

# **“Rustig aan, we hebben haast.”**

*Een kwalitatief onderzoek naar rijgedrag tijdens prioriteitsmeldingen onder politiemensen*



# Rijgedrag tijdens prioriteitsmeldingen onder politiemensen

*Afstudeeronderzoek Toegepaste Psychologie*

Naam student: Marieke Jager

Studentnummer: 362585

Klas: TPV4

Studiejaar: 2020-2021

Opdrachtgever: Arend Bloemert, P.O.T.C. Zuidlaren

Begeleider(s): Pieter Kits en Arend Bloemert

School: Hanzehogeschool Groningen

Instituut: Academie voor Sociale Studies

Opleiding: Toegepaste Psychologie

Afstudeerdocent: Bas Scholtz, Peter Klomp

Datum: 31 mei, 2021

Bron afbeelding voorblad: <https://www.ad.nl/zaltbommel/sirenes-in-de-nacht-kerkdriel-weer-rechttop-in-bed~a0df864b/76143479/>

## SAMENVATTING

---

Bij het P.O.T.C. Zuidlaren merkt men uit observaties dat het soms lijkt alsof er “een knop omgaat” in het hoofd van politiemedewerkers wanneer zij naar een prioriteitsmeldingen toe rijden. Er wordt dan te weinig rekening gehouden met het overige verkeer en de manier waarop er gereden wordt lijkt minder belangrijk. Omdat dit rijgedrag een gevaar kan vormen voor de politiemedewerkers, maar ook voor overige verkeersdeelnemers, is er een onderzoek uitgezet om het rijgedrag van politiemedewerkers in de praktijk beter in kaart te krijgen. Hiervoor is de volgende onderzoeksvraag opgesteld: *Wat maakt dat politiemedewerkers soms sterker dan vereist reageren in het verkeer door de Brancherichtlijn te overschrijden wanneer zij richting een prioriteitsmelding rijden en daarmee risicovol(ler) rijgedrag vertonen dan voorgeschreven?*

Om hier antwoord op te kunnen geven is ten eerste onderzocht hoe het risicovolle rijgedrag van politiemedewerkers er in de praktijk uit ziet. Deze vraag is beantwoord door middel van het verrichten van observaties tijdens noodhulpdiensten en interviews achteraf. Uit het onderzoek is gebleken dat het risicovolle rijgedrag met betrekking tot de Brancherichtlijn zich uit in de snelheid waarmee er gereden wordt en het al dan niet melden van een overschrijding van de Brancherichtlijn. Uit interviews komt naar voren dat niet alleen de snelheid waarmee er gereden wordt bepaald of rijgedrag risicovol is, maar dat ook algemene, aangeleerd rijgedrag hierin een grote rol spelen.

Ten tweede is onderzocht hoe politiemedewerkers hun eigen handelen legitimeren. Wat maakt dat men ervoor kiest om risicovoller rijgedrag te vertonen? Dit is uitgevraagd in interviews. Uit het onderzoek is gebleken dat politiemedewerkers hun eigen handelen legitimeren aan de hand van de ernst van de melding waarvoor zij opgeroepen worden. Het soort melding heeft invloed op de mate waarin iemand in staat is risicovoller rijgedrag te vertonen. Het gevoel van betrokkenheid en de wil om te presteren en ter plaatse te komen spelen hierin een rol. Hierbij kan een bepaalde mate van bewustzijnsvernaauwing optreden. Daarnaast speelt de hoeveelheid spanning en adrenaline die iemand ervaart tijdens een prioriteitsrit mee, samen met de hoeveelheid prikkels die iemand binnenkrijgt tijdens het rijden.

Ook is de invloed van de bijrijder op de bestuurder onderzocht en uitgevraagd in interviews. Hier kwam naar voren dat de politiemedewerkers weinig tot niet negatief beïnvloed worden door hun bijrijder tijdens het rijden van prioriteitsritten. Politiemedewerkers ervaren de ondersteunende rol van de bijrijders als iets prettigs en waardevols. Negatieve beïnvloeding vanuit de bijrijder is vaker terug te zien bij jongere collega's. Uit het onderzoek komt tevens naar voren dat de behoefte aan extra trainingsmogelijkheden groot is.

Tot slot zijn er aanbevelingen gegeven aan het P.O.T.C. Zuidlaren met betrekking tot het signaleren en beïnvloeden van risicovol rijgedrag. Daarnaast is er een aanbeveling gedaan voor een vervolgonderzoek om resultaten en conclusies van het onderzoek te meten in de praktijk.

## ABSTRACT

---

At the P.O.T.C. Zuidlaren they notice from observations that it sometimes seems as if a “switch turns off” in the heads of police officers when they drive toward priority reports. At that point, other road users are not taken into account enough and the way they drive seems less important. This driving behavior can cause danger for police operatives, but also for other road-users. Therefore, a research has started to identify the driving behavior of police operatives in practice. The following research question has been prepared for this purpose: *What makes police officers sometimes react more strongly than required in traffic by exceeding the Industry Guideline when they drive toward a priority report and thereby exhibit a more risky driving behavior than prescribed?*

In order to answer this question, we first examined how the risky behavior of police officers looks in practice. This question was answered by making observations during emergency services and interviews afterwards. The research has shown that the risky driving behavior with regard to the Industry Guideline, appears in the speed at which the vehicle is driven and whether or not to report an exceedance of the Industry Guideline. Interviews show that not only driving speed determines if driving behavior is risky, but that also general, learned driving behavior plays a major role.

Secondly, it has been examined how police officers legitimize their own actions. What makes it possible to choose to show more risky driving behavior? This has been requested in interviews. The research has shown that police officers legitimize their own actions by the seriousness of the report for which they are called. The type of report affects the ability of a person to exhibit more risky driving behavior. The sense of engagement and the will to perform and arrive on the ground play a role in this. A certain degree of consciousness narrowing can occur here. In addition, the amount of excitement and adrenaline that a person experiences plays during a priority ride, along with the amount of stimuli that someone gets in while driving.

The co-driver's influence on the driver has also been investigated and questioned in interviews. This was where it emerged that the police officers were little or no negatively affected by their co-driver while driving priority rides. Police officers experience the supporting role of the co-drivers as something pleasant and valuable. Negative impact from the co-driver can be seen more often with younger colleagues. The study also shows that the need for additional training opportunities is high.

Finally, recommendations have been given to the P.O.T.C. Zuidlaren in relation to the detection and influence of risky driving behavior. In addition, a recommendation has been made for a follow-up study to measure results and conclusions of the study in practice.

## VOORWOORD

---

Voor u ligt mijn afstudeeronderzoek voor de opleiding Toegepaste Psychologie. De afgelopen vijf maanden heb ik met ontzettend veel motivatie en plezier aan dit onderzoek mogen werken. Uiteraard heeft dit resultaat mij de nodige bloed, zweet en tranen gekost, maar dat was het zeker waard. Uiteindelijk ben ik enorm trots op het eindresultaat en hoop ik dat u dit stuk met veel plezier zal lezen.

Al vanaf de havo heb ik grote interesse in het politiewerk. Na het bezoeken van informatieavonden bij de politieacademie, viel mijn studiekeuze toch ergens anders op. Echter, de interesse bleef altijd. Toen ik deze afstudeeropdracht voorbij zag komen wist ik dus direct: dit is mijn kans, dit moet ik gaan doen! Op die manier kwam ik terecht bij het P.O.T.C. Zuidlaren, waar ik direct warm werd ontvangen door Arend Bloemert. Ik wil Arend bij deze dan ook ontzettend bedanken dat ik deze afstudeeropdracht uit mocht voeren bij het P.O.T.C. en natuurlijk voor de fijne samenwerking van de afgelopen maanden. Ook Pieter Kits wil ik hierbij bedanken, dat ik mee kon lopen tijdens de dagelijkse werkzaamheden als rijdocent bij het P.O.T.C. en voor het delen van alle kennis en kunde.

Daarnaast wil ik Bas Scholtz en Peter Klomp bedanken, voor de fijne begeleiding, betrokkenheid en de concrete, uitgebreide feedback die ik altijd heb mogen ontvangen op mijn ingeleverde stukken.

Tot slot wil ik alle respondenten bedanken die aan het onderzoek hebben meegewerkt en zich open hebben gesteld voor de observaties en de interviews. Zowel de observaties als de interviews hebben ontzettend veel waardevolle informatie opgeleverd.

Veel leesplezier toegewenst.

Marieke Jager, 31 mei 2021, Exloo

# INHOUDSOPGAVE

---

|                                                                                   |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----|
| Hoofdstuk 1: Inleiding.....                                                       | 8  |
| 1.1. De opdrachtgever .....                                                       | 9  |
| 1.1.1. Rijvaardigheid en rijveiligheid.....                                       | 9  |
| 1.1.2. Politierijvaardigheidstraining .....                                       | 9  |
| 1.1.3. Prio-1, prio-2 en prio-3 .....                                             | 10 |
| 1.1.4. Risicovol rijgedrag .....                                                  | 11 |
| 1.2. Theoretisch kader .....                                                      | 12 |
| 1.2.1. Stressbestendigheid onder politiemedewerkers .....                         | 12 |
| 1.2.2. De invloed van stress op het lichaam, de hersenen en het reactievermogen . | 12 |
| 1.2.3. Het reactievermogen in het verkeer .....                                   | 13 |
| 1.3. Onderzoeksvraag en deelvragen .....                                          | 14 |
| 1.3.1. Onderzoeksvraag .....                                                      | 14 |
| 1.3.2. Deelvragen .....                                                           | 14 |
| 1.3.3. Definiëring begrippen.....                                                 | 14 |
| 1.4. De doelstelling .....                                                        | 15 |
| Hoofdstuk 2: Methodische en ethische verantwoording.....                          | 16 |
| 2.1. Doelgroepen .....                                                            | 16 |
| 2.2. De respondenten .....                                                        | 16 |
| 2.3. Observaties.....                                                             | 17 |
| 2.3.1. Participerende observatie.....                                             | 17 |
| 2.4. Interviews .....                                                             | 17 |
| 2.4.1. Afname van de interviews.....                                              | 18 |
| 2.5. Verwerking en rapportage.....                                                | 18 |
| 2.5. Validiteit en betrouwbaarheid.....                                           | 18 |
| Hoofdstuk 3: Resultaten.....                                                      | 20 |
| 3.1. Uitkomsten observaties.....                                                  | 20 |
| 3.2. Uitkomsten interviews .....                                                  | 20 |
| 3.2.1. Overschrijden van de Brancherichtlijn .....                                | 20 |
| 3.2.2. Wat is dan risicovol rijgedrag? .....                                      | 21 |
| 3.2.3. Wat maakt dat dit risicovolle rijgedrag vertoont wordt? .....              | 22 |
| 3.2.4. Invloed van de bijrijder .....                                             | 23 |
| 3.2.5. Hoe vind je zelf dat het gaat?.....                                        | 25 |
| Hoofdstuk 4: Conclusie, discussie en aanbevelingen .....                          | 26 |
| 4.1. Conclusie .....                                                              | 26 |
| 4.1.1. Risicovol rijgedrag in de praktijk.....                                    | 26 |

|                                                                                |    |
|--------------------------------------------------------------------------------|----|
| 4.1.2. Beweegredenen die het risicovolle(re) rijgedrag legitimeren .....       | 27 |
| 4.1.3. De invloed van de bijrijder .....                                       | 27 |
| 4.2. Discussie .....                                                           | 28 |
| 4.3. Aanbevelingen .....                                                       | 29 |
| Literatuurlijst .....                                                          | 31 |
| Bijlagen .....                                                                 | 34 |
| Bijlage 1: Gedragscode bestuurder van voertuigen Brancherichtlijn (2021) ..... | 34 |
| Bijlage 2: Interview vragenlijst .....                                         | 36 |
| Bijlage 3: Codeboek .....                                                      | 38 |
| Bijlage 4: Observatieschema .....                                              | 40 |
| Bijlage 5: Formulier 'Zorgvuldig omgaan met proefpersonen' .....               | 41 |

## HOOFDSTUK 1: INLEIDING

---

*Het is januari 2020. Een agent zet een achtervolging in omdat een auto niet stopt na het stopteken. Op een kruising rijdt de agent vervolgens een overstekende bromfietser aan. Op 22 maart 2021 doet de rechtbank Oost-Brabant uitspraak over het verkeersongeval tussen de politieambtenaar en de bromfietser: "Verkeersongeval in Helmond. Bestuurder van bromfiets heeft zwaar lichamelijk letsel opgelopen. Verdachte (politieambtenaar) wordt veroordeeld voor overtreding van artikel 6 WVV 1994. Hij heeft zeer onvoorzichtig en onoplettend gehandeld." De politieambtenaar wordt een taakstraf van 80 uur opgelegd evenals een voorwaardelijk rij-ontzetting van zes maanden, met een proeftijd van twee jaren. (Rechtspraak.nl, 2021). De overstekende bromfietser die door de politieambtenaar geraakt werd brak een heup, enkel en een voet en is nog steeds aan het revalideren (Nobel, 2021).*

Wat maakte het handelen van deze politieambtenaar in kwestie zeer onvoorzichtig en risicovol? Ten eerste reed de politieambtenaar zonder geluidssignalen met zeer hoge snelheid (81 km/u) door de bebouwde kom bij een onoverzichtelijke kruising. Een snelheid die aanzienlijk hoger is dan de Brancherichtlijn Politie voorschrijft (Rechtspraak.nl, 2021). Daarnaast bleek dat de politieambtenaar voor het oprijden van de kruising nog gas had gegeven. Hierbij werd tevens rood licht genegeerd. De voorschriften uit de Brancherichtlijn werden met dit overmatig handelen niet nageleefd (Rechtspraak.nl, 2021). Ten slotte was de agent nog in opleiding.

Bij de politie merkt men dat het regelmatig voorkomt dat er door politiemensen in het verkeer risico's genomen worden die niet direct in verhouding staan tot de melding die binnen is gekomen. Dit is bijvoorbeeld te zien aan de snelheid waarmee er gereden wordt en de mate waarin er risico's genomen worden in het verkeer, zoals naar voren komt in de zaak die hierboven omschreven wordt. Er ontstaan regelmatig onveilig verkeerssituaties die de veiligheid van zowel politieambtenaren als overige verkeersdeelnemers in gevaar brengen (Instituut Fysieke Veiligheid, 2012).

Men ziet frequent nieuwsberichten zoals hierboven voorbij komen over verkeersongevallen waarbij politievoertuigen betrokken zijn. Door het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV) worden deze ongevallen al sinds 2010 onderzocht en weergegeven in de Ongevallenstatistiek Voorrangsvoertuigen. Het rijden met voorrangsvoertuigen brengt gevaren met zich mee (IFV, 2020). Een van de verklaringen hiervoor is dat er door de politiemedewerkers in dergelijke prioriteitsritten van de geldende verkeersregels wordt afgeweken. Dit maakt dat het weggedrag van de politiemensen voor de overige weggebruikers minder voorspelbaar is en dat hier minder goed op valt te anticiperen (Instituut Fysieke Veiligheid, 2020).

Wanneer de Ongevallenstatistiek Voorrangsvoertuigen van het IFV (2018; 2020) uit de jaren 2016-2017 en 2018-2019 met elkaar vergeleken worden, valt op dat het aantal ongevallen waarbij de politie betrokken was verhoogd is. In 2016-2017 vonden er 148 ongevallen plaats waar voorrangsvoertuigen bij betrokken waren, waarvan de politie bij 63 ongevallen betrokken was. Voor de jaren 2018-2019 geldt dat er 165 ongevallen plaatsvonden waar voorrangsvoertuigen bij betrokken waren, hiervan waren 90 ongevallen met de politie (IFV, 2018; 2020). Zoals benoemd door Nils Rosmuller (lector energie- en transportmanagement bij IFV, 2020): de één zal schrikken van deze aantallen, de ander vindt het meevallen. Feit is nochtans dat de politie een voorbeeldfunctie heeft voor burgers en dat men mag verwachten dat er zorgvuldig en adequaat gehandeld wordt (Politie, z.d.).

## 1.1. DE OPDRACHTGEVER

De opdrachtgever van het afstudeeronderzoek is het politie opleidings- en trainingscentrum (P.O.T.C.) in Zuidlaren. Uit observaties die door de opdrachtgever zijn gedaan is duidelijk geworden dat het soms lijkt alsof er “een knop omgaat” in het hoofd van de politiemedewerkers wanneer zij naar de locatie van een prioriteitsmelding rijden: er wordt te weinig rekening gehouden met het overige verkeer en de manier waarop er gereden wordt lijkt ineens minder belangrijk. Aangeleerde procedures en de richtlijnen laat men links liggen. Deze manier van handelen kan een gevaar vormen voor de politiemedewerkers zelf, maar ook voor de overige weggebruikers. Dit gedrag kan namelijk leiden tot het nemen van verkeerde beslissingen met verkeersongevallen tot gevolg.

### 1.1.1. Rijvaardigheid en rijveiligheid

In de Rijopleiding Initieel (ROI), de basisrijopleiding van de Politieacademie die elke politiemedewerker in opleiding geniet, worden politiemedewerkers opgeleid om op veilige en vlotte wijze op de plaats van een melding te komen (Politieacademie.nl, z.d.). De rijopleiding duurt vier dagen en bestaat uit twee delen:

- Een theoretisch e-learning deel waarin door de politiemedewerkers in opleiding zelfstandig de kennis wordt opgedaan die nodig is voor het rijden met een surveillanceauto. Hieronder vallen ook de vereisten voor het rijden met optische en geluidssignalen (O&G).
- Een praktisch deel waarin de competenties die nodig zijn voor deze taak beoefend worden in het dagelijks verkeer.

Het positief afronden van deze rijopleiding moet erin resulteren dat een politiemedewerker in staat is om zelfstandig en veilig richting meldingen te rijden. Wanneer politieambtenaren de straat op gaan, zal de rijvaardigheid onderhouden worden door middel van zelfstudie en praktijkervaring. Daarnaast geldt dat tenminste eens in de drie jaar een politierijvaardigheidstraining (PRVT) wordt gevolgd. Er wordt van politiemedewerkers verwacht een rijhouding te behouden waarin men niet handelt vanuit de adrenaline, maar juist de rust bewaart in alle situaties (Politieacademie, z.d.).

Wanneer politieambtenaren rijden vanuit deze rust kunnen overige weggebruikers inspelen op dat wat van hen gevraagd wordt wanneer een politievoertuig met optische en geluidssignalen hun pad kruist. Men krijgt de tijd om iemand te zien, te remmen en aan de kant te gaan. Wanneer overige weggebruikers het gevoel hebben hier geen tijd voor te krijgen, gaat het sneller mis (Blok, 2015). Zoals ook in de Brancherichtlijn wordt benoemd, komt voorspelbaar gedrag van de bestuurders van voorrangsvoertuigen de verkeersveiligheid ten goede (Volk, 2019).

De Brancherichtlijn betreft een richtlijn die is opgesteld om bestuurders van voorrangsvoertuigen en hun werkgevers een handreiking te bieden bij het toepassen van regelgeving inzake het gebruik van optische en geluidssignalen (Politie, 2021). Het geeft weer hoe de bestuurder van een voorrangsvoertuig zich moet gedragen als hij met O&G rijdt (Instituut Fysieke Veiligheid, 2018). Daarnaast geeft deze richtlijn helderheid over prioritering van verschillende meldingen en daaraan gekoppelde taken en verantwoordelijkheden, van de meldkamer tot bestuurders van motorvoertuigen die bij de hulpdiensten in gebruik zijn.

### 1.1.2. Politierijvaardigheidstraining

Op het P.O.T.C. wordt er gewerkt aan de integrale beroepsvaardigheidstrainingen (IBT) van politiemedewerkers. Dit betreft onder andere het bijscholen van de rijvaardigheid van politiemensen in functie. Dit wordt gedaan door middel van het afnemen van de PRVT.

Tijdens deze trainingsmomenten laten politiemedewerkers zien dat zij beschikken over de benodigde theoretische en praktische kennis over het rijden in politievoertuigen, van het vervullen van een voorbeeldfunctie in het verkeer tot aan het rijden met optische en geluidssignalen, als zijnde een voorrangsvoertuig. Er wordt naar gestreefd dat de PRVT tenminste eenmaal in de drie jaar gevolgd wordt door de doelgroep. Deze doelgroep betreft alle politiemedewerkers voor wie het rijden met optische en geluidssignalen tot de mogelijkheden behoort (PDC HRM OBT, 2015).

De PRVT begint met een theorietoets waarin vragen gesteld worden over bijvoorbeeld het gebruik van O&G, het rijden met vrijstellingen en het al dan niet afwijken van de Brancherichtlijn. Vervolgens wordt er in de praktijk gekeken naar hoe de politiemedewerker rijdt binnen de drie verschillende 'vakken': als voorbeeldfunctie, met vrijstellingen of als voorrangsvoertuig. Het OBT Handboek (2015) heeft dit vertaald in drie doelstellingen.

De politiemedewerker die met een voldoende resultaat de PRVT volgt voldoet aan de wettelijke eisen die gesteld zijn voor bestuurders die kunnen en mogen rijden met gebruik van optische en geluidssignalen.

- Hij heeft kennis van de wettelijke kaders waarbinnen hij deze bevoegdheden kan en mag gebruiken;
- Hij is competent op het gebied van rijden met optische en geluidssignalen en in het gebruik van de aan de politie verstrekte vrijstelling Reglement Verkeersregels & Verkeerstekens (RVV'90);
- Hij is daardoor in staat om vlot, veilig, verantwoord en voorspelbaar zijn dienstvoertuig te bestuderen naar de plaats waar zijn aanwezigheid vereist wordt.

Een onderdeel van de PRVT is een toetsingselement waarin wordt beoordeeld of de politiemedewerker de benodigde mate van kennis en kunde bezit (PDC HRM OBT, 2015). De rijdocenten van de afdeling R&R zien grensoverschrijdend, risicovol gedrag zoals voorkwam bij het verkeersongeval in Helmond (2020) vaak niet direct terugkomen tijdens de PRVT. Het is daarom aannemelijk dat cursisten op dit toetsingsmoment beter hun best doen en sociaal wenselijk gedrag vertonen. Sociaal wenselijk gedrag, ook wel *socially desirable responding*, wordt gedefinieerd als de neiging van respondenten om zichzelf in een beter daglicht te plaatsen (Paulhus, 2002).

#### 1.1.3. Prio-1, prio-2 en prio-3

Binnen de politie worden meldingen gecategoriseerd naar urgentie en ernst. Er wordt gesproken van prio-1, prio-2 of prio-3 meldingen.

Prio-1 betekent dat er gereden wordt met optische en geluidssignalen: blauw zwaai- flits- of knipperlicht en een tweetonige hoorn. Dit geldt voornamelijk voor spoedeisende situaties. Tijdens het rijden met prio-1 wordt er gereden met vrijstellingen en is het politievoertuig een voorrangsvoertuig: overige weggebruikers dienen onder alle omstandigheden het politievoertuig vrije doorgang te verlenen (Politie.nl, z.d.). Het gebruik van O&G gebeurt uitsluitend met toestemming van de meldkamer. Wanneer deze toestemming vervalt, is het politievoertuig geen voorrangsvoertuig meer.

Vrijstellingen houdt in dat de politie wettelijke vrijstelling heeft gekregen om van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV'90) af te wijken, indien dit nodig is voor het werk (Politie.nl, z.d.). In het RVV'90 zijn de verkeersregels en verkeerstekens te vinden zijn die in Nederland gehanteerd worden. Enkele voorbeelden van vrijstellingen zijn: het overschrijden van de maximumsnelheid, doorrijden bij een rood verkeerslicht, rijden over

de vluchtstrook, inhalen over een doorgetrokken streep (*Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)*, 2021).

Prio-2 betekent het rijden met vrijstellingen, maar zonder optische en geluidssignalen. Ook dan moet de politie snel ter plaatse zijn, maar is er (nog) geen sprake van spoed. Tijdens het rijden met vrijstellingen is het politievoertuig geen voorrangsvoertuig, omdat er niet gereden wordt met O&G. Bij een prio-3 melding betreft het een melding waarbij er geen noodzaak is om direct ter plaatse te zijn bij een melding. Indien er geen sprake is van een prio-1 of prio-2 melding, zal een politieambtenaar zich dus moeten houden aan de algemeen geldende verkeersregels. De politie heeft dan ook een voorbeeldfunctie voor overige weggebruikers en burgers.

Het afwijken van de RVV'90 tijdens prio-1 of prio-2-meldingen heeft grenzen. Deze grenzen staan omschreven in de Brancherichtlijn. Afwijking van de Brancherichtlijn mag enkel in zeer bijzondere situaties waarin het noodzakelijk is voor het uit kunnen voeren van de politietaak. Deze bijzondere situaties worden echter niet geoperationaliseerd in de Brancherichtlijn, iets waar binnen de politie veel discussie en verwarring over heerst (K. Kos, rijdocent bij IBT Drachten, persoonlijke communicatie, 21 april 2021). Het afwijken moet de politiemedewerker altijd van te voren, tijdens of na afhandeling van de melding melden aan de meldkamer én naderhand uit kunnen leggen (Volk, 2019).

#### 1.1.4. Risicovol rijgedrag

Een onderdeel van de Brancherichtlijn is de *Gedragscode bestuurder van voertuigen*. Hierin wordt omschreven dat motorvoertuigen met O&G het normale verkeersbeeld verstoren. Dit gebeurt niet enkel door het geluid en licht, maar ook door afwijkend rijgedrag van zowel de bestuurders van politievoertuigen als hierop reagerende overige weggebruikers (Volk, 2019). Bestuurders van voorrangsvoertuigen dienen daarom altijd voorspelbaar gedrag te vertonen tijdens het rijden, zowel tijdens prioriteitsmeldingen als zonder meldingen: dit komt de verkeersveiligheid ten goede (Volk, 2019). Door middel van de gezamenlijke gedragscode – welke ook herkenbaar geacht wordt door overige weggebruikers – kunnen gevaarlijke situaties veiliger gemaakt worden. Uit de praktijk blijkt echter dat het geregeld voorkomt dat er tijdens prioriteitsritten van de Brancherichtlijn afgeweken wordt. Dit kan gelinkt worden aan de uitzonderingsclausule (Hoofdstuk 10: Afwijken van de Brancherichtlijn) die vernoemd wordt in de Brancherichtlijn.

In de Brancherichtlijn wordt nadrukkelijk aangegeven dat het rijden in een voorrangsvoertuig grote verantwoordelijkheid met zich meebrengt en het voorspellende karakter van het voertuig wanneer deze zich door het verkeer beweegt, centraal moet blijven staan. Alleen dan kunnen andere weggebruikers hier op een juiste manier op anticiperen. *“De bestuurder van een voorrangsvoertuig dient zich dus bewust te zijn van het feit dat de reactie van overige weggebruikers een onvoorspelbare factor is”* (Volk, 2019). Het afwijken van de Brancherichtlijn brengt het voorspellende karakter van een voorrangsvoertuig in het geding en kan daarom gezien worden als risicovol rijgedrag.

Dit afwijken van de Brancherichtlijn ziet men terugkomen in de PRVT's (P. Kits, rijdocent bij P.O.T.C. Zuidlaren, persoonlijke communicatie, 24 februari 2021). Kits rijdt wekelijks verschillende PRVT's met politiemensen. P. Kits (persoonlijke communicatie, 24 februari 2021) vertelt hierover dat achter het risicovolle rijgedrag de aanname van politiemedewerkers kan schuilen dat andere weggebruikers de politieauto al gezien hebben, wanneer dit wellicht helemaal niet het geval is. Politiemedewerkers kunnen overige weggebruikers op deze manier verkeerd inschatten. Zo kan het niet aanpassen van de snelheid op de punten waar dit nodig is, andere weggebruikers onvoldoende tijd bieden om op het aankomende dienstvoertuig (met O&G) te reageren, wat lastige verkeerssituaties kan

veroorzaken. Het moment dat er risicovol rijgedrag vertoond wordt, is soms al vanaf het moment dat de melding binnenkomt. P. Kits (persoonlijke communicatie, 24 februari 2021) legt uit dat politiemensen tijdens het rijden vaak niet meer aan de Brancherichtlijn denken, maar vooral erg alert zijn op de melding in kwestie.

## 1.2. THEORETISCH KADER

Om te kunnen begrijpen wat maakt dat bepaalde keuzes worden gemaakt door politiemensen tijdens het rijden richting prioriteitsmeldingen, is het belangrijk om meer te weten over hoe het brein functioneert tijdens stressvolle situaties.

### 1.2.1. Stressbestendigheid onder politiemedewerkers

Kandidaten die solliciteren naar een executieve functie bij de Nederlandse Politie worden onderworpen aan een geschiktheidsonderzoek. Een deel hiervan is een psychologisch onderzoek, waarin onder andere de stressbestendigheid (emotionele weerbaarheid) van de kandidaat gemeten wordt (Vitor, 2019). Stressbestendigheid wordt omschreven als *“om kunnen gaan met spanningen, waarbij het zowel gaat om emotioneel ingrijpende gebeurtenissen, als om spanningen uit de dagelijkse werksituatie. Hieronder valt onder meer zelfcontrole, overzicht, onzekerheid en zelfvertrouwen.”* (Regeling aanstellingseisen politie 2002, 2018, artikel 7, lid 3).

Stressbestendigheid heeft in het beoordelingskader van de politie een aparte status gekregen, omdat deze competentie voor de functiebeoefening als kerncompetentie wordt beschouwd. Bij deze competentie wordt een hogere ondergrens gegarandeerd bij het meten daarvan (Regeling aanstellingseisen politie 2002, 2018, artikel 7, lid 3). Politiedewerkers in functie zijn stressbestendiger dan gemiddeld.

### 1.2.2. De invloed van stress op het lichaam, de hersenen en het reactievermogen

Desalniettemin heeft stress veel invloed op het lichaam. Wanneer gekeken wordt naar het autonome zenuwstelsel van de mens is te zien dat de hartslag omhoog gaat, ademhaling versnelt en er meer bloed richting de ledematen en de hersenen stroomt wanneer iemand stress heeft (Morrison & Bennett, 2013). Daarnaast zal bloed eerder stollen bij eventuele verwondingen en vindt er extra aanmaak van endorfine plaats om iemands pijndrempel te verhogen. Kortom: bij stress wordt alles op alles gezet om het lichaam in paraatheid te brengen en actie te ondernemen bij mogelijk gevaar.

Stress heeft positieve functies. In het geval van politiedewerkers zorgt stress er bijvoorbeeld voor dat het organisme erop wordt voorbereid om te reageren in heftige situaties (De Soir, Van den Steene & Daubechies, 2009). De Soir et al. (2009) beschrijven deze positieve stress als iets dat deel uitmaakt van de uitrusting van de politiedewerker, wat in gevaarlijke situaties gebruikt kan worden om de veiligheid zoveel mogelijk te waarborgen door snel te kunnen anticiperen en reageren.

Gedrag in een stresssysteem wordt echter gekenmerkt door snelheid en eenvoud: complexe gedragspatronen worden onderdrukt. Het hoofdbestuur van het lichaam kan in stressvolle situaties op ‘non-actief’ komen te staan (Morrison & Bennett, 2013). De prefrontale cortex, waar de processen omtrent plannen, wikken en wegen zich afspelen, wordt dan geblokkeerd en directe intensieve actie krijgt voorrang. Deze snelheid en eenvoud kan terugkomen in het maken van overwegingen, beslissingen en handelingen tijdens het autorijden, wat kan resulteren in gevaarlijke verkeerssituaties en – in het ergste geval – verkeersongelukken.

Stressvolle situaties kunnen er tevens voor zorgen dat een persoon te maken krijgt met bewustzijnsvernauwing. Dit treedt op wanneer men sterk in beslag wordt genomen door een

gebeurtenis of handeling en wanneer al iemands gedachten en interesses hierop zijn gericht (Strien, 2011). Hierdoor kan het voor iemand moeilijk of zelfs onmogelijk zijn om mee te krijgen wat er buiten deze situatie om gebeurt. In het verkeer kan dit er bijvoorbeeld voor zorgen dat er gevaarlijke situaties ontstaan doordat de bestuurder van de (in dit geval) politieauto de omgeving niet meer goed waarneemt, omdat hij in zijn hoofd intensief bezig is met de melding in kwestie. Dit komt ook terug in het gesprek met P. Kits (persoonlijke communicatie, 24 februari 2021) waar gesproken wordt over de hoge alertheid op de melding die binnenkomt, maar waar de aandacht op de weg en het overige verkeer verzwakt.

### 1.2.3. Het reactievermogen in het verkeer

Het maken van keuzes in het verkeer vindt plaats op verschillende niveaus. Michon (1985) onderscheidt drie niveaus van rijgedrag.

- Strategisch niveau: het plannen van de rit, wat enkele minuten duurt;
- Tactisch niveau: manoeuvreren, snelheid, inhalen, invoegen, reageren op ander verkeer. Dit duurt enkele seconden;
- Operationeel niveau, voertuigbeheersing: gas geven, richting aangeven, schakelen. Dit gebeurt binnen een seconde.

De totstandkoming van het rijgedrag op deze drie niveaus is van verschillende factoren afhankelijk (Michon, 1985). Ten eerste de omstandigheden waarin het rijgedrag plaatsvindt: is het een bekende, veelvoorkomende situatie voor de chauffeur, of juist een onbekende, onduidelijke of afwijkende situatie? Ten tweede de persoonlijkheidskenmerken van de chauffeur: dit betreffen stabiele, in de persoon verankerde normen, doelen en waarden van de chauffeur. Tot slot de gemoedstoestand: huidige, veranderlijke, innerlijke emoties van de chauffeur.

De Goals of Driver Education Matrix van Siegrist (1999) kan gezien worden als een uitbreiding van het model van Michon (1989) en zegt iets over de mate van inzicht die een weggebruiker in zijn eigen rijgedrag heeft en de gevolgen van zijn keuzes in het verkeer. Siegrist (1999) heeft namelijk nog een niveau boven het strategische niveau geplaatst. Dit niveau gaat over de manier waarop men in het leven staat, waarden en normen die iemand heeft, diens karakter en consequenties die daaruit voortkomen met betrekking tot verkeersdeelname (Vlakveld, 2006). Extra aandacht aan het derde en het vierde niveau binnen rijopleidingen zullen het risico op ongevallen het meest beïnvloeden (Global Drivers Concept, 2015).

Hoe iemand reageert op situaties in het verkeer heeft te maken met zijn vaardigheden op dat gebied en de taakeisen die bij de verkeerssituatie komen kijken (Dicke, 2021). Het Task-Capability Interface model van Fuller (2001) is een model dat de capaciteiten van de weggebruiker en de taakeisen van de verkeersomgeving samenbrengt. In dit taakbekwaamheidsmodel wordt de moeilijkheidsgraad van de rijtaak meegenomen. Wanneer de capaciteiten van de bestuurder hoger zijn dan de taakeisen, zal de rijtaak makkelijker zijn en heeft de bestuurder de situatie onder controle. Echter, wanneer capaciteiten lager zijn dan de taakeisen, zal de rijtaak te moeilijk zijn en zal de bestuurder de controle sneller verliezen (Fuller, 2000). Op dit moment overschrijdt de bestuurder zijn rijcapaciteiten (Saifuzzaman, Zheng, Haque & Washington, 2015).

Het maken van fouten in het verkeer heeft een relatie tot de mate van aandacht die de bestuurder van een auto heeft voor het verkeer (Smiley, 1989). Fouten die worden gemaakt door bestuurders van motorvoertuigen, bestaan voor ruim vijftig procent uit aandachts- en waarnemingsfouten en slechts tien procent uit reactiefouten (Smiley, 1989).

Wanneer iemands vertrouwen in de eigen bekwaamheid hem overstijgt, kan er sprake zijn van zelfoverschatting. Bij zelfoverschatting zal een persoon geloven dat hij meer kan of competent is, dan in werkelijkheid het geval is (Wilde, 2015). Een kleine mate van zelfoverschatting kan geen kwaad, dit geeft een persoon immers zelfvertrouwen om door te zetten en prikkelt iemand om in actie te komen (Stoker, 2017). Echter kan een te hoge mate van zelfoverschatting er voor zorgen dat iemand gelooft dat de eigen vaardigheden beter zijn dan die van een ander waardoor iemand taken uitvoert waarvoor hij de capaciteiten niet heeft.

Succeservaringen kunnen de mate van vertrouwen in de eigen bekwaamheid verhogen (Bandura, 1994). Zelfeffectiviteit, ook wel *self-efficacy*, wordt door Bandura (1977) omschreven als *“one’s belief in one’s ability to succeed in specific situations”*. Dit houdt in: het vertrouwen van een persoon in de eigen bekwaamheid om met succes invloed uit te oefenen. Met name in het begin van een leercyclus zal herhaaldelijk slagen in een taak de zelfeffectiviteit verhogen. Wanneer een politiemedewerker gevaarlijke verkeerssituaties creëert en risicovol rijgedrag vertoont dat geen – in het ergste geval – verkeersongeval veroorzaakt, kan dit als zo’n succeservaring ervaren worden en dit gedrag wordt vervolgens in stand gehouden. Het aannemen van een positieve houding jegens risico’s kan de risico’s veiliger laten blijken dan zij in werkelijkheid zijn (Slovic, Peters & Finucane, 2005). Daar komt bij dat mensen over het algemeen al de neiging hebben om hun eigen rijvaardigheid te overschatten (Roy & Liersch, 2014).

### 1.3. ONDERZOEKSVRAAG EN DEELVRAGEN

Aan de hand van de omschrijving van het probleem en de literatuur is er een onderzoeksvraag opgesteld. Onder deze onderzoeksvraag vallen drie deelvragen.

#### 1.3.1. Onderzoeksvraag

*Wat maakt dat politiemedewerkers soms sterker dan vereist reageren in het verkeer door de Brancherichtlijn te overschrijden wanneer zij richting een prioriteitsmelding rijden en daarmee risicovol(ler) rijgedrag vertonen dan voorgeschreven?*

#### 1.3.2. Deelvragen

Deelvraag 1: *Hoe ziet het risicovolle(re) rijgedrag van politiemensen die een prioriteitsmelding waarnemen er in de praktijk uit?*

Deelvraag 2: *Welke beweegredenen legitimeren volgens de politiemensen het vertonen van het risicovolle(re) rijgedrag?*

Deelvraag 3: *Wat is de invloed van de bijrijder tijdens het rijden van prioriteitsritten op het vertoonde risicovolle(re) gedrag?*

#### 1.3.3. Definiëring begrippen

*Sterker reageren dan vereist; overreageren*

De Brancherichtlijn is opgesteld om weer te geven hoe de bestuurder van een voorrangsvoertuig zich moet gedragen als hij met O&G rijdt (Instituut Fysieke Veiligheid, 2018). Het afwijken van deze richtlijn wordt in het onderzoek gezien als sterker reageren dan vereist. De Brancherichtlijn geeft immers weer wat een verantwoorde wijze van het toepassen van de regelgeving inzake het gebruik van optische- en geluidssignalen en overschrijding van de RVV'90 betreft, om zo snel mogelijk, doch veilig ter plaatse te komen (Volk, 2019).

### *Risicovol(ler) rijgedrag*

Het overschrijden van de Gedragscode bestuurder van voertuigen uit de Brancherichtlijn (2021) wordt in dit onderzoek gezien als het vertonen van risicovol rijgedrag. Deze manier van handelen kan een gevaar vormen voor de politiemensen zelf, maar daarbij ook voor de overige weggebruikers, zoals omschreven in paragraaf 1.1.4.

### *Prioriteitsmelding*

Een prio-1 melding, wanneer gebruik wordt gemaakt van het blauwe zwaai-, flits- of knipperlicht en het politievoertuig een voorrangsvoertuig betreft (Volk, 2019). Een prio-2 melding, wanneer er gereden mag worden met vrijstellingen maar waar geen gebruik wordt gemaakt van O&G en het voertuig geen voorrangsvoertuig betreft.

### *Beweegredenen*

De motieven, redenen en drijfveren van politiemedewerkers om de Brancherichtlijn (2021) te overschrijden tijdens het rijden richting een prioriteitsmelding.

## **1.4. DE DOELSTELLING**

Het doel van dit kwalitatieve onderzoek is om zicht te krijgen op interne factoren die ten grondslag liggen aan het overreageren zodat hier in de rijopleiding preventief op ingespeeld kan worden. Dus: wat komt terug als eventuele oorzaak van het risicovol(ler) rijden richting prioriteitsmeldingen. Hieruit kan tevens een aanbeveling volgen richting team OBt, afdeling R&R, omtrent het op peil houden en toetsen van rijvaardigheid, zodat de rijdocenten het risicovolle gedrag beter kunnen signaleren en beïnvloeden.

## HOOFDSTUK 2: METHODISCHE EN ETHISCHE VERANTWOORDING

---

Om antwoord te krijgen op de onderzoeksvragen is er kwalitatief onderzoek gedaan. Tijdens het onderzoek lag de nadruk op het participeren in de politiepraktijk: het uitvoeren van observaties tijdens ritten naar prioriteitsmeldingen om vervolgens een interview af te kunnen nemen bij de politiemedewerkers die het voertuig bestuurden. De observaties zijn uitgevoerd om het rijgedrag van de bestuurders van de politievoertuigen in kaart te brengen. Tijdens de interviews werd uitgevraagd welke beweegredenen volgens verschillende politiemensen het vertonen van risicovol(ler) rijgedrag legitimeren en in hoeverre bestuurders van politievoertuigen beïnvloed worden door hun bijrijders. In dit hoofdstuk wordt verder toegelicht waarom deze methodes gekozen zijn voor dit onderzoek.

### 2.1. DOELGROEPEN

Het onderzoek betrof twee doelgroepen: politiemedewerkers bij een Basisteam in Zuid-Oost Drenthe en bij Dienst Infrastructuur, team Verkeer in Drenthe, Groningen en Friesland.

Dienst Infrastructuur maakt tijdens hun diensten gebruik van de SIV: het snelle interventie voertuig. Dit voertuig wordt ingezet voor criminaliteitsbestrijding op de infrastructuur. Het is een sterk gemotoriseerd voertuig met een hogere topsnelheid en acceleratie dan een standaard politievoertuig (Politie, 2021). Bestuurders van de SIV zullen de richtlijn *“De rijbaan wordt bereden met een snelheid van maximaal 40 kilometer per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid voor voertuigen”* indien en zolang de uitvoering van de taakstelling erom vraagt, moeten overschrijden. Deze eenheid is dan ook vrijgesteld van de verplichting om afwijking van de Brancherichtlijn te melden bij de meldkamer (Politie, 2021).

### 2.2. DE RESPONDENTEN

Aan de observaties hebben 21 respondenten meegewerkt en aan de interviews hebben 16 respondenten meegewerkt. Deze respondenten zijn steekproefsgewijs aan de onderzoeker toegewezen nadat de respondenten informatie hadden ontvangen over het afstudeeronderzoek van hun leidinggevende. Hierna hebben zij toestemming gegeven voor deelname aan het onderzoek. Alvorens de observaties en interviews is er nogmaals schriftelijk toestemming gevraagd aan de respondenten door de onderzoeker. De respondenten zijn mannen en vrouwen, op moment van uitvoering van het onderzoek werkzaam bij de politie in Noord-Nederland.

Het aantal interviews en observaties dat nodig is om antwoorden te verkrijgen op de deelvragen, wordt bepaald door het principe van theoretische verzadiging. Dit houdt in: het punt waarop analyse van nieuw materiaal geen nieuwe inzichten meer oplevert (Baarda et al., 2018). Baarda et al. (2018) geven hierbij dat de theoretische verzadiging kan optreden na zo'n zes tot acht bronnen. Dit wordt tevens bevestigd door Fischer en Julsing (2019), die spreken over een theoretische verzadiging bij zeven tot acht interviews. Bij twee doelgroepen adviseren zij om minimaal twee keer zeven interviews af te nemen. Omdat er in dit onderzoek wordt gewerkt met twee doelgroepen is het minimumaantal observaties en interviews gezet op zeven per doelgroep, wat in totaal voor 14 geobserveerde diensten en 14 interviews zou zorgen. Uiteindelijk zijn er 16 interviews afgenomen en 14 diensten geobserveerd.

## 2.3. OBSERVATIES

De methode observatie is gebruikt om antwoord te geven op de eerste deelvraag: *“Hoe ziet het risicovolle(re) rijgedrag van politiemensen die een prioriteitsmelding waarnemen er in de praktijk uit?”*

Wanneer het gaat om het in kaart brengen van gedrag in de praktijk, zijn observaties de meest aangewezen methode (Verhoef et al., 2019). Bij observaties wordt door de onderzoeker objectief gedrag beschreven zoals dat, op dat moment, wordt waargenomen. Dit betreft bij voorkeur gedrag dat frequent voorkomt. Bij observaties is het van belang dat eerst het waargenomen gedrag wordt geregistreerd en dat er hierna pas geanalyseerd en geïnterpreteerd wordt (Verhoef et al., 2019).

Tijdens de verschillende (noodhulp)diensten liep de onderzoeker mee met de respondenten en nam tijdens alle ritten plaats achter- of voorin het dienstvoertuig. Het registreren van het waargenomen gedrag is gedaan middels een observatieschema, dat is opgesteld aan de hand van de Gedragscode voor bestuurders van voertuigen uit de Brancherichtlijn (zie Bijlage 1). Zie voor het observatieschema Bijlage 4. Deze observatieschema's zijn na elke geobserveerde dienst ingevuld. Om de analyse en interpretatie volledig te maken, zijn er na de observaties interviews afgenomen bij onder andere de desbetreffende bestuurder van de politieauto en de rijder. Voor het onderzoek is er bij 14 diensten geobserveerd: zeven bij het Basisteam en zeven bij Dienst Infrastructuur.

### 2.3.1. Participerende observatie

Tijdens dit onderzoek is er sprake van participerende observatie. Dit is *“het proces waarin een onderzoeker een veelzijdige en relatief lange relatie met een gemeenschap tot stand brengt en onderhoudt in een natuurlijke setting met het doel wetenschappelijke kennis over die gemeenschap te ontwikkelen”* (Lofland & Lofland, 1995). Het betreft een dataverzamelmethode die plaatsvindt in alledaagse werksituaties van de respondenten, ook wel veldwerk genoemd (Boeije & Bleijenbergh, 2019). De onderzoeker was openlijk aanwezig en altijd eerlijk over de redenen en bedoelingen van het onderzoek.

Het besluit om te gaan observeren vroeg om een goede afweging van de onderzoeker. Aanwezigheid van een observator kan er namelijk voor zorgen dat de proefpersoon meer gewenst gedrag laat zien dan onder normale omstandigheden (Verhoef et al., 2019). Er is voor gekozen om deze methode in te zetten, omdat het participeren in de politiepraktijk informatie gaf over twee elementen die belangrijk waren om inzicht te verkrijgen in hoe het risicovolle(re) rijgedrag van politiemensen eruit ziet in de praktijk (Spradley, 1980):

- Wat mensen doen: (cultureel) gedrag, gebeurtenissen en interacties;
- Wat mensen weten: (culturele) kennis en opvattingen.

## 2.4. INTERVIEWS

De interviews zijn ingezet om antwoord te krijgen op de tweede deelvraag: *“Welke beweegredenen legitimeren volgens de politiemensen het vertonen van het risicovolle(re) rijgedrag?”* en de derde deelvraag *“Wat is de invloed van de rijder tijdens het rijden van prioriteitsritten op het vertoonde risicovolle(re) gedrag?”*.

De interviews zijn afgenomen na de observaties, met de inzittenden van de politieauto. Deze interviews zijn afgenomen aan de hand van een semigestructureerd interviewschema. Het doel van de interviews was om te achterhalen wat de beweegredenen zijn van politiemensen, om op een bepaalde manier te rijden en daarnaast hoe zij een hun handelswijze legitimeren.

Daarnaast hadden de interviews als doel om te achterhalen of bestuurders van politievoertuigen beïnvloed worden door hun bijrijders en zo ja, op welke wijze.

#### 2.4.1. Afname van de interviews

Er zijn 16 politiemedewerkers geïnterviewd voor het onderzoek; negen bij het Basisteam in Zuid-Oost Drenthe en zeven bij Dienst Infrastructuur. Alle interviews zijn fysiek afgenomen. Deze interviews zijn met toestemming opgenomen met een geluidsrecorder om later te kunnen transcriberen. Hierna is de opname verwijderd.

Om er zeker van te zijn dat er gemeten wordt wat gemeten moet worden, is het belangrijk dat verschillende randvoorwaarden meegenomen worden in de afname van de interviews. Zo zijn de interviews gehouden op een rustige locatie, in een aparte kamer waar men niet gestoord kan worden. Ook is er voldoende tijd genomen om het interview af te nemen, zodat men niet gehaast te werk gaat en er meer dan genoeg tijd is om alle vragen te beantwoorden. Deze aspecten zouden positieve invloed hebben op de resultaten van de interviews (Boeije & Bleijenbergh, 2019). Er is naar gestreefd om de interviews zo snel mogelijk na de geobserveerde dienst af te nemen. Uiteindelijk zijn alle interviews op de dag van de observaties afgenomen.

Er zijn semigestructureerde interviewschema's ontwikkeld voor de interviews, zie hiervoor Bijlage 2. Hier is voor gekozen om een duidelijke structuur in het interview te behouden, maar daarnaast ook genoeg ruimte over te houden voor de antwoorden die de geïnterviewde wil geven.

### 2.5. VERWERKING EN RAPPORTAGE

De verslaglegging van de interviews is anoniem. De namen van geïnterviewden komen niet terug in de gespreksverslagen. Voor de uitwerking van de interviews zijn de interviews opgenomen, zodat deze achteraf teruggeluisterd konden worden. Voor de gespreksverslagen is er woordelijk getranscribeerd. Dit houdt in dat de inhoud van het gesprek in goed leesbare vorm weergegeven wordt: wat er gezegd werd is weergegeven, de manier waarop dit gezegd werd is minder belangrijk (Dieste, 2019). Hier is voor gekozen omdat de focus in dit onderzoek ligt op de inhoud van de gesprekken.

Met behulp van het programma ATLAS.ti zijn de gespreksverslagen geanalyseerd. Er is hiervoor zowel een deductief als inductief codeboek ontwikkeld. Dit houdt in dat de codes eerst geformuleerd zijn op basis van bestaande theorieën en daarnaast ook op basis van de informatie die in de interviews verstrekt wordt (Petri, 2021). Tijdens het bestuderen van de data zijn codes bedacht om tot conclusies te kunnen komen. Het gaat hier om het vinden van de rode draden in de verhalen door te kijken wat herhaaldelijk terugkomt en waar overeenkomsten of verschillen zijn.

### 2.5. VALIDITEIT EN BETROUWBAARHEID

Tijdens het onderzoek wordt er zo objectief mogelijk data verzameld, waarmee de onderzoeksvragen beantwoord konden worden. Het gaat in dezen niet om een oordeel over het rijgedrag van de politiemensen, maar over het achterhalen van hun beweegredenen en hoe de politiemensen hun handelswijze legitimeren: achterhalen waar het risicovolle rijgedrag vandaan komt, mits het waargenomen wordt. Tijdens het onderzoek wordt er gebruik gemaakt van verschillende vormen van dataverzameling. Dit wordt ook wel triangulatie genoemd: het kijken naar een vraagstuk vanuit verschillende perspectieven (Boeije & Bleijenbergh, 2019). De observaties in combinatie met de interviews zorgen er zo voor dat de betrouwbaarheid van het onderzoek verhoogd wordt.

Naast gedegen voorbereiding wordt er van de interviewer geacht een open, accepterende en nieuwsgierige houding aan te nemen tijdens interviews. Er wordt duidelijk vermeld dat alles wat besproken wordt in het interview vertrouwelijk is, anoniem verwerkt wordt en niet terug kan komen bij de respondent. Omdat er gesproken kan worden over heftige situaties die tijdens het werk voorkomen is een vertrouwde, prettige sfeer belangrijk om de openheid van de politiemedewerkers te stimuleren. Het gespreksverslag kan na tijd dan ook teruggekoppeld worden aan de respondent zodat deze het kan controleren.

Naast een ethisch verantwoorde wijze van de afname en verslaglegging van de interviews, werd de omgang met de respondenten op ethisch verantwoorde handelswijze uitgevoerd. Om een zorgvuldige werkwijze te kunnen garanderen, is het formulier omtrent zorgvuldig omgaan met proefpersonen *'Zorgvuldigheidsmaatregelen onderzoek door studenten Toegepaste Psychologie'* van de Hanzehogeschool Groningen van tevoren ingevuld en ondertekend (Bijlage 5).

## HOOFDSTUK 3: RESULTATEN

---

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de interviews en observaties weergegeven. In de eerste paragraaf wordt er dieper ingegaan op de uitkomsten van de observaties, hierna worden de uitkomsten van de interviews toegelicht.

### 3.1. UITKOMSTEN OBSERVATIES

Het observatieschema ten behoeve van de observaties is opgesteld aan de hand van de gedragscode uit de Brancherichtlijn. Overschrijding hiervan werd in dezen gezien als risicovoller rijgedrag. Uit de observaties is naar voren gekomen dat het risicovolle(re) rijgedrag van politiemedewerkers, gekoppeld aan het overschrijden van de Brancherichtlijn, zich in de praktijk voornamelijk uit in de snelheid waarmee er gereden wordt en het al dan niet melden van een overschrijding van de Brancherichtlijn.

Tijdens de observaties is waargenomen dat de richtlijn *“De rijbaan wordt bereden met een snelheid van maximaal 40 kilometer per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid voor voertuigen”* in alle geobserveerde diensten werd overschreden. Overschrijding van deze richtlijn hoort voor Dienst Infrastructuur echter bij de uitvoering van de werктаak; deze observaties worden hierin niet meegenomen.

De richtlijn *“Het negeren van een rood verkeerslicht gebeurt met een snelheid van maximaal 20 kilometer per uur”* werd ook in alle geobserveerde diensten overschreden.

Afwijking van de Brancherichtlijn, daarin geformuleerd als *“De politieambtenaar stelt – voorafgaand aan, tijdens of onmiddellijk na de inzet - de meldkamer mondeling of door middel van een statuswijziging van de melding, op de hoogte van zijn of haar beslissing tot afwijking van de Brancherichtlijn”* werd in één van de geobserveerde diensten gemeld. Dienst Infrastructuur heeft vrijstelling voor deze richtlijn en ook hierin zijn deze observaties dus niet meegenomen.

Tijdens de observaties was er in de auto, ook tijdens de prioriteitsritten, altijd sprake van een goede en prettige sfeer. Onderling werd er veel gecommuniceerd. Zo werd er, zodra de prioriteitsritten ingezet werden, altijd overlegd over wat de melding precies inhield, waar de rit naartoe ging en indien nodig wat het plan van aanpak zou zijn wanneer men ter plaatse kwam. Boosheid of frustratie jegens de bijrijder of de bestuurder kwam niet voor. Deze manier van samenwerken is vervolgens verder uitgevraagd tijdens de interviews.

De geobserveerde prioriteitsritten waren voornamelijk prio-1 ritten en bijna geen prio-2 ritten. Hierover is tijdens één geobserveerde dienst verwarring uitgesproken. Er ontstond verwarring over wat de prioritering van een melding precies betekent voor het toegestane rijgedrag en over of je al dan niet je vrijstellingen mag gebruiken wanneer er naar een prio-2 melding toegereken wordt. Of deze verwarring ook bij meer collega's speelt is niet duidelijk.

### 3.2. UITKOMSTEN INTERVIEWS

#### 3.2.1. Overschrijden van de Brancherichtlijn

De respondenten is gevraagd hoe zij zelf tegenover (het overschrijden van) de Brancherichtlijn staan en wat dit met hen doet. Uit de interviews kwam naar voren dat respondenten zich over het algemeen bewust zijn van de Brancherichtlijn. Echter, tijdens het rijden van prioriteitsritten, denken zij hier minder en is het bewustzijn omtrent de Brancherichtlijn iets wat zich meer op de achtergrond afspeelt. De meeste respondenten

geven hierbij aan dat de Brancherichtlijn hun manier van rijden vaak niet beïnvloedt. *“Je houdt er in je achterhoofd wel een beetje rekening mee. Alleen, ik moet wel zeggen, als ik zelf een prioriteit rij, kijk ik niet constant naar de teller van ‘oh zit ik onder die 40 kilometer te hard’. Ik doe het ook wel een beetje op gevoel en ik hou vooral mijn ogen op de weg en wat er op de weg gebeurt. Dus het zou best kunnen dat ik ook wel een keer vijftig kilometer te hard rij.”*

Toch is het bewustzijn omtrent overschrijding van de Brancherichtlijn en wat voor gevolgen dit met zich mee kan brengen wel aanwezig. *“Het spookt wel door mijn achterhoofd, wat er gebeurt als je... Stel he, ik heb gelukkig nog nooit een ongeluk gehad, maar stel je overschrijdt de Brancherichtlijn en je krijgt dan een aanrijding. Of het nou jouw schuld is of niet, het moment dat jij over die Brancherichtlijn heen gaat dan worden de vragen, logischerwijs natuurlijk, een stuk kritischer. Dan kan het best zijn dat jij juridisch daardoor in de problemen komt. Dus dat is wel iets waar ik rekening mee hou en zeker in de bebouwde kom.”*

Alle respondenten geven hierbij aan dat de richtlijn die het meest overschreden wordt, de richtlijn betreft omtrent de overschrijding van maximaal 40 km/u van de ter plaatse geldende maximum snelheid. *“De maximale snelheid. Die wordt 100% vaak overschreden. Ik zie dat bij mezelf, waar ik het nodig vind, waar ik denk dat ik het kan. Maar je ziet het ook zeker bij collega’s.”* Ook hiervan zijn de meeste respondenten zich bewust. *“Ik ben me daar wel bewust van, dat ik een uitzonderingspositie inneem. En ik ben me ook wel bewust van de verantwoordelijkheid die daarbij komt kijken. Daar ben ik zeker wel mee bezig, ondanks dat het heel gemakkelijk gaat en dat ik er niet minder snel om zou gaan rijden.”*

Uit de interviews komt tevens naar voren dat de respondenten zich niet onveilig of onprettig voelen bij het rijden van deze hoge snelheden en dat zij dit niet per se ervaren als risicovoller rijgedrag.

Wanneer aan de respondenten gevraagd werd hoe zij het overschrijden van de Brancherichtlijn zouden legitimeren, kwam naar voren dat dit het vaakst te maken heeft met de ernst van de melding. Eén van de respondenten vatte bondig samen wat in vrijwel alle interviews naar voren kwam: *“Ten eerste gaat het om de melding. Bij prio-1 meldingen heb je een aanrijdtijd van 15 minuten max. en die haal je, door de afstand, soms gewoon niet als je de richtlijn niet overschrijdt. Ook de ernst van de situatie speelt mee: als er bijstand gevraagd wordt van collega’s in nood, dan rij je echt zo hard mogelijk daar naartoe. Dan wil je je collega’s graag helpen. Maar ook met een reanimatie, kinderreanimaties, mensen met een slagaderlijke bloeding, dan weet je gewoon: hier moet je écht heel snel bij zijn. De politie is over het algemeen ook nog veel sneller dan een ambulance en kunnen dan eerste hulp gaan verlenen. Als de nood hoog is, bepaalt dat wel hoe snel je rijdt.”*

Daarnaast komt naar voren dat op het moment van overschrijding ook de overweging wordt gemaakt op basis van het wegbeeld. *“Door omstandigheden op dat moment te omschrijven. Of het druk was op de weg, of de wegverlichting brandde, qua overzicht: of het overzichtelijk was, was het wegdek droog of nat.”*

### 3.2.2. Wat is dan risicovol rijgedrag?

Aan de respondenten is gevraagd hoe zij zelf risicovol rijgedrag zouden omschrijven en hoe dit rijgedrag eruit ziet in de praktijk. Hierin kwam naar voren dat de respondenten het risicovolle rijgedrag niet zo zeer terug zien in het overschrijden van de Brancherichtlijn, maar meer in algemeen rijgedrag en bepaalde handelingen achter het stuur. Er zijn verschillende risicovolle handelingen die tijdens de interviews vaak naar voren kwamen.

Inhalen: waar niet genoeg ruimte is; op het laatste moment; waar weinig overzicht is (in bijvoorbeeld bochten). *“Soms zijn er gewoon punten waar je niet kan inhalen, dan kan het gewoon niet, dan is er te weinig ruimte. En als mensen dan tóch doorzetten. En dan niet de moed hebben om dan maar van het gas af te gaan en weer achter de auto te gaan die je inhaalt, maar gewoon doordrukken. Ja, dat vind ik risicovol rijgedrag.”*

Bochten: deze te snel naderen en vervolgens te hard door de bochten gaan. *“De bochten verkeerd aansnijden, dus geen goede bochtenlijn pakken. Als er iets zou gebeuren dan kan je het niet meer corrigeren. Gewoon echt niet zoals het hoort.”*

De snelheid niet uit het voertuig halen en te hard in rijden op bijvoorbeeld rotondes, kruisingen, stoplichten (en deze met te hoge snelheid passeren) en andere weggebruikers. *“Het brekend rijden, laat ik het zo zeggen. Mensen laten weten dat ze aan kant moeten, weg moeten wezen, of zelfs ergens langs willen en zelf niks verwachten van de mensen maar wel hun eigen ruimte heel erg beperken.”*

Bumperkleven: niet genoeg afstand houden van overige weggebruikers. *“Afstand betekent voor ons ook weer overzicht en reactietijd. Ik denk dat dát iets is wat veel collega's niet doen.”*

Wat ook naar voren kwam is het gevaar van aannames doen in het verkeer. *“Risicovol rijgedrag is, vind ik, als je je lot in iemand anders zijn handen legt en als je het niet meer in je eigen handen houdt. Dat je er vanuit gaat: hij heeft me vast wel gezien. Op die manier. Maar nee: je moet het zeker weten dat hij je gezien heeft.”*

Ook werd aangegeven dat het multitasken in het dienstvoertuig tijdens prioriteitsmeldingen soms veel van een politiemedewerker vraagt. *“Teveel dingen tegelijk doen. Als je bezig bent met een prioriteitsmelding nummer 1 dat je ondertussen op je meldingscherm je melding gaat inlezen. Daar zit wel een gevaar in, tegenwoordig alles mooi op een schermpje. Je hebt al je informatie wel compleet maar op het moment dat jij alleen op de auto zit, dan ben je én aan het lezen, én aan het rijden, én aan het navigeren. Dus dan doe je drie dingen tegelijk. Je meldingen lezen, navigeren en keihard met toeters en bellen rijd je rond. Dat vergt nogal wat concentratie. Daar zit nog wel een gevaar in.”*

Een van de belangrijkste aspecten van het risicovolle handelen was volgens respondenten het niet genoeg rekening houden met andere weggebruikers. *“Als je niet genoeg rekening houdt met andere weggebruikers, denk ik. Daarnaast ook niet genoeg rekening houden met onverwachte dingen.”* Een andere respondent zei hierover: *“Oogkleppen opzetten, blind gaan op de melding en de mensen niet zien.”*

### 3.2.3. Wat maakt dat dit risicovolle rijgedrag vertoont wordt?

De respondenten is gevraagd hoe zij dit risicovollere rijgedrag zouden legitimeren. Wat maakt, volgens hen, dat men dit risicovolle rijgedrag vertoont? Wat in de interviews vaak naar voren kwam is de gedrevenheid van de politiemedewerkers. Respondenten gaven aan dat de wil om anderen te helpen, snel ter plaatse te komen en hulp te verlenen een grote factor is in het vertonen van risicovoller rijgedrag. *“Het is allemaal gedrevenheid, 100%. De diender wil niet iemand in gevaar brengen op straat. Het is puur gedrevenheid wat dit soort risico's met zich meebrengt.”; “Presteren. Dienstbaar willen zijn. Kijk, als iemand dood gaat en je hebt een reanimatie, dan telt elke seconde. Je wilt dat iemand het haalt en je wilt je best doen. Ik denk dat het daar mee te maken heeft.”*

Ook de betrokkenheid bij de meldingen kan erg groot zijn. Zo geven respondenten ook aan dat het sterk ligt aan het soort melding dat binnenkomt, of iemand bereid is om risicovoller rijgedrag te vertonen. *“Bijvoorbeeld kinderreanimaties. Dan rijd je er heel anders heen. Dan*

*ben je met de melding bezig in plaats van met het rijden. Of meldingen waar je al eerder mee te maken hebt gehad, geweldsmeldingen waar je ooit heen bent gereden en waar het niet goed afliep. Je hebt daar iets van meegekregen dan. Dan rijd je er heel anders heen. Dan denk ik dat zo'n melding meer in je kop speelt dan dat je bezig bent met het rijden."*

Daarnaast gaven verschillende respondenten aan dat het rijden van een prioriteitsrit een hogere mate van spanning en adrenaline met zich meebrengt en dat dit invloed kan hebben op het rijgedrag en in hoeverre iemand situaties nog juist kan inschatten. *"Adrenaline van de melding. Enthousiasme over het rijden. Er zit ook altijd wel een stukje jeugdigheid bij."*

*"Toch een stukje adrenaline ofzo, van de melding denk ik. Spanning. Je hebt wel dat de melding wel spannend kan zijn, dat je super alert bent en scherp bent en gefocust."*

Een andere respondent zegt hierover: *"Dat er toch iets door het hoofd gaat als de sirene aan gaat, dat denk ik wel. Dat die sirene invloed heeft op iemands gemoedstoestand. Het soort melding speelt ook mee. Alleen het riedeltje al, dat er een melding binnenkomt. Sommige collega's zitten dan al helemaal in hun adrenaline. Dan wordt er gerend naar de auto, staan ze met zwaailicht en sirenes voor het hek, ik denk dat het daardoor komt."*

Respondenten geven tevens aan dat zij tijdens zo'n rit veel externe prikkels ervaren en hun aandacht daardoor soms niet volledig op het rijden gericht is. *"Het is op zo'n moment best druk. Je hebt het verkeer, je hebt de meldkamer die informatie aan het doorgeven is, je hebt de interne portofoon waarop collega's al overleggen. Je hoort heel veel en je bent ook al een beetje aan het nadenken van: goh, waar kom ik in terecht zometeen? Hoe ga ik daarmee om? En je probeert zoveel mogelijk op het verkeer te letten. En ja, mensen maken nou eenmaal soms wat minder goede inschattingen."*

Als laatste werd ook de hoeveelheid training die iemand genoten heeft genoemd als een van de factoren die het risicovolle rijgedrag kunnen beïnvloeden. *"Ik denk echt dat het door gedrevenheid komt. Gedrevenheid gekoppeld aan niet getraind zijn, want daar staat of valt alles mee. Deels kan je anderen dat ook echt niet kwalijk nemen. Het wordt ze niet aangeboden, het wordt ze niet geleerd en je gaat dus gedrag zien wat een normale burger ook zou vertonen. Dat gaat parten spelen. Het is echt een combinatie van én dat gaan, dat willen, adrenaline én die gretigheid. Wat daar tegenover staat is onvoldoende training."*

Ook is de respondenten gevraagd naar hun beleving van prioriteitsritten. Tijdens de interviews kwam naar voren dat bijna alle respondenten zich wel eens onveilig hebben gevoeld bij collega's in de auto. Echter is dit iets wat altijd direct besproken kon worden en dit is iets waarin men open is naar elkaar toe. Wel geven respondenten hierbij aan dat zij het gevoel hebben dat collega's soms 'hun blik op oneindig zetten' tijdens het rijden en hun eigen kunde overschatten. *"Ik denk dat vooral collega's zichzelf overschatten. Zij denken, ik heb een extra rijopleiding gehad, en daardoor denken zij dat ze beter kunnen rijden dan de gemiddelde automobilist."* Een andere respondent zei hier het volgende over: *"De oogkleppen gaan voor mijn gevoel dan echt op. Ik denk dat collega's dan echt, en ik wil niet zeggen bewust, want het gebeurt denk ik onbewust in hun gretigheid en dat ze graag willen, maar dat zij dan heel erg veel gaan vragen van hun medeweggebruikers en daardoor onrust veroorzaken en afwijkend, gevaarlijker rijgedrag gaan vertonen."*

#### 3.2.4. Invloed van de bijrijder

Aan de respondenten is gevraagd wat voor rol de bijrijder voor hen heeft tijdens prioriteitsritten en of de bijrijder al dan niet invloed op hen heeft tijdens deze ritten. Tijdens de interviews kwam naar voren dat voor de meeste respondenten geldt dat de bijrijder een ondersteunende rol aan hen biedt tijdens het rijden van prioriteitsritten. *"Hij kijkt met me*

*mee, hij rijdt echt met me mee.”; “Dat is hetzelfde als een verschil tussen koppeling en automaat. Bij een automaat heb je een handeling minder, je hoeft niet meer te schakelen. Dat is de aandacht die je in plaats daarvan, bij het verkeer kan houden. Zo zie ik de rijder ook. Die ziet dingen voor jou, die jij misschien niet ziet.”* Hierin vertrouwen de respondenten hun collega's ook sterk. *“Als hij zegt dat het rechts vrij is, dan is het rechts vrij. Zegt hij dat de fietsers stil staan, dan staan ze stil. Ondanks dat je zelf ook nog wel kijkt he, maar ik vertrouw hem.”* Een enkeling geeft aan het lastig te vinden om in de rol van de rijder te zitten.

Wanneer er gesproken wordt over beïnvloeding vanuit de rijder geven alle respondenten aan niet het gevoel te hebben dat hun rijder invloed heeft op hun rijstijl, in ieder geval niet in negatieve zin. *“Iemand kan best zeggen van ‘harder, harder’, maar ik rij dus ik bepaal uiteindelijk hoe ik naar die melding toe rij. Dat maakt mij niks uit. Ik rij, dan moet iemand zelf maar gaan rijden als ze dat vinden.”*

Wel geven alle respondenten aan dat, indien hun rijder aangeeft zich niet prettig of veilig te voelen bij hoe zij rijden en hun gevraagd wordt om bijvoorbeeld langzamer aan te doen, zij hiervoor open staan en hun rijgedrag hierop zouden aanpassen. *“Ik laat me niet pushen. Als iemand zegt van: je moet zachter, dan zal ik daar natuurlijk wel gehoor aan geven. We moeten wel snel maar het is de bedoeling dat je een beetje normaal en rustig daar aan komt. En als je maximaal in de stress aan komt dan moet je eerst nog even bijkomen voordat je normaal aan het werk kunt.”*

Ondanks dat de respondenten zelf geen ervaring hebben met negatieve invloeden vanuit de rijder, zien zij dit wel terugkomen bij anderen. *“Dat ze zich misschien toch wat laten opjatten of opfokken ofzo. Ik denk dat dat wel gebeurt. Of dat je elkaar veel aanspoort, zovan: ‘we gaan ze wel even pakken’. Dat mensen daar wel gevoelig voor zijn, of ‘trap hem nog wat verder in’.”* Respondenten geven hierbij aan dat dit door het verschil in ervaring kan komen: wanneer het niveau van de rijder bijvoorbeeld hoger is dan het niveau van de bestuurder. *“Dan gaan ze [de bestuurders] zichzelf overschatten, dingen doen die ze eigenlijk niet kunnen.”*

De meeste respondenten geven aan deze beïnvloeding niet acceptabel te vinden. *“Je kweekt daar onzekerheid door. Als je ergens onzeker over bent, dan is het ‘t allemaal net niet. Dus nee, daar ben ik geen voorstander van.”; “Je moet je eigen rit rijden.”*

Wat ook naar voren kwam is dat respondenten vaker bij jonge collega's merken dat er risicovoller en onveiliger gereden wordt. *“Je ziet het meestal bij jonge collega's die wel hun best doen om snel te rijden, maar dan vergeten ze een aantal aspecten in het rijden. Zoals het breed kijken, afremmen bij kruisingen. Er zijn enkele dingen die wel opvallen bij jonge collega's.”; “Ik merk toch wel, met name bij jongere collega's, die zijn vaak zo enthousiast dat het meer op een kartcircuit lijkt dan dat ze bezig zijn met rijden.”* Dit kan volgens hen te maken hebben met bewijsdrang en druk om te presteren, maar ook met het feit dat jongere collega's vaak minder rijervaring hebben. *“Ze zijn jong, ze willen graag en hebben niet zoveel rijervaring.”*

Maar ook hier redeneren zij vanuit de gedrevenheid van de diender en hun enthousiasme over hun beroep. *“Ik denk dat jonge collega's wat dat betreft misschien meer bewijsdrang hebben. Ik heb ook wel eens haast, maar ik ga echt geen gekke dingen doen. Dat zie je bij die jonge honden wel, die zijn wat dat betreft toch, ach, noem het gedreven, geef het een naam. Ik denk dat dat wel gekke dingen met je kan doen.”*

### 3.2.5. Hoe vind je zelf dat het gaat?

Ten slotte, als extra toevoeging aan het onderzoek, is de respondenten gevraagd hoe zij zelf kijken naar het rijgedrag van politiemedewerkers. Tijdens de interviews geven veel respondenten aan behoefte te hebben aan meer trainingsmogelijkheden voor het rijden. *“Ik vind dat wij heel weinig training krijgen. Je gaat jezelf dingen aanleren en dat hoeven niet altijd positieve dingen te zijn. Dan denk je zelf misschien wel dat het heel goed is, maar juist degene die de rijopleiding geven of trainen hebben misschien wel ontzettend goede tips, of misschien juist een uitbreiding van je kennis. Dat mis ik wel een beetje.”*

*“Ik weet dat het plantechnisch lastig is, maar dingen zoals de PRVT hebben ze nou om de drie jaar en dat vind ik echt te lang duren. Ik ben wel van mening dat we dat vaker moeten hebben.”; “Het ligt er ook aan hoe actief jij met je eigen rijstijl bezig bent. Kijk, je kunt jezelf ook trainen. Maar het is hartstikke belangrijk dat er van tijd tot tijd even kijkt naar jou. Hoe rij je nou eigenlijk? Hoe gedraag je je op de weg?”*

Onder andere vanuit de interviews bij Dienst Infrastructuur kwam duidelijk naar voren hoe de hogere, specialiserende rijopleidingen het autorijden verbetert en dat hierin veel verschil te zien is in vergelijking met basisteams. *“Eigenlijk vind ik ook dat elke politieagent op straat zo’n specialistische rijopleiding moet hebben. Daar heb ik absoluut meer aan gehad dan aan een normale rijopleiding. Iedereen denkt van: ja, daar kan je écht hard rijden. Maar je leert met name om risico’s beter in te schatten en om daarop te anticiperen.”*

*“Ik zou het mooi vinden als iedereen die in de noodhulp zit een specialistische rijopleiding krijgt. [...] Hard rijden kan iedereen, maar kan het ook veilig?”*

Tijdens de interviews komt ook naar voren dat respondenten aangeven dat zij de snelheden waarmee gereden wordt soms te hoog vinden. *“Meer op die snelheid letten. Niet bij iedereen, hoor. Maar soms dan denk ik van: pff, dat had niet zo hard gehoeven.”*

Respondenten zeggen hierover dat er meer vanuit de rust gereden mag worden en dat dat volgens hen iets is wat collega’s kunnen vergeten tijdens de ritten. *“Wat ik het belangrijkste vind, is rust en ruimte. Dat zie je gewoon veel te weinig. Te dicht op andere auto’s gaan zitten, te lomp rijden, te veel vragen van het dienstvoertuig. Het kan veel soepeler en veel meer vanuit de rust en ruimte, dat is het belangrijkste.”; “Je hebt soms een veel veiligere rit als je net een tandje langzamer rijdt. Dan kom je veilig aan en dat wordt in de rijopleiding ook gezgd, maar ik heb niet het idee dat het altijd bij iedereen landt.”*

Eén van de respondenten geeft hierbij aan dat er onderling, binnen de teams, ook niet veel over het rijgedrag wordt gesproken en dat hierin ruimte kan zijn voor verbetering. *“Er wordt nooit na een prioriteit gevraagd van: hoe vond je het gaan? Wat ging er goed, wat kon er beter? Dat soort dingen. Dat gebeurt gewoon niet. [...] Als je kijkt naar prio-1 ritten wordt er soms wel wat nabesproken over de melding. Maar er wordt nooit gevraagd, kijk eens naar je eigen handelen en je eigen rijden. [...] Zo van, je haalt hem even terug: ik zag dit en dit gebeuren, zou het ook anders kunnen? Wat vond je daarvan? Het ging niet helemaal lekker, hoe kwam dat dan?”*

Daarbij geven respondenten aan zeker te zijn van hun eigen rijvaardigheid. *“Ja, iedereen vindt natuurlijk van zichzelf dat hij goed rijdt. Dat idee van mezelf heb ik ook.”* Hierbij geven sommige collega’s ook aan zich bewust te zijn van eventuele fouten die ze maken tijdens het rijden, waar ze vervolgens op reflecteren. *“Ik heb ook wel ritten gehad dat ik achteraf dacht van: dit is wel goed gegaan, maar niet goed gedaan.”; “Er waren best wel eens situaties dat je achteraf dingen hebt gedaan waarvan je nu denkt, het is mooi opgelost maar het zag er niet fraai uit.”*

## HOOFDSTUK 4: CONCLUSIE, DISCUSSIE EN AANBEVELINGEN

---

In dit hoofdstuk worden de conclusie, discussie en aanbevelingen weergegeven.

### 4.1. CONCLUSIE

De onderzoeksvraag luidt:

*Wat maakt dat politiemedewerkers soms sterker dan vereist reageren in het verkeer door de Brancherichtlijn te overschrijden wanneer zij richting een prioriteitsmelding rijden en daarmee risicovol(ler) rijgedrag vertonen dan voorgeschreven?*

Om hier antwoord op te geven zijn er drie deelvragen opgesteld:

*Deelvraag 1: Hoe ziet het risicovolle(re) rijgedrag van politiemensen die een prioriteitsmelding waarnemen er in de praktijk uit?*

*Deelvraag 2: Welke beweegredenen legitimeren volgens de politiemensen het vertonen van het risicovolle(re) rijgedrag?*

*Deelvraag 3: Wat is de invloed van de bijrijder tijdens het rijden van prioriteitsritten op het vertoonde risicovolle(re) gedrag?*

Het doel van het onderzoek was om zicht te krijgen op interne factoren die ten grondslag liggen aan het overreageren zodat hier in de rijopleiding preventief op ingespeeld kan worden. Kortom: wat kwam terug als eventuele oorzaak van het risicovol(ler) rijden richting prioriteitsmeldingen.

#### 4.1.1. Risicovol rijgedrag in de praktijk

Wanneer gekeken wordt naar de Brancherichtlijn, uit het risicovolle(re) rijgedrag van politiemedewerkers zich in de praktijk in de snelheid waarmee er gereden wordt en het al dan niet melden van een overschrijding van de Brancherichtlijn. De richtlijnen 'De rijbaan wordt bereden met een snelheid van maximaal 40 kilometer per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid voor voertuigen', 'Het negeren van een rood verkeerslicht gebeurt met een snelheid van maximaal 20 kilometer per uur' en 'De politieambtenaar stelt – voorafgaand aan, tijdens of onmiddellijk na de inzet - de meldkamer mondeling of door middel van een statuswijziging van de melding, op de hoogte van zijn of haar beslissing tot afwijking van de Brancherichtlijn' worden het vaakst overschreden.

Uit de interviews is gebleken dat risicovoller rijgedrag onder politiemedewerkers zich, naast het overschrijden van de Brancherichtlijn, ook uit in algemeen, aangeleerd rijgedrag van politiemedewerkers. Dit betreft de volgende handelingen:

#### *Inhalen*

Inhalen waar niet genoeg ruimte is; op het laatste moment; waar het niet kan of waar een situatie onoverzichtelijk is.

#### *Afsnijden*

Het afsnijden van andere weggebruikers als gevolg van een gevaarlijke inhaalmanoeuvre.

#### *Te hard rijden*

Een te hoge snelheid houden en daardoor rotondes, kruisingen, stoplichten en andere onoverzichtelijke situaties te snel naderen, hierdoor niet kunnen overzien en alsnog passeren. Ook andere weggebruikers met te hoge snelheid naderen zorgt volgens de

respondenten voor gevaarlijke situaties waarin niet meer vanuit de rust en ruimte gewerkt wordt.

#### *Het nemen van bochten*

Bochten te snel naderen en vervolgens met te hoge snelheden door een bocht rijden.

#### *Bumperkleven*

Het niet genoeg afstand houden van de voorganger, hierdoor situaties niet kunnen overzien en niet meer ver vooruit kunnen kijken. Door niet ver vooruit te kunnen kijken, kunnen politiemedewerkers niet meer werken vanuit rust en ruimte.

#### *Aannames doen*

Er vanuit gaan dat andere weggebruikers het dienstvoertuig al gezien hebben en te weinig rekening houden met de overige weggebruikers.

#### *Multitasking*

Veel handelingen tegelijkertijd moeten verrichten in een dienstvoertuig tijdens een prioriteitsmelding; veel prikkels in het voertuig.

#### **4.1.2. Beweegredenen die het risicovolle(re) rijgedrag legitimeren**

Respondenten legitimeerden het risicovolle(re) rijgedrag, zowel het overschrijden van de Brancherichtlijn als het vertonen van door hen waargenomen risicovol rijgedrag, aan de hand van de ernst van de melding. Het soort melding dat binnenkomt heeft veel invloed op of iemand in staat is om risicovoller te rijden of niet. Zo kwam tijdens de interviews naar voren dat het gevoel van betrokkenheid, de wil om te presteren en snel ter plaatse te zijn nog meer naar voren komt bij meldingen zoals (kinder-)reanimaties en assistentie collega's. Deze betrokkenheid kan gelinkt worden aan de mate van gedrevenheid die de respondenten ervaren, maar kan ook een risico vormen voor de bestuurder van het voertuig.

Zo kwam in de interviews naar voren dat het soms lijkt alsof politiemedewerkers 'oogkleppen op hebben' tijdens het rijden naar een heftige melding. De politiemedewerkers worden op dat moment sterk in beslag genomen door de wil om ter plaatse te komen, wat maakt dat al hun gedachten en interesses hierop gericht zijn. Het kan daardoor voor de persoon moeilijk of zelfs onmogelijk zijn om mee te krijgen wat er in het overige verkeer gebeurt. Daarnaast heeft ook de hoeveelheid spanning en adrenaline die iemand ervaart tijdens het rijden van een prioriteitsrit invloed op in hoeverre die persoon zich bewust is van wat er zich op de weg afspeelt. De hoeveelheid prikkels die iemand krijgt tijdens het rijden heeft consequenties voor de mate van aandacht die hij bij het rijden heeft.

#### **4.1.3. De invloed van de bijrijder**

Uit het onderzoek komt naar voren dat de respondenten weinig tot niet negatief beïnvloed worden door hun bijrijder. Wat hierin opvalt is dat er tijdens de ritten altijd een prettige sfeer hing in de auto. De respondenten communiceerden onderling veel met elkaar. Deze bevinding werd bevestigd tijdens de interviews, waar de respondenten vrijwel allemaal aangaven de ondersteunende rol van de bijrijder als prettig te ervaren. Tijdens de geobserveerde ritten was de invloed van de bijrijder dus louter positief.

Wel gaven de respondenten aan dat dit niet overal het geval is en dat elders binnen de organisatie wel sprake is van negatieve beïnvloeding door de bijrijder. De respondenten gaven aan dit voornamelijk te zien bij jongere collega's, die makkelijker te beïnvloeden zijn en aangespoord kunnen worden om dingen te doen waar ze nog niet aan toe zijn.

## 4.2. DISCUSSIE

Tijdens het onderzoek zijn er een aantal discussiepunten naar voren gekomen waar rekening mee gehouden kan worden in een eventueel vervolgonderzoek.

Met betrekking tot de uitkomsten van het onderzoek dient er rekening gehouden te worden met de gebruikte observatiemethode. De geobserveerde respondenten konden sociaal wenselijk gedrag vertonen tijdens de geobserveerde diensten, omdat de onderzoeker hierbij aanwezig was. De onderzoeker is tijdens het onderzoek altijd transparant geweest over de context en het doel van het onderzoek. Daarnaast dient er rekening gehouden te worden met de demografische kenmerken van het onderzoek. Omdat het onderzoek is afgenomen bij respondenten in Noord-Nederland (Drenthe, Groningen, Friesland), dient de lezer er rekening mee te houden dat de data die verzameld is niet representatief hoeft te zijn voor heel Nederland.

Er zijn veel verschillende factoren die het rijgedrag van de politiemedewerkers beïnvloeden. Zo zijn er tijdens het onderzoek vaak zorgen uitgesproken over het rijgedrag van jongere collega's. Daarnaast wordt er ook veel gesproken over de behoefte aan meer rijvaardigheidstraining. De korte duur van de rijopleiding kan erin resulteren dat beginnend politiemensen met te weinig capaciteiten op het gebied van rijvaardigheid het werkveld in gaan. De hoeveelheid training die iemand genoten heeft en hoe ervaren iemand is, kan verschil maken in hoe er gereden wordt. Hoe iemand reageert op verkeerssituaties heeft te maken met zijn vaardigheden op dat gebied en de taakeisen die bij de verkeerssituatie horen (Dicke, 2021). Wanneer iemands vaardigheden, ook wel capaciteiten, lager zijn dan de taakeisen van de verkeersomgeving zal de rijtaak moeilijker zijn en zal de bestuurder van het voertuig de controle sneller verliezen (Fuller, 2000). Doordat iemand zijn eigen rijcapaciteiten overschrijdt kunnen gevaarlijke verkeerssituaties veroorzaakt worden (Saifuzzaman, Zheng, Haque & Washington, 2015). De vraag die hierin gesteld kan worden is of de rijopleiding wel de gewenste mate van kennis en kunde kan bieden.

Jongeren hebben vaker een positievere houding jegens risico's, wat met name in het begin van de leercyclus een valkuil kan zijn. Het aannemen van een positieve houding jegens risico's kan de risico's veiliger laten blijken dan zij in werkelijkheid zijn (Slovic, Peters & Finucane, 2005). Daarbij kunnen succeservaringen de mate van vertrouwen in de eigen bekwaamheid verhogen (Bandura, 1994). Het vertonen van risicovol rijgedrag en het hiermee veroorzaken van een gevaarlijke verkeerssituatie zonder consequenties, kan als zo'n succeservaring gezien worden wat ervoor kan zorgen dat het risicovollere rijgedrag in stand wordt gehouden. Het in stand houden van risicovol rijgedrag kan ervoor zorgen dat iemands vertrouwen in de eigen bekwaamheid hem overstijgt en hier kan sprake zijn van zelfoverschatting (Wilde, 2015). Daar komt bij dat mensen over het algemeen al de neiging hebben om hun eigen rijvaardigheid te overschatten (Roy & Liersch, 2014). Daarnaast hebben mensen van nature de neiging om hun eigen handelen te evalueren, met name in vergelijking met anderen (Festinger, 1954). Sociaal vergelijken kan mensen aansporen rijgedrag te vertonen wat nog niet in verhouding staat tot hun eigen rijcapaciteiten. Bijvoorbeeld omdat zij bepaald rijgedrag zien bij anderen en dit opwaarts vergelijken met hun eigen rijgedrag.

Tijdens het rijden kan de hoeveelheid prikkels die iemand ervaart ervoor zorgen dat iemands aandacht minder gericht is op het autorijden en meer op bijzaken. Door de aandacht niet volledig bij het rijden te hebben kan het maken van keuzes in het verkeer lastiger worden, vooral op het tactische en operationele niveau (Michon, 1985). Aspecten zoals manoeuvreren, snelheid, inhalen, reageren op ander verkeer en voertuigbeheersing zoals gas geven, richting aangeven en schakelen worden hierdoor bemoeilijkt en hier kunnen

sneller fouten in gemaakt worden. Daar komt bij dat het maken van fouten in het verkeer relatie heeft tot de mate van aandacht die de bestuurder heeft voor het verkeer (Smiley, 1989). De hoeveelheid spanning en adrenaline die iemand ervaart tijdens het rijden van een prioriteitsrit kan invloed hebben op in hoeverre die persoon zich bewust is van wat er zich op de weg afspeelt. Tijdens stressvolle situaties worden complexe gedragspatronen onderdrukt: de prefrontale cortex, waar de processen omtrent plannen, wikken en wegen zich afspelen, wordt dan geblokkeerd en directe intensieve actie krijgt voorrang (Morrison & Bennett, 2013). Bij het maken van keuzes in het verkeer kan deze snelheid en eenvoud in handelen voor gevaarlijke verkeerssituaties zorgen. Voor de politiemedewerkers die tijdens hun diensten solo rijden, kan dit gevaren met zich meebrengen wanneer zij er bij binnenkomst van een melding alleen voor staan en niet de ondersteuning van een bijrijder hebben.

Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat geen van de respondenten zich aan de snelheidsrichtlijnen uit de Brancherichtlijn houdt. Er heerst dus een uitvoeringsprobleem met betrekking tot het volgen van de snelheidsrichtlijnen. Dit is echter voor de meeste respondenten een bewuste keuze. Hierin zijn zij zich er bewust van dat het overschrijden van de Brancherichtlijn hen in de problemen kan brengen wanneer zij in die omstandigheden een dienstongeval krijgen. Tijdens het rijden van een prioriteitsrit belanden politiemedewerkers hierdoor in een dilemma. Enerzijds wil men graag zo snel mogelijk ter plaatste zijn, anderzijds is er de Brancherichtlijn, waar men zich bewust van is en waarvan elke politiemedewerker weet dat hij zich aan deze richtlijn zal moeten houden, die hen in de snelheid beperkt.

De gedrevenheid, de wil om vooruit te komen en om snel ter plaatste te zijn legitimeert het overschrijden van de Brancherichtlijn voor respondenten. Daarnaast heerst het idee dat de maximale overschrijding van 40 kilometer boven de toegestane snelheid de lading niet dekt tijdens prioriteitsmeldingen: dat gaat niet snel genoeg. De vraag is of men zich realiseert dat het overschrijden van de snelheidsrichtlijnen ook gevolgen heeft voor de eigen veiligheid. Tegenover risicovol rijgedrag en dienstongevallen heerst de overtuiging van velen dat *“dit mij niet zal overkomen”*. Dit wordt ook wel de *optimism bias* genoemd: het overschatten van de kans op positieve gebeurtenissen en het onderschatten van potentieel negatieve gebeurtenissen (Mudditt, 2021). Het is de vraag hoe duidelijk het voor politiemedewerkers is dat het overschrijden van de Brancherichtlijn ongewenst gedrag is en wat er voor politiemedewerkers moet veranderen om op dit gebied gedragsverandering in te kunnen zetten.

### 4.3. AANBEVELINGEN

Ten slotte worden er aanbevelingen gegeven aan het P.O.T.C. Zuidlaren.

- Aan de respondenten is gevraagd wat zij zelf als risicovol rijgedrag ervaren, los van het overschrijden van de Brancherichtlijn. Deze handelingen zijn opgesomd en uitgewerkt en deze lijst kan tijdens de rijvaardigheidstrainingen gebruikt worden om risicovol(ler) rijgedrag beter te signaleren. Hier kan vervolgens op geïntervenieerd worden tijdens de training en hier kan uitleg over gegeven worden over waarom dit gedrag risicovol is. Dit kan op basis van de besproken theoretische modellen, maar ook tijdens de PRVT door praktijkvoorbeelden te geven. Om bewustwording omtrent risicovoller rijgedrag te vergroten kan er tijdens de politierijvaardigheidstraining extra aandacht besteed worden aan het rijgedrag, door een stuk verkeerspsychologie toe te voegen aan de training.

- Vanuit de opdrachtgever is voor het verzamelen van de data de vraag gesteld of het mogelijk zou zijn dat bestuurder en bijrijder van het politievoertuig meer gaan samenwerken en overleggen in het proces van een prioriteitsrit. Tijdens de observaties en interviews is duidelijk geworden dat de respondenten op een prettige manier met elkaar omgaan en dat hierin ook zeker ruimte is voor meer overleg over en tijdens de rit zelf. De respondenten gaven aan dat de beïnvloeding vanuit de bijrijder positief is en dat de rol van de bijrijder belangrijk voor hen is tijdens het rijden.

De 'hardop denken'-methode kan hierin toegepast worden als techniek om informatie te delen. Hierbij wordt van de bijrijder gevraagd zijn gedachten gedurende de rit en tijdens het proces daar naartoe, hardop uit te spreken en de bestuurder mee te nemen in de gedachtegang. Middels deze methode kunnen bijrijder en bestuurder met elkaar in gesprek blijven vooraf en tijdens de rit en de spanning zo laag mogelijk houden.

- Voor een eventueel vervolgonderzoek zou het P.O.T.C. zich kunnen richten op de overschrijdingen van de snelheidsrichtlijnen binnen de Brancherichtlijn. Het zou waardevol kunnen zijn om te achterhalen welke argumenten van politiemedewerkers met betrekking tot snelheid kloppen en welke niet.

## LITERATUURLIJST

---

- Baarda, B., Bakker, E., Boullart, A., Fischer, T., Julsing, M., Peters, V., & Van der Velden, T. (2018). *Basisboek Kwalitatief onderzoek*. 4<sup>e</sup> druk. Groningen/Utrecht: Noordhoff Uitgevers.
- Bandura, A. (1977). Self-efficacy: toward a unifying theory of behavioral change. *Psychological review*, 84(2), pp. 191-215.
- Bandura, A. (1994). Self-efficacy. In V. S. Ramachaudran (ed.), *Encyclopedia of human behaviour*. 4, pp. 71-81.
- Blok, R. (2015). *Kansrijke oplossingen voor ongevallen met voorrangsvoertuigen* (Bachelorscriptie). Verkeerskunde, NOVI Verkeersacademie, Utrecht.
- Boeije, H. & Bleijenbergh, I. (2019). *Analyseren in kwalitatief onderzoek*. 3<sup>e</sup> druk. Amsterdam: Boom.
- De Soir, E., Van den Steene, P., & Daubechies, F. (2009). *Stress en trauma bij de politie*. 2<sup>e</sup>, herziene uitgave. Antwerpen, Apeldoorn: Maklu-Uitgevers.
- Dicke, M. (2020). *Achtergronden bij de colleges verkeersveiligheid van Matthijs Dicke*. Geraadpleegd op 23 april 2021, van Kennisbank Politie.
- Dieste, T. (2019). *Alles wat je moet weten over 'Transcriberen'*. Geraadpleegd op 7 april 2021, van <https://www.amberscript.com/nl/geautomatiseerde-transcriptie/wat-is-transcriptie>
- Festinger, L. (1954). A Theory of Social Comparison Processes. *Human Relations*, 7, pp. 117-140. DOI: 10.1177/001872675400700202
- Fischer, T., & Julsing, M. (2019). *Onderzoek doen!* 3<sup>e</sup> druk. Groningen/Utrecht: Noordhoff Uitgevers.
- Fuller, R. (2000). The task-capability interface model of the driving process. *Recherche transports sécurité*, 66, pp. 47-59.
- Fuller, R. (2001). From theory to practice: implications of the task-capability interface model for driver training. In G. B. Grayson (Ed.), *Behavioral Research in Road Safety X: Proceedings of the 10<sup>th</sup> seminar on behavioural research in road safety, Esher, Surrey, 3-5 april 2000* (pp. 126-136). Londen: Department of the Environment, Transport and the Regions DETR.
- Global Drivers Concept. (2015). *De GDE-Matrix*. Geraadpleegd op 23 april 2021, van <https://www.globaldriversconcept.be/portfolio/de-gde-matrix/>
- Instituut Fysieke Veiligheid. (2012). *Blauwe led's in auto waarschuwen voor hulpdiensten met speed*. Geraadpleegd op 22 april 2021, van <https://www.ifv.nl/kennisplein/voorrangsvoertuigen/nieuws/blauwe-leds-in-auto-waarschuwen-voor-hulpdiensten-met-speed>
- Instituut Fysieke Veiligheid. (2018). *Ongevallenstatistiek voorrangsvoertuigen 2016-2017*. Arnhem: Instituut Fysieke Veiligheid.
- Instituut Fysieke Veiligheid. (2020). *Ongevallenstatistiek voorrangsvoertuigen 2018-2019*. Arnhem: Instituut Fysieke Veiligheid.
- Lofland, J. & Lofland, L. H. (1995). *Analysing social settings. A guide to qualitative observation and analysis*. Belmont: Wadsworth.

Morrison, V., & Bennett, P. (2013). *Gezondheidspsychologie*. 2<sup>e</sup> druk. Amsterdam: Pearson Benelux.

Michon, J. A. (1985). A critical review of driver behavioral models: What do we know, what should we do? In R. Schwing & L. A. Evands (Eds.), *Human behavior and traffic safety* (pp. 487-525). New York: Plenum Press.

Michon, J.A. (1989). Modellen van bestuurdersgedrag. In: C.W.F. Knippenberg, J.A. Rothengatter, J.A. Michon, *Handboek sociale verkeerskunde* (pp. 207-231). Assen: Van Gorcum.

Mudditt, J. (2021, 30 april). *How 'optimism bias' shapes our decisions and futures*. Geraadpleegd op 29 mei 2021, van <https://www.bbc.com/worklife/article/20210427-how-optimism-bias-shapes-our-decisions-and-futures>

Nobel, F. (2021, 22 maart). *Politieagent reed bromfietser aan, 80 uur taakstraf*. Geraadpleegd op 24 maart 2021, van <https://www.omroepbrabant.nl/nieuws/3362470/politieagent-reed-bromfietser-aan-80-uur-taakstraf>

Paulhus, D. L. (2002). Socially desirable responding: The evolution of a construct. In H. I. Braun, D. N. Jackson, & D. E. Wiley (Eds.), *The role of constructs in psychological and educational measurement* (pp. 49-60). Mahwah, NJ: Erlbaum.

PDC HRM OBT. (2015). *Handboek OBT*. Versie 1.3. Geraadpleegd op 24 februari 2021 van Kennisbank Politie.

Petri, D. (2021, 13 april). *Workshop kwalitatieve data-analyse met ATLAS.ti*. [PowerPoint]. Geraadpleegd op 18 april 2021, van [https://blackboard.hanze.nl/webapps/blackboard/content/listContent.jsp?course\\_id=157401&content\\_id=4054291\\_1](https://blackboard.hanze.nl/webapps/blackboard/content/listContent.jsp?course_id=157401&content_id=4054291_1)

Politie.nl. (z.d.). *Bevoegdheden politie*. Geraadpleegd op 6 april 2021, van <https://www.politie.nl/themas/bevoegdheden-politie.html#:~:text=De%20politie%20heeft%20een%20wettelijke,Reglement%20Verkeersregels%20en%20Verkeerstekens%201990.>

Politie. (z.d.). *Integriteit*. Geraadpleegd op 21 april 2021, van <https://www.politie.nl/themas/integriteit.html>

Politie. (2021, 4 maart). *Brancherichtlijn Politie 2021*. Geraadpleegd op 7 april 2021, van <https://www.politie.nl/binaries/content/assets/politie/onderwerpen/verkeershandhaving/brancherichtlijn-2021.pdf>

Politieacademie.nl. (z.d.). *Rijopleiding Initieel*. Geraadpleegd op 24 februari 2021, van <https://www.politieacademie.nl/onderwijs/onderwijsaanbod/Pages/opleiding.aspx?code=3101583&interessegebied=3&thema=35>

Rechtspraak.nl. (2021). *Uitspraken*. ECLI:NL:RBOBR:2021:1214. Geraadpleegd op 24 maart 2021, van <https://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RBOBR:2021:1214&showbutton=true&keyword=politieambtenaar>

*Regeling aanstellingseisen politie 2002*. (2018, 1 juli). Geraadpleegd op 21 april 2021, van <https://wetten.overheid.nl/BWBR0014138/2018-07-01#Opschrift>

- Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)*. (2021, 1 januari). Geraadpleegd op 21 april 2021, van <https://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/2021-01-01>
- Roy, M. M., & Liersch, M. J. (2014). I am a better driver than you think: examining self-enhancement for driving ability. *Journal of Applied Social Psychology*, 43(8), pp. 1648–1659. DOI: 10.1111/jasp.12117
- Saifuzzaman, M., Zheng, Z., Haque, M., & Washington, S. (2015). *Revisiting the Task-Capability Interface model for incorporating human factors into Car-following models*. Geraadpleegd op 23 april 2021, van [\(PDF\) Revisiting the Task-Capability Interface model for incorporating human factors into Car-following models \(researchgate.net\)](#)
- Siegrist, S. (1999). *Driver training, testing and licensing; Towards theory-based management of young drivers' injury risk in road traffic; Results of EU-project GADGET*. Work Package 3, BfU-Report 40. Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung BfU, Berne.
- Slovic, P., Peters, E., & Finucane, M. L. (2005). Affect, Risk and Decision Making. *Health Psychology*, 24(4), pp. 35-40.
- Smiley, A. (1989). Cognitieve vaardigheden van autobestuurders. In C. W. F. van Knippenberg, J. A. Rothengatter & J. A. Michon, *Handboek sociale verkeerskunde*. Assen: Van Gorcum.
- Spradley, J. P. (1980). *Participant observation*. New York: Holt, Rinehart and Winston.
- Stoker, J. (2017, 17 mei). *Zelfoverschatting is een menselijke maar gevaarlijke eigenschap, vooral bij leiders*. Geraadpleegd op 1 april 2021, van <https://www.rug.nl/hrm-ob/bloggen/blog-17-05-2017-zelfoverschatting-is-een-menselijke-maar-gevaarlijke-eigenschap-vooral-bij-leiders>
- Strien, van, P. (2011). *Psychologie van de wetenschap*. 1<sup>e</sup> druk. Leiden: Pallas Publications.
- Verhoef, J., Kuiper, C., Neijenhuis, K., Dekker-van Doorn, C., & Rosendal, H. (2019). *Praktijkgericht onderzoek*. 2<sup>e</sup> druk. Amsterdam: Boom Uitgevers.
- Vitor, C. (2019). *Bereid je voor op de psychologische test | Politie test*. Geraadpleegd op 21 april 2021, van <https://politiekeuring.nl/psychologische-test-politie/>
- Vlakveld, W. P. (2006). *Veiligheidswaarde van de ANWB-rijopleiding*. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV: Leidschendam.
- Volk, T. (2019). *Brancherichtlijn Politie 2018*. Geraadpleegd op 24 februari 2021, van Kennisbank Politieacademie.
- Wilde, J., de. (2015). *Zelfoverschatting: oorzaken, gevolgen en wat te doen*. Geraadpleegd op 23 april 2021, van <https://mens-en-samenleving.infonu.nl/psychologie/156987-zelfoverschatting-oorzaken-gevolgen-en-wat-te-doen.html>

## BIJLAGEN

---

### BIJLAGE 1: GEDRAGSCODE BESTUURDER VAN VOERTUIGEN BRANCHERICHTLIJN (2021)

Uit: Politie. (2021). *Brancherichtlijn Politie 2021*. Geraadpleegd op 7 april 2021, van <https://www.politie.nl/binaries/content/assets/politie/onderwerpen/verkeershandhaving/brancherichtlijn-2021.pdf>

#### Hoofdstuk 7. Gedragscode bestuurder van voertuigen

Motorvoertuigen met optische en geluidssignalen verstoren het normale verkeersbeeld; niet alleen door geluid en licht, maar ook door een ander rijgedrag (van zowel bestuurders van voorrangsvuigtuigen als hierop reagerende overige weggebruikers). De bestuurder van een voorrangsvuigtuig dient zich dus bewust te zijn van het feit dat de reactie van overige weggebruikers een onvoorspelbare factor is.

Voorspelbaar gedrag van bestuurders van voorrangsvuigtuigen komt de verkeersveiligheid ten goede. Een dergelijke situatie kan gecreëerd worden door een gezamenlijke - en ook voor de buitenwacht herkenbare - gedragscode af te spreken over veelvoorkomende en tevens gevaarlijke situaties.

##### **Algemeen**

Het afwijken van algemeen geldende verkeersregels en gedragsnormen gebeurt restrictief en alleen indien daartoe voldoende noodzaak bestaat. Hierbij maakt de bestuurder een afweging tussen te nemen risico en het beoogde doel.

Het in- en uit schakelen van de optische en geluidssignalen dient op zodanige wijze te geschieden dat schrikreacties zoveel mogelijk worden tegengegaan bij de overige weggebruikers. Het voortdurend aan- en uitzetten van de signalen wordt onwenselijk geacht. Voorkomen moet worden dat dit in-, of uitschakelen gebeurt vlak voor of op een kruisingsvlak.

De bestuurder van een voorrangsvuigtuig dient zich bewust te zijn van zijn bijzondere positie en verantwoordelijkheden. De optische en geluidssignalen worden gebruikt als vraag om medewerking van andere weggebruikers en niet als dwangmiddel. De bestuurder moet zich rekenschap geven van de mogelijkheid dat andere weggebruikers hem niet horen en/of zien, dan wel zijn richting en/of snelheid niet goed kunnen inschatten. Dit betekent dat er rekening gehouden dient te worden met reacties van andere weggebruikers. Het algehele rijgedrag van de bestuurder van het voorrangsvuigtuig dient beheerst te zijn.

##### *Kruispunten*

Het naderen en oversteken van kruispunten gebeurt met aangepaste snelheid. Bij het oprijden van het kruisingsvlak dient de bestuurder van het voorrangsvuigtuig ervan uit te gaan dat andere weggebruikers hem niet hebben opgemerkt en hem dus mogelijk niet voor laten gaan. Daarom wordt zo nodig gestopt.

##### *Rood licht*

Het negeren van een rood verkeerslicht gebeurt met een snelheid van maximaal 20 kilometer per uur. Bij bruggen en spoorwegovergangen wordt het rode licht niet genegeerd en mag niet worden doorgereden.

##### *Vluchtstrook*

Een vluchtstrook wordt bereden met een snelheid van maximaal 50 km per uur.

### *Maximumsnelheid*

De rijbaan wordt bereden met een snelheid van maximaal 40 km per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid voor voertuigen  $\leq 5000$  kg TMM. Voor voertuigen boven de 5000 kg TMM, geldt een maximale overschrijding van maximaal 20 km.

### *Tegen het verkeer inrijden*

Tegen het verkeer inrijden is bij niet-gescheiden rijbanen toegestaan als er sprake is van een significante tijdwinst en er met een snelheid wordt gereden waarbij gestopt kan worden binnen de afstand die te overzien is en waarover de rijbaan vrij is. Dit geldt voor gebodsborden, geslotenverklaringen en het rijden op weghelften bestemd voor het tegemoet komend verkeer.

Bij gescheiden rijbanen is het tegen het verkeer inrijden alleen toegestaan onder dezelfde voorwaarden als hierboven benoemd, echter ook pas na toestemming van de meldkamer. Daarbij moet zeker zijn gesteld dat het verkeer is stil gelegd.

### *Plaats op de weg bij files*

1. Indien een vrije vluchtstrook beschikbaar is voor het voorrangsvoertuig, wordt er gebruik gemaakt van deze vluchtstrook.
2. Indien de vluchtstrook niet beschikbaar is, wordt bekeken of er een mogelijkheid bestaat middels afkruisen door de wegbeheerder tijdig een rijstrook vrij te laten maken.
3. Indien opties 1 en 2 niet uitvoerbaar zijn, wordt gebruik gemaakt van de methode van middendoor rijden. Hierbij wordt tussen de 1<sup>e</sup> (rijstrook 1 is de rijstrook die het dichtst tegen de middenberm aan ligt) en 2<sup>e</sup> rijstrook middendoor gereden.

## BIJLAGE 2: INTERVIEW VRAGENLIJST

### Brancherichtlijn algemeen

Als het goed is heb je kennis van de Brancherichtlijn (BR).

1. Wat kun je vertellen over hoe de kennis van de BR jouw eigen rijstijl beïnvloedt?

In H10 van de BR wordt benoemd dat je in bijzondere gevallen mag afwijken van de BR.

2. Hoe sta jij hier tegenover?
3. Zijn er volgens jou richtlijnen binnen de BR die vaak overschreden worden?
  - a. Wat zijn bijvoorbeeld dé momenten waarop er afgeweken wordt van de BR?
  - b. Hoe ziet dit gedrag er dan uit?
4. Zijn er momenten waarop jij zelf de Brancherichtlijn overschrijdt?
  - a. Hoe zou je dit verantwoorden/Hoe kan je dit uitleggen?
  - b. Wat gaat er door je heen als je de Brancherichtlijn overschrijdt? En achteraf?
5. In hoeverre voel jij jezelf wel eens onveilig bij collega's die de Brancherichtlijn overschrijden?

### Eigen perceptie op risicovol rijgedrag

6. Hoe zou jij zelf risicovol rijgedrag onder politiemensen beschrijven? Hoe ziet dit eruit? Wat zijn concrete handelingen die hieronder vallen?
7. Heb je er ervaring mee dat anderen dit risicovol rijgedrag vertonen? Wat kan je daarover vertellen?
  - a. Wat maakt denk jij dat collega's dit gedrag vertonen? Hoe zouden zij dit gedrag onderbouwen, toelichten, legitimeren, verantwoorden?
8. In hoeverre voel jij jezelf wel eens onveilig bij collega's die het volgens jou risicovolle rijgedrag vertonen?
9. In hoeverre vertoon jij zelf dit risicovolle rijgedrag wanneer je naar prioriteitsmeldingen rijdt?
  - a. Wat maakt dat je er soms voor kiest om dit gedrag te vertonen? Hoe zou jij dit gedrag uitleggen, legitimeren, verantwoorden?
  - b. Wat gaat er door je heen als je risicovol rijgedrag hebt vertoond? In hoeverre is dat iets waar je later over nadenkt of op terugkijkt?

### Invloed bijrijder tijdens rijden richting prioriteitsmeldingen

10. Wat voor rol heeft de bijrijder voor jou wanneer je richting een prioriteitsmelding rijdt?
  - a. Heeft jouw bijrijder invloed op jouw rijstijl wanneer je richting een prioriteitsmelding rijdt? En op wat voor manier dan?
11. Zijn er collega's die veel beïnvloed worden door hun bijrijder?

## **Overig**

12. Zijn er dingen die graag anders zou willen zien m.b.t. het rijgedrag van politiemedewerkers? Wat zijn deze dingen? Hoe zou dit volgens jou beter kunnen worden? Wat zou jij daarvoor nodig hebben?
13. Heb je nog vragen of aanvullingen op wat we net besproken hebben?

## BIJLAGE 3: CODEBOEK

| Thema                   | Code                                                                    | Voorbeeld                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Brancherichtlijn</b> | Houding jegens BR                                                       | <i>ik zie de BR echt als een richtlijn</i>                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Brancherichtlijn</b> | Houding jegens overschrijding BR                                        | <i>Overall moeten uitzonderingssituaties voor zijn, we zijn natuurlijk geen sociale instelling, we zijn een politie organisatie waar soms extreme situaties of bijzondere situaties terechtkomen. Waar misschien ook wel bijzondere maatregelen van onze kant genomen moeten worden. Dus dat is goed</i>                |
| <b>Brancherichtlijn</b> | Welke BR wordt vaak overschreden en wanneer                             | <i>Ik denk vooral dat het de maximale snelheid is. Meer als het echt nodig is, of als je prio-1 meldingen hebt. Het moet wel noodzaak zijn, niet voor de flauwekul</i>                                                                                                                                                  |
| <b>Brancherichtlijn</b> | Wat doet het overschrijden van de BR met iemand                         | <i>Op zo'n moment gaat er eigenlijk niet zo heel veel door me heen, denk ik. Maar ik denk dat het verschilt per melding. Het is niet dat ik onnodige risico's ga nemen. Alles wat ik doe, is voor mezelf te verklaren en veilig</i>                                                                                     |
| <b>Brancherichtlijn</b> | Legitimeren overschrijding BR                                           | <i>Dat is dan echt afhankelijk van de melding die ik op dat moment heb. Op moment dat een schaaop op zijn rug ligt, bijvoorbeeld, kan ik overschrijding BR niet verantwoorden.</i>                                                                                                                                      |
| <b>Brancherichtlijn</b> | Kennis inhoud BR                                                        | <i>Ik zou hem eerst eens moeten doorlezen, want volgens mij zit er ook iets in met over een vluchtstrook rijden, en zo</i>                                                                                                                                                                                              |
|                         |                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Rijgedrag</b>        | Eigen omschrijving risicovol rijgedrag                                  | <i>Ik vind bijvoorbeeld inhalen, en je ziet echt iets op je afkomen wat wel heel dichtbij komt, dat vind ik een te groot risico.</i>                                                                                                                                                                                    |
| <b>Rijgedrag</b>        | Eigen omschrijving gevaarlijke situaties                                | <i>in Groningen met al die fietsers en voetgangers en toestanden. Dan zou ik het wat risicovoller vinden als je daar wat harder gaat rijden. Je mag daar misschien wel 50 en dus plus 40, 90. Maar kan dat wel?</i>                                                                                                     |
| <b>Rijgedrag</b>        | Legitimeren van risicovol rijgedrag (wat maakt dat iemand dit vertoont) | <i>De ene collega die is misschien gevoelig voor meldingen waarbij kinderen betrokken zijn. Bijvoorbeeld kinderreanimaties. Dan rijd je er heel anders heen. Dan ben je met de melding bezig in plaats van met het rijden. Dan denk ik dat zo'n melding meer in je kop speelt dan dat je bezig bent met het rijden.</i> |
| <b>Rijgedrag</b>        | Belevingen tijdens prioriteitsritten (veilig/onveilig)                  | <i>Je zit niet bij alle collega's even lekker in de auto, dat is één ding wat zeker is</i>                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Rijgedrag</b>        | Houding jegens eigen rijgedrag                                          | <i>Ik vind zelf dat ik een goede rijder ben. Ik hoop ook dat collega's dat vinden.</i>                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Rijgedrag</b>        | Houding jegens risicovol rijgedrag                                      | <i>Op de manier waarop hij bezig was kon dat niet uit. Dus ik zei: "of je kapt ermee, of ik stap uit". Ik zei "Joh, het is allemaal al gebeurd, of we nou een minuut later of eerder zijn dat maakt geen zak meer uit. Houd het veilig."</i>                                                                            |

|                          |                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Rijgedrag</b>         | Invloed risicovol rijden/stress op de gemoedstoestand                                                       | <i>Als je van die halsbrekende toeren gaat uithalen, wordt het in je hoofd ook drukker en stressvoller, dus dan ga je het overzicht verliezen. En als je het overzicht verliest, dan zit je jezelf alleen maar op te juttten en dat heeft ook geen zin.</i>                                       |
| <b>Rijgedrag</b>         | Mening over jongere collega's                                                                               | <i>Ik merk toch wel, met name bij jongere collega's, die zijn vaak zo enthousiast dat het meer op een kartcircuit lijkt dan dat ze bezig zijn met rijden.</i>                                                                                                                                     |
| <b>Rijgedrag</b>         | Onbegrip/fouten burgers                                                                                     | <i>burgers hebben er niet altijd begrip voor. Wat ik zei, als je naar een inbraakmelding gaat en je rijdt zonder zwaailampen door rood, dan zie je wel een keer een burger een beweging maken, zo van "wat doe je nou". Dat is dan onwetendheid van hun, zij weten niet waar wij naartoe gaan</i> |
|                          |                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Invloed bijrijder</b> | Rol van de bijrijder tijdens prioriteitsritten                                                              | <i>Meekijken. Zie je wat aan komen rijden? Is rechts vrij? Is links vrij? Je bent nooit alleen, zeg ik altijd, ook tijdens een spoedrit. Al zit je achter het stuur, dan ben je nog niet helemaal alleen verantwoordelijk. Je bent met zijn tweeën.</i>                                           |
| <b>Invloed bijrijder</b> | Beïnvloeding door de bijrijder                                                                              | <i>Nee, nee. Iemand kan best zeggen van "harder, harder", maar ik rij dus ik bepaal uiteindelijk hoe ik naar die melding toe rij. Dat maakt mij niks uit. Ik rij, dan moet iemand zelf maar gaan rijden als ze dat vinden. Daar heb ik geen last van.</i>                                         |
|                          |                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Extra</b>             | Mening/attitude jegens rijgedrag politiemedewerkers algemeen (wat zou je anders willen zien, wat kan beter) | <i>Ik denk dat de herhaling van de rijopleidingen en – cursussen wel enkele keren per jaar moeten herhaald worden</i>                                                                                                                                                                             |
| <b>Extra</b>             | Invloed onderzoeker op rijgedrag                                                                            | <i>Misschien dat collega's nu wel iets langzamer gaan rijden omdat juist jij bij hun in de auto zit, en ze ook verantwoordelijk voor jou zijn en niet alleen voor zichzelf, dan wel de bijrijder.</i>                                                                                             |
| <b>Extra</b>             | Prioritering meldingen                                                                                      | <i>Niet alles is prio-1, maar eigenlijk worden bijna alle meldingen nu wel als prio-1 uitgegeven. Bijvoorbeeld ook aan agressieve winkeldief ofzo. Soms denk ik, poeh, is dit echt een prio-1 melding? Maar oké dan.</i>                                                                          |

## BIJLAGE 4: OBSERVATIESCHEMA

| <b>Observatieformulier</b>                                                                     |                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Dag/datum                                                                                      |                 |
| Soort dienst                                                                                   |                 |
| Locatie                                                                                        |                 |
| <b>Risicovol rijgedrag</b>                                                                     |                 |
| Toestemming meldkamer O&G                                                                      | Wel/niet/n.v.t. |
| O&G voortdurend aan/uit                                                                        | Wel/niet/n.v.t. |
| O&G aan op kruising                                                                            | Wel/niet/n.v.t. |
| Snelheid aanpassen bij kruising/zo nodig stoppen                                               | Wel/niet/n.v.t. |
| Rood licht max. 20 km/u                                                                        | Wel/niet/n.v.t. |
| Vluchtstrook max. 50 km/u                                                                      | Wel/niet/n.v.t. |
| Max. 40 boven maximumsnelheid                                                                  | Wel/niet/n.v.t. |
| Afwijking BR gemeld                                                                            | Wel/niet/n.v.t. |
| Bijzonderheden, wat viel op tijdens de rit, concrete handelingen/uitspraken die veel voorkomen |                 |

## BIJLAGE 5: FORMULIER 'ZORGVULDIG OMGAAN MET PROEFPERSONEN'

### Zorgvuldigheidsmaatregelen onderzoek door studenten Toegepaste Psychologie

|                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Project / vak / studieonderdeel:                     | Afstuderen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Docent / coach:                                      | Bas Scholtz, Peter Klomp                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Onderwerp:                                           | Risicovol rijgedrag onder politiemedewerkers tijdens prioriteitsmeldingen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Begin- en eindtijd van het onderzoek:                | 8 februari – medio juni                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Beschrijving van het onderzoek (kort maar volledig): | Tijdens het onderzoek wordt het rijgedrag van politiemedewerkers tijdens prioriteitsmeldingen onderzocht. Het komt namelijk voor dat politiemensen in degelijke situaties extremer reageren dan nodig is en hierdoor risico's nemen die niet in verhouding staan tot de melding die binnenkomt. P.O.T.C. Zuidlaren, team OBT wil graag weten waar dit risicovolle gedrag vandaan komt en waarom figuurlijk "de luiken dichtgaan" op het moment dat politiemensen naar een spoedmelding toe moeten rijden. |

Ondergetekende verklaart zonder voorbehoud en naar waarheid bijgaand formulier te hebben ingevuld in verband met in het kader van de opleiding Toegepaste Psychologie uit te voeren onderzoek.

|                      |                                                                                     |
|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Naam van de student: | Handtekening:                                                                       |
| Marieke Jager        |  |

Datum: 4 maart 2021

|                                                                         | Aankruisen indien van toepassing |           | Beantwoord onderstaande vragen als in de vorige kolom het vakje met → is aangekruist.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Kan hier redelijkerwijs toch nog schade uit ontstaan? (kruis het juiste vakje aan) |    |
|-------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|----|
|                                                                         | A                                |           | B                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | C                                                                                  |    |
| <b>1</b><br><b>Privacy / anonimiteit</b>                                |                                  |           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Nee                                                                                | Ja |
| 1.1<br>Ken je de naam van proefpersonen? Heb je adresgegevens?          | Nee<br><br>↙                     | Ja<br>X → | Hoe is de anonimiteit gegarandeerd?<br>(Denk aan het niet opnemen van persoonlijke gegevens in een verslag, het veranderen van namen en gegevens enzovoort.)<br><br><b>Persoonlijke gegevens worden niet opgenomen in het verslag. Alle informatie die gegeven wordt, wordt geanonimiseerd en zal niet teruggeleid kunnen worden naar de respondenten.</b><br><br>Wanneer worden de gegevens vernietigd en wie is daar verantwoordelijk voor?<br><br><b>De onderzoeker zal de gegevens vernietigen/verwijderen wanneer het onderzoek is afgerond en voldoende is bevonden.</b><br><br>Als naam van proefpersoon of een bedrijf of dergelijke tóch wordt gepubliceerd, geven de betrokkenen daar dan expliciet toestemming voor?<br><br><b>Ja.</b> | X                                                                                  |    |
| 1.2<br>Ken je het e-mailadres van de proefpersonen?                     | Nee<br><br>↙                     | Ja<br>X → | Hoe zorg je ervoor dat het adres uit je adressenlijst verdwijnt (sent items, contactpersonen, inbox, andere mappen enzovoort), o.a. met het oog op spam / verspreiding van virussen?<br>(Verder als bij 1.1)<br><br><b>Eventuele e-mailadressen verwijderen ik eveneens wanneer het onderzoek is afgerond en voldoende is bevonden.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | X                                                                                  |    |
| 1.3<br>Beschik je over (andere) persoonlijke gegevens?                  | Nee<br>X ↙                       | Ja<br>→   | Zijn deze gegevens nodig? Waarom?<br>(Verder als bij 1.1)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | X                                                                                  |    |
| 1.4<br>Komen proefpersonen op foto of op beeld- of geluidband te staan? | Nee<br><br>↙                     | Ja<br>X → | Zijn proefpersonen hiervan vooraf op de hoogte?<br><br><b>Ja.</b><br><br>Wie krijgen dit materiaal te zien / horen? Geven proefpersonen hier nadrukkelijk toestemming voor?<br>(Verder als bij 1.1)<br><br><b>De onderzoeker zelf krijgt dit te zien/horen en de proefpersonen zelf. Zij geven hier nadrukkelijke toestemming voor, voordat zij meedoen aan het onderzoek.</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | X                                                                                  |    |

|                                                           |                |         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |   |  |
|-----------------------------------------------------------|----------------|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|--|
| 1.5<br>Wordt er gewerkt met bekenden van de onderzoekers? | Nee<br><br>X ↙ | Ja<br>→ | Bestaat de mogelijkheid van rolverwarring?<br>Zijn er problemen denkbaar op het gebied van privacy of bijvoorbeeld strijdigheid van belangen en de verhouding die kan ontstaan door een lastige testuitslag?<br>Wat wordt er gedaan om deze problemen te voorkomen? Welke alternatieve oplossingen zijn overwogen en waarom zijn die niet toegepast? | X |  |
|-----------------------------------------------------------|----------------|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|--|

|                                                                                                                                                      |            |          |                                                                      |   |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|----------|----------------------------------------------------------------------|---|--|
| <b>2<br/>Informatie en toestemming</b>                                                                                                               |            |          |                                                                      |   |  |
| 2.1<br>Wordt proefpersonen expliciet om toestemming gevraagd?                                                                                        | Ja<br>X ↙  | Nee<br>→ | Waarom niet?                                                         | X |  |
| 2.2<br>Worden proefpersonen vooraf op de hoogte gebracht van het doel van het onderzoek / de interventie?                                            | Ja<br>X ↙  | Nee<br>→ | Waarom niet?<br>Worden proefpersonen achteraf op de hoogte gebracht? | X |  |
| 2.3<br>Wordt proefpersonen naar waarheid duidelijk gemaakt wie de opdrachtgever is / welke belangen de opdrachtgever heeft?                          | Ja<br>X ↙  | Nee<br>→ | Waarom niet?<br>Worden proefpersonen achteraf op de hoogte gebracht? | X |  |
| 2.4<br>Kunnen proefpersonen deelname weigeren?                                                                                                       | Ja<br>X ↙  | Nee<br>→ | Waarom niet?                                                         | X |  |
| 2.5<br>Kunnen proefpersonen op elk moment stoppen / van verdere medewerking afzien?                                                                  | Ja<br>X ↙  | Nee<br>→ | Waarom niet?                                                         | X |  |
| 2.6<br>Wordt het proefpersonen duidelijk gemaakt in welke rol je met ze werkt? (Bijvoorbeeld om van te leren, als medewerker voor een opdrachtgever) | Ja<br>X ↙  | Nee<br>→ | Waarom niet?<br>Worden proefpersonen achteraf op de hoogte gebracht? | X |  |
| 2.7<br>Wordt proefpersonen de mogelijkheid geboden op de hoogte te worden gebracht van uitkomsten / resultaten?                                      | Ja<br>X ↙  | Nee<br>→ | Waarom niet?                                                         | X |  |
| 2.8<br>Wordt aan proefpersonen onjuiste informatie verstrekt over de opdrachtgever, het doel van het onderzoek of dergelijke.?                       | Nee<br>X ↙ | Ja<br>→  | Waarom?<br>Worden proefpersonen achteraf op de hoogte gebracht?      | X |  |

|                                                                                                                                                            |            |          |                                                                                       |   |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|----------|---------------------------------------------------------------------------------------|---|--|
| 2.9<br>Zijn (sommige) proefpersonen minderjarig?                                                                                                           | Nee<br>X ↙ | Ja<br>→  | Is toestemming geregeld met ouders/verzorgers? Zo nee, waarom niet?                   | X |  |
| 2.10<br>Zijn (sommige) proefpersonen wilsonbekwaam?                                                                                                        | Nee<br>X ↙ | Ja<br>→  | Is toestemming geregeld met eventuele andere verantwoordelijken? Zo nee, waarom niet? | X |  |
| 2.11<br>Is er een protocol gemaakt waarin staat hoe en in welke bewoordingen proefpersonen over de punten 2.1 tot en met 2.8 op de hoogte worden gebracht? | Ja<br>X →  |          | Voeg het protocol bij.<br><br><b>Zie Plan van Aanpak, bijlage 2.</b>                  |   |  |
|                                                                                                                                                            |            | Nee<br>→ | Waarom niet?                                                                          |   |  |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                |         |                                                                                                                                                                    |   |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|--|
| <b>3</b><br><b>Mogelijke schadelijke effecten</b>                                                                                                                                                                                                                                         |                |         |                                                                                                                                                                    |   |  |
| 3.1<br>Is er tijdens het onderzoek sprake van misleiding van proefpersonen?                                                                                                                                                                                                               | Nee<br>X ↙     | Ja<br>→ | Waarom is dit nodig?<br>Wat is de aard van de misleiding?<br>Wanneer en hoe worden proefpersonen op de hoogte gebracht (debriefing)?                               | X |  |
| 3.2<br>Kan de proefpersoon door deelname geestelijk, sociaal, fysiek of andere nadeel ondervinden? Denk hierbij <i>onder andere</i> aan bewustwording van iets onaangenaams, in verlegenheid, frustratie of stress worden gebracht, het ongewenst bekend worden van uitkomsten enzovoort. | Nee<br><br>X ↙ | Ja<br>→ | Welke nadelen zijn denkbaar?<br>Wat wordt er gedaan om deze nadelen te voorkomen? Wat om de schade te beperken?<br>Zijn proefpersonen hiervan vooraf op de hoogte? | X |  |
| 3.3<br>Kunnen er groeperingen (denk ook aan kwetsbare groepen / minderheden) door deelname aan of bijvoorbeeld uitkomsten van onderzoek of publiciteit erover ervan nadeel ondervinden?                                                                                                   | Nee<br><br>X ↙ | Ja<br>→ | Welke nadelen zijn denkbaar?<br>Wat wordt er gedaan om deze nadelen te voorkomen? Wat om de schade te beperken?<br>Zijn proefpersonen hiervan vooraf op de hoogte? | X |  |
| 3.4<br>Kunnen organisaties en dergelijke (bijvoorbeeld school of                                                                                                                                                                                                                          | Nee            | Ja<br>→ | Welke nadelen zijn denkbaar?<br>Wat wordt er gedaan om deze nadelen te voorkomen? Wat om de schade te beperken?                                                    | X |  |

|                                                                                                                                                                   |                |         |                                                                                                                                                                                                                                         |   |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|--|
| woningbouwcorporatie die er 'slecht' van afkomt)<br>nadelen ondervinden van de uitkomsten van of publiciteit rond het onderzoek?                                  | X ↙            |         | Zijn proefpersonen hiervan vooraf op de hoogte?<br>Zijn betreffende organisaties hiervan op de hoogte?                                                                                                                                  |   |  |
| 3.5<br>Kunnen er op basis van het onderzoek beslissingen worden genomen (door bijvoorbeeld opdrachtgever) die nadelig kunnen zijn voor bepaalde (groepen) mensen? | Nee<br><br>X ↙ | Ja<br>→ | Welke beslissingen kunnen voor wie nadelig zijn?<br>Wat wordt er gedaan om deze nadelen te voorkomen? Wat om de schade te beperken?<br>Zijn proefpersonen hiervan vooraf op de hoogte?<br>Zijn andere betrokkenen hiervan op de hoogte? | X |  |
| 3.6<br>Kunnen uitkomsten / testuitslagen schokkend / naar zijn voor de betrokkene?                                                                                | Nee<br><br>X ↙ | Ja<br>→ | Worden er vooraf afspraken gemaakt over de bespreking van de uitkomsten / uitslagen?<br>Is er de mogelijkheid van opvang, nazorg of doorverwijzing geregeld?                                                                            | X |  |

|                                                                                                                                                                                                                                                                           |             |          |                                                                                    |  |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----------|------------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| <b>4.<br/>Afweging voor- en nadelen</b>                                                                                                                                                                                                                                   |             |          |                                                                                    |  |  |
| Als er in het voorgaande zaken zijn waarmee proefpersonen of anderen te kort kan worden gedaan, staan daar wellicht voordelen van het onderzoek tegenover (verbetering van de situatie van mensen, onderwijs-/leerdoeleinden, verdiensten e.d.). Zijn er zulke voordelen? | Ja<br><br>X | Nee<br>→ | Welke voordelen zijn dat?<br>In hoeverre wegen de nadelen op tegen deze voordelen? |  |  |