



Bureau
Boekhoorn
Sociaal-wetenschappelijk
Onderzoek

Nachtdiensten bij de politie en mogelijke verkeersgevolgen

Rapportage van een verkenning

Programma Politie en Wetenschap

Voorwoord

In opdracht van het Programmabureau Politie en Wetenschap heeft BBSO een verkennende studie verricht naar de beschikbare kennis over ongelukken en (bijna)aanrijdingen onder politiefunctionarissen na het verrichten van nachtdiensten.

Uit publicaties zijn signalen naar voren gekomen dat politiefunctionarissen die onregelmatig werken en vooral zij die 's nachts werken, een grotere kans lopen om bij een verkeersgevaarlijke situatie en/of verkeersongeval betrokken te raken waaraan vermoeidheid ten grondslag ligt, dan personen die niet onregelmatig werken. Politieambtenaren vormen in dit kader een specifieke risicogroep, van wie wordt verwacht dat zij zowel tijdens de dienst als in het verkeer na de (nacht)dienst alert zijn.

Paul Boekhoorn
Marloes Verhoeven

BBSO

Nijmegen, april 2012

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Achtergrond	4
1.2	Doel van het onderzoek	4
1.3	Probleemstelling en onderzoeksvragen	5
1.4	Onderzoeksopzet en –uitvoering	5
2	Verkeersongevallen bij de politie na nachtdiensten	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Stand van zaken onderzoek ‘Vermoeidheid achter het stuur’	8
2.3	Nachtdienst bij de politie en vermoeidheid achter het stuur	10
3	Conclusie	14
	Literatuur	15

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

“POLITIE ENORME BROKKENPILOTEN”, kopte het Algemeen Dagblad van 24 september 2010. In 2008 en 2009 waren agenten betrokken bij 19.363 aanrijdingen; 87 burgers raakten gewond en één persoon overleed bij een van deze ongelukken. De meeste ongelukken gebeurden doordat agenten tegen palen reden of met hun voertuig in sloten belandden. In de meeste gevallen betrof het blikshade, maar de totale schade is groot. Afgelopen jaren zijn niet alleen burgers gewond geraakt of overleden, ook politieagenten zijn overleden als gevolg van verkeersongelukken tijdens de uitoefening van hun dienst. Los van het menselijk leed dat verkeersongelukken met zich meebrengen, kosten deze ongelukken de politie jaarlijks miljoenen euro's.

Bovenstaande cijfers hebben betrekking op het aantal ongelukken en aanrijdingen door politieagenten veroorzaakt tijdens hun diensttijd. Onbekend is in hoeverre politieagenten ongelukken of aanrijdingen veroorzaken met hun voertuig buiten diensttijd en wel in het bijzonder na het verrichten van de nachtdienst. De belasting van het verrichten van nachtdiensten kan risico's met zich meebrengen, zich uitend in vermoeidheid en concentratiegebrek en mogelijk leidend tot verkeersgevaarlijk gedrag.

Uit onderzoek zijn signalen naar voren gekomen dat het verrichten van nachtdiensten door politiefunctionarissen, een negatief effect kan hebben op het verkeersgedrag van betreffende dienders. Zo zijn er indicaties dat de belasting vanwege de nachtdienst een verhoogd risico met zich meebrengt, leidend tot ongevallen en (bijna)aanrijdingen met een voertuig. Uit onder meer de controles van de Arbeidsinspectie (i.c. de Inspectie SZW) komt naar voren dat te lange werktijden grote risico's met zich meebrengen voor agenten¹. Overbelasting en vermoeidheid zorgen voor een verminderde alertheid.

1.2 Doel van het onderzoek

Over het mogelijke verband tussen het verrichten van nachtdiensten en het plaatsvinden van ongevallen en (bijna)aanrijdingen bij politieagenten, bestaan op dit moment alleen signalen en geen diepgaander cijfermatig inzicht. Ook is er weinig zicht op mogelijke nog onderbelichte risico's die vanwege het verrichten van nachtdiensten invloed uitoefenen op het verkeersgedrag van de politieagent.

Vanuit deze achtergrond is een verkennende studie uitgevoerd naar de mate waarin ongelukken of (bijna)aanrijdingen plaatsvinden bij politieagenten die nachtdiensten verrichten. Het onderzoek wijst met name uit of relevante gegevens voorhanden zijn of beschikbaar kunnen komen die zicht geven op het aantal ongelukken en (bijna) aanrijdingen door politieagenten veroorzaakt, samenhangend met het verrichten van hun nachtdienst.

¹ Arbeidsinspectie, Inspectierapport Politiekorpsen, april 2010; Inspectie SZW, Over werken bij de Politie. Inspecties naar agressie en geweld en Arbeidstijden, maart 2012.

1.3 Probleemstelling en onderzoeksvragen

Probleemstelling

De centrale vragen voor de verkennende studie zijn:

in welke mate vinden ongelukken en aanrijdingen met een motorvoertuig plaats onder politieagenten die nachtdienst hebben verricht? Welk verband is aan te geven tussen de belasting van de nachtdienst en een onveilig verkeersgedrag van de politieagenten?

Onderzoeksvragen

De probleemstelling is in de volgende onderzoeksvragen uiteengelegd:

- a. welke bronnen zijn beschikbaar of kunnen mogelijk beschikbaar komen voor het kwantificeren van de ongelukken onder politieagenten na nachtdiensten?
- b. welke relevante gegevens worden (al dan niet) geregistreerd?
- c. welke omstandigheden en risico's zijn te onderscheiden die het verkeersgedrag na de nachtdienst kunnen beïnvloeden?
- d. zijn er patronen te herleiden in het risicovolle verkeersgedrag die wijzen op specifieke omstandigheden, locaties, tijdstippen of nog onderbelichte risico's?

1.4 Onderzoekopzet en –uitvoering

Het onderzoek heeft het karakter van een verkennende studie waarbij in eerste instantie is onderzocht of op grond van bestaande registraties cijfers beschikbaar zijn over het aantal ongelukken onder politieagenten, samenhangend met het verrichten met de nachtdienst. Bij voldoende onderzoeksgegevens zou een analyse kunnen worden verricht van de omvang van de problematiek naar tijdstippen en omstandigheden zodat meer zicht wordt verkregen wordt op risicomomenten en –situaties. Voor de verkenning van de problematiek zijn de volgende dataverzamelingsmethoden toegepast:

a. Inventarisatie literatuur

Er is gestart met een literatuursearch via verschillende bronnen, waarbij gezocht is naar documenten en publicaties met betrekking tot 'nachtdienst', 'politie' en 'risico's in het verkeer' en 'verkeersveiligheid'.

b. Dataverzameling bij centrale politieonderdelen en sleutelorganisaties

Bij verscheidene centrale politieorganisaties is vervolgens informatie verzameld over de bekendheid met de problematiek en de registratie van de betreffende incidenten. Onder de politieonderdelen is in de verkennende fase informatie opgevraagd bij:

- het stafbureau van de Raad van Korpschefs;
- KLPD-Verkeer;
- de vtsPN/NPI;
- vier politiebonden (in het kader van belangenbehartiging en mogelijke enquêtes);
- medewerkers van de Politieacademie in het kader van de Aanpak Verkeersveiligheid.

Aanvullende informatie is verzameld bij organisaties die mede zicht zouden kunnen hebben op de belasting van politieagenten in (nacht)dienst, waaronder de Arbeidsinspectie (inmiddels bekend als de Inspectie SZW). Bovendien zijn studies beoordeeld van organisaties die zicht hebben op de verkeersveiligheid; zo heeft de SWOV enkele onderzoeken uitgebracht

over de prevalentie van vermoeidheid in het verkeer. Tevens is navraag gedaan bij de verzekeringsmaatschappij REAAL die tot 2012 voor alle politiekorpsen de ongevallenverzekering beheerde.

c. **interviews met (beleids)medewerkers van politieregio's, verantwoordelijk voor (verkeers-veiligheids)beleid**

In een telefonische ronde zijn veertien politieregio's benaderd met de vraag of er bekendheid bestaat met het onderwerp. Hiertoe is in de politieregio's informatie ingewonnen bij beleidsmedewerkers Verkeer, bij afdelingen Personeel en Organisatie en bij afdelingen gericht op interne beleidsondersteuning en –advisering. De volgende politieregio's zijn benaderd: Gelderland Zuid, Gelderland Midden, Noord Oost Gelderland, Brabant Zuid Oost, Brabant Noord, Midden en West Brabant, Zeeland, Limburg Noord, Limburg Zuid, IJsselland, Utrecht, Amsterdam-Amstelland, Rotterdam-Rijnmond en Drenthe.

d. **informatie opvragen over registraties**

Bij de politie is bovendien navraag gedaan over een mogelijke aanwezigheid van een toegankelijke registratie van ongevallen van de politie na het vervullen van de nachtdienst.

2 Verkeersongevallen bij de politie na nachtdiensten

2.1 Inleiding

De onderzoeksactiviteiten in de verkennende fase hebben tot de volgende resultaten geleid:

Literatuurverkenning

De verkenning naar relevante (onderzoeks)publicaties op de thema's 'nachtdienst', 'politie' en 'risico's in het verkeer' en 'verkeersveiligheid' heeft tot een bescheiden aantal verwijzingen geleid. Een belangrijk deel van de publicaties heeft betrekking op binnenlandse en buitenlandse onderzoeken naar verkeersveiligheid in relatie tot 'vermoeidheid achter het stuur'. Er is geen landelijk onderzoek verricht naar dit thema binnen de politie, wel zijn enkele regionale (politie)studies uitgevoerd.

Verkenning bij landelijke politieorganisaties en politieregio's

Uit de verkennende ronde onder de vtsPN, de Raad van Korpschefs en veertien politieregio's, komt naar voren dat binnen de politieorganisatie nauwelijks iets bekend is over ongevallen in het woon-werkverkeer van de politiefunctionaris na de nachtdienst. Mede vanwege het feit dat de politieagent op dat moment niet meer in dienst is, vindt veelal geen interne registratie plaats van een ongeval. De aanrijding en schade kan door de politieagent wel gemeld worden voor een behandeling daarvan door de verzekeraar; de politieregio's hebben daartoe een collectieve ongevallenverzekering afgesloten waarin ook het woon-werkverkeer is meeverzekerd. Deze informatie is bekend bij de verzekeraar, maar de gemelde ongevallen zijn niet op tijdstip geregistreerd. Hierdoor ontbreekt een verbinding naar mogelijke ongevallen na het verrichten van nachtdiensten.

Er is wel informatie bekend over aanrijdingen door dienstauto's², maar hier is ook geen differentiatie en registratie naar tijdstip, waardoor niet bekend is of mogelijk sprake is geweest van een nachtdienst. In de periode 2008-2009 hebben ruim 19.000 aanrijdingen plaatsgevonden met dienstauto's van de politie. Aanrijdingen, maar ook andere activiteiten en situaties binnen de politie-uitvoering, leiden op jaarbasis tot circa 3.000 (politie)dossiers waarbij letsel een rol speelt (ook voortvloeiend uit sportactiviteiten of uit geweld tegen politiefunctionarissen).

In het kader van het onderdeel 'Aanpak van verkeersveiligheid' van de opleiding bij de Politieacademie, heeft een verwijzing plaatsgevonden naar een onderzoek van een van de betreffende studenten. Deze heeft met name onderzoek gedaan naar het thema 'vermoeidheid in het verkeer' (zie verder).

² Aanrijdingen door dienstauto's van de politie zijn aanleiding geweest voor een studie door politiemedewerkers van de regio Kennemerland. Als studieopdracht van de Politieacademie is in deze regio in 2010 onderzoek gedaan naar schades en ongevallen met dienstvoertuigen. Bovendien is in deze politieregio een plan van aanpak opgesteld om het aantal ongevallen met dienstvoertuigen te verminderen.

Registraties

De verkennende fase wijst uit dat bij de politie op landelijk en/of regionaal niveau geen toegankelijke en bruikbare registratie voorhanden is van de ongevallen van politieagenten na het vervullen van de nachtdienst.

In een bestand van de vtsPN worden wel op jaarbasis 3.000 ongevallendossiers opgenomen waarbij sprake is van dienstongevallen met letsel. Uit dit bestand kan echter niet worden herleid in hoeverre sprake is van een mogelijk ongeval in het woon-werkverkeer van de politiefunctionaris na het verrichten van een nachtdienst. Volgens de vtsPN is dit 'niet traceerbaar', hetgeen mede geldt voor de dossiers die bij de verzekeringsmaatschappij REAAL zijn ingediend in het kader van de collectieve ongevallenverzekering van de politie bij deze verzekeraar.

Verkenning bij politievakbonden

De inventarisatie bij vier politievakorganisaties (NPB, ANVP, ACP en VHMP) wijst uit dat ook bij hen geen zicht is op het thema 'nachtdiensten bij de politie en verkeersongevallen'. Er zijn bij deze organisaties wel signalen bekend over risico's op ongevallen vanwege de nachtdiensten en overtredingen van de Arbeidstijdenwet bij de politie. De vakorganisaties hebben echter geen gegevens voorhanden over ongevallen van politieagenten buiten diensttijd en er is door hen geen onderzoek op dit thema ondernomen.

2.2 Stand van zaken onderzoek 'Vermoeidheid achter het stuur'

De literatuurverkenning geeft een globaal beeld van het onderzoeksthema, voor zover het gaat om risico's van een deelname aan het gemotoriseerd verkeer terwijl men fysiek niet fit is (bijvoorbeeld na het verrichten van een nachtdienst).

Een van de eerste landelijke studies waarin het thema 'vermoeidheid in het verkeer' aan de orde komt, is uitgevoerd door de SWOV, 'Vermoeidheid achter het stuur' (van Schagen, 2003)³. Dit onderzoek geeft een eerste inventarisatie van oorzaken, gevolgen en mogelijke maatregelen.

In deze literatuurstudie van de SWOV wordt aangegeven dat steeds vaker wordt onderkend dat vermoeidheid achter het stuur een belangrijke factor is bij het ontstaan van verkeersongevallen. Vermoeidheid kent veel meer oorzaken dan de tijd die iemand achter het stuur zit. Te weinig slaap of een slechte kwaliteit slaap (bijvoorbeeld vanwege een slaapstoornis, medicatie, maar ook life-style gerelateerd), tijd van de dag of stresssituaties werken het ontstaan van vermoeidheid in de hand. Dit betekent dat vermoeidheid achter het stuur niet alleen voorkomt in landen waar grote afstanden worden gereden, maar ook in kleinere landen als Nederland. Het betekent bovendien dat vermoeidheid achter het stuur niet alleen een probleem is voor beroepschauffeurs, maar ook voor de gewone autobestuurder.

³ Schagen, van I., Vermoeidheid achter het stuur. Een inventarisatie van oorzaken, gevolgen en maatregelen, SWOV, 2003. De resultaten van deze studie zijn later ook opgenomen in: Factsheet Vermoeidheid in het verkeer: oorzaken en gevolgen, SWOV, december 2008. Een overzichtstudie van beschikbare onderzoeken is opgenomen in: Vesentini, L., e.a., Vermoeidheid in het verkeer, een internationale literatuurstudie, opgesteld ten behoeve van het Belgisch Steunpunt Verkeersveiligheid, 2003.

Vermoeidheid leidt tot een verminderde handelingsbekwaamheid en een verminderde handlingsbereidheid. Er treedt volgens de SWOV-studie een verslechtering op in de psychomotorische, perceptuele en cognitieve vaardigheden, en ook de stemming en de motivatie worden minder. Waar het gaat om de rijvaardigheid blijkt vermoeidheid zich vooral te manifesteren op operationeel niveau (minder goed koers houden, minder vloeiende stuurbewegingen), maar ook op tactisch niveau (minder alert reageren op snelheidsvermindering van een voorligger, minder adequaat reageren op informatie uit de omgeving).

Het is niet eenvoudig om vast te stellen in welke mate vermoeidheid een rol speelt bij het ontstaan van ongevallen. De oorzaak hiervan ligt vooral in het feit dat vermoeidheid vrijwel niet op objectieve wijze is te diagnosticeren, in tegenstelling tot bijvoorbeeld alcoholgebruik. Wanneer verschillende buitenlandse gegevensbronnen worden gecombineerd, wordt geconcludeerd dat in 10 - 15% van de ernstige ongevallen vermoeidheid een (mede)oorzaak is. Er is geen reden aan te nemen dat dit percentage in Nederland wezenlijk anders ligt.

In een recente vervolgstudie is door de SWOV nader op dit thema ingegaan (Goldenbeld, et al, 2011)⁴. Het voornaamste doel van dit onderzoek was na te gaan hoe goed Nederlandse rijbewijsbezitters (automobilisten en vrachtautochauffeurs) zijn in 'statusonderkenning, risico-onderkenning en kalibratie' bij vermoeidheid in het verkeer. Herkennen ze, met andere woorden, hun vermoeidheid en hoe schatten ze de invloed in die vermoeidheid heeft op de eigen taakbekwaamheid? Hoe gevaarlijk vinden ze vermoeid rijden en passen ze hun gedrag aan als ze vermoeid zijn? Een tweede onderzoeksdoel was te achterhalen hoe vaak Nederlandse rijbewijsbezitters tijdens het rijden geconfronteerd worden met vermoeidheid en hoe vaak dat tot ongevallen leidt.

Uit deze studie blijkt dat 55% van de automobilisten tijdens het autorijden naar eigen zeggen minimaal één keer licht vermoeid is geweest (op jaarbasis beschouwd). Een kwart van de automobilisten is minimaal één keer zo vermoeid geweest dat ze moeite hadden om de ogen open te houden en 4% is wel eens achter het stuur in slaap gevallen. Het lijkt er volgens de onderzoekers op dat de automobilisten – in ieder geval achteraf – wel beseffen dat ze vermoeid waren en dat vermoeid rijden gevaarlijk is; 20% van de automobilisten geeft aan dat ze wel eens zijn gaan rijden of zijn blijven rijden terwijl ze zelf vonden dat dat eigenlijk niet meer kon. De belangrijkste redenen om toch (door) te rijden zijn dat men naar huis wil of moet, dat men alleen rijdt en dus niemand anders kan laten rijden, en dat men inschat het tot aan huis nog wel te redden. Er lijkt dus wel sprake te zijn van statusonderkenning – men onderkent wel dat men vermoeid is – maar veel automobilisten accepteren in zekere zin het risico dat gepaard gaat met vermoeid rijden en gaan of blijven toch rijden.

Om na te gaan of automobilisten het inderdaad gevaarlijk vinden om vermoeid te rijden, is dit gedrag door de SWOV vergeleken met andere risicovolle gedragingen. Daaruit blijkt dat de meeste automobilisten vermoeid rijden even gevaarlijk vinden als rijden onder invloed van alcohol of drugs. Ongeveer de helft vindt vermoeid rijden even gevaarlijk als bellen tijdens het rijden, maar de tendens is toch dat automobilisten vermoeid rijden gevaarlijker vinden dan bellen tijdens het rijden. Dit is ook het geval bij te hard rijden; vermoeid rijden vindt men gevaarlijker. Deze vergelijkingen geven echter mogelijk een vertekend beeld, omdat respondenten hun eigen gedrag goed lijken te praten: als ze zelf regelmatig risicovol gedrag vertonen, vinden ze het risicovolle gedrag dat ze zelf vertonen (bellen, te hard rijden) minder gevaarlijk

⁴ Goldenbeld, C., R. Davidse, J. Mesken en A. Hoekstra, 'Vermoeidheid in het verkeer: prevalentie en statusonderkenning bij automobilisten en vrachtautochauffeurs', SWOV, 2011.

dan ander risicovol gedrag (zoals vermoeid rijden). Respondenten die zelden risicovol gedrag vertonen, vinden alle risicovolle gedragingen even gevaarlijk.

Uit deze studie komt naar voren dat 4% van de automobilisten in slaap viel tijdens het autorijden. Indien ook de automobilisten worden meegeteld die naar eigen zeggen wel eens bijna in slaap vielen, dan betreft het 10% van de automobilisten. In de meeste gevallen heeft dat (bijna) in slaap vallen niet tot een ongeval geleid. Een kleine 2% van de respondenten kon na het wakker worden een ongeval voorkomen door te remmen of uit te wijken. Van de automobilisten heeft 0,5% minimaal een keer een ongeval gehad omdat ze in slaap waren gevallen achter het stuur.

De resultaten van dit onderzoek zijn globaal beschouwd vergelijkbaar met de resultaten uit buitenlands onderzoek. Ondanks de relatief beperkte reisafstanden binnen Nederland is vermoeidheid dus ook in Nederland een onderwerp dat aandacht verdient binnen het verkeersveiligheidsbeleid. Deze aandacht heeft zich vertaald in de voorlichtingscampagne 'Word geen slaaprijder', gericht op het verbeteren van de statusonderkenning van automobilisten. Uit de studie blijkt echter dat mensen toch nog vermoeid achter het stuur stappen of verder rijden terwijl ze zelf vinden dat ze daarvoor te vermoeid zijn. Bovendien leidt vermoeidheid achter het stuur nog steeds tot ongevallen. Conclusie van deze SWOV-studie is dat er nog ruimte is voor verbetering van de kwaliteit van zelfregulering bij vermoeidheid.

2.3 Nachtdienst bij de politie en vermoeidheid achter het stuur

Het verrichten van onregelmatige diensten, waaronder nachtdiensten, leidt tot een toename van veiligheidsrisico's. Deze risico's hangen direct samen met een afnemende alertheid bij werknemers door vermoeidheid. Voor de uitvoering van de politietaak wordt in het kader van de 24-uurs bereikbaarheid een belangrijk deel van de executieve politie ingezet in onregelmatige diensten, waaronder ook nachtdiensten⁵.

Uit onderzoek zijn signalen naar voren gekomen dat het verrichten van nachtdiensten door politiefunctionarissen, een negatief effect kan hebben op het verkeersgedrag van betreffende dienders. Zo zijn er indicaties dat de belasting vanwege de nachtdienst een verhoogd risico voor de verkeersdeelname met zich meebrengt, leidend tot ongevallen en (bijna)aanrijdingen met een voertuig.

Uit controles van de Arbeidsinspectie komt naar voren dat bij veel politiekorpsen sprake is van te lange werktijden die grote risico's met zich meebrengen voor agenten⁶. Een deel van de te lange werktijden vindt ook plaats in de nachtdienst, waarbij deze langer dan 12 uur duurt. Ook constateert de Arbeidsinspectie overschrijdingen van het toegestane aantal nachtdiensten achtereenvolgend en te korte wekelijkse rusttijden. Inspecteurs van het ministerie van SZW hebben in 2011 bij 13 van de 26 politiekorpsen gecontroleerd op arbeidstijden en bij alle 13 werden

⁵ Dit fenomeen doet zich ook in andere sectoren voor waar sprake is van een 24-uurs inzet, zoals in de zorgsector. In deze sectoren wordt naar methoden gezocht om de negatieve effecten van de nachtdiensten te verminderen (zie bijvoorbeeld het rapport: Project Optimalisatie Nachtarbeid Ziekenhuizen, een studie naar de mitigerende effecten van nachtarbeid ondersteunende interventies, bureau Circadian, 2011).

⁶ De Arbeidsinspectie controleerde in 2009 de werktijden bij dertien politiekorpsen. Tien hiervan lukte het niet zich aan de Arbeidstijdenwet te houden, ondanks herhaalde inspecties en afspraken (Arbeidsinspectie, Inspectierapport Politiekorpsen, april 2010). Ook op basis van de Arbeidstijdenmonitor is naar voren gekomen dat de politie er niet in slaagt om het grote aantal overtredingen van de Arbeidstijdenwet terug te dringen. De korpsen zijn al vaker bekritiseerd door de Arbeidsinspectie omdat agenten te lang werken en te weinig rusten. Uit de monitor blijkt dat de Arbeidstijdenwet in 2011 bij de politie 350.000 keer werd overtreden.

overtredingen geconstateerd. Negen korpsen kregen een boete opgelegd, omdat daar bij eerdere inspecties in 2009 dezelfde overtredingen waren opgemerkt⁷.

Er zijn tot op heden geen landelijke onderzoeken onder de Nederlandse politie verricht die een beeld geven van de mate waarin (bijna)ongevallen bij politieagenten plaatsvinden na het verrichten van nachtdiensten. Uit mondelinge informatie van verscheidene politieregio's komt wel naar voren dat 'signalen worden opgevangen' van incidenten die samenhangen met het verrichten van nachtdiensten. In de benaderde politieregio's zijn gevallen bekend waarin sprake is van (dodelijke) aanrijdingen van politieagenten in het woon-werkverkeer na het verrichten van nachtdiensten.

Beschikbare inventarisaties

In twee politieregio's zijn signalen hieromtrent aanleiding geweest voor politiestudenten van de Politieacademie om nader onderzoek uit te voeren naar de invloed van de nachtdienst op een verkeersveilige deelname door de betreffende politieagenten.

In de *politieregio Drenthe* is in 2010-2011 binnen twee basiseenheden onderzoek gedaan naar vermoeidheid en de gevolgen die medewerkers in de basispolitiezorg ervaren gedurende de verkeersdeelname tijdens en na de nachtdienst⁸. In dit onderzoek worden de volgende aspecten benoemd:

- vermoeidheid leidt tot grotere kans op betrokkenheid bij een ongeval;
- deze kans is 3 tot 8 maal groter bij een acuut slaaptekort;
- meeste ongevallen vinden plaats op auto(snel)wegen;;
- in de late avond of vroege ochtend;
- zonder passagier;
- wanneer men al langere tijd op weg is;
- ongelukken bestaan vaak uit frontale botsing met tegenligger;
- er is verhoogd risico voor personen die ploegendiensten verrichten en 's nachts rijden.

De effecten van de vermoeidheid op het rijgedrag zijn af te leiden uit het afwijken van de eigen rijstrook, slingeren en van de weg af raken, toepassen van veel stuurcorrecties, verminderde reactietijd en in noodgevallen wordt soms in het geheel niet gereageerd. Dit betekent dat tijdsdruk en vermoeidheid de rij situatie gevaarlijk maken.

Het onderzoek in Drenthe omvat onder meer een enquête onder politieagenten van twee basiseenheden in Drenthe, die regelmatig nachtdiensten draaien⁹. Uit deze enquête komt naar voren dat 92% van de geënquêteerde politieagenten soms of vaker last hebben van vermoeidheid na de nachtdienst. Vanwege deze vermoeidheid geeft 38% van de agenten aan ook ervaring te hebben met verkeersonveilige situaties in het rijden naar huis na de nachtdienst. Zo gaf 31% aan plotselinge stuurcorrecties te hebben toegepast, 18% was gedeeltelijk in de berm terechtgekomen en 4% belandde geheel op de andere weghelft.

In het rapport wordt opgemerkt dat een groot gedeelte van de responsgroep geen direct verband ziet tussen respectievelijk uitingsvormen van vermoeidheid (beginstadium), het effect van vermoeidheid op de rijvaardigheid en het rijgedrag (operationeel en tactisch niveau) en

⁷ Inspectie SZW, Over werken bij de Politie. Inspecties naar agressie en geweld en Arbeidstijden, maart 2012.

⁸ Feenstra, S., De invloed van nachtdiensten op de verkeersveiligheid, 2011.

⁹ In het onderzoek waren 90 executieve politiefunctionarissen benaderd, waarvan 37 (41%) op de enquête hebben gereageerd.

het zich daadwerkelijk bevinden in een verkeersgevaarlijke situatie. Er bestaat derhalve een verschil in de beleving over wat men verstaat onder 'verkeersgevaarlijke situatie'.

In het rapport wordt ook gewezen op de risico's van de onregelmatige diensten op de conditie van de agent en zijn/haar mogelijkheden om al dan niet veilig naar huis te rijden na de nachtdiensten. Een deel van de problematiek vloeit voort uit een planningsvraagstuk, waarbij er 'geen regelmatigheid zit in de onregelmatigheid'. Zo worden vroege diensten ook na een reeks nachtdiensten gepland, waardoor er weinig mogelijkheden zijn om voldoende rust op te bouwen. Een knelpunt dat hierbij tevens wordt genoemd is de geringe personele bezetting waardoor de werkdruk tijdens de nachtdienst hoog kan zijn. In andere gevallen acht men de nachtdienst juist 'te rustig' waardoor de alertheid afneemt. Een factor die hier ook van belang is, is de reisafstand in het woon-werkverkeer van de agent; in het onderzoek in Drenthe bleek dat een groot aantal werknemers nog een relatief lange reistijd heeft voordat men thuis aankomt na een nachtdienst.

De regiopolitie Drenthe en de arbodienst Ardyn hebben zich in 2009 tot de Rijksuniversiteit Groningen gewend met een verzoek om advies over 'verlichtende arbeidsomstandigheden'. Door de afdeling Chronobiologie van de RUG is vervolgens in 2011 onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om met 'powernaps' of lichtbehandeling de situatie van nachtdienstwerkers te verbeteren¹⁰. Het onderzoek laat zien dat een 'powernap' van 20 minuten slaperigheid en vermoeidheid van politieagenten gedurende de nachtdienst laat afnemen en daarmee de kans op ongelukken in het verkeer verlaagt.

Een tweede onderzoek naar 'vermoeidheid achter het stuur' onder politieagenten is in 2010 verricht in de *politieregio Brabant Zuid-Oost*. Het onderwerp past volgens de betrokken auteur binnen de beleidskaders van de politieregio¹¹. Het thema heeft raakvlakken met het algemene verkeersveiligheidsbeleid van de regio, waarbij de politieambtenaar de rol inneemt van een reguliere verkeersdeelnemer en de Politie Brabant Zuid-Oost de verantwoordelijkheid heeft om signalen van verkeersonveiligheid op te pikken en (in samenwerking met partners) aan te pakken. Bovendien heeft het thema vanwege de doelgroep ook directe raakvlakken met het personeelsbeleid van de Politie Brabant Zuid-Oost.

De aanleiding voor dit onderzoek werd gevonden in 'verontrustende signalen' op de werkvloer waarin aangegeven is dat politiecollega's vooral na de nachtdienst last hadden van vermoeidheid achter het stuur en daardoor een of meerdere keren betrokken waren geraakt bij verkeersgevaarlijke situaties en/of verkeersongevallen. Om vermoeidheid te voorkomen gaf men bijvoorbeeld aan voorafgaand aan de dienst minimaal 1 tot 3 uur rust te nemen, tijdens de dienst cafeïnehoudende drank te nuttigen en op weg naar huis ramen open te zetten en/of het volume van de radio harder te zetten. Een klein deel van de politiecollega's gaf aan het voertuig voor 10 tot 15 minuten aan de kant van de weg te parkeren voor een 'powernap'. Ten aanzien van de meest vermoeiende rit naar huis werd vooral de rit na de nachtdienst als het meest vermoeiend bestempeld en als het meest risicovol ervaren. Dit gevoel werd volgens hen versterkt indien men moest overwerken, de dienst erg hectisch of juist erg rustig was geweest. Bovendien was het afhankelijk van de mate waarin men voldoende rust vooraf had genomen.

¹⁰ Gordijn, M., De nachtdienst verlicht, 2012. In deze studie van Gordijn wordt tevens naar ander onderzoek verwezen waarin op basis van experimenten met een rijsimulator werd gerapporteerd dat het risico op een auto-ongeluk gedurende het naar huis rijden na de nachtdienst drie keer zo groot is als normaal (Akerstedt e.a. 2005).

¹¹ Gabriëls, J., Vermoeidheid achter het stuur na nachtdienst, 2010.

Om een beter kwantitatief zicht te krijgen op de waarde van deze 'signalen' is in Brabant Zuid Oost (politie Helmond) een enquête onder executieve politieambtenaren afgenomen¹².

Uit het onderzoek komt naar voren dat 95% van de responsgroep in meer of mindere mate ervaring heeft gehad met vermoeidheid achter het stuur. Het overgrote deel van deze groep (85%) geeft ook aan dat deze vermoeidheid achter het stuur heeft geleid tot een of meerdere negatieve gevolgen voor de rijvaardigheid. Het gaat hierbij vooral om een afname van de alertheid en verminderde aandacht voor de rijtaak.

Een grote groep van de ondervraagde executieve politieambtenaren (42%) geeft bovendien aan dat zij door vermoeidheid achter het stuur soms in verkeersgevaarlijke situaties zijn beland. Ofschoon niemand van de onderzochte groep tengevolge van een of meerdere verkeersgevaarlijke situaties daadwerkelijk betrokken was geraakt bij een verkeersongeval, gaf een derde van hen (36%) aan dat zij van mening waren dat zij door vermoeidheid achter het stuur op onverantwoorde wijze hadden deelgenomen aan het verkeer waarbij zij zichzelf en/of anderen in gevaar hebben gebracht.

Bewustwording van het potentieel verkeersgevaarlijke gedrag is een belangrijk thema in het onderzoek; de ondervraagde politieambtenaren herkennen wel dat vermoeidheid een negatieve invloed uitoefent op het verkeersgedrag, men ervaart dat echter niet in alle gevallen als verkeersonveilig gedrag.

De ondernomen studie in Brabant Zuid-Oost dient als basis voor een nieuw onderzoek van een studente van de Kmar in deze politieregio¹³. Hierin wordt gekeken naar maatregelen die kunnen bijdragen aan het verminderen van vermoeide politieambtenaren achter het stuur na de nachtdienst, waardoor minder verkeersonveilige situaties ontstaan.

¹² In dit onderzoek zijn 74 executieve politieambtenaren benaderd, waarvan 37 (50%) op de enquête hebben gereageerd.

¹³ Martens, S., Plan van aanpak Vermoeidheid achter het stuur, Politie Brabant Zuid-Oost, februari 2012.

3 Conclusie

De verkenning wijst uit dat weinig zicht bestaat op het aantal (bijna)ongevallen in het verkeer onder politieagenten die een nachtdienst hebben verricht. Zo is er geen goed toegankelijk registratiesysteem bij de politie beschikbaar waarin aanrijdingen van de dienders in woon-werkverkeer accuraat worden vermeld. Uit onderzoek komen wel aanwijzingen naar voren dat er een verband bestaat tussen de belasting van de nachtdienst en een onveilig verkeersgedrag van de politieagenten.

Het empirisch onderzoek naar de relatie tussen (bijna)ongevallen bij executieve politiefunctionarissen en het verrichten van nachtdiensten is schaars. De resultaten van kleinschalige enquêtes in twee politieregio's, wijzen uit dat een overgroot deel van de executieve politiefunctionarissen in deze regio's ervaring heeft met vermoeidheid achter het stuur na het verrichten van een nachtdienst. Een belangrijk deel van hen (circa 40%) heeft bovendien ervaring met verkeersgevaarlijke situaties vanwege deze vermoeidheid. Uit mondelinge mededelingen komt naar voren dat in deze regio's ook enkele gevallen bekend zijn van ongelukken van politieagenten, die gerelateerd kunnen worden aan vermoeidheid na de nachtdienst.

De beschikbare onderzoeken geven een indicatief beeld van het fenomeen bij de politie; er is een herkenning van de (mogelijke) risico's, maar het beeld is slechts gebaseerd op een relatief klein aantal respondenten bij twee politieregio's. Op basis van de beschikbare gegevens kunnen geen uitspraken worden gedaan over de omvang en ernst van de problematiek bij de Nederlandse politie in brede zin. De verrichte studies geven inhoudelijk beschouwd wel voldoende aanleiding om te pleiten voor een meer empirisch onderbouwde beoordeling van de thematiek. De meerwaarde van een dergelijke studie kan bovendien worden gevonden in de constatering van de Inspectie SZW betreffende de lange werktijden en te korte rusttijden bij de politie. De resultaten van de verkenning leiden tot de aanbeveling een landelijke studie onder de Nederlandse politie te verrichten, waardoor meer kennis wordt verkregen van de omvang van (bijna)ongevallen bij executieve politiefunctionarissen in hun woon- en werkverkeer, die samenhangen met het verrichten van nachtdiensten.

Literatuur

Akerstedt, T., B. Peters, A. Anund & G. Kecklund, 'Impaired alertness and performance driving home from the night shift: a driving simulator study'. In: Journal of Sleep Research 14 (1), 17-20, 2005

Arbeidsinspectie, Inspectierapport Politiekorpsen, Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, Den Haag, april 2010

Feenstra, S., De invloed van nachtdiensten op de verkeersveiligheid, Drenthe (Hoogeveen), 2011.

Gabriëls, J., Vermoeidheid achter het stuur na nachtdienst, Politie Brabant Zuid Oost, 2010.

Goldenbeld, C., R. Davidse, J. Mesken en A. Hoekstra, Vermoeidheid in het verkeer: prevalentie en statusonderkenning bij automobilisten en vrachtautochauffeurs, SWOV, 2011

Gordijn, M.C.M., De nachtdienst verlicht. Rijksuniversiteit Groningen. Politiewetenschap nr. 60, Politie en Wetenschap/Reed Business 2012

Inspectie SZW, Over werken bij de Politie. Inspecties naar agressie en geweld en Arbeidstijden, Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, maart 2012

Martens, S.J.M., Plan van aanpak Vermoeidheid achter het stuur, Politie Brabant Zuid Oost, februari 2012

Project Optimalisatie Nachtarbeid Ziekenhuizen, een studie naar de mitigerende effecten van nachtarbeid ondersteunende interventies, bureau Circadian, 2011

Schagen, van I., Vermoeidheid achter het stuur. Een inventarisatie van oorzaken, gevolgen en maatregelen, SWOV, 2003

SWOV, Factsheet Vermoeidheid in het verkeer: oorzaken en gevolgen, SWOV, december 2008

Vesentini, L., e.a., Vermoeidheid in het verkeer, een internationale literatuurstudie, 2003.