedragskeuzes van chauffeurs van hulpverleningsvoertuigen¹ tijdens prio 1- en A1-ritten in de nacht wat betreft het wel of niet aanzetten van de optische en geluidssignalen. Om inzicht te verkrijgen in het 's nachts, tijdens spoedritten, wel of niet afwijken van de wet- en regelgeving met betrekking tot het gebruik van OGS en de beweegredenen daartoe, is dit onderzoek uitgevoerd². Daarnaast is door middel van dit onderzoek ook geprobeerd inzicht te verkrijgen in de hinder, zoals deze wordt ervaren door burgers, van geluidssignalen in de nacht. Het onderzoek is uitgevoerd met behulp van twee vragenlijsten: één voor chauffeurs van hulpverleningsvoertuigen en één voor burgers. Deze vragenlijsten zijn door 3.828 chauffeurs en 852 burgers ingevuld. Hieronder wordt een antwoord gegeven op zowel de deelvragen als de centrale onderzoeksvraag.

Deelvraag 1: Welke gedragskeuzes maken chauffeurs van hulpverleningsvoertuigen 's nachts tijdens spoedritten ten aanzien van het gebruik van OGS?

Primaire gedragskeuze

Bijna een kwart (24,3 %, n = 930) van de chauffeurs geeft als primair gedrag aan dat zij 's nachts tijdens een spoedrit met OGS rijden. Ongeveer een derde van de chauffeurs, 33,8 % (n = 1292), geeft als primair gedrag aan dat zij 's nachts met optische, maar zonder geluidssignalen rijden. Een klein deel van de chauffeurs, 1,4 % (n = 52), geeft als primair gedrag aan dat zij 's nachts zonder OGS rijden. Iets minder dan de helft van de chauffeurs, 40,6 % (n = 1554), laat de keuze om 's nachts wel of niet met optische en/of geluidssignalen te rijden van de situatie afhangen.

Rijervaring, in dit onderzoek gedefinieerd als het aantal spoedritten per jaar, lijkt een belangrijke factor te zijn bij het bepalen om 's nachts af te wijken van de wettelijke eisen omtrent het gebruik van OGS³. Hoe meer spoedritten een chauffeur per jaar rijdt, hoe sneller hij/zij geneigd is om 's nachts af te wijken van de wettelijke eisen omtrent het gebruik van OGS. Naast rijervaring lijkt ook het type voertuig van invloed te zijn op de keuze om 's

¹ In dit onderzoek gaat het om chauffeurs werkzaam bij brandweer, ambulance en politie

² In dit onderzoek wordt onderscheid gemaakt tussen primair en secundair gedrag. Primair gedrag is gedrag dat men meestal of altijd vertoont. Secundair gedrag is gedrag dat slechts in sommige situaties vertoond wordt.

³ Wanneer in dit onderzoek gesproken wordt over 'zich houden aan wettelijke eisen', wordt bedoeld 'het gebruikmaken van de bevoegdheden conform het wettelijk kader omtrent het gebruik van OGS'.

nachts af te wijken van het wettelijk kader. Zo rijden chauffeurs in lichte voertuigen 's nachts vaker zonder OGS.

Afwijken van het RVV 1990

Van de chauffeurs die soms zonder optische en/of geluidssignalen rijden, negeert 56,4 % (n = 2345) 's nachts weleens het rode verkeerslicht. De rest, 43,6 % (n = 1811), rijdt nooit zonder optische en/of geluidssignalen door rood. Van de ondervraagde chauffeurs rijdt 83,2 % (n = 3458) weleens harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid zonder optische en/of geluidssignalen. De rest, 16,8 % (n = 698), rijdt nooit zonder optische en/of geluidssignalen harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid.

Rijervaring lijkt een belangrijke factor te zijn bij het bepalen om, wanneer men zonder OGS rijdt, af te wijken van het RVV 1990. Zo wijken chauffeurs met meer rijervaring 's nachts vaker af van het RVV 1990 terwijl zij niet met OGS rijden.

Deelvraag 2: Met welke motieven wijken chauffeurs van hulpverleningsvoertuigen 's nachts tijdens spoedritten wel of niet af van het wettelijk kader ten aanzien van het gebruik van OGS?

Rijden met OGS

De eigen veiligheid van de chauffeurs wordt het meeste genoemd als belangrijkste motief om met OGS te rijden. Naast de eigen veiligheid geven chauffeurs ook aan dat zij met OGS rijden voor de veiligheid van overige weggebruikers, omdat dit verplicht is volgens de wet en omdat dit betere juridische bescherming biedt bij bijvoorbeeld een ongeval.

Rijden met optische maar zonder geluidssignalen

Voor chauffeurs die (soms) met optische, maar zonder geluidssignalen rijden, wordt het motief 'hinder voor (slapende) omwonenden beperken' het vaakst genoemd om de geluidssignalen uit te zetten. Verder zijn de motieven 'weggebruikers merken mij 's nachts ook snel op als ik met optische, maar zonder geluidssignalen rijd' en 'vanwege de aard van de melding is het soms niet wenselijk/noodzakelijk om de geluidssignalen aan te zetten'⁴ veelgenoemd voor het rijden met alleen optische signalen.

Rijden zonder OGS

De belangrijkste motieven om zonder OGS te rijden, zijn 'hinder voor (slapende) omwonenden beperken', 'vanwege de aard van de melding is het soms niet wenselijk/noodzakelijk om OGS aan te zetten' en 'hinder voor mijzelf en mijn collega('s) beperken'.

Deelvraag 3: In welke situaties wijken chauffeurs van hulpverleningsvoertuigen 's nachts tijdens spoedritten wel of niet af van het wettelijk kader ten aanzien van het gebruik van OGS?

Situaties waarin niet wordt afgeweken van het wettelijk kader (rijden met OGS)

De chauffeurs die als primair gedrag aangeven af te wijken van de wettelijke eisen, kiezen er in bepaalde situaties toch voor om zich wel aan het wettelijk kader te houden. De belangrijkste situaties waarin men er toch voor kiest om tijdens een gedeelte van de rit zowel optische als geluidssignalen aan te zetten zijn: als het druk is op de weg, bij een onoverzichtelijke verkeerssituatie en bij een kruising met verkeerslichten.

⁴ Bijvoorbeeld bij een reanimatie of betrapting op heterdaad.

Situaties waarin wel wordt afgeweken van het wettelijk kader (rijden met optische maar zonder geluidssignalen)

Sommige chauffeurs besluiten om een gedeelte van de rit met alleen optische signalen te rijden. Dit kunnen chauffeurs zijn die besluiten om de geluidssignalen uit te zetten maar ook chauffeurs die in eerste instantie zonder OGS rijden en toch besluiten de optische signalen aan te zetten. Situaties waarin men ervoor kiest om alleen met optische signalen te gaan rijden zijn: 'als het rustig is op de weg', 'als ik de verkeerssituatie overzichtelijk vind', 'als ik bijna ter plaatse ben' en 'als ik in een woonwijk rijd'.

Situaties waarin wel wordt afgeweken van het wettelijk kader (rijden zonder optische en geluidssignalen)

De belangrijkste situaties waarin chauffeurs besluiten om (een gedeelte van de rit) zonder OGS te gaan rijden zijn: 'als het rustig is op de weg', 'als ik bijna ter plaatse ben', 'als ik in een woonwijk rijd' en 'als ik de verkeerssituatie overzichtelijk vind'.

Deelvraag 4: In welke mate ondervinden burgers hinder van geluidssignalen in de nacht?

Hoeveel burgers worden wakker?

Van alle respondenten wordt 42,8 % (n = 365) 's nachts weleens wakker van de geluidssignalen van hulpdiensten. Met name respondenten die dichtbij (< 500 meter) een ambulancepost, brandweerkazerne en/of politiebureau wonen, respondenten die langs een veelgebruikte aanrijdroute wonen, respondenten uit stedelijk gebied en respondenten die overdag ook veel geluidssignalen van hulpdiensten horen, worden weleens wakker van geluidssignalen in de nacht.

Wanneer gekeken wordt naar hoeveel burgers wakker worden door geluidssignalen in de nacht, zit er een verschil tussen groot stedelijk gebied zoals de Randstad en het platteland. In groot stedelijk gebied worden meer burgers gewekt door geluidssignalen in de nacht dan burgers op het platteland. Dit kan zeer waarschijnlijk verklaard worden doordat in stedelijk gebied meer mensen wonen, meer incidenten plaatsvinden en dus ook meer prio 1- en A1-ritten gereden worden waarbij gebruikgemaakt wordt van geluidssignalen.

Hoe vaak wordt men wakker?

De grootste groep (59,7 % (n = 218)) respondenten wordt 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. Een klein deel wordt vrijwel dagelijks wakker van geluidssignalen in de nacht: 2,7 % (n = 10). Hoe dichter men bij een ambulancepost, brandweerkazerne en/of politiebureau woont, hoe vaker men wakker wordt van geluidssignalen in de nacht.

Ervaren hinder

De respondenten is gevraagd in hoeverre zij het vervelend/hinderlijk vinden als ze wakker worden van geluidssignalen in de nacht. Uit dit onderzoek blijkt dat slechts een klein deel van de respondenten (10,9 %, n = 40) het (heel erg) vervelend/hinderlijk vindt om 's nachts wakker te worden van geluidssignalen. Het grootste deel van de respondenten, 72,9 % (n = 266), vindt het (helemaal) niet vervelend/hinderlijk om wakker te worden van geluidssignalen in de nacht. 16,2 % (n = 59) is neutraal of heeft geen mening.

Centrale onderzoeksvraag: In hoeverre houden chauffeurs van hulpverleningsvoertuigen zich 's nachts aan het wettelijk kader met betrekking tot het gebruik van OGS en hoe verhoudt dit zich tot ervaren hinder van geluidsignalen in de nacht door burgers?

Van de chauffeurs die aan dit onderzoek hebben deelgenomen, houdt het merendeel zich 's nachts niet aan de wettelijke eisen omtrent het gebruik van OGS. Zo houdt slechts 13,5 % van de chauffeurs zich 's nachts altijd aan de wettelijke eisen. Een motief voor het afwijken van de wet- en regelgeving lijkt met name 'het voorkomen van overlast voor (slapende) omwonenden' te zijn. Daarnaast geven chauffeurs aan dat zij het gevoel hebben voldoende opgemerkt te worden door andere weggebruikers wanneer zij met alleen optische signalen rijden. Tot slot is de aard van de melding ook een veelgenoemd motief waardoor men besluit af te wijken van de wettelijke eisen.

Het merendeel van de chauffeurs die 's nachts afwijken van de wettelijke eisen omtrent het gebruik van OGS, wijken ook af van het RVV 1990, zij negeren het rode verkeerslicht en rijden harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid.

Chauffeurs die zich 's nachts wel aan de wettelijke eisen omtrent het gebruik van OGS houden, doen dit met name vanwege de eigen veiligheid, de veiligheid van overige weggebruikers, omdat dit verplicht is volgens de wet en omdat dit betere juridische bescherming biedt bij bijvoorbeeld een ongeval.

Burgers lijken over het algemeen niet veel hinder te ervaren door geluidssignalen in de nacht. In dit onderzoek geeft 42,8 % van de respondenten aan dat zij 's nachts soms wakker worden van geluidssignalen, maar slechts 10,9 % geeft aan dit (heel erg) vervelend/hinderlijk te vinden.

Voorwoord

Het voeren van OGS heeft tot doel om overige weggebruikers te attenderen op het feit dat hulpverleningsvoertuigen zich met een dringende taak door het verkeer begeven en verzoeken om voorrang, om zo snel mogelijk op de plaats van het incident te komen. Alleen wanneer optische en geluidssignalen (OGS) worden gevoerd, is men voorrangsvoertuig en heeft men op basis daarvan vrijstelling van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) (de politie is hier overigens een uitzondering op, zij hebben ook permanente ontheffing van het RVV 1990 zonder gebruik van OGS).

Het woordje 'en' is cruciaal in bovenstaande zin. Het geeft namelijk aan dat beide signalen gevoerd moeten worden (en dus niet slechts één van beide) om een beroep te mogen doen op de vrijstelling van het RVV.

In de dag situatie vormt dat amper een dilemma, maar wat als hulpverleningsvoertuigen in de nacht een prio1- of A1-rit moeten rijden? Er is dan in veel gevallen weinig tot geen verkeer en bewoners liggen te slapen. Wat doet dan de chauffeur van het hulpverleningsvoertuig? Wordt dan ook met OGS gereden of worden er dan alleen optische signalen gebruikt of zelfs helemaal geen? En om welke redenen en in welke situaties dan? En wordt, wanneer men zonder OGS rijdt alsnog gebruikgemaakt van de vrijstellingen van het RVV 1990? En wat vinden burgers er eigenlijk van, dat ze midden in de nacht wakker worden door geluidsignalen van hulpverleningsvoertuigen?

Allemaal vragen waar tot voor kort nog geen onderbouwd antwoord op gegeven kon worden. Vandaar dat het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen samen met twee studenten van verschillende opleidingen deze vragen heeft onderzocht⁵. Een groot aantal chauffeurs (n=3.828) van de verschillende hulpdiensten en ook een flink aantal burgers (n=852) heeft meegewerkt aan dit onderzoek. De bereidheid om mee te doen aan dit onderzoek was groot. De resultaten geven goed onderbouwd beeld van het gebruik van OGS in de nacht. Een fors deel van de chauffeurs laat de sirene achterwege tijdens nachtelijke spoedritten. Dit om burgers niet te storen in hun slaap. Diezelfde burgers geven aan dat zij er niet veel moeite mee hebben door de sirenes van hulpverleningsvoertuigen gewekt te worden.

Dit inzicht kan de basis vormen voor verder onderzoek, waarin bijvoorbeeld onderzocht wordt welke consequenties dit rijgedrag heeft en op welke wijze regelgeving en praktijk meer in lijn met elkaar kunnen worden gebracht.

Dit onderzoek kon niet uitgevoerd worden zonder afstemming en samenwerking met ambulance, brandweer en politie. Daarnaast heeft een samenwerking met de ANWB ertoe geleid dat het ANWB-ledenpanel bevroegd kon worden. Op deze manier is informatie ingewonnen over of burgers hinder ervaren van het gebruik van OGS in de nacht. Zonder de hulp van deze instanties en personen kon dit onderzoek niet worden uitgevoerd.

⁵ Beide studenten hebben een scriptie over dit onderwerp geschreven

- > Patrick Polman (2018). Geruisloos op weg naar een noodgeval. Hogeschool Saxion
- > Gerard J.M Berendschot (2018). Sirenes in de nacht. De Haagse Hogeschool

Maar ook onze 'eigen' mensen hebben een forse bijdrage geleverd aan voorliggend rapport. Zowel in de analyse van de data als in de rapportage werd veel van hun gevraagd. Zowel inhoudelijk als procesmatig. Vandaar mij dank en waardering voor nu aan de hierbovengenoemde organisaties en betrokkenen en beroep op hen in de toekomst om aan het vervolg verder bij te blijven dragen.

Nils Rosmuller
Lector Transportveiligheid

Inhoud

Managementsamenvatting	3
Inleiding	10
1 Onderzoeksmethode	12
1.1 Verantwoording gekozen onderzoeksmethode	12
1.2 Dataverzameling chauffeurs	12
1.3 Dataverzameling burgers	13
1.4 Respons	14
1.5 Data-analyse	16
1.6 Kwaliteit van het onderzoek	16
2 Resultaten chauffeurs	18
2.1 Beschrijvende resultaten chauffeurs	18
2.2 Nadere analyse chauffeurs	31
3 Resultaten burgers	36
3.1 Beschrijvende resultaten burgers	36
3.2 Nadere analyse burgers	39
4 Vergelijking resultaten chauffeurs en burgers	41
5 Conclusies en discussie	42
5.1 Conclusies	42
5.2 Discussie	45
Literatuurlijst	47
Bijlage 1 Wettelijke eisen omtrent het gebruik van optische en geluidssignalen	48
Bijlage 2 Vragenlijst chauffeurs	55
Bijlage 3 Vragenlijst burgers	67
Bijlage 4 Tabellen analyses	68

Inleiding

Aanleiding

Chauffeurs van hulpverleningsvoertuigen hebben de bevoegdheid om tijdens spoedritten (prio 1- en A1-meldingen⁶) met optische en geluidssignalen (OGS) te rijden. Wanneer chauffeurs deze signalen gebruiken, zijn zij een voorrangvoertuig en mogen zij gebruikmaken van bepaalde vrijstellingen van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990).⁷

Uit nieuwsberichten blijkt dat het gebruik van OGS in de nacht de aandacht heeft bij zowel burgers als chauffeurs. Zo verschenen in nieuwsberichten koppen als: “het spijt ons dat we u wakker hebben gemaakt om iemands leven te redden” (Algemeen Dagblad, 2017) en “De brandweer zet de sirenes echt niet voor de lol aan” (Marco Gruben, 2017). Eind 2017 woedden er vijf branden in drie nachten in het Gelderse Epe waardoor brandweerlieden van Epe in de nachtelijke uren vijf keer met zwaailicht en sirene moesten 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 (Marco Gruben, 2017).

Naast deze nieuwsberichten krijgt het Kenniscentrum Voorrangvoertuigen vanuit chauffeurs signalen dat chauffeurs van hulpverleningsvoertuigen 's nachts tijdens spoedritten (prio 1- en A1-meldingen) niet altijd beide signalen voeren tijdens het rijden. Zo werd door de veiligheidsregio IJsselland gemeld dat “ambulancechauffeurs 's nachts vaak hun sirene uit laten in verband met het voorkomen van overlast voor omwonenden”.

Op dit moment is er geen landelijk zicht op de gedragskeuzes van chauffeurs van hulpverleningsvoertuigen tijdens prio 1- en A1-ritten in de nacht wat betreft het wel of niet aanzetten van de optische en geluidssignalen. Om hier meer duidelijkheid over te krijgen, is dit verkennende onderzoek uitgevoerd.

Doel

Het onderzoek heeft als doel inzicht verkrijgen in het 's nachts wel of niet afwijken van de wet- en regelgeving met betrekking tot het gebruik van OGS en de beweegredenen daartoe. Daarnaast zal ook inzicht worden verkregen in de hinder, zoals deze wordt ervaren door burgers, van geluidssignalen in de nacht.

⁶ Chauffeurs werkzaam bij de ambulance mogen in sommige gevallen ook bij A2-ritten gebruik maken van OGS. Dit onderzoek richt zich alleen op A1-ritten.

⁷ De politie mag ook gebruikmaken van vrijstellingen van het RVV 1990 zonder optische en geluidssignalen.

Hoofd- en deelvragen

Centraal in dit onderzoek staat de vraag: In hoeverre houden chauffeurs van hulpverleningsvoertuigen zich 's nachts tijdens spoedritten aan het wettelijk kader⁸ met betrekking tot het gebruik van optische en geluidssignalen en hoe verhoudt dit zich tot ervaren hinder van geluidssignalen in de nacht door burgers?

De centrale onderzoeksvraag wordt beantwoord aan de hand van de volgende deelvragen.

1. Welke gedragskeuzes maken chauffeurs van hulpverleningsvoertuigen 's nachts tijdens spoedritten ten aanzien van het gebruik van OGS?
2. Met welke motieven wijken chauffeurs van hulpverleningsvoertuigen 's nachts tijdens spoedritten wel of niet af van het wettelijk kader ten aanzien van het gebruik van OGS?
3. In welke situaties wijken chauffeurs van hulpverleningsvoertuigen 's nachts tijdens spoedritten wel of niet af van het wettelijk kader ten aanzien van het gebruik van OGS?
4. In welke mate ondervinden burgers hinder van geluidssignalen in de nacht?

Afbakening

Het onderzoek richt zich op het gebruik van OGS tussen 23:00 uur en 07:00 uur (hierna: in de nacht)⁹.

Dit rapport beschrijft gedragskeuzes en motivaties voor het wel of niet rijden met OGS in de nacht van chauffeurs werkzaam bij ambulance, brandweer en politie. Het gedrag van chauffeurs dat beschreven wordt, gaat alleen over het rijden tijdens prio 1- en A1-ritten.

Ritten waarbij de politie bewust kiest voor het niet voeren of uitzetten van optische en/of geluidssignalen ten behoeve van de inzet, bijvoorbeeld een arrestatie, worden niet meegenomen in dit onderzoek.

Bij het onderzoek naar ervaren hinder door burgers zal alleen gevraagd worden naar ervaren hinder door geluidssignalen, niet de ervaren hinder door optische signalen. Daarnaast wordt ook niet gekeken naar de invloed die de ervaren hinder heeft op de gezondheid. Vanuit de literatuur is bekend dat een verstoorde nachtrust kan leiden tot gezondheidsproblemen (Houthuijs, 2008) of van invloed kan zijn op het functioneren gedurende de dag (Pirrera, De Valck, & Cluydts, 2010) maar daar zal in dit onderzoek niet verder op worden ingegaan.

Het rapport betreft een verkennend onderzoek, wat betekent dat dit rapport uitsluitend een beeld geeft van de huidige stand van zaken omtrent het gebruik van OGS in de nacht.

⁸ Een beknopt overzicht van de wettelijke eisen omtrent het gebruik van optische en geluidssignalen in de nacht zijn te vinden in bijlage 1.

⁹ Gekozen op basis van artikel 1 Wet geluidhinder.

1 Onderzoeksmethode

In dit hoofdstuk wordt de verantwoording van de gekozen onderzoeksmethode beschreven, evenals de dataverzameling, de respons, de data-analyse en de betrouwbaarheid en validiteit van het onderzoek.

1.1 Verantwoording gekozen onderzoeksmethode

Om de gedragskeuzes en motivaties van chauffeurs te kunnen meten, is gekozen voor het ontwikkelen van een vragenlijst. Op deze manier kunnen op een eenvoudige wijze, binnen een korte tijd, zoveel mogelijk deelnemers worden bevroegd. Deze vragenlijst is uitgezet onder een grote groep chauffeurs werkzaam bij de ambulance, brandweer en politie. Voor het bevroegen van de ervaren hinder van OGS in de nacht, is een vragenlijst ontwikkeld die is uitgezet onder burgers.

1.2 Dataverzameling chauffeurs

1.2.1 Meetinstrument

De vragenlijst voor chauffeurs bestaat allereerst uit een aantal algemene vragen die gaan over onder andere hulpverleningsdiscipline, werkgebied, werkervaring en rijervaring. Hierop aansluitend volgt een vraag over de primaire gedragskeuze die chauffeurs maken tijdens het rijden van spoedritten in de nacht. Hierbij kan men kiezen uit één van de volgende vier gedragskeuzes:

1. 's nachts tijdens een prio 1- of A1-rit rijd ik meestal/altijd *met zwaailicht én sirene*¹⁰
2. 's nachts tijdens een prio 1- of A1-rit rijd ik meestal/altijd *met zwaailicht, maar zonder sirene*
3. 's nachts tijdens een prio 1- of A1-rit rijd ik meestal/altijd *zonder zwaailicht en zonder sirene*
4. Ik laat mijn keuze om 's nachts tijdens een prio 1- of A1-rit wel/niet met zwaailicht en/of sirene te rijden van de situatie afhangen

Per primaire gedragskeuze volgt een vraag over waarom voor dit gedrag gekozen wordt. Hierbij worden verschillende motieven aangedragen, waarbij aan de deelnemers gevraagd wordt om de drie belangrijkste motieven aan te geven. Vervolgens wordt gevraagd of zij weleens van deze primaire gedragskeuze afwijken en ander, secundair gedrag, vertonen. Zo ja, dan worden vragen gesteld over de onderliggende motieven en in welke situaties voor dit secundaire gedrag gekozen wordt.

Ook wordt, in de gevallen waarbij gekozen wordt voor rijgedrag afwijkend van het wettelijk kader met betrekking tot het gebruik van OGS, gevraagd of in die gevallen nog wel gebruikgemaakt wordt van de vrijstellingen van het RVV 1990. De focus ligt hierbij op het

¹⁰ Om eventuele verwarring te voorkomen zijn in de vragenlijst de termen 'zwaailicht en sirene' gebruikt. De officiële termen zijn echter 'optische en geluidssignalen'.

negeren van een rood verkeerslicht en het overschrijden van de geldende maximum snelheid.

De vragenlijst is uitgezet onder chauffeurs werkzaam bij de ambulance, brandweer en politie en is opgenomen in bijlage 2.

1.2.2 Uitvoering onderzoek

De vragenlijst kon door chauffeurs ingevuld worden door een link naar het online enquêteprogramma SurveyMonkey te openen. Hiermee werd de digitale vragenlijst gestart en kon men de vragenlijst in eigen tempo doorlopen. Deze link is onder andere verspreid via sociale media en door contactpersonen bij ambulancediensten en de brandweer. Op die manier is geprobeerd om zoveel mogelijk chauffeurs te bereiken. Daarnaast konden de chauffeurs zelf de link ook weer verder verspreiden onder collega's. Om chauffeurs te stimuleren deel te nemen zijn onder alle deelnemers na afloop van het onderzoek enkele prijzen verloot.

Voor het verspreiden van de link naar de vragenlijst zijn ook contactpersonen van het Kenniscentrum Voorrangsvuortuigen bij ambulancediensten en de brandweer benaderd. Door de politie is een overwogen prioriteitskeuze gemaakt en is besloten om chauffeurs binnen hun dienst niet actief te benaderen. Enkele politiemensen hebben uit eigen beweging de enquête ingevuld.

1.3 Dataverzameling burgers

1.3.1 Meetinstrument

De hinder die burgers ervaren door het gebruik van geluidssignalen is tevens gemeten met behulp van een vragenlijst. Deze vragenlijst begint met een algemene vraag over in welke provincie men woont en of men in stedelijk of landelijk gebied woont. Met behulp van deze vragen kunnen de resultaten van burgers naast de resultaten van chauffeurs gelegd worden: ervaart men in gebieden waar vaker aangegeven wordt dat men met optische én geluidssignalen rijdt ook vaker overlast? Hierop aansluitend volgen enkele vragen over of men 's nachts weleens wakker wordt van de geluidssignalen van hulpverleningsdiensten. Zo ja, dan volgen vragen over hoe vaak dit voorkomt en of men dit als hinderlijk ervaart. Ook wordt nog gevraagd of men dichtbij (< 500 meter) een ambulancepost, brandweerkazerne of politiebureau en/of langs een veelgebruikte aanrijdroute van deze hulpdiensten woont.

Deze vragenlijst is uitgezet onder leden van het ANWB-ledenpanel en is opgenomen in bijlage 3.

1.3.2 Uitvoering onderzoek

De vragenlijst kon door burgers ingevuld worden door een link naar het online enquêteprogramma SurveyMonkey te openen. Hiermee werd de digitale vragenlijst gestart en kon men de vragenlijst in eigen tempo doorlopen. Deze link is verspreid onder leden van het ANWB-ledenpanel. Op die manier kon op een relatief eenvoudige wijze een grote groep burgers benaderd worden. Om de leden van het ANWB-ledenpanel te stimuleren deel te nemen aan dit onderzoek, zijn onder alle deelnemers na afloop van het onderzoek enkele prijzen verloot.

1.4 Respons

1.4.1 Chauffeurs

De vragenlijst die onder chauffeurs is verspreid, is opgestart door 4.374 respondenten. Van deze respondenten voldeden 363 respondenten niet aan de ingangseis (werkzaam zijn als chauffeur bij ambulance, brandweer of politie). Dit betekent dat 4.011 chauffeurs de vragenlijst hebben ingevuld. Uit de gegevens blijkt dat 40 personen de vragenlijst foutief hebben ingevuld en de vraag over de primaire gedragskeuze is door 143 respondenten niet ingevuld. Deze respondenten zijn om die reden niet meegenomen in de analyse. In totaal zijn 3.828 respondenten meegenomen in de data-analyse.

In Tabel 1.1 is de respons per hulpdienst weergegeven.

Tabel 1.1 Respons per hulpdienst

Hulpdienst	Aantal respondenten	Regio's/eenheden
Ambulance	1.143 (29,9 %)	25 van de 25 veiligheidsregio's
Brandweer	2.599 (67,9 %)	25 van de 25 veiligheidsregio's
Politie	86 (2,2 %)	11 van de 11 eenheden (inclusief landelijke eenheid)
Totaal	3.828	

De leeftijd van de 3.828 respondenten varieert van minimaal 19 jaar tot maximaal 67 jaar. De gemiddelde leeftijd is 44,0 jaar.

De respondenten rijden gemiddeld 50 tot 100 spoedritten per jaar. Iets meer dan de helft van de respondenten (54,6 % (n = 2089)) is meer dan 10 jaar werkzaam als chauffeur van een hulpverleningsvoertuig. Gemiddeld zijn de respondenten 6 tot 10 jaar werkzaam als chauffeur van een hulpverleningsvoertuig.

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

1.4.2 Burgers

De vragenlijst is gestart door 854 respondenten. Van de respondenten hebben 2 respondenten de vragenlijst niet volledig ingevuld. Deze respondenten zijn om die reden niet meegenomen in de verdere analyse.

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

Tabel 1.2 Respons per provincie (CBS, 2018)

Provincie	Respons	Percentage van totaal aantal deelnemers	Inwonersaantal provincie ¹¹	Percentage van totale aantal inwoners Nederland
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 %

Als we de respons naast de inwonersaantallen van de provincies leggen, dan kan gezegd worden dat de respondenten zeer waarschijnlijk een goede afspiegeling van alle provincies vormen.

Van de respondenten woont 65,3 % (n = 556) in stedelijk gebied en 34,7 % (n = 296) woont in landelijk gebied. In 2017 woonde 58% van de inwoners van Nederland in zeer sterk stedelijk tot sterk stedelijk gebied en 42% in weinig stedelijk tot niet stedelijk gebied. De respons vanuit de burgers is dus naar ratio van hoe de Nederlandse bevolking woont (CBS, 2018).

Verder woont 12,6 % (n = 107) binnen 500 meter van een ambulancepost, brandweerkazerne en/of politiebureau. Bijna 30 % (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.

¹¹ Inwonersaantallen opgehaald via CBS op 9 mei 2018

1.5 Data-analyse

Voor de analyse van de vragenlijst zijn alle gegevens vanuit het online enquêteprogramma SurveyMonkey gedownload en in Excel geplaatst. Vervolgens is onderzocht welke deelnemers uitgesloten konden worden van de data-analyse. Denk hierbij aan deelnemers die werkzaam zijn bij een andere hulpdienst dan ambulance, brandweer of politie of deelnemers die slechts een gedeelte van de vragenlijst hebben ingevuld. Na deze selectie in Excel zijn de gegevens omgezet naar het statistische analyseprogramma SPSS om zowel beschrijvende als statistische analyses uit te voeren. De beschrijvende analyses focussen zich op de resultaten per gedragskeuze. Met behulp van statistische analyses (variantieanalyses en chi-kwadraattoetsen) is vervolgens gezocht naar verschillen tussen groepen en de samenhang tussen variabelen. De met de vragenlijst verzamelde gegevens zijn gezamenlijk en per provincie geanalyseerd, zodat er voor verschillende plekken in het land inzicht gegeven kan worden in de ervaren hinder van burgers.

1.6 Kwaliteit van het onderzoek

1.6.1 Betrouwbaarheid

De betrouwbaarheid van de meetinstrumenten geeft aan in hoeverre het onderzoek vrij is van toevallige fouten. Dit zou moeten betekenen dat herhaling van het onderzoek in de toekomst in principe dezelfde resultaten moet opleveren.

In dit onderzoek is gebruikgemaakt van vragenlijsten als meetinstrument. Om de betrouwbaarheid van het onderzoek te kunnen waarborgen, is rekening gehouden met de volgende punten:

- > De vragenlijst voor chauffeurs is voor iedere deelnemer gelijk. Ditzelfde geldt voor de vragenlijst voor burgers. Op deze manier zouden dezelfde vragen in de toekomst nogmaals gebruikt kunnen worden.
- > Invoerfouten zijn waar mogelijk beperkt door digitale invoer met verplichte kenmerken, zoals verplicht één of meerdere antwoorden invullen en het automatisch overslaan van vragen.

1.6.2 Validiteit

Validiteit is de mate waarin informatie uit vragenlijsten een juiste afspiegeling vormt van de werkelijkheid die wordt onderzocht. Onder interne validiteit verstaat men: de mate waarin een test is gebaseerd op goed uitgevoerd onderzoek. Om de interne validiteit van dit onderzoek te waarborgen is rekening gehouden met de volgende punten:

- > De vragenlijst is, voorafgaand aan de dataverzameling, getest door een tiental personen om te controleren of de vragen duidelijk zijn en zo weinig mogelijk ruimte overlaten voor interpretatie.
- > Door middel van statistische analyses zal een oordeel gevormd worden over de aan- of afwezigheid van een verband tussen variabelen.

1.6.3 Generaliseerbaarheid

De generaliseerbaarheid van een onderzoek geeft aan in welke mate een test generaliseerbaar is over de algemene populatie. Met andere woorden, zijn de resultaten van de steekproef representatief voor de totale populatie? In dit onderzoek is door middel van de volgende punten geprobeerd om een zo representatief mogelijke steekproef te verzamelen:

- > De vragenlijst is digitaal uitgezet door middel van een link waarmee men de vragenlijst kon starten. Deze link is gedeeld via sociale media om te zorgen voor een zo groot mogelijk bereik.
- > De vragenlijst is in alle veiligheidsregio's uitgezet via contactpersonen bij de brandweer en ambulance.
- > De link naar de vragenlijst kon ook door de deelnemers zelf verspreid worden. Op die manier konden zij het onderzoek via verschillende kanalen (blogs, sociale media, websites) zelf onder de aandacht brengen.

Steekproefomvang

- > De vragenlijst voor chauffeurs is door 3.828 personen ingevuld. De politie is daarin niet evenredig vertegenwoordigd omdat er slechts 86 reacties vanuit de politie zijn binnengekomen. Voor de externe validiteit betekent dit dat de resultaten van de chauffeurs niet generaliseerbaar zijn voor de politie.
- > De vragenlijst voor burgers is door 852 mensen ingevuld. De provincies zijn daarin evenredig vertegenwoordigd wat betekent dat de resultaten van de burgers goed generaliseerbaar zijn.

2 Resultaten chauffeurs

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de chauffeurs beschreven en nader geanalyseerd. Met de resultaten uit dit hoofdstuk kunnen de volgende deelvragen worden beantwoord:

1. Welke gedragskeuzes maken chauffeurs van hulpverleningsvoertuigen 's nachts tijdens spoedritten ten aanzien van het gebruik van OGS?
2. Met welke motieven wijken chauffeurs van hulpverleningsvoertuigen 's nachts tijdens spoedritten wel of niet af van het wettelijk kader ten aanzien van het gebruik van OGS?
3. In welke situaties wijken chauffeurs van hulpverleningsvoertuigen 's nachts tijdens spoedritten wel of niet af van het wettelijk kader ten aanzien van het gebruik van OGS?

2.1 Beschrijvende resultaten chauffeurs

In deze paragraaf wordt eerst ingegaan op de primaire gedragskeuze die chauffeurs maken en de mate waarin chauffeurs afwijken van hun primaire gedragskeuze. Daarna wordt beschreven of chauffeurs die (soms) afwijken van de wettelijke eisen, en dus geen voorrangvoertuig zijn, zich wel blijven gedragen als voorrangvoertuig. Vervolgens wordt ingegaan op de motivatie om wel of niet af te wijken van de wettelijke eisen en de situaties waarin wel of niet afgeweken wordt van de wettelijke eisen.

2.1.1 Gedragskeuze

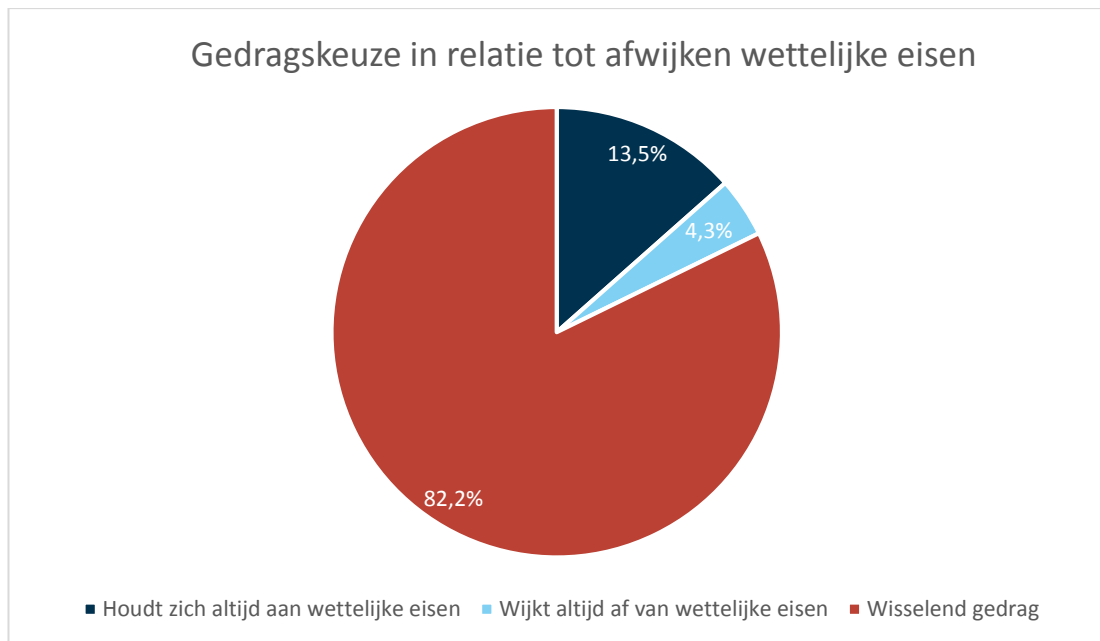
Bijna een kwart (24,3 %, n = 930) van de chauffeurs geeft als primair gedrag aan dat zij 's nachts tijdens een spoedrit meestal/altijd met OGS rijden. Ongeveer een derde van de chauffeurs, 33,8 % (n = 1292), geeft als primair gedrag aan dat zij 's nachts meestal/altijd met optische, maar zonder geluidssignalen rijden. Een klein deel van de chauffeurs, 1,4 % (n = 52), geeft als primair gedrag aan dat zij 's nachts meestal/altijd zonder optische en zonder geluidssignalen rijden. Iets minder dan de helft van de chauffeurs, 40,6 % (n = 1554), laat de keuze om 's nachts wel of niet met optische en/of geluidssignalen te rijden meestal/altijd van de situatie afhangen. Zie tabel 2.1 voor een overzicht.

Tabel 2.1 Gedragskeuzes chauffeurs

#	Gedraging	Chauffeurs die aangeven deze gedraging als primair gedrag te vertonen	Wel/niet afwijken van primaire gedragskeuze
1	's Nachts tijdens een prio 1- of A1-rit rijd ik meestal/altijd met zwaailicht én sirene	24,3 % (n = 930)	54,0 % vertoont altijd gedraging 1 32,0 % vertoont soms gedraging 2 3,1 % vertoont soms gedraging 3 10,9 % vertoont soms gedraging 2 en 3
2	's Nachts tijdens een prio 1- of A1-rit rijd ik meestal/altijd met zwaailicht, maar zonder sirene	33,8 % (n = 1292)	55,0 % vertoont soms gedraging 1 7,5 % vertoont altijd gedraging 2 2,2 % vertoont soms gedraging 3 35,3 % vertoont soms gedraging 1 en 3
3	's Nachts tijdens een prio 1- of A1-rit rijd ik meestal/altijd zonder zwaailicht en zonder sirene	1,4 % (n = 52)	12,2 % vertoont soms gedraging 1 6,1 % vertoont soms gedraging 2 14,3 % vertoont altijd gedraging 3 67,4 % vertoont soms gedraging 1 en 2
4	Mijn keuze om 's nachts tijdens een prio 1- of A1-rit wel/niet met zwaailicht en/of sirene te rijden hangt van de situatie af	40,6 % (n = 1554)	98,2 % vertoont soms gedraging 1 95,8 % vertoont soms gedraging 2 44,9 % vertoont soms gedraging 3

De respondenten zijn gevraagd of zij in sommige gevallen tijdens een (gedeelte van de) spoedrit, afwijken van hun primaire gedragskeuze. Van het totale aantal respondenten in dit onderzoek, houdt 13,5 % (n = 468) zich altijd aan de wettelijke eisen ten aanzien van OGS-gebruik in de nacht. Zij geven aan als primair gedrag met OGS te rijden en daar nooit van af te wijken.

Van de groep chauffeurs die aangeven als primair gedrag met alleen optische of zonder OGS te rijden, waarmee zij afwijken van de wettelijke eisen, zegt 4,3 % (n = 149) nooit af te wijken van deze primaire gedragskeuze. Dit betekent dat deze groep chauffeurs altijd afwijkt van de wettelijke eisen. Het grootste gedeelte van de chauffeurs, 82,2 % (n = 2858), houdt zich soms wel aan de wettelijke eisen, maar wijkt soms ook af van de wettelijke eisen. Zie figuur 2.2.



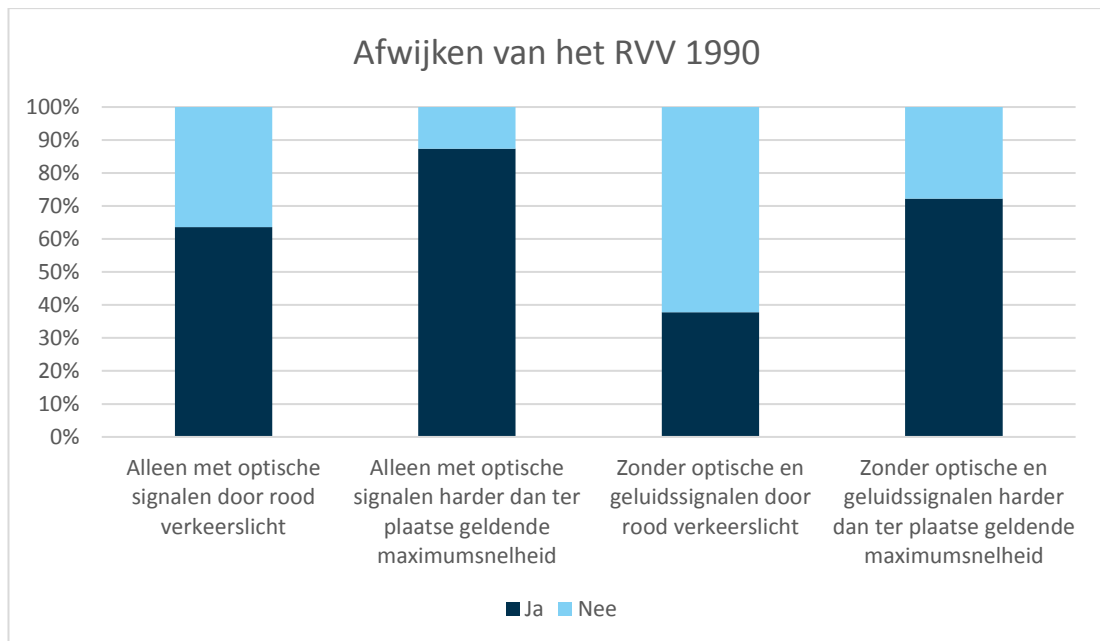
Figuur 2.2 Gedragsskeuze in relatie tot afwijken wettelijke eisen

2.1.2 Afwijken van het RVV 1990

Chaufeurs werkzaam bij ambulance en/of brandweer, mogen bij gebruik van OGS gebruikmaken van vrijstellingen van het RVV 1990. Dit houdt in dat ze onder andere door een rood verkeerslicht en harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid mogen rijden. In de vragenlijst is de chauffeurs die aangeven soms zonder optische en/of geluidssignalen te rijden, gevraagd of zij dan nog door een rood verkeerslicht en/of harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid rijden. Indien chauffeurs zonder het voeren van optische en/of geluidssignalen alsnog door het rode licht rijden of harder rijden dan de ter plaatse geldende maximum snelheid, wijken zij af van het RVV 1990 en plegen zij in feite een RVV-overtreding.

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

Van de chauffeurs die (soms) zonder optische en zonder geluidssignalen rijden, rijdt 37,8 % (n = 435) weleens door rood verkeerslicht. 72,2 % (n = 831) rijdt weleens harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid, zie figuur 2.3.



Figuur 2.3 Afwijken van het RVV 1990 (ambulance, brandweer en politie)

In figuur 2.3 is onderscheid gemaakt tussen twee manieren van afwijken van de wettelijke eisen, namelijk: rijden met alleen optische signalen of rijden zonder optische en zonder geluidssignalen. Als er geen onderscheid gemaakt wordt en er dus puur gekeken wordt naar óf de chauffeur afwijkt van de wettelijke eisen, dan worden de volgende twee percentages gevonden.

- > Van alle chauffeurs die (soms) zonder optische en/of geluidssignalen rijden, rijdt 56,4 % (n = 2345) weleens door rood verkeerslicht
- > Van alle chauffeurs die (soms) zonder optische en/of geluidssignalen rijden, rijdt 83,2 % (n = 3458) weleens harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid.

Samenvattend gedragskeuzes

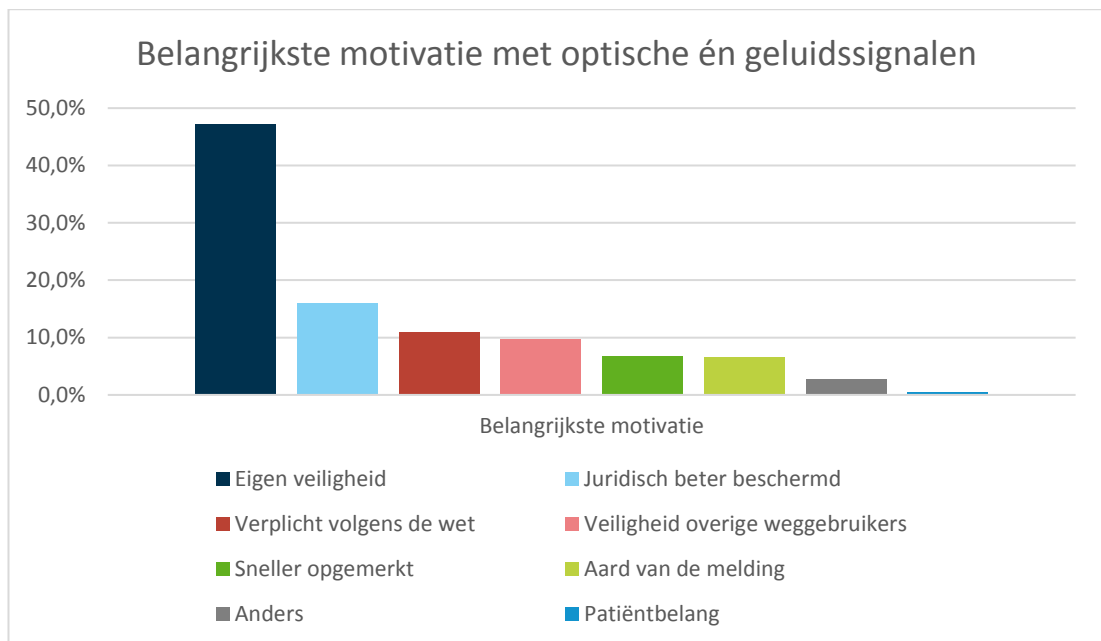
Wanneer gekeken wordt naar het gebruik van OGS in de nacht, houdt 13,5 % (n = 468) van de chauffeurs zich altijd aan de wettelijke eisen. Van alle chauffeurs wijkt 4,3 % (n = 149) altijd af van de wettelijke eisen. Het grootste gedeelte, 82,2 % (n = 2858), houdt zich soms wel aan de wettelijke eisen, maar wijkt soms ook af van de wettelijke eisen, al naar gelang de eigen inschatting van de situatie.

Van de chauffeurs die soms zonder optische en/of geluidssignalen rijden, rijdt 56,4 % (n = 2345) weleens door rood verkeerslicht. De rest, 43,6 % (n = 1811), rijdt nooit zonder optische en/of geluidssignalen door rood verkeerslicht. 83,2 % (n = 3458) rijdt weleens 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.

2.1.3 Motivatie voor gedrag

In deze paragraaf zijn zowel de belangrijkste als de meest voorkomende motieven voor de drie gedragingen (rijden met OGS, rijden met alleen optische signalen en rijden zonder OGS) beschreven. Chauffeurs konden drie motieven waarom zij wel of niet afwijken van de wettelijke eisen prioriteren. Motivatie 1 is voor hen belangrijker dan motivatie 2 en 3, niet perse meest voorkomend. Wanneer in dit rapport gesproken wordt over de 'belangrijkste motivatie', dan wordt hiermee de motivatie bedoeld die men op plek 1 heeft gezet. Met 'meest voorkomend' wordt bedoeld het resultaat wanneer er, ongeacht de prioritering van de motivaties, naar het totaal van genoemde motivaties gekeken wordt.

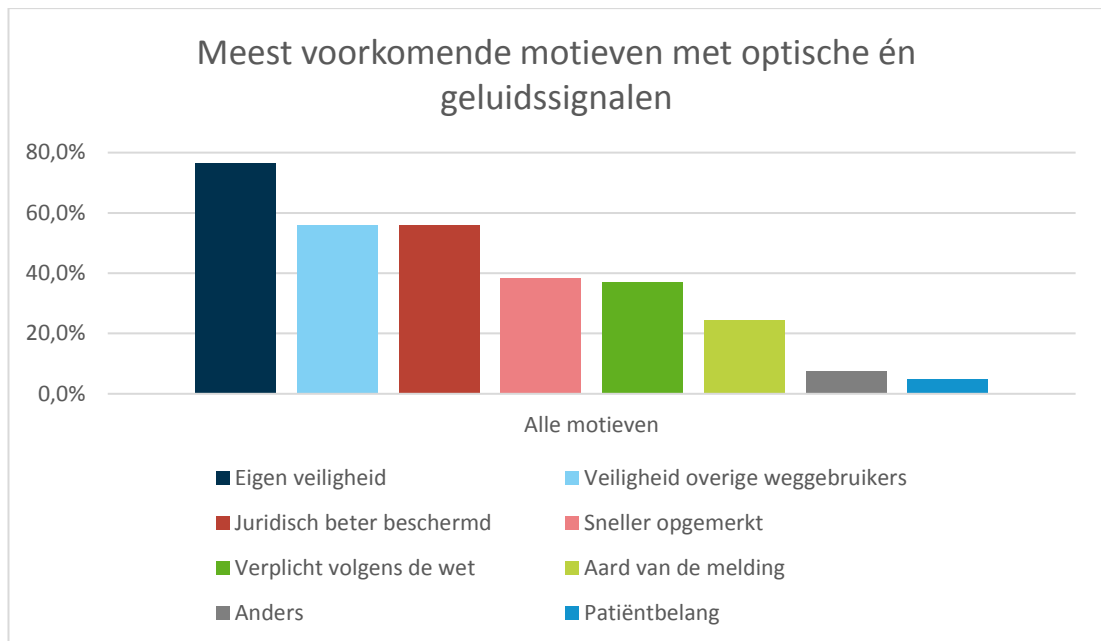
Motivatie om met OGS te rijden



Figuur 2.4 Belangrijkste motivatie met OGS

In figuur 2.4 is duidelijk te zien dat de eigen veiligheid het vaakst als belangrijkste motief genoemd wordt om met OGS te rijden. Een ander veelgenoemd motief is de betere juridische bescherming bij bijvoorbeeld een eventueel ongeval. Een ander motief dat vaak als belangrijkste voor het rijden met OGS genoemd wordt, is dat het verplicht is volgens de wet.

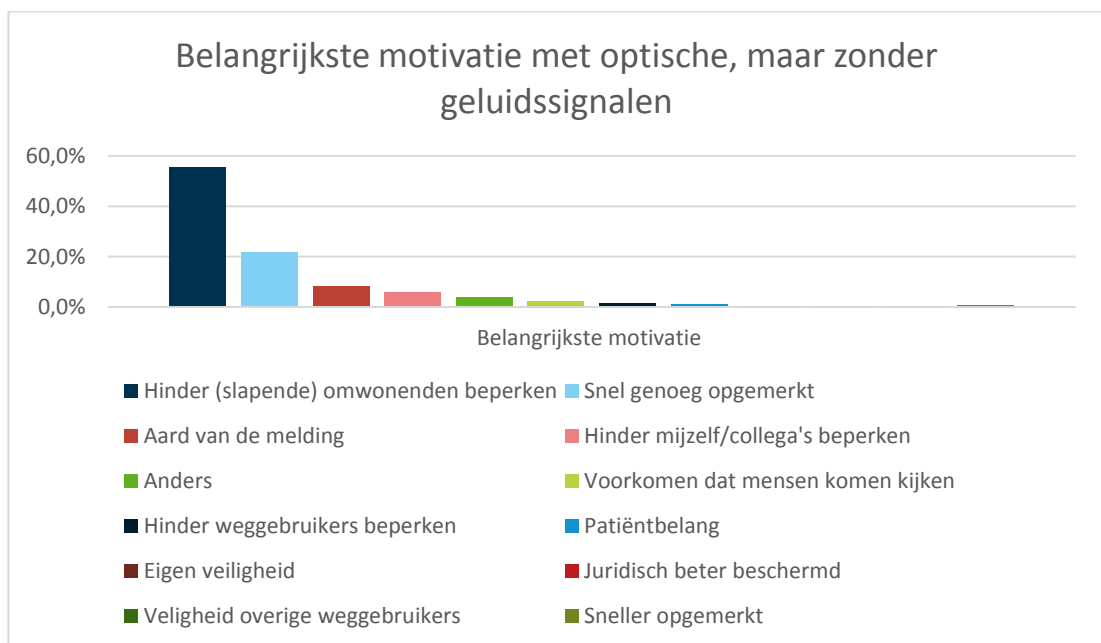
Als er naast de belangrijkste motieven, ook naar de tweede en derde motieven gekeken wordt, dan ontstaat figuur 2.5. Door de percentages van de eerste, tweede en derde voorkeur per motief bij elkaar op te tellen, is onderstaande verdeling ontstaan.



Figuur 2.5 Motieven met OGS

Het motief 'eigen veiligheid' wordt door de meeste chauffeurs die (soms) met OGS rijden genoemd (op de eerste, tweede of derde plek): 76,4 % (n = 2.658). Verder zijn 'veiligheid overige weggebruikers' (55,9 %, n = 1.943) en 'juridisch beter beschermd' (55,8 %, n = 1.941) veel genoemde motieven om met OGS te rijden.

Motivatie om met optische, maar zonder geluidssignalen te rijden

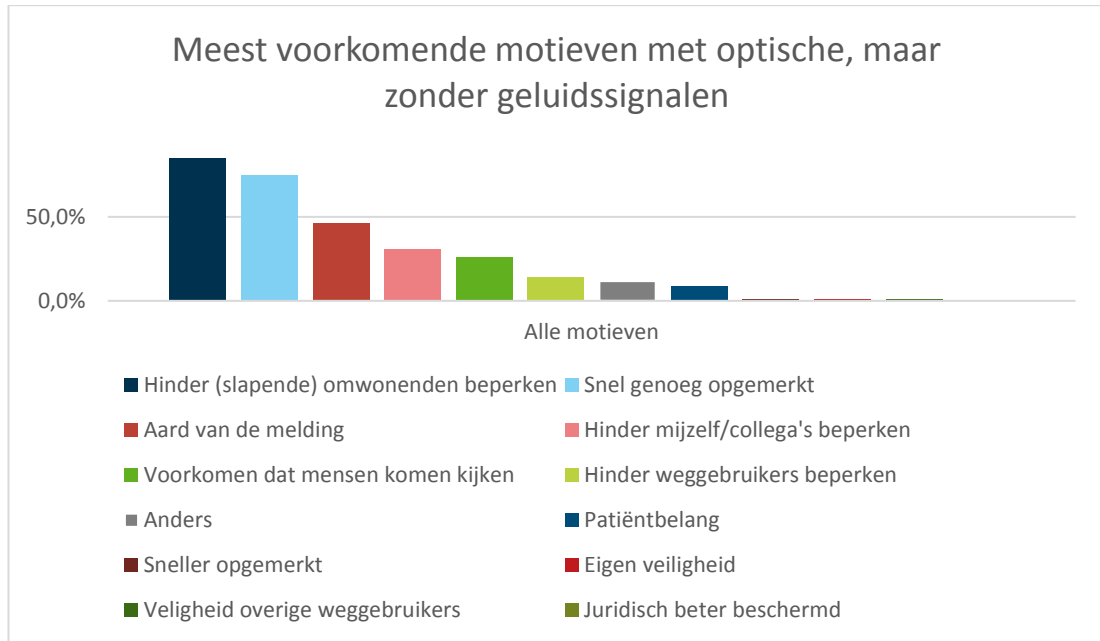


Figuur 2.6 Belangrijkste motivatie met optische, maar zonder geluidssignalen

In figuur 2.6 is te zien dat 'hinder voor (slapende) omwonenden beperken' voor veel chauffeurs het belangrijkste motief is om zonder geluidssignalen te rijden. Een ander motief

dat vaak als belangrijkste wordt genoemd, is 'weggebruikers merken mij 's nachts ook snel op als ik met optische, maar zonder geluidssignalen rijd'.

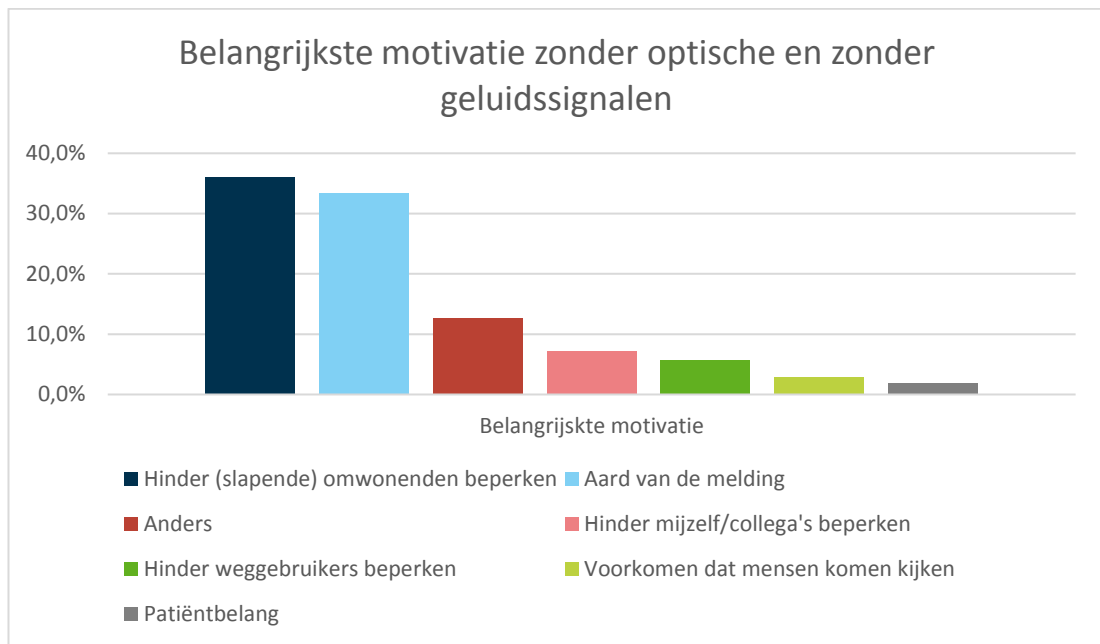
Door optelling van de percentages van het eerste, tweede en derde motief van de chauffeurs ontstaat figuur 2.7.



Figuur 2.7 Motieven met optische, maar zonder geluidssignalen

Het motief 'hinder voor (slapende) omwonenden beperken' wordt door de meeste chauffeurs die (soms) met optische, maar zonder geluidssignalen rijden genoemd (op de eerste, tweede, of derde plek): 85,2 % (n = 2.603). Verder zijn 'weggebruikers merken mij 's nachts ook snel op als ik met optische, maar zonder geluidssignalen rijd' (74,9 %, n = 2.287) en 'vanwege de aard van de melding is het soms niet wenselijk/noodzakelijk om de geluidssignalen aan te zetten' (46,3 %, n = 1.414) veel genoemde motieven om de geluidssignalen uit te zetten.

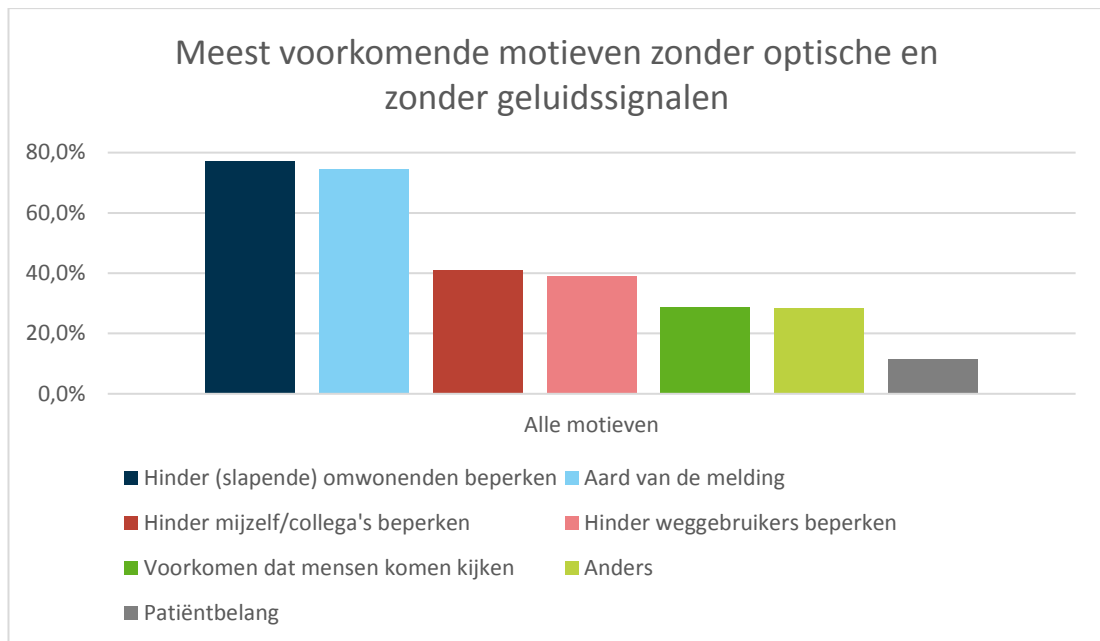
Motivatie om zonder optische en zonder geluidssignalen te rijden



Figuur 2.8 Belangrijkste motivatie zonder optische en zonder geluidssignalen

Uit de gegevens in figuur 2.8 blijkt dat chauffeurs het vaakst het motief 'hinder voor (slapende) omwonenden beperken' als belangrijkste (plek 1) noemen, om zonder optische en zonder geluidssignalen te rijden. Onder de groep chauffeurs die (soms) zonder optische en zonder geluidssignalen rijden, is 'de aard van de melding' ook een motief dat vaak als belangrijkste genoemd wordt. Ook wordt relatief vaak voor de optie 'anders namelijk..' gekozen (12,7 %, n = 151). Dit betekent dat deelnemers een motief hebben dat niet tussen de vooraf gecategoriseerde antwoorden in de vragenlijst stond. Men kon in dat geval zelf een antwoord in een open tekstveld intypen. Een motief dat hier bijvoorbeeld genoemd wordt, is dat OGS in de nacht geen tijdswinst oplevert.

Als er naast de belangrijkste motieven, ook naar de tweede en derde motieven gekeken wordt, dan ontstaat figuur 2.9.



Figuur 2.9 Motieven zonder optische en zonder geluidssignalen

Het motief 'hinder voor (slapende) omwonenden beperken' wordt door de meeste chauffeurs die (soms) zonder optische en zonder geluidssignalen rijden genoemd (op plek een, twee of drie): 77,2 % (n = 916). Verder zijn 'vanwege de aard van de melding is het soms niet wenselijk/noodzakelijk om OGS aan te zetten' (74,6 %, n = 885) en 'hinder voor mijzelf en mijn collega('s) beperken' (38,9 %, n = 485) veel genoemde motieven.

Samenvattend motivaties

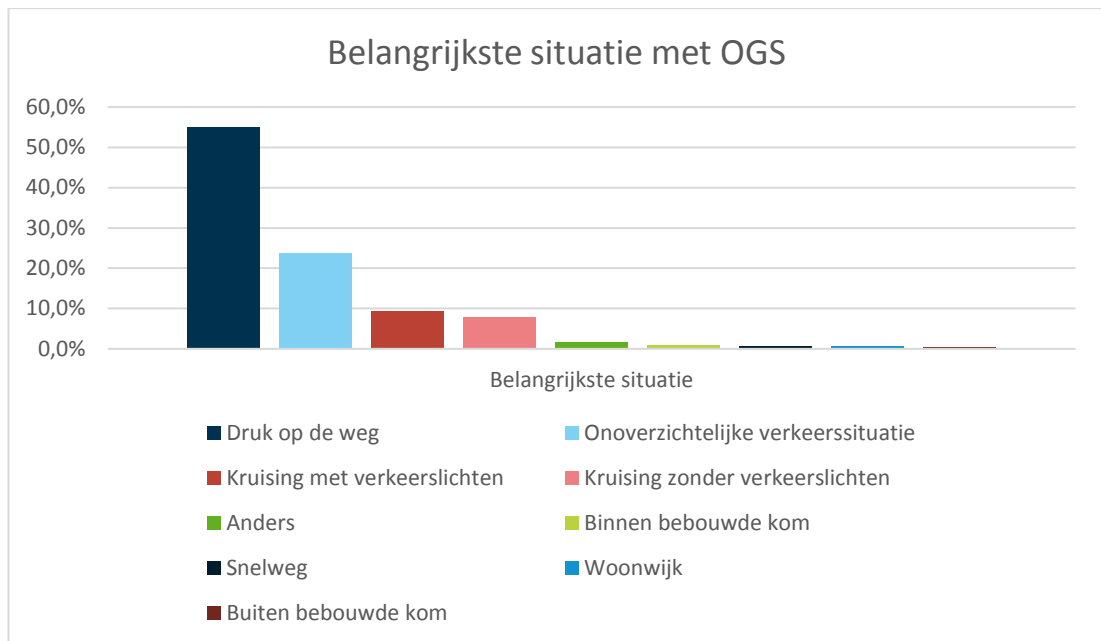
De meest genoemde motieven om niet af te wijken van de wettelijke eisen, en dus met OGS te rijden, zijn: eigen veiligheid, de veiligheid van overige weggebruikers en juridische bescherming. De meest genoemde motieven om (soms) wel af te wijken van de wettelijke eisen door optische en/of geluidssignalen uit te zetten, zijn: het beperken van hinder voor omwonenden, het gevoel dat men ook snel genoeg wordt opgemerkt zonder geluidssignalen en de aard van de melding.

2.1.4 Situaties waarin men afwijkt van het primaire gedrag

In deze paragraaf zijn zowel de belangrijkste als de meest voorkomende situaties waarin de drie gedragingen (rijden met OGS, rijden met alleen optische signalen en rijden zonder OGS) vertoond worden, beschreven. Chauffeurs konden drie situaties waarin zij wel of niet afwijken van de wettelijke eisen prioriteren. Situatie 1 is voor hen belangrijker dan situatie 2 en 3, niet perse meest voorkomend. Wanneer in deze paragraaf gesproken wordt over de 'belangrijkste situatie', dan wordt hiermee de situatie bedoeld die men op plek 1 heeft gezet. Met 'meest voorkomend' wordt bedoeld het resultaat wanneer er, ongeacht de prioritering van de situaties, naar het totaal van genoemde situaties gekeken wordt.

Er worden geen situaties beschreven voor het primaire gedrag, omdat dit gedrag in veel gevallen situatie-onafhankelijk is. Als een chauffeur bijvoorbeeld altijd met OGS rijdt, dan heeft de situatie daar zeer waarschijnlijk geen invloed op. Het gaat in deze paragraaf dan ook om situaties waarin chauffeurs afwijken van hun primaire gedrag. Bijvoorbeeld: indien een chauffeur meestal/altijd met OGS rijdt, in welke situaties kiest hij/zij er dan toch voor om de geluidssignalen uit te laten?

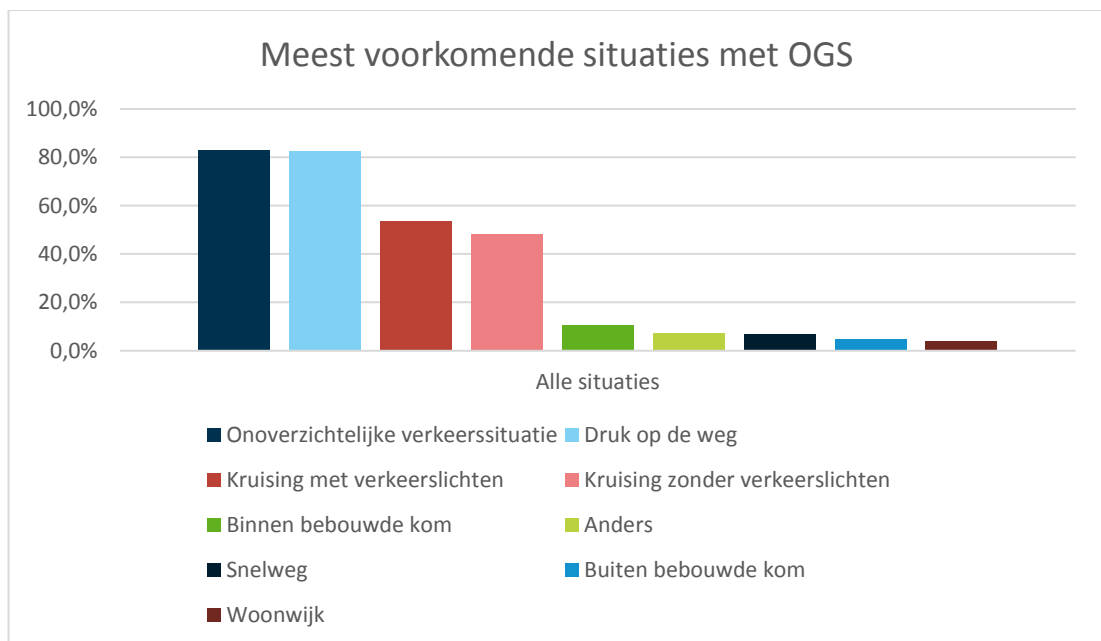
Situatie waarin met OGS gereden wordt



Figuur 2.10 Belangrijkste situatie met OGS

Figuur 2.10 laat de belangrijkste situaties zien waarin chauffeurs ervoor kiezen om met OGS te rijden. Eén situatie wordt overduidelijk het vaakst als belangrijkste situatie genoemd: 'als het druk is op de weg'. 'Als ik de verkeerssituatie onoverzichtelijk vind' en 'als ik een kruising met verkeerslichten nader' zijn ook situaties die vaak als belangrijkste worden genoemd.

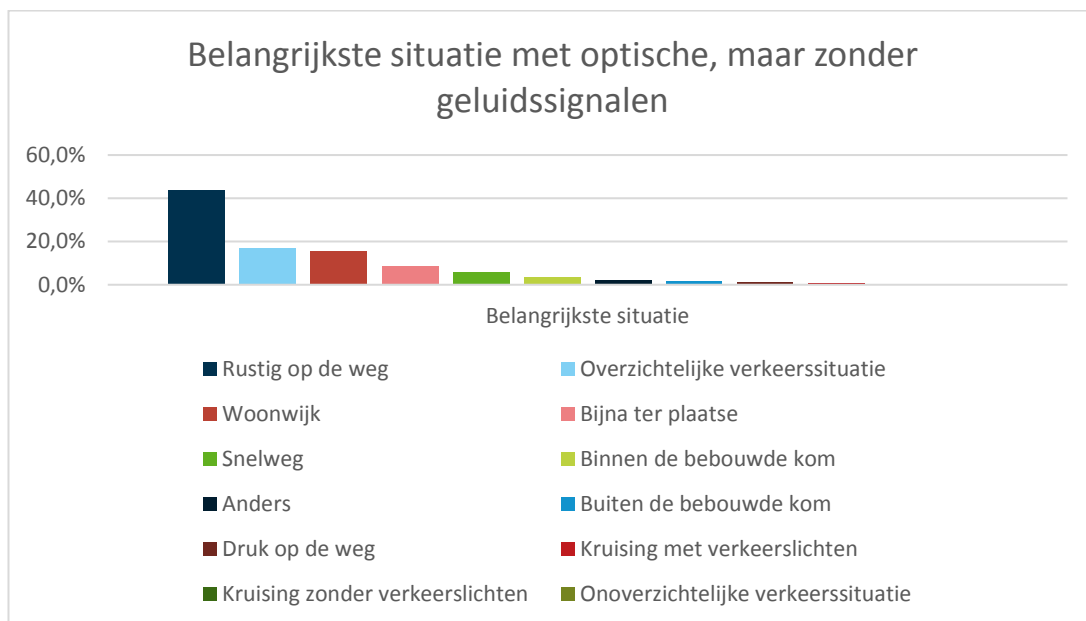
Als er, ongeacht de prioritering van de situaties, naar het totaal van genoemde situaties gekeken wordt, dan ontstaat figuur 2.11.



Figuur 2.11 Situaties met OGS

82,9 % (n = 2098) van de chauffeurs die als secundair gedrag kiezen om met OGS te rijden geeft 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).

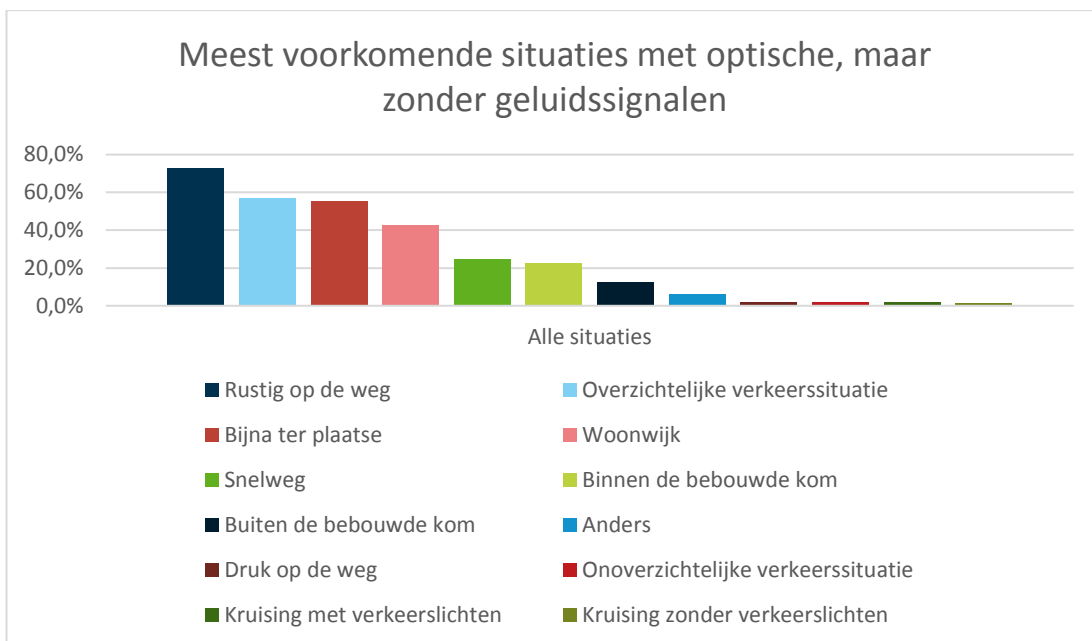
Situatie waarin met optische, maar zonder geluidssignalen gereden wordt



Figuur 2.12 Belangrijkste situatie met optische, maar zonder geluidssignalen

Figuur 2.12 laat de belangrijkste situaties zien waarin chauffeurs ervoor kiezen om met optische, maar zonder geluidssignalen te rijden. Veel chauffeurs die (soms) zonder geluidssignalen rijden, doen dit vooral als het rustig is op de weg. Andere situaties die vaak als belangrijkste worden genoemd zijn 'als ik de verkeerssituatie overzichtelijk vind' en 'als ik in een woonwijk rijd'.

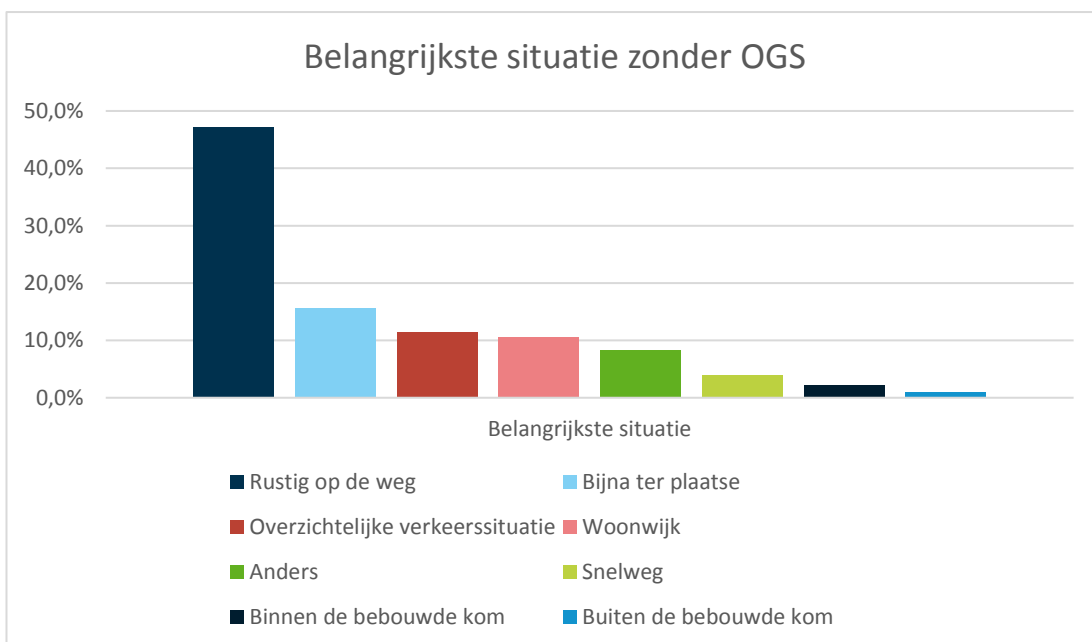
Als er, ongeacht de prioritering van de situaties, naar het totaal van genoemde situaties gekeken wordt, dan ontstaat figuur 2.13.



Figuur 2.13 Situaties met optische, maar zonder geluidssignalen

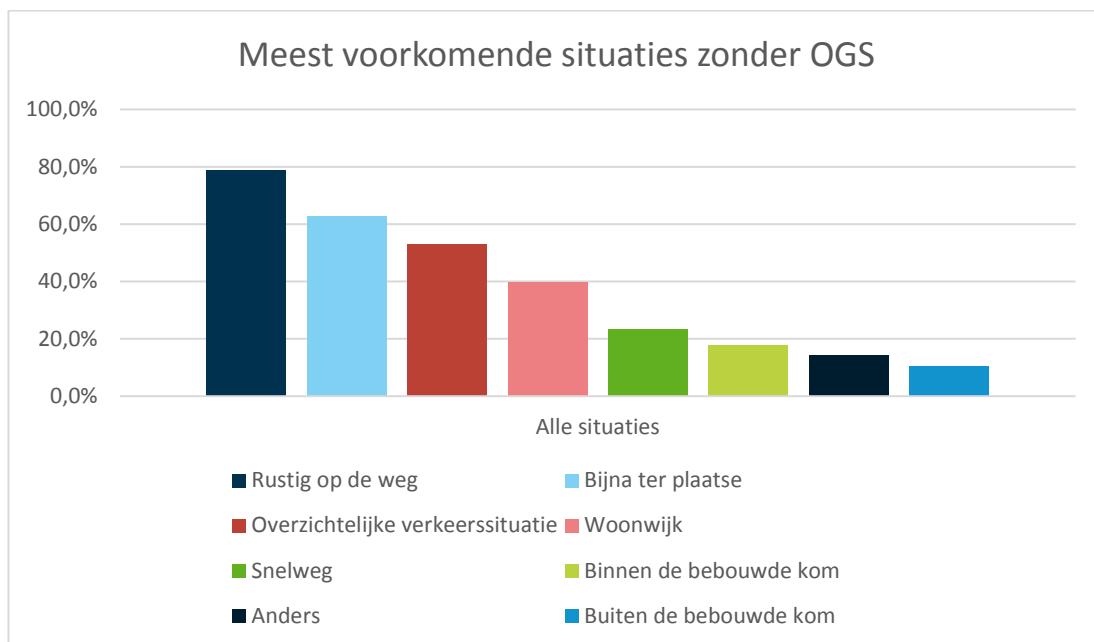
73,2 % (n = 1.350) van de chauffeurs die als secundair gedrag kiezen om met optische, maar zonder geluidssignalen te rijden geeft aan dat ze dit doen als het rustig is op de weg. 'Als ik de verkeerssituatie overzichtelijk vind' wordt door 57,1 % (n = 1.054) van de chauffeurs als situatie gegeven. 'Als ik bijna ter plaatse ben' en 'als ik in een woonwijk rijd' worden ook vaak genoemd. Respectievelijk 55,5 % (n = 1.024) en 42,7 % (n = 788).

Situatie waarin zonder optische en zonder geluidssignalen gereden wordt



Figuur 2.14 Belangrijkste situatie zonder optische en zonder geluidssignalen

De belangrijkste situatie waarin zonder OGS wordt gereden is 'als het rustig is op de weg'. Twee andere situaties die vaak als belangrijkste situatie worden genoemd zijn: 'als ik bijna ter plaatse ben' en 'als ik in een woonwijk rijd'. Als er, ongeacht de prioritering van de situaties, naar het totaal van genoemde situaties gekeken wordt, dan ontstaat figuur 2.15.



Figuur 2.15 Situaties zonder optische en zonder geluidssignalen

De situatie waarin zonder optische en zonder geluidssignalen gereden wordt, die het meest genoemd wordt is 'als het rustig is op de weg' (78,7 %, n = 872). 'Als ik bijna ter plaatse ben' (62,9 %, n = 697) en 'als ik de verkeerssituatie overzichtelijk vind' (53,0 %, n = 587) zijn ook veel genoemde situaties waarin zonder optische en zonder geluidssignalen gereden wordt.

Samenvattend situaties

De chauffeurs die als primair gedrag kiezen om af te wijken van de wettelijke eisen, houden zich in bepaalde situaties wel degelijk aan de wettelijke eisen. De belangrijkste situaties waarin men ervoor kiest om tijdens een gedeelte van de rit zowel optische als geluidssignalen aan te zetten zijn: bij een onoverzichtelijke verkeerssituatie, als het druk is op de weg en bij een kruising met verkeerslichten.

De chauffeurs die als primair gedrag aangeven meestal/altijd met OGS te rijden en daarmee niet afwijken van de wettelijke eisen, wijken in sommige situaties toch af van deze wettelijke eisen. De belangrijkste situatie waarin toch afgeweken wordt van de wettelijke eisen zijn: als het rustig is op de weg, bij een overzichtelijke verkeerssituatie, als de chauffeur bijna ter plaatse is en in een woonwijk.

2.2 Nadere analyse chauffeurs

In deze paragraaf is een nadere analyse beschreven. Er is beschreven of er verschillen zijn op basis van een aantal persoonskenmerken. Daarbij zijn de volgende persoonskenmerken als onderscheidende factor gekozen:

- > Rijervaring (aantal spoedritten per jaar)
- > Gebied
- > Type voertuig¹²

De analyses zijn gedaan met Chi-kwadraattoetsen en variantieanalyses. In de volgende subparagrafen zijn de belangrijkste uitkomsten weergegeven. De uitgebreide statistische analyse is opgenomen in bijlage 4.

2.2.1 Primaire gedragskeuze

Als er gekeken wordt naar de rijervaring van chauffeurs, dan is er een verschil in de primaire gedragskeuze. Zo geven chauffeurs die minder dan 10 ritten per jaar rijden het vaakst als primair gedrag aan (32,7 %, n = 152), dat zij met OGS rijden. Chauffeurs die 250-500 spoedritten per jaar rijden, geven het vaakst als primair gedrag aan (48,0 %, n = 245), dat zij met optische, maar zonder geluidsignalen rijden.

Het gebied waar de chauffeur voornamelijk rijdt, lijkt ook invloed te hebben op de primaire gedragskeuze. Chauffeurs die vooral in stedelijk gebied rijden, geven vaker als primair gedrag aan (27,8 %, n = 442) dat zij met OGS rijden dan chauffeurs die zowel in stedelijk als in landelijk gebied rijden (20,6 %, n = 274).

Chauffeurs die op een zwaar voertuig rijden, geven vaker als primair gedrag aan dat zij met OGS rijden (32,1 %, n = 691), dan chauffeurs die op een licht voertuig rijden (14,3 %, n = 239). Andersom geven chauffeurs op een licht voertuig vaker als primair gedrag aan dat zij met optische, maar zonder geluidssignalen (40,5 %, n = 680) en zonder optische en zonder geluidssignalen (2,3 %, n = 39) rijden, dan chauffeurs op een zwaar voertuig (respectievelijk 28,5 %, n = 612 en 0,6 %, n = 13).

2.2.2 Afwijken van het RVV 1990

Het aantal spoedritten dat een chauffeur rijdt, lijkt invloed te hebben op het afwijken van het RVV 1990 zonder optische en/of geluidssignalen. Chauffeurs die meer dan 500 spoedritten per jaar rijden, rijden vaker door het rode verkeerslicht met alleen optische signalen (91,4 %, n = 233), dan chauffeurs die minder dan 250 spoedritten per jaar rijden. Chauffeurs die meer dan 500 spoedritten per jaar rijden, rijden ook vaker zonder optische en zonder geluidssignalen door rood verkeerslicht (63,0 %, n = 75), dan chauffeurs die minder dan 100 spoedritten per jaar rijden. Zie tabel 2.16.

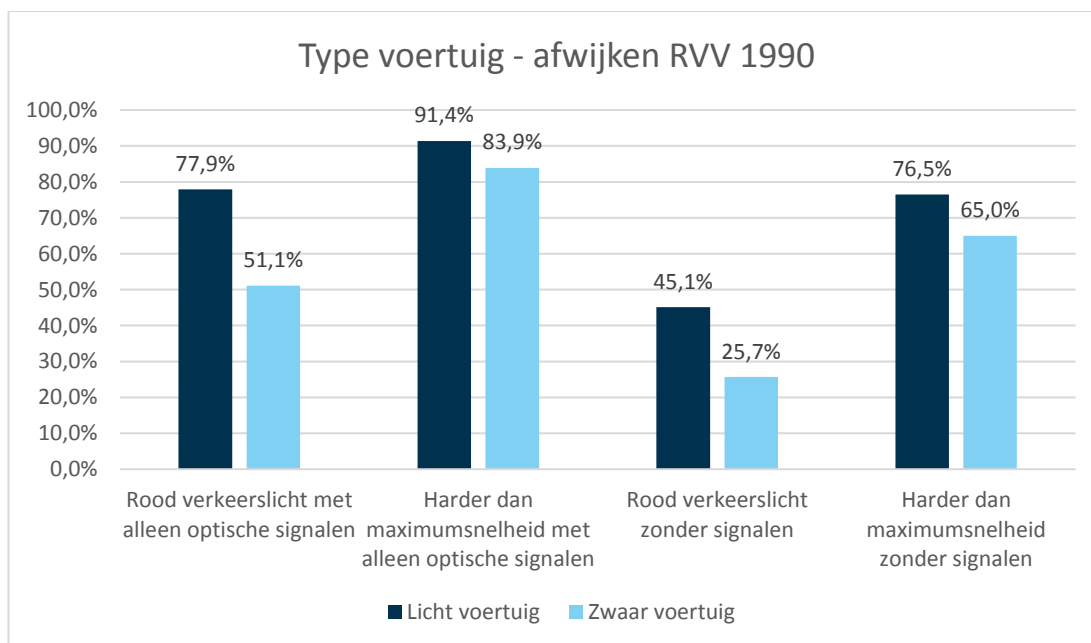
¹² In dit rapport wordt onderscheid gemaakt tussen lichte voertuigen (o.a. motoren, politiewagens, ambulances, OvD wagens) en zware voertuigen (o.a. tankautospuiten en hoogwerkers). De grens voor dit onderscheid ligt bij 5000kg TMM.

Tabel 2.16 Nadere analyse afwijken van het RVV 1990

Aantal speedritten per jaar	Minder dan 10	10-25	25-50	50-100	100-250	250-500	Meer dan 500
Door rood verkeerslicht met alleen optische signalen	41,3 % n = 141	44,3 % n = 268	57,5 % n = 318	64,7 % n = 258	77,5 % n = 330	85,0 % n = 362	91,4 % n = 233
Door rood verkeerslicht zonder signalen	14,4 % n = 18	20,4 % n = 43	33,0 % n = 64	34,2 % n = 51	47,2 % n = 76	56,3 % n = 108	63,0 % n = 75

Met een Chi-kwadraattoets is er ook een verschil gevonden tussen de rijervaring van chauffeurs en het harder rijden dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid met alleen optische signalen. Er kon, met een variantieanalyse, echter niet worden bepaald waar dit verschil zich bevindt. Er is geen verschil gevonden tussen de rijervaring van chauffeurs en het harder rijden dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid zonder OGS.

Het type voertuig heeft ook invloed op het afwijken van het RVV 1990. Chauffeurs op lichte voertuigen rijden vaker door rood verkeerslicht en harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid zonder optische en/of geluidssignalen. Zie figuur 2.17.



Figuur 2.17 Nadere analyse afwijken van het RVV 1990

Samenvattend gedragskeuzes

De primaire gedragskeuze en het afwijken van het RVV 1990, blijkt beïnvloed te worden door bepaalde persoonskenmerken. Zo rijden chauffeurs met meer rijervaring en chauffeurs rijdend in een licht voertuig vaker met alleen optische signalen dan chauffeurs met minder rijervaring en chauffeurs rijdend in een zwaar voertuig. Ook wijken zij vaker af van het RVV 1990.

2.2.3 Motivatie voor gedrag

In deze paragraaf zijn de belangrijkste motivaties voor het gedrag omtrent het gebruik van optische en/of geluidssignalen nader geanalyseerd. Eerst is gekeken naar de motivatie om met OGS te rijden, daarna de motivatie om met optische, maar zonder geluidssignalen te rijden en tot slot de motivatie om zonder optische en zonder geluidssignalen te rijden.

Motivatie om met OGS te rijden

Er is geen eenduidig verschil tussen de motieven van chauffeurs wanneer gekeken wordt naar het aantal spoedritten dat men per jaar rijdt en het gebied waarin men vooral werkzaam is.

Er is wel een verschil tussen de motieven van chauffeurs op een licht voertuig en chauffeurs op een zwaar voertuig. Zo vinden chauffeurs op een licht voertuig de eigen veiligheid (49,1 %, n = 732) en de veiligheid van overige weggebruikers (10,9 %, n = 162) vaker het belangrijkste motief, dan chauffeurs op een zwaar voertuig (respectievelijk 45,6 %, n = 905 en 8,8 %, n = 175). Chauffeurs op een zwaar voertuig vinden de verplichting volgens de wet (13,0 %, n = 258) en de betere juridische bescherming (17,3 %, n = 344) vaker het belangrijkste motief, dan chauffeurs op een licht voertuig (respectievelijk 7,8 %, n = 116 en 13,9 %, n = 207).

Motivatie om met optische, maar zonder geluidssignalen te rijden

Er is geen eenduidig verschil tussen de motieven van chauffeurs wanneer gekeken wordt naar het aantal spoedritten dat men per jaar rijdt.

De belangrijkste motieven van chauffeurs op basis van het gebied waar ze voornamelijk rijden, verschilt ook van elkaar. 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).

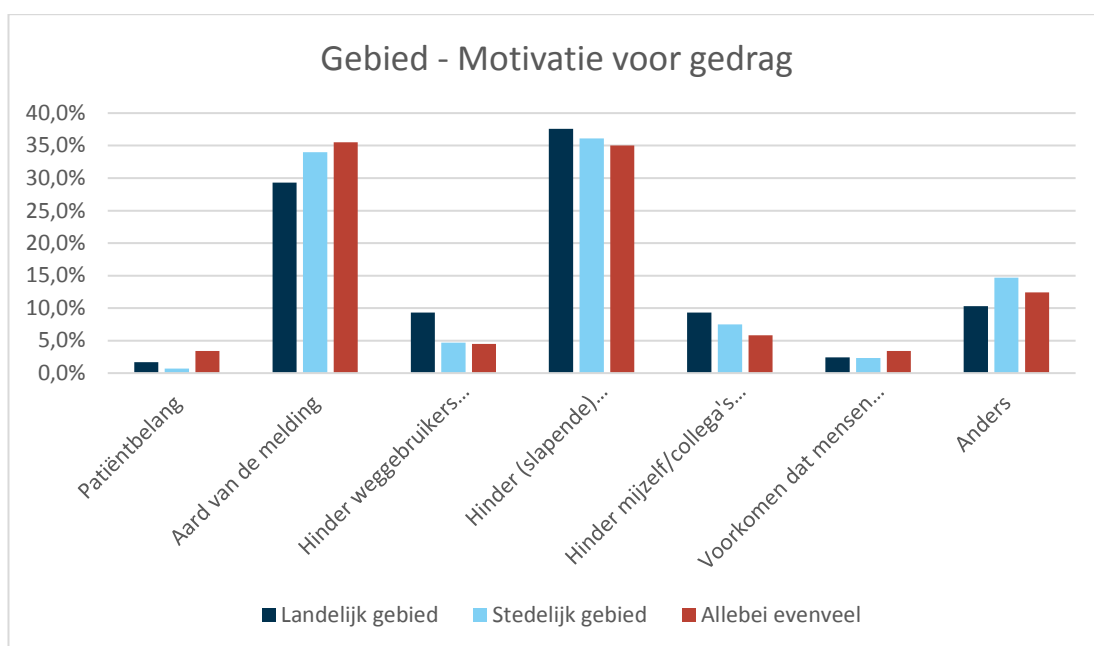
Als er gekeken wordt naar het type voertuig, dan verschillen de belangrijkste motieven van de groepen chauffeurs ook van elkaar. Chauffeurs op een zwaar voertuig hebben vaker als belangrijkste motief 'hinder voor (slapende) omwonenden beperken' (58,1 %, n = 949) en 'hinder voor mijzelf en mijn collega's beperken' (7,4 %, n = 121), dan chauffeurs op een licht voertuig (respectievelijk 52,2 %, n = 742 en 3,8 %, n = 54). Chauffeurs op een licht voertuig hebben vaker het belangrijkste motief 'met alleen optische signalen word ik ook snel genoeg opgemerkt' (25,8 %, n = 367), dan chauffeurs op een zwaar voertuig (18,0 %, n = 293).

Motivatie om zonder optische en zonder geluidssignalen te rijden

De belangrijkste motieven van chauffeurs om zonder optische en zonder geluidssignalen te rijden op basis van rijervaring, verschillen van elkaar. Zo hebben chauffeurs die minder dan 10 spoedritten per jaar rijden vaker als belangrijkste motief 'hinder voor (slapende)

omwonenden beperken' (46,2 %, n = 60), dan chauffeurs die 250-500 spoedritten per jaar rijden (27,4 %, n = 54).

Er is ook een verschil tussen de motieven van chauffeurs die vooral in landelijk gebied rijden en chauffeurs die vooral in stedelijk gebied rijden. Chauffeurs die vooral in landelijk gebied rijden hebben vaker als belangrijkste motief 'hinder voor overige weggebruikers beperken' (9,3 %, n = 27), dan chauffeurs die vooral in stedelijk gebied of in zowel stedelijk als landelijk gebied rijden (respectievelijk 4,7 %, n = 20 en 4,5 %, n = 21), zie figuur 2.18.



Figuur 2.18 Nadere analyse motivatie voor gedrag naar gebiedskenmerken

Samenvattend motivaties

De motivaties voor de verschillende gedragskeuzes blijken beïnvloed te worden door bepaalde persoonskenmerken. Zo worden de motieven om met OGS te rijden beïnvloed door het type voertuig waarin men rijdt. De motivaties om alleen met optische signalen te rijden worden beïnvloed door zowel het gebied waarin de chauffeurs werkzaam zijn als door het type voertuig waarin men rijdt. De motivaties om zonder OGS te rijden worden beïnvloed door zowel het aantal spoedritten dat de chauffeurs per jaar rijden als door het type gebied waarin men werkzaam is.

2.2.4 Situaties waarin men kiest voor bepaald gedrag

In deze paragraaf zijn de belangrijkste situaties waarin men kiest voor bepaald gedrag nader geanalyseerd. Eerst de situaties waarin met OGS gereden wordt, daarna de situaties waarin alleen met optische, maar zonder geluidssignalen gereden wordt en tot slot de situaties waarin zonder optische en zonder geluidssignalen gereden wordt.

Situaties waarin met OGS gereden wordt

De belangrijkste situaties waarin chauffeurs die in eerste instantie afwijken van de wettelijke eisen toch met OGS rijden, verschillen van elkaar als er gekeken wordt naar de rijervaring. Zo noemen chauffeurs die meer dan 500 spoedritten per jaar rijden, vaker de situatie 'als het

druk is op de weg' (64,7 %, n = 143) als motief om toch met OGS te gaan rijden, dan chauffeurs die 10-25 spoedritten (47,9 %, n = 238) en 50-100 spoedritten per jaar rijden (51,5 %, n = 173).

Er is geen verschil tussen de situaties als er gekeken wordt naar het gebied waar de chauffeur voornamelijk rijdt.

Er is wel een verschil tussen de situaties die chauffeurs kiezen die voornamelijk op een licht voertuig rijden en de situaties die chauffeurs kiezen die voornamelijk op een zwaar voertuig rijden. Dat verschil zit echter in een weinig genoemde situatie. Chauffeurs die op een zwaar voertuig rijden kiezen vaker als belangrijkste situatie 'als ik op de snelweg rijd' (0,9 %, n = 12), dan chauffeurs op een licht voertuig (0,2 %, n = 3).

Situaties waarin met optische, maar zonder geluidssignalen gereden wordt

Er is geen verschil tussen de belangrijkste situaties waarin men met optische, maar zonder geluidssignalen rijdt, als er gekeken wordt naar rijervaring en het gebied waar voornamelijk gereden wordt.

Er is wel een verschil op basis van het type voertuig waar de chauffeur voornamelijk in rijdt. Een chauffeur van een licht voertuig kiest vaker als belangrijkste situatie 'als ik bijna ter plaatse ben' (10,1 %, n = 79), dan chauffeurs op een zwaar voertuig (7,5 %, n = 80).

Situaties waarin zonder optische en zonder geluidssignalen gereden wordt

Er is een gering verschil tussen de belangrijkste situaties waarin zonder optische en zonder geluidssignalen gereden wordt, als er gekeken wordt naar rijervaring. Dat verschil zit bij de situatie 'als ik bijna ter plaatse ben'. Chauffeurs die 250-500 en meer dan 500 spoedritten per jaar rijden, rijden vaker zonder OGS, in de situatie 'als ik bijna ter plaatse ben' (23,8 %, n = 45 en 24,8 %, n = 28), dan de chauffeurs die minder dan 50 spoedritten per jaar rijden.

Er is ook een verschil op basis van het type voertuig. Chauffeurs op een licht voertuig kiezen vaker 'als ik bijna ter plaatse ben' (19,6 %, n = 134), dan chauffeurs op een zwaar voertuig (9,4 %, n = 40). Chauffeurs op een zwaar voertuig kiezen vaker 'als ik in een woonwijk rijd' (13,0 %, n = 55), dan chauffeurs op een licht voertuig (8,9 %, n = 61).

Samenvattend situaties

De situaties waarin chauffeurs voor bepaald gedrag kiezen blijken beïnvloed te worden door bepaalde persoonskenmerken. Zo worden de situaties waarin men ervoor kiest om met OGS te rijden beïnvloed door het aantal spoedritten dat men rijdt en het type voertuig waarin men rijdt. De situaties waarin men ervoor kiest om alleen met optische signalen te rijden wordt beïnvloed door het type voertuig waarin men rijdt. De situaties waarin men ervoor kiest om zonder OGS te rijden, worden beïnvloed door zowel het aantal spoedritten dat de chauffeurs per jaar rijden als door het type voertuig waarin men rijdt.

3 Resultaten burgers

In dit hoofdstuk zijn de resultaten met betrekking tot de ervaren hinder van burgers omschreven en nader geanalyseerd. Het betreft de ervaren hinder zoals deze door burgers in de enquête kenbaar is gemaakt.

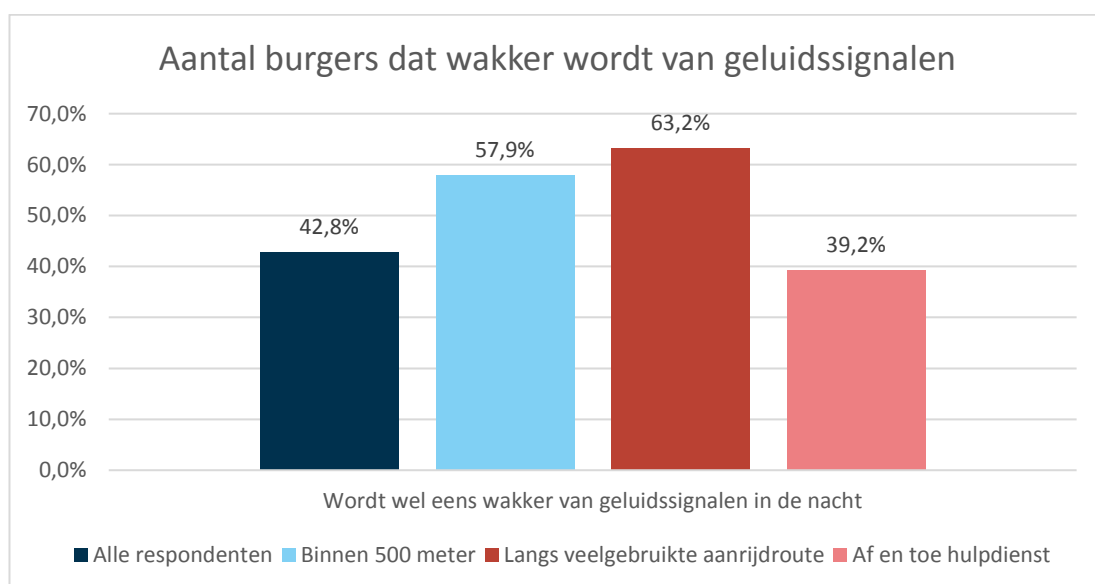
Met de resultaten uit dit hoofdstuk kan de volgende deelvraag worden beantwoord: In welke mate ondervinden burgers hinder van geluidssignalen in de nacht?

3.1 Beschrijvende resultaten burgers

In deze paragraaf wordt ingegaan op het aantal burgers dat weleens wakker wordt en hoe vaak men wakker wordt van geluidssignalen in de nacht. Vervolgens is beschreven hoe hinderlijk burgers het vinden om 's nachts wakker te worden van geluidssignalen. Tot slot is kort de vergelijking gemaakt met de resultaten van de chauffeurs.

3.1.1 Aantal burgers dat wakker wordt van geluidssignalen

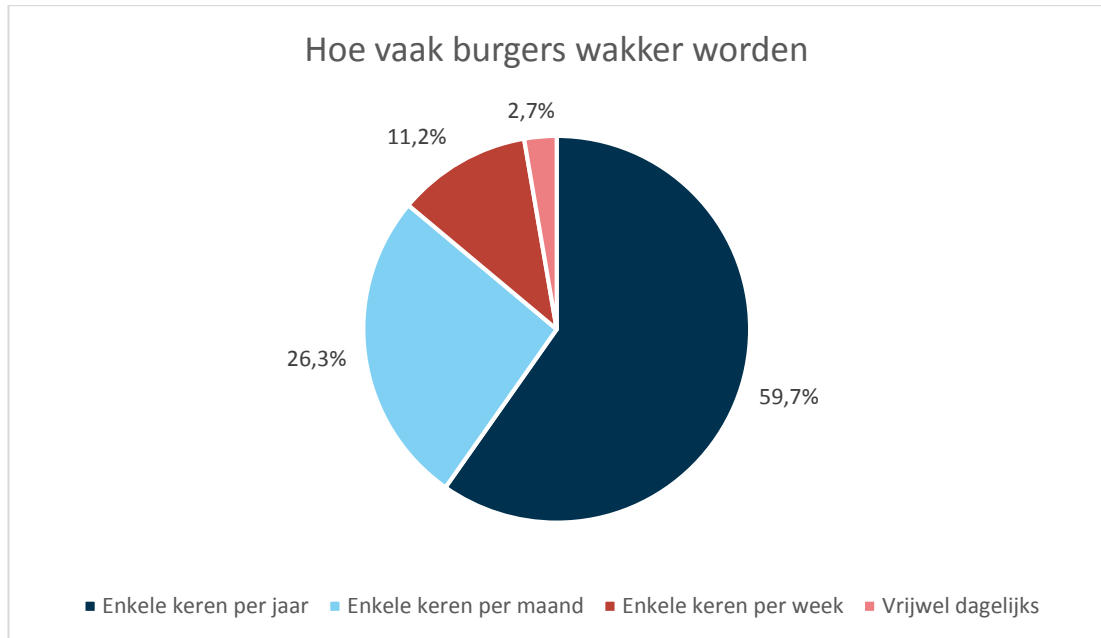
Van alle respondenten wordt 42,8 % (n = 365) 's nachts weleens wakker van de geluidssignalen van hulpdiensten. Van de respondenten die binnen 500 meter van een ambulancepost, brandweerkazerne en/of politiebureau wonen, wordt 57,9 % (n = 62) 's nachts weleens wakker van geluidssignalen. 63,2 % (n = 160) van de respondenten die langs een veelgebruikte aanrijdroute wonen, wordt weleens 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) weleens wakker van geluidssignalen in de nacht, zie figuur 3.1.



Figuur 3.1 Aantal burgers dat wakker wordt van geluidssignalen in de nacht

3.1.2 Hoe vaak burgers wakker worden

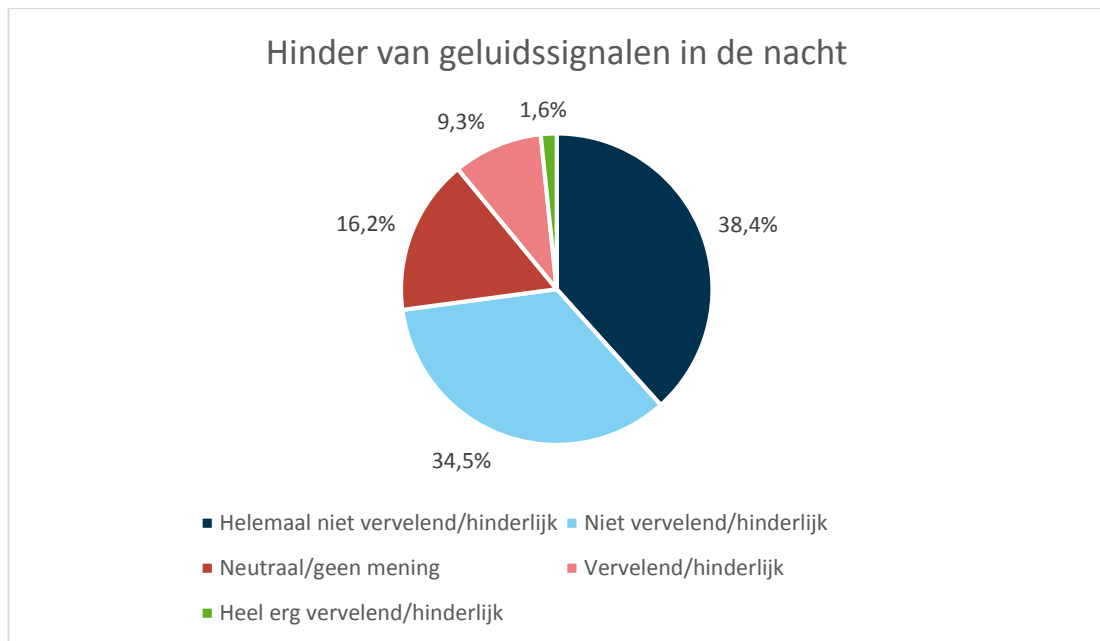
Van de groep mensen die soms wakker worden, wordt 59,7 % (n = 218) enkele keren per jaar wakker. 26,3 % (n = 96) wordt enkele keren paar maand wakker en 11,2 % (n = 41) wordt enkele keren per week wakker. Een klein deel wordt vrijwel dagelijks wakker van geluidssignalen in de nacht: 2,7 % (n = 10). Zie figuur 3.2.



Figuur 3.2 Hoe vaak burgers wakker worden

3.1.3 Ervaren hinder door burgers

De respondenten is gevraagd in hoeverre zij het vervelend/hinderlijk vinden als ze wakker worden van de geluidssignalen van hulpverleningsvoertuigen in de nacht. Het grootste deel, 38,4 % (n = 140), vindt het helemaal niet vervelend/hinderlijk om wakker te worden van geluidssignalen in de nacht. Zie figuur 3.3.



Figuur 3.3 Hinder van geluidssignalen in de nacht

Samenvattend

Uit de resultaten blijkt dat, ondanks dat 40% procent van de burgers eens of meerdere malen per maand wakker wordt van geluidssignalen in de nacht, het overgrote deel (90%) dit niet als hinderlijk ervaart.

3.1.4 Vergelijking resultaten chauffeurs en burgers

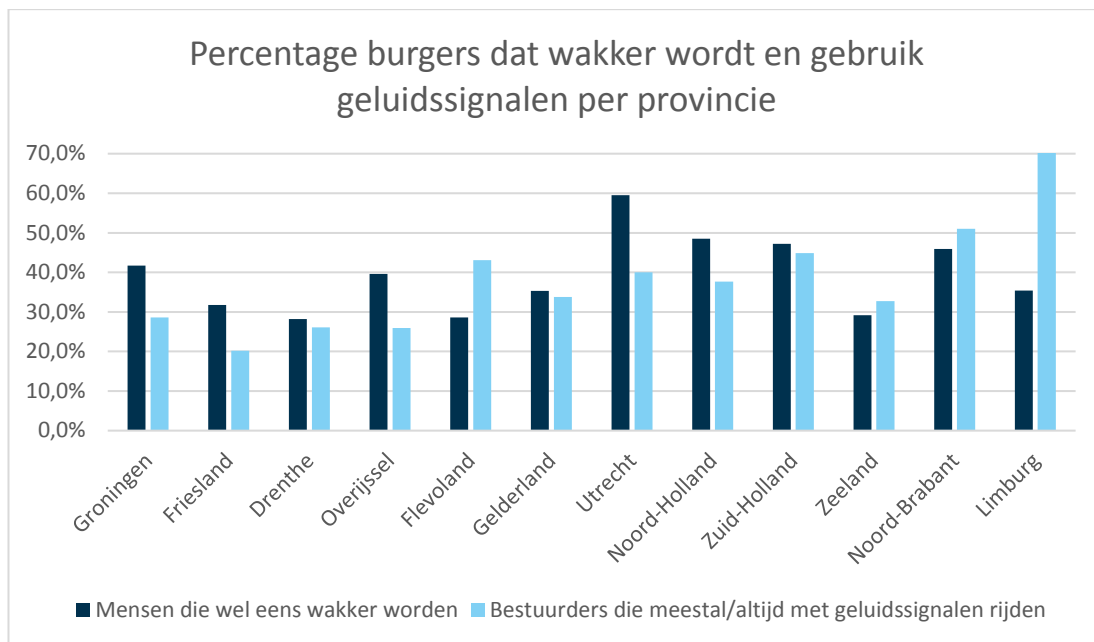
De drie provincies waar in verhouding de meeste mensen wakker worden door geluidssignalen in de nacht zijn: Utrecht (59,5 %, n = 44), Noord-Holland (48,5 %, n = 65) en Zuid-Holland (47,2 %, n = 83). Als er gekeken wordt in welke mate chauffeurs in die provincies als primair gedrag met geluidssignalen rijden, dan is te zien dat de drie provincies bij de zes provincies horen waar in verhouding het meeste met geluidssignalen wordt gereden.¹³ 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. Daarnaast heeft de brandweer in de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland de afgelopen vijf jaar de meeste meldingen gekregen, wat ook kan verklaren dat in deze provincies de meeste mensen wakker worden door geluidssignalen (CBS, 2017).

De drie provincies waar in verhouding de minste mensen wakker worden door geluidssignalen in de nacht zijn: Drenthe (28,2 %, 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) van de chauffeurs en in Zeeland 32,7 % (n = 48) van de chauffeurs als primair gedrag met geluidssignalen. In Flevoland ligt dit anders aangezien daar in verhouding meer (43,1 %, n = 22) chauffeurs aangeven als primair gedrag met

¹³ Bij de percentages is de categorie 'ik laat mijn keuze om 's nachts tijdens een prio 1- of A1-rit wel/niet met zwaailicht en/of sirene te rijden van de situatie afhangen' niet meegenomen, omdat deze chauffeurs het minst constante gedrag vertonen.

geluidssignalen te rijden. In die provincie zijn er mogelijk andere oorzaken die kunnen verklaren waarom burgers in mindere mate wakker worden door geluidssignalen.

Al met al lijkt er een redelijk verband te bestaan tussen het rijden met geluidssignalen en hoeveel mensen wakker worden. Zie figuur 3.4.



Figuur 3.4 Percentage burgers dat wakker wordt en gebruik geluidssignalen per provincie

3.2 Nadere analyse burgers

In deze paragraaf wordt beschreven of er verschillen zijn op basis van een aantal persoonskenmerken. Daarbij zijn de volgende persoonskenmerken als onderscheidende factor gekozen:

- > Provincie
- > Hoe dicht men bij hulpdienstpost woont
- > Gebied (stedelijk/landelijk)
- > Of men overdag ook weleens sirenes hoort van een van de hulpdiensten.

De analyses zijn gedaan met Chi-kwadraattoetsen en variantieanalyses. In deze paragraaf zijn de belangrijkste uitkomsten weergegeven, de uitgebreide analyse is opgenomen in bijlage 4.

3.2.1 Verschil tussen hoeveel mensen wakker worden

Er is een significant verschil tussen de provincies, als het gaat om hoeveel mensen 's nachts soms 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 een verschil tussen hoeveel mensen wakker worden, als gekeken wordt naar hoe dicht zij bij een ambulancepost, brandweerkazerne en/of politiebureau wonen. Er worden 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 voorrangvoertuig langsrijdt (29,1 %, n = 143).

Er is ook een verschil als er gekeken wordt naar stedelijk of landelijk gebied. Zo worden in verhouding 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 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.

3.2.2 Verschil tussen hoe vaak men wakker wordt

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

Er is een 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 vaker enkele keren per maand wakker (35,5 %, n = 22), dan mensen die ergens wonen waar af en toe een voorrangvoertuig langsrijdt (18,2 %, n = 26).

Er is ook een verschil op basis van het gebied waar iemand woont. Mensen in landelijk gebied worden vaker enkele keren per jaar wakker (71,6 %, n = 73), dan mensen die in stedelijk gebied wonen (55,1 %, n = 145).

Er is ook een verschil als er gekeken wordt naar de situatie overdag. Mensen die overdag vrijwel dagelijks geluidssignalen horen, worden minder vaak enkele keren per jaar wakker (44,8 %, n = 73), dan mensen die overdag enkele keren per maand (79,3 %, n = 65) of enkele keren per jaar (96,0 %, n = 24) geluidssignalen horen.

3.2.3 Verschil tussen ervaren hinder

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

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

Er is geen eenduidig verschil tussen de ervaren hinder, op basis van het gebied waar iemand woont. Zowel mensen die in landelijk als in stedelijk gebied wonen vinden het (helemaal) niet vervelend/hinderlijk om wakker te worden van geluidssignalen in de nacht.

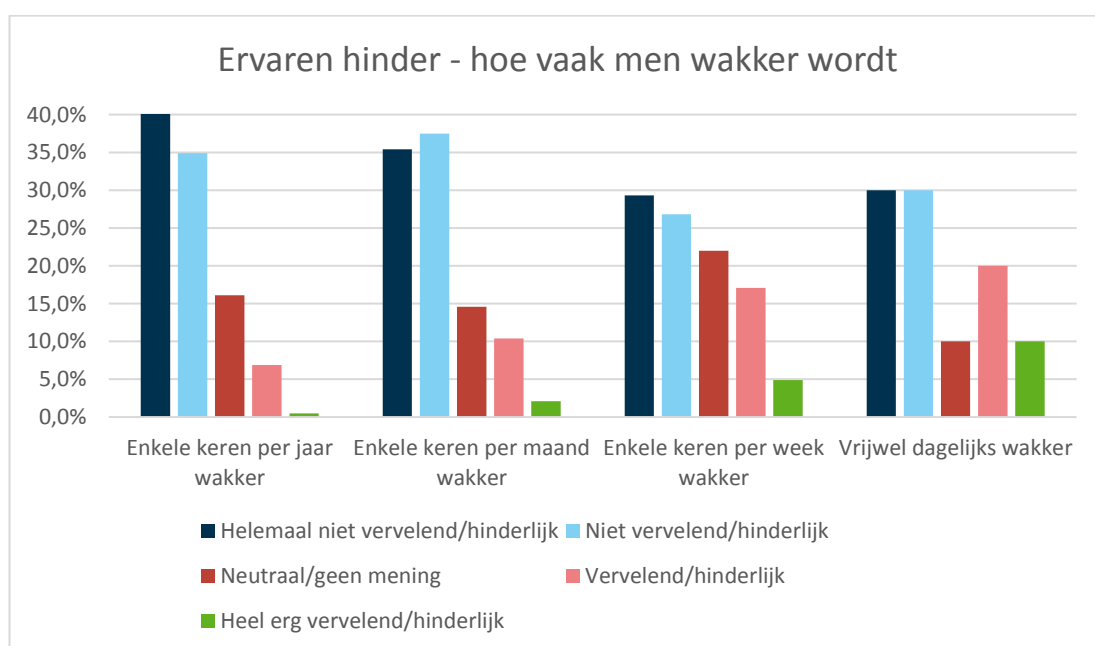
Er is geen verschil op basis van de situatie overdag.

4 Vergelijking resultaten chauffeurs en burgers

Uit de resultaten blijkt dat chauffeurs aangeven af te wijken van wettelijke eisen, om onder andere overlast voor (slapende) omwonenden te beperken. Dit is interessant omdat burgers aangeven het nauwelijks vervelend/hinderlijk te vinden om wakker te worden van geluidssignalen in de nacht. Daarom is besloten om de ervaren hinder nader te analyseren.

Een verklaring voor de nauwelijks ervaren hinder kan zijn dat hulpdiensten vaak geen geluidssignalen voeren in de nacht. Als er geen geluidssignalen gevoerd worden, worden mensen ook niet wakker. Het lijkt dan ook aannemelijk dat mensen die vrijwel dagelijks wakker worden, het hinderlijker vinden om wakker te worden dan mensen die enkele keren per jaar wakker worden. Dit is dan ook geanalyseerd.

Er blijkt geen verschil te zijn tussen de ervaren hinder wanneer dit vergeleken wordt met hoe vaak men wakker wordt van geluidssignalen in de nacht. Burgers die vrijwel dagelijks wakker worden van geluidssignalen vinden dat dus niet hinderlijker, dan burgers die enkele keren per jaar wakker worden (zie figuur 3.5).



Figuur 3.5 Nadere analyse ervaren hinder

Deze resultaten geven dan ook de indruk dat het motief van chauffeurs om hun geluidssignalen uit te zetten om overlast voor omwonenden te beperken, niet perse nodig is vanuit de burgers gezien. Dit resultaat geeft echter geen garantie dat dit ook zo blijft indien chauffeurs voortaan altijd met geluidssignalen gaan rijden.

5 Conclusies en discussie

5.1 Conclusies

Deelvraag 1: Welke gedragskeuzes maken chauffeurs van hulpverleningsvoertuigen 's nachts tijdens spoedritten ten aanzien van het gebruik van OGS?

Primaire gedragskeuze

Bijna een kwart (24,3 %, n = 930) van de chauffeurs geeft als primair gedrag aan dat zij 's nachts tijdens een spoedrit met OGS rijden. Ongeveer een derde van de chauffeurs, 33,8 % (n = 1292), geeft als primair gedrag aan dat zij 's nachts met optische, maar zonder geluidssignalen rijden. Een klein deel van de chauffeurs, 1,4 % (n = 52), geeft als primair gedrag aan dat zij 's nachts zonder OGS rijden. Iets minder dan de helft van de chauffeurs, 40,6 % (n = 1554), laat de keuze om 's nachts wel of niet met optische en/of geluidssignalen te rijden van de situatie afhangen.

Rijervaring, als in het aantal spoedritten per jaar, lijkt een belangrijke factor te zijn bij het bepalen om 's nachts af te wijken van de wettelijke eisen omtrent het gebruik van OGS. Hoe meer spoedritten een chauffeur per jaar rijdt, hoe sneller hij/zij geneigd is om 's nachts af te wijken van de wettelijke eisen omtrent het gebruik van OGS. Naast rijervaring lijkt ook het type voertuig van invloed te zijn op de keuze om 's nachts af te wijken van het wettelijk kader. Zo rijden chauffeurs in lichte voertuigen 's nachts vaker zonder OGS.

Afwijken van het RVV 1990

Van de chauffeurs die soms zonder optische en/of geluidssignalen rijden, negeert 56,4 % (n = 2345) 's nachts weleens het rode verkeerslicht. De rest, 43,6 % (n = 1811), rijdt nooit zonder optische en/of geluidssignalen door rood. Van de ondervraagde chauffeurs rijdt 83,2 % (n = 3458) weleens 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.

Rijervaring lijkt een belangrijke factor te zijn bij het bepalen om, ondanks dat men zonder OGS rijdt, af te wijken van het RVV 1990. Zo wijken chauffeurs met meer rijervaring 's nachts vaker af van het RVV 1990.

Deelvraag 2: Met welke motieven wijken chauffeurs van hulpverleningsvoertuigen 's nachts tijdens spoedritten wel of niet af van het wettelijk kader ten aanzien van het gebruik van OGS?

Rijden met OGS

De eigen veiligheid van de chauffeurs wordt het meeste genoemd als belangrijkste motief om met OGS te rijden. Naast de eigen veiligheid geven chauffeurs ook aan dat zij met OGS rijden voor de veiligheid van overige weggebruikers, omdat dit verplicht is volgens de wet en omdat dit betere juridische bescherming biedt bij bijvoorbeeld een ongeval.

Rijden met optische maar zonder geluidssignalen

Voor chauffeurs die (soms) met optische, maar zonder geluidssignalen rijden, wordt het motief 'hinder voor (slapende) omwonenden beperken' het vaakst genoemd om de geluidssignalen uit te zetten. Verder zijn de motieven 'weggebruikers merken mij 's nachts ook snel op als ik met optische, maar zonder geluidssignalen rijd' en 'vanwege de aard van de melding is het soms niet wenselijk/noodzakelijk om de geluidssignalen aan te zetten' veelgenoemd voor het rijden met alleen optische signalen.

Rijden zonder OGS

De belangrijkste motieven om zonder OGS te rijden, zijn 'hinder voor (slapende) omwonenden beperken', 'vanwege de aard van de melding is het soms niet wenselijk/noodzakelijk om OGS aan te zetten' en 'hinder voor mijzelf en mijn collega('s) beperken'.

Deelvraag 3: In welke situaties wijken chauffeurs van hulpverleningsvoertuigen 's nachts tijdens spoedritten wel of niet af van het wettelijk kader ten aanzien van het gebruik van OGS?

Situaties waarin niet wordt afgeweken van het wettelijk kader (rijden met OGS)

De chauffeurs die als primair gedrag aangeven af te wijken van de wettelijke eisen, kiezen er in bepaalde situaties toch voor om zich wel aan het wettelijk kader te houden. De belangrijkste situaties waarin men er toch voor kiest om tijdens een gedeelte van de rit zowel optische als geluidssignalen aan te zetten zijn: als het druk is op de weg, bij een onoverzichtelijke verkeerssituatie en bij een kruising met verkeerslichten.

Situaties waarin wel wordt afgeweken van het wettelijk kader (rijden met optische maar zonder geluidssignalen)

Sommige chauffeurs besluiten om een gedeelte van de rit met alleen optische signalen te rijden. Dit kunnen chauffeurs zijn die besluiten om de geluidssignalen uit te zetten maar ook chauffeurs die in eerste instantie zonder OGS rijden en toch besluiten de optische signalen aan te zetten. Situaties waarin men ervoor kiest om alleen met optische signalen te gaan rijden zijn: 'als het rustig is op de weg', 'als ik de verkeerssituatie overzichtelijk vind', 'als ik bijna ter plaatse ben' en 'als ik in een woonwijk rijd'.

Situaties waarin wel wordt afgeweken van het wettelijk kader (rijden zonder optische en geluidssignalen)

De belangrijkste situaties waarin chauffeurs besluiten om (een gedeelte van de rit) zonder OGS te gaan rijden zijn: 'als het rustig is op de weg', 'als ik bijna ter plaatse ben', 'als ik in een woonwijk rijd' en 'als ik de verkeerssituatie overzichtelijk vind'.

Deelvraag 4: In welke mate ondervinden burgers hinder van geluidssignalen in de nacht?

Hoeveel burgers worden wakker?

Van alle respondenten wordt 42,8 % (n = 365) 's nachts weleens wakker van de geluidssignalen van hulpdiensten. Met name respondenten die dichtbij (< 500 meter) een ambulancepost, brandweerkazerne en/of politiebureau wonen, respondenten die langs een veelgebruikte aanrijdroute wonen, respondenten uit stedelijk gebied en respondenten die

overdag ook veel geluidssignalen van hulpdiensten horen, worden weleens wakker van geluidssignalen in de nacht.

Wanneer gekeken wordt naar hoeveel burgers wakker worden door geluidssignalen in de nacht, zit er een verschil tussen groot stedelijk gebied zoals de Randstad en het platteland. In groot stedelijk gebied worden meer burgers gewekt door geluidssignalen in de nacht dan burgers op het platteland. Dit kan zeer waarschijnlijk verklaard worden doordat in stedelijk gebied meer mensen wonen, meer incidenten plaatsvinden en dus ook meer prio 1- en A1-ritten gereden worden waarbij gebruikgemaakt wordt van geluidssignalen.

Hoe vaak wordt men wakker?

De grootste groep (59,7 % (n = 218)) respondenten wordt 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. Een klein deel wordt vrijwel dagelijks wakker van geluidssignalen in de nacht: 2,7 % (n = 10). Hoe dichter men bij een ambulancepost, brandweerkazerne en/of politiebureau woont, hoe vaker men wakker wordt van geluidssignalen in de nacht.

Ervaren hinder

De respondenten is gevraagd in hoeverre zij het vervelend/hinderlijk vinden als ze wakker worden van geluidssignalen in de nacht. Uit dit onderzoek blijkt dat slechts een klein deel van de respondenten (10,9 %, n = 40) het (heel erg) vervelend/hinderlijk vindt om 's nachts wakker te worden van geluidssignalen. Het grootste deel van de respondenten, 72,9 % (n = 266), vindt het (helemaal niet) vervelend/hinderlijk om wakker te worden van geluidssignalen in de nacht. 16,2 % (n = 59) is neutraal of heeft geen mening.

Centrale onderzoeksvraag: In hoeverre houden chauffeurs van hulpverleningsvoertuigen zich 's nachts aan het wettelijk kader met betrekking tot het gebruik van OGS en hoe verhoudt dit zich tot ervaren hinder van geluidssignalen in de nacht door burgers?

Van de chauffeurs die aan dit onderzoek hebben deelgenomen, houdt het merendeel zich 's nachts niet aan de wettelijke eisen omtrent het gebruik van OGS. Zo houdt slechts 13,5 % van de chauffeurs zich 's nachts altijd aan de wettelijke eisen. Een motief voor het afwijken van de wet- en regelgeving lijkt met name 'het voorkomen van overlast voor (slapende) omwonenden' te zijn. Daarnaast geven chauffeurs aan dat zij het gevoel hebben voldoende opgemerkt te worden door andere weggebruikers wanneer zij met alleen optische signalen rijden. Tot slot is de aard van de melding ook een veelgenoemd motief waardoor men besluit af te wijken van de wettelijke eisen.

Het merendeel van de chauffeurs die 's nachts afwijken van de wettelijke eisen omtrent het gebruik van OGS, wijken ook af van het RVV 1990. Zo negeert het merendeel het rode verkeerslicht en rijdt het merendeel harder dan de ter plaatse geldende maximumsnelheid.

Chauffeurs die zich 's nachts wel aan de wettelijke eisen omtrent het gebruik van OGS houden, doen dit met name vanwege de eigen veiligheid, de veiligheid van overige weggebruikers, omdat dit verplicht is volgens de wet en omdat dit betere juridische bescherming biedt bij bijvoorbeeld een ongeval.

Burgers lijken over het algemeen niet veel hinder te ervaren door geluidssignalen in de nacht. In dit onderzoek geeft 42,8 % van de respondenten aan dat zij 's nachts soms wakker worden van geluidssignalen, maar slechts 10,9 % geeft aan dit (heel erg) vervelend/hinderlijk te vinden.

5.2 Discussie

In deze discussie worden de waarde en de beperkingen van dit onderzoek besproken. Daarnaast worden aandachtspunten bij de interpretatie van de data weergegeven, evenals wensen voor toekomstig onderzoek.

Vragenlijst chauffeurs

Voor het bevragen van het gedrag, de motieven hiervoor en in welke situaties men bepaald gedrag vertoont, is in dit onderzoek gebruikgemaakt van een vragenlijst. Deze vragenlijst bestond voor een groot deel uit vooraf gecategoriseerde antwoorden waarmee een eerste beeld verkregen kon worden van gedragskeuzes van chauffeurs. Om diepgaander op de beweegredenen van chauffeurs in te kunnen gaan, zou het voor onderzoek in de toekomst nuttig kunnen zijn om door middel van interviews en/of focusgroepen chauffeurs te bevragen. Echter, voor een eerste verkenning van dit thema heeft de gekozen onderzoeksmethodiek waardevolle data opgeleverd. Ook zou het voor onderzoek in de toekomst nuttig zijn om door middel van observaties het gedrag van chauffeurs te meten. Op die manier kunnen interpretatie van het eigen gedrag en sociaal wenselijke antwoorden zoveel mogelijk voorkomen worden.

De vragenlijst voor chauffeurs is door 3.828 chauffeurs ingevuld. De politie is daarin ondervertegenwoordigd, omdat er slechts 86 reacties vanuit de politie zijn binnengekomen. Verder zijn alle veiligheidsregio's evenredig vertegenwoordigd. Voor de externe validiteit betekent dit dat de resultaten van de chauffeurs wel representatief zijn voor chauffeurs werkzaam bij brandweer en ambulance, maar niet voor chauffeurs werkzaam bij de politie.

In dit rapport zijn alle resultaten in zijn totaal beschreven en geanalyseerd. Wellicht is het interessant voor in de toekomst om ook de resultaten per hulpdienst te analyseren.

Vragenlijst burgers

Voor het bevragen van de ervaren hinder van geluidssignalen in de nacht, is een vragenlijst onder burgers uitgezet. Doordat deze uitgezet kon worden onder het ANWB-ledenpanel konden binnen een korte tijd veel burgers bevroegd worden om zo een goed beeld te verkrijgen van de ervaren hinder. Het blijft de ervaring zoals 'ervaren' door burgers en wil daarmee nog niet zeggen dat dit ook in de werkelijkheid zo kan worden waargenomen. Desondanks is dit een mooie eerste verkenning van de ervaren hinder door burgers.

De vragenlijst voor burgers is door 852 mensen ingevuld. Wanneer gekeken wordt naar de persoonskenmerken van deze deelnemers, blijkt dat de overgrote meerderheid (82 %) al meer dan 26 jaar in het bezit is van een rijbewijs. Dit betekent dat personen onder de 40 jaar minder goed vertegenwoordigd zijn in dit gedeelte van het onderzoek. De provincies waar de deelnemers wonen zijn evenredig vertegenwoordigd en de verhouding stedelijk versus landelijk gebied komt vrijwel overeen met de verdeling van stedelijk en landelijk gebied in Nederland. Dit betekent dat de resultaten van de burgers wel goed generaliseerbaar zijn wat

betreft woonomgeving, maar minder goed als het gaat om de leeftijd van de burgers. Dit zou verklaard kunnen worden doordat de vragenlijst voor burgers is uitgezet onder leden van het ANWB-panel, mogelijk zijn daar minder mensen onder de 40 jaar lid van. Desondanks zijn de onderzoeksgegevens bruikbaar als eerste verkenning.

Vervolgonderzoek

Uit dit onderzoek blijkt dat het gebruik van OGS in de nacht in de praktijk afwijkt van de huidige wet- en regelgeving. Vervolgonderzoek is dan ook gewenst om de consequenties hiervan in kaart te brengen als input voor beleid om praktijk en wet- en regelgeving meer in overeenstemming te laten zijn.

Onderwerpen die in toekomstig onderzoek aan de orde zouden kunnen komen zijn:

1. Hoeveel ongevallen vinden 's nachts plaats waarbij zonder OGS gereden en men afweek van het RVV 1990?
2. Wat zijn de juridische consequenties wanneer een chauffeur 's nachts zonder OGS rijdt, afwijkt van het RVV 1990 en dan een ongeval veroorzaakt?
3. Wat zijn de ervaringen elders in West-Europa? Welke wetgeving geldt daar voor het gebruik van optische en geluidssignalen in de nacht?
4. Zijn er mogelijkheden voor chauffeurs werkzaam bij ambulance of brandweer om zonder OGS toch gebruik te mogen maken van de vrijstellingen van het RVV 1990, zoals de politie in Nederland nu al mag?

Literatuurlijst

- Algemeen Dagblad. (2017, March 12). "Het spijt ons dat we u wakker hebben gemaakt om iemands een redden." *Algemeen Dagblad*. Retrieved from <https://www.ad.nl/binnenland/het-spijt-ons-dat-we-u-wakker-hebben-gemaakt-om-een-leven-te-redden~aaf87bb1/>
- CBS. (2017). Branden en hulpverleningen; meldingen bij de brandweermeldkamer, regio. Retrieved August 9, 2018, from <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=83121NED&D1=0&D2=5-16&D3=4,9,14,19,24&VW=T>
- CBS. (2018). Regionale kerncijfers Nederland. Retrieved July 5, 2018, from <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=70072ned&D1=51-55&D2=0,4,8,20,91,312,768&D3=21-23&VW=T>
- Houthuijs, M. (2008). *Omvang van de effecten op gezondheid en welbevinden in de Nederlandse bevolking door geluid van weg- en railverkeer in de Nederlandse bevolking door geluid van weg- en railverkeer*. Bilthoven: RIVM.
- Instituut Fysieke Veiligheid (IFV). (2015). *Richtinggevend Kader - Bijzondere verkeersbevoegdheden*. Arnhem: Instituut Fysieke Veiligheid.
- Instituut Fysieke Veiligheid, & Brandweer Nederland. (2017). *Optische en geluidssignalen brandweer*. Arnhem. Bureau Brandweer Nederland.
- Marco Gruben. (2017, October 10). "De brandweer zet de sirenes echt niet voor de lol aan." *De Stentor*.
- Pirrer, S., De Valck, E., & Cluydts, R. (2010). Nocturnal road traffic noise: A review on its assessment and consequences on sleep and health. *Environment International*, 36(5), 492–8.
- Politie. (2014). *Brancherichtlijn Verkeer Politie*. Den Haag: Politie.
- Vereniging Ambulancezorg Nederland. (2016). *Brancherichtlijn Optische en Geluidssignalen Spoedeisende medische hulpverlening*. Zwolle. Vereniging Ambulancezorg Nederland.

Bijlage 1

Wettelijke eisen omtrent het gebruik van optische en geluidssignalen

Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990

In het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) staan een aantal artikelen met betrekking tot voorrangvoertuigen en optische en geluidssignalen (OGS). In artikel 1 RVV 1990¹⁴ is de omschrijving van een voorrangvoertuig gegeven. Een voorrangvoertuig is een motorvoertuig dat OGS voert. Dat wil dus zeggen dat een motorvoertuig van een hulpverleningsdienst alleen een voorrangvoertuig is als zowel optische als geluidssignalen worden gevoerd.

In artikel 29 RVV 1990 is aangegeven dat voorrangvoertuigen 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 OGS 2009.

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

Tot slot staat in artikel 91 RVV 1990 dat bestuurders van een voorrangvoertuig 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 OGS 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

¹⁴ Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 is te vinden op: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/2017-07-01>

Marechaussee en ProRail. Een volledig overzicht van de hulpverleningsdiensten staat in Artikel 1, tweede lid Regeling optische en geluidssignalen 2009¹⁵.

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 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. Chauffeurs 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.

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;

¹⁵ Regeling optische en geluidssignalen 2009 is te vinden op: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0025357/2017-09-01>

- > 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. Nadat de brancherichtlijn van de brandweer is omschreven, wordt de vergelijking gemaakt met de brancherichtlijn spoedeisende medische hulpverlening en de brancherichtlijn van 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 B1.1 Toestemming via alarmering brandweer¹⁶



In figuur B1.1 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. Wanneer onder zeer bijzondere omstandigheden de toestemming van de meldkamer niet kan worden afgewacht, kan via door de hoogst operationeel leidinggevende die gealarmeerd is besloten worden om optische en geluidssignalen te voeren. Voorwaarde is dat dit zo snel mogelijk gecommuniceerd wordt met de meldkamer.

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 OGS. Het is dan ook niet toegestaan 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 voorrangvoertuig mogelijk niet horen en/of zien. Daarna worden de drie eisen toegepast waar in de brancherichtlijn niet van mag worden afgeweken. Er zijn twee brandweer-specifieke aanpassingen gedaan voor 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 voor de vluchtstrook vereenvoudigd. In de brancherichtlijn van de brandweer staat aangegeven dat een vluchtstrook wordt bereiden met een snelheid van maximaal 50 km per uur.

Tot slot gaat de brancherichtlijn in op de opleiding en bevoegdheid van de voorrangvoertuigbestuurders. 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

¹⁶ Dit figuur laat de meest toegepaste alarmontvanger zien.

Brancherichtlijn spoedeisende medische hulpverlening

De brancherichtlijn van de ambulance wordt in deze bijlage 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 (Vereniging 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 voorrangvoertuig, 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 voorrangvoertuig.

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 politie¹⁷

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

¹⁷ Naast de brancherichtlijn geldt ook de algehele vrijstelling van de politie, zie <https://www.ifv.nl/kennisplein/Documents/2010520-vrijstelling-politie.pdf>

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 voor 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 (IFV), 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 (WVW 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 wat hij gaat doen, zodat andere weggebruikers in staat kunnen zijn om ruimte te maken.

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 vermindering in de uitoefening van de normale bezigheden ontstaat

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 OGS 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 uitgezegt, om hinder voor de andere weggebruikers te voorkomen.

Bijlage 2

Vragenlijst chauffeurs

Controlevraag doelgroep

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

Algemene vragen

2. Bij welke dienst bent u werkzaam?
(Indien u bij meerdere diensten werkzaam bent, kies dan voor deze vragenlijst 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 weleens zonder zwaailicht en/of sirene rijdt, dan tellen de ritten waarbij u met toestemming zonder zwaailicht en/of sirene rijdt dus niet mee.*
 - Overig (indien overig, naar einde vragenlijst)

Na vraag 2 afsplitsing tussen verschillende hulpdiensten, dan vraag 3 t/m 6 beantwoorden

Ambulance

3. 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
 - Ik ben verpleegkundige (indien verpleegkundige, naar einde vragenlijst)
4. Hoe lang bent u werkzaam **als chauffeur** bij de ambulance?
 - 0-2 jaar
 - 3-5 jaar
 - 6-10 jaar
 - Meer dan 10 jaar

5. 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
6. Het grootste gedeelte van mijn A1-ritten voor de ambulance rijdt ik in:
- Stedelijk gebied
 - Landelijk gebied

Brandweer

3. In welk type voertuig rijdt u (voornamelijk) prio 1 ritten?
(indien u in meerdere type voertuigen rijdt, kies dan hier het type voertuig waar u de meeste ritten in rijdt)
- Zwaar voertuig (tankautospuiter, hoogwerker, tankwagen, etc., rijbewijs C)
 - Licht voertuig (FRB-voertuig, OVD-voertuig, dienstwagen, etc., rijbewijs B)
4. Hoe lang bent u werkzaam **als chauffeur** bij de brandweer?
- 0-2 jaar
 - 3-5 jaar
 - 6-10 jaar
 - Meer dan 10 jaar
5. 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
6. Het grootste gedeelte van mijn prio 1 ritten voor de brandweer rijdt ik in:
- Stedelijk gebied
 - Landelijk gebied

Politie

3. 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)
4. Hoe lang bent u werkzaam **als chauffeur** bij de politie?
- 0-2 jaar
 - 3-5 jaar
 - 6-10 jaar
 - Meer dan 10 jaar

5. Hoe veel Prio 1 ritten rijdt u 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
 -
6. Het grootste gedeelte van mijn prio 1 ritten voor de politie rijdt ik in:
- Stedelijk gebied
 - Landelijk gebied

Na vraag 6 is vragenlijst weer voor iedereen gelijk

Splitsingsvraag

7. Welke uitspraak is het meeste op u van toepassing?
- a. 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijdt ik meestal/altijd **met zwaailicht én sirene** (*indien a, naar blok 1*)
 - b. 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijdt ik meestal/altijd **met zwaailicht, maar zonder sirene** (*indien b, naar blok 2*)
 - c. 's nachts tijdens een Prio 1/A1 rit rijdt ik meestal/altijd **zonder zwaailicht en zonder sirene** (*indien c, naar blok 3*)
 - d. 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 (*indien d, naar blok 4*)

Blok 1: In principe met zwaailicht én sirene

8. 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 rijd (bijvoorbeeld als ik een ongeluk krijg)
 - Weggebruikers merken mij sneller op als ik met zwaailicht én sirene rijd
 - Ik doe het in het belang van de patiënt (alleen ambulance)
 - Anders, namelijk ...
9. 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 10*)
 - Oneens (*indien oneens, door naar vraag 13*)
10. 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 ...
11. 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 ...
12. 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 weleens door rood verkeerslicht | | |
| Rijd ik weleens harder dan toegestaan | | |
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 naar vraag 17*)

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 onoverzichtelijk vind
- Als ik bijna ter plaatse ben
- Anders, namelijk ...

16. 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 weleens door rood licht		
Rijd ik weleens harder dan toegestaan		

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 weleens door rood licht		
Rijd ik weleens harder dan toegestaan		

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)
 - Weggebruikers merken mij sneller op als ik met zwaailicht én sirene rijd
 - 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
 - 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 naar vraag 17*)
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 weleens door rood licht		
Rijd ik weleens harder dan toegestaan		

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 weleens door rood licht		
Rijd ik weleens harder dan toegestaan		

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)
- Weggebruikers merken mij sneller op als ik met zwaailicht én sirene rijd
- 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
- 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 vraag 17*)
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)
 - Weggebruikers merken mij sneller op als ik met zwaailicht rijd
 - Het is vanuit patiëntbelang beter om met zwaailicht te rijden (alleen ambulance)
 - 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 weleens door rood licht		
Rijd ik weleens harder dan toegestaan		

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)
 - Weggebruikers merken mij sneller op als ik met zwaailicht én sirene rijd
 - 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
 - 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 onoverzichtelijk 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 weleens door rood licht		
Rijd ik weleens harder dan toegestaan		

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 overzichtelijke 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 weleens door rood licht		
Rijd ik weleens harder dan toegestaan		

Afsluitende vragen

17. Zijn er naast de nacht nog andere momenten waarop u tijdens een Prio 1/A1 rit weleens **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 weleens **zonder zwaailicht en zonder sirene** rijdt (bijvoorbeeld overdag)?
 - Nee
 - Ja, namelijk ...
19. Wat is uw geslacht?
 - Man
 - Vrouw
20. Wat is uw leeftijd?
 - ... jaar
21. In onze regio worden verkeerslichten op groen gezet door middel van KAR of een ander verkeerslichtbeïnvloedingsstelsel?
 - Ja
 - Nee
22. In welke veiligheidsregio/politie eenheid bent u werkzaam?
 - Uitklapmenu met 25 veiligheidsregio's

Bijlage 3

Vragenlijst burgers

1. In welke provincie woont u?
 - ... (uitklapmenu met provincies)
2. Woont u in stedelijk of landelijk gebied?
 - Stedelijk
 - Landelijk
3. Wordt u of een van uw huisgenoten 's nachts weleens 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 wanneer 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 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 of de politie
 - Geen van beide (ambulance, brandweer en/of politie komen af en toe langs mijn huis)
7. Hoe vaak ziet of hoort u overdag sirenes van de ambulance, de brandweer of de politie?
 - Vrijwel dagelijks
 - Enkele keren per week
 - Enkele keren per maand
 - Enkele keren per jaar
8. Heeft u nog andere opmerkingen over het gebruik van zwaailicht/sirenes door hulpdiensten?
Open vraag:

Bijlage 4

Tabellen analyses

Tabellen chauffeurs

Primaire gedragskeuze

Variabele	Persoonskenmerk	t-waarde	F-waarde	X ²	p-waarde	Significant
Primaire gedragskeuze	Rijervaring			149,836	p<,001	Ja
Primaire gedragskeuze	Gebied			23,922	p=,001	Ja
Primaire gedragskeuze	Type voertuig			189,127	p<,001	Ja

Afwijken RVV

Variabele	Persoonskenmerk	t-waarde	F-waarde	X ²	p-waarde	Significant
Afwijken RVV 1990: rood licht met alleen optische signalen	Rijervaring			383,608	p<,001	Ja
Afwijken RVV 1990: harder met alleen optische signalen	Rijervaring			17,382	p=,008	Ja
Afwijken RVV 1990: rood licht zonder signalen	Rijervaring			125,134	p<,001	Ja
Afwijken RVV 1990: harder zonder signalen	Rijervaring			9,318	,156	Nee
Afwijken RVV 1990: rood licht met alleen optische signalen	Gebied			125,501	p<,001	Ja
Afwijken RVV 1990: harder met alleen optische signalen	Gebied			,320	p=,852	Nee

Afwijken RVV 1990: rood licht zonder signalen	Gebied	35,689	p<,001	Ja
Afwijken RVV 1990: harder zonder signalen	Gebied	,234	p=,889	Nee
Afwijken RVV 1990: rood licht met alleen optische signalen	Type voertuig	231,979	p<,001	Ja
Afwijken RVV 1990: harder met alleen optische signalen	Type voertuig	37,947	p<,001	Ja
Afwijken RVV 1990: rood licht zonder signalen	Type voertuig	43,059	p<,001	Ja
Afwijken RVV 1990: harder zonder signalen	Type voertuig	17,622	p<,001	Ja

Motivatie voor gedrag

Variabele	Persoonskenmerk	t-waarde	F-waarde	X ²	p-waarde	Significant
Motivatie met optische én geluidssignalen	Rijervaring			96,900	p<,001	Ja
Motivatie met optische én geluidssignalen	Gebied			22,896	p=,062	Nee
Motivatie met optische én geluidssignalen	Type voertuig			63,309	p<,001	Ja
Motivatie met optische, maar zonder geluidssignalen	Rijervaring			139,620	p<,001	Ja
Motivatie met optische, maar zonder geluidssignalen	Gebied			34,606	p=,043	Ja
Motivatie met optische, maar	Type voertuig			78,820	p<,001	Ja

zonder geluidssignalen					
Motivatie zonder optische en zonder geluidssignalen	Rijervaring			89,579	p<,001 Ja
Motivatie zonder optische en zonder geluidssignalen	Gebied			26,290	p=,010 Ja
Motivatie zonder optische en zonder geluidssignalen	Type voertuig			68,130	p<,001 Ja

Situatie waarin men kiest voor bepaald gedrag

Variabele	Persoonskenmerk	t-waarde	F-waarde	X ²	p-waarde	Significant
Situatie met optische én geluidssignalen	Rijervaring			98,725	p<,001	Ja
Situatie met optische én geluidssignalen	Gebied			10,899	p=,816	Nee
Situatie met optische én geluidssignalen	Type voertuig			15,985	p=,043	Ja
Situatie met optische, maar zonder geluidssignalen	Rijervaring			75,403	p=,200	Nee
Situatie met optische, maar zonder geluidssignalen	Gebied			34,606	p=,146	Nee
Situatie met optische, maar zonder geluidssignalen	Type voertuig			25,405	p=,008	Ja
Situatie zonder optische en zonder geluidssignalen	Rijervaring			75,837	p=,001	Ja

Situatie zonder optische en zonder geluidssignalen	Gebied	33,499	p=,002	Ja
Situatie zonder optische en zonder geluidssignalen	Type voertuig	29,320	p<,001	Ja

Tabellen burgers

Variabele	Persoonskenmerk	t-waarde	F-waarde	X ²	p-waarde	Significant
Hoe veel mensen wakker worden	Provincie			25,168	p=,009	Ja
Hoe veel mensen wakker worden	Hoe dicht wonend bij hulpdienstpost			91,094	p<,001	Ja
Hoe veel mensen wakker worden	Gebied			13,011	p<,001	Ja
Hoe veel mensen wakker worden	Situatie overdag			38,887	p<,001	Ja
Hoe vaak mensen wakker worden	Provincie			26,498	p=,781	Nee
Hoe vaak mensen wakker worden	Hoe dicht wonend bij hulpdienstpost			52,687	p<,001	Ja
Hoe vaak mensen wakker worden	Gebied			9,087	p=,028	Ja
Hoe vaak mensen wakker worden	Situatie overdag			49,189	p<,001	Ja
Hoe vervelend/hinderlijk om wakker te worden	Provincie			39,163	p=,679	Nee
Hoe vervelend/hinderlijk om wakker te worden	Hoe dicht wonend bij hulpdienstpost			10,242	p=,248	Nee
Hoe vervelend/hinderlijk om wakker te worden	Gebied			14,702	p=,005	Ja

Hoe vervelend/hinderlijk om wakker te worden	Situatie overdag	13,481	p=,335	Nee
Hoe vervelend/hinderlijk om wakker te worden	Hoe vaak mensen wakker worden	18,402	p=,104	Nee