

In dit nummer:

Wijziging in het projectteam

Stand van zaken lopende projecten

Vanaf nu ook stoppen voor groen!

Proef Rijkswaterstaat met blauw zwaailicht en sirene

Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen op Domeindag Handhaving

Vraag en antwoord

Mede op basis van wensen uit het veld heeft het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV) het initiatief genomen om het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen op te richten. Het doel van het kenniscentrum is om kennis op het gebied van voorrangsvoertuigen te verzamelen, ontsluiten en verspreiden. Het kenniscentrum wil als verbindende factor fungeren tussen de diverse organisaties op het gebied van voorrangsvoertuigen. Bij het kenniscentrum zijn onder andere Brandweer Nederland, Ambulancezorg Nederland, de nationale politie, ANWB, Rijkswaterstaat, de betrokken ministeries en de opleiders van de hulpdiensten zoals de Politieacademie, BOCAS, Academie voor Ambulancezorg en de rijopleiding van de Koninklijke Marechaussee nauw betrokken.

In deze nieuwsbrief vindt u het laatste nieuws, de activiteiten en de projecten van het kenniscentrum.

Wijziging in het projectteam



Britt de Jonge is sinds kort aangesloten bij het projectteam. Zij begon in september aan haar vijf maanden durende stage bij het kenniscentrum. Britt is derdejaars student Integrale Veiligheidskunde aan de Saxion Hogeschool in Deventer. Binnen het kenniscentrum houdt zij zich bezig met het project Ongevallenstatistiek, de verkenning van het onderzoek verkeerslichtbeïnvloeding en het certificeringstraject voor rijinstructeurs bestuurder voorrangsvoertuig.

Stand van zaken lopende projecten

Binnen het kenniscentrum wordt samen met partners uit het veld een aantal projecten uitgevoerd. Hieronder leest u per project de stand van zaken.

Begeleiding certificeringstraject rijinstructeurs voor oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen

Een werkgroep met vertegenwoordigers van Brandweer Nederland, Ambulancezorg Nederland (AZN), het IBKI en het IFV heeft een certificeringssysteem op hoofdlijnen uitgewerkt. Vervolgens heeft een consultatieronde plaatsgevonden onder opleiders en branches en zijn de uitkomsten voorgelegd aan de werkgroep. Hieruit is een certificeringssysteem voortgekomen dat aan Brandweer Nederland en AZN is voorgelegd. Het bestuur van AZN heeft het certificeringssysteem inmiddels op hoofdlijnen vastgesteld. Brandweer Nederland is daar momenteel mee bezig. Ondertussen wordt gewerkt aan de gedetailleerde

uitwerking van het certificeringssysteem. Denk daarbij aan het opstellen van het brondocument, het uitwerken van examenvragen, het opstellen van het beoordelingskader en de toetsmatrijs. Instructeurs van politie en defensie leveren hiervoor de inhoudelijke kennis.

Ongevallenstatistiek 2014-2015

Het onderzoek naar ongevallen met voorrangsvoertuigen 2014 en 2015 is samengevoegd tot één project. Dit betekent dat er dit jaar geen rapport zal verschijnen, maar dat volgend jaar een rapport wordt uitgebracht over de periode 2014-2015. De reden hiervan is dat de dataverzameling wat stroef verloopt. Het verkrijgen van de noodzakelijke gegevens en de afstemming hierover binnen de hulpdiensten, blijkt veel tijd te kosten. Inmiddels is er wel toestemming vanuit de nationale politie en het Openbaar Ministerie om, net als in het voorgaande rapport, politiegegevens te betrekken in het onderzoek. Achter de schermen wordt er hard aan gewerkt.

Oproep: meld ongevallen met voorrangsvoertuigen

Heeft u in 2014 of 2015 een ongeval meegemaakt of wilt u een ongeval met een voorrangsvoertuig melden? Neem dan contact met ons op via voorrangsvoertuigen@ifv.nl. Vermeld daarbij:

- > datum van het ongeval
- > plaats van het ongeval
- > betrokken discipline (bijvoorbeeld brandweer, politie of ambulance)
- > de organisatie van het betrokken voorrangsvoertuig (bijvoorbeeld een veiligheidsregio)

Vanuit het kenniscentrum wordt contact opgenomen met de betrokken organisatie om gegevens over het ongeval te verzamelen.

Verkenning onderzoek verkeerslichtbeïnvloeding

Er is gestart met de verkenning van de mogelijkheid om een wetenschappelijk onderzoek uit te voeren naar het effect van verkeerslichtbeïnvloeding op de doorstroming van het voorrangsvoertuig en de verkeersveiligheid. Er wordt onderzocht of er locaties zijn binnen Nederland waar in eerste instantie metingen uitgevoerd kunnen worden zonder verkeerslichtbeïnvloeding en later in het traject met verkeerslichtbeïnvloeding, waarbij op een verantwoorde manier effecten te meten zijn. Heeft u voor ons relevante informatie, stuur dan een e-mail naar voorrangsvoertuigen@ifv.nl.

Richtinggevend Kader Bijzondere Verkeersbevoegdheden

Een projectgroep met afgevaardigden van Brandweer Nederland, Ambulancezorg Nederland, de nationale politie, Defensie en ProCentrum heeft in een aantal sessies gewerkt aan een richtinggevend kader. Hierbij is de opzet van de rijprocedures van het CBR als voorbeeld genomen.

In het Richtinggevend Kader Bijzondere Verkeersbevoegdheden is beschreven wat het meest wenselijke gedrag is van bestuurders die gebruikmaken van bijzondere verkeersbevoegdheden. Over het algemeen zullen dit bestuurders zijn van voertuigen die in gebruik zijn bij de hulpverleningsdiensten, zoals genoemd in artikel 29 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV '90). Met bijzondere verkeersbevoegdheden wordt in dit kader bedoeld op twee verschillende vormen:

- > Het gebruikmaken van een vrijstelling op verkeerswetgeving.
- > Het rijden als bestuurder van een voorrangsvoertuig als bedoeld in het RVV '90.

Het richtinggevend kader richt zich op het verkeersgedrag van de bestuurder die gebruikmaakt van bijzondere verkeersbevoegdheden. De taak die de bestuurder uitvoert, in combinatie met het hiervoor gebruikte voertuig, is bepalend voor dit gedrag. Zo zijn

bijvoorbeeld de taken van een bestuurder van een tankautospuit niet te vergelijken met die van een bestuurder van een politiemotor. Het kader moet dan ook gelezen worden met als uitgangspunt: de taak van de bestuurder in combinatie met het gebruikte voertuig. Door het opstellen van het richtinggevend kader zijn er voor alle verschillende voorrangsvuortuigdisciplines afspraken over eenduidig rijgedrag, die de basis vormen voor de rijopleidingen van de hulpdiensten.

Uiteindelijk is het concept richtinggevend kader tot stand gekomen. De klankbordgroep heeft gedurende het project meegedacht over de thema's, feedback gegeven op de werkdocumenten en het concept gereviewd. Eind juni zijn de laatste wijzigingen aangebracht in het concept van het richtinggevend kader en is het ter goedkeuring aan de verschillende branches voorgelegd.

Gezamenlijk tekstdeel brancherichtlijnen

Brandweer Nederland, Ambulancezorg Nederland, de nationale politie en Defensie hebben ieder (een) inhoudsdeskundige(n) afgevaardigd om in een werkgroep te werken aan het gezamenlijke tekstdeel voor de brancherichtlijn optische en geluidssignalen (OGS). In een aantal bijeenkomsten is hieraan gewerkt. Hierbij is de tekst van de meest recente versie van de brancherichtlijn van de politie als uitgangspunt gebruikt. Uiteindelijk is hiermee het gezamenlijke tekstdeel tot stand gekomen waarvan de werkgroep meent dat dit multidisciplinair kan worden gebruikt in de eigen brancherichtlijnen. De tekst van het gezamenlijke deel van de brancherichtlijnen is in concept af. Het gezamenlijke gedeelte is ter goedkeuring voorgelegd aan de verschillende branches.

Naast de gezamenlijke, algemene tekst kan iedere branche zelf een aantal branchespecifieke teksten invoegen om zo te komen tot de eigen brancherichtlijn. Dit is de eigen verantwoordelijkheid van iedere branche. Van de brandweer is bekend dat zij het gezamenlijke tekstdeel op korte termijn zal aanvullen, om zo te komen tot een nieuwe brancherichtlijn brandweer.

Vanaf nu ook stoppen voor groen!

Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond had op 5 september 2015 een primeur door als eerste regio in Nederland een groen voorrangsvuortuig in gebruik te nemen. Begin 2015 is het overzicht van aangewezen hulpdiensten die beschreven staan in de Regeling optische en geluidssignalen 2009, gewijzigd. De veiligheidsregio's zijn toegevoegd als aangewezen hulpdienst en zijn daardoor bevoegd om met optische en geluidssignalen te rijden. De Raad van Directeuren Veiligheidsregio's heeft het IFV de opdracht gegeven om een voorrangsvuortuig te ontwerpen in een eigen kleur en striping.



Met de introductie van dit groene voorrangsvoertuig is het voor personeel van de veiligheidsregio dat een dringende taak te vervullen heeft, nu mogelijk om zich veiliger door het verkeer te begeven. Zij kunnen direct met hun coördinerende en/of uitvoerende taken starten op de plaats van het incident, het rampenterrein of het crisiscentrum. Het personeel kreeg extra rijtrainingen om dit veilig en vakkundig te doen.

De huisstijl voor voorrangsvoertuigen werd eerder toegepast in het wit voor de politie, in wit/blauw voor de Koninklijke Marechaussee, in rood voor de brandweer, in geel voor de ambulance, in oranje voor de reddingsbrigades en in zilverkleurig voor speciale Defensie onderdelen. Het laatst toegevoegde voorrangsvoertuig is dus groen.

Proef Rijkswaterstaat met blauw zwaailicht en sirene

Weginspecteurs van Rijkswaterstaat beveiligen ongevalslocaties op snelwegen zodat hulpverleningsdiensten veilig kunnen werken en het overige verkeer vlot en veilig kan doorstromen. Om sneller ter plaatse te kunnen zijn bij incidenten, gaan 24 wegininspecteurs bij wijze van proef een blauw zwaailicht en sirene voeren. De wegininspecteurs hebben gedurende een week een speciale rijopleiding gevolgd die is afgesloten met een examen. De twee jaar durende proef is op 1 oktober 2015 van start gegaan in de regio's Amsterdam, Eindhoven, Arnhem/Nijmegen en Zwolle/Groningen en wordt tussentijds geëvalueerd.

Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen op Domeindag Handhaving

Op 10 november 2015 vindt de Domeindag Handhaving plaats in het Bouw- en Infrapark te Harderwijk. Deze dag, met als hoofdthema Verkeer en Milieu, wordt georganiseerd door de Politieacademie en de nationale politie. Het kenniscentrum is aanwezig met een stand. Bezoek onze stand om met ons in gesprek te gaan over de activiteiten en onderzoeken van het kenniscentrum.

Vraag en antwoord

Een terugkerend onderdeel in de nieuwsbrief is 'Vraag en antwoord'. Hierin wordt antwoord gegeven op veelgestelde vragen over voorrangsvoertuigen.

Vraag: Hoe hard mag ik met een voorrangsvoertuig (met optische en geluidssignalen) over een rijstrook rijden die is afgekruid door een rood kruis?

Antwoord: Er zijn verschillende situaties denkbaar bij een rijstrook die afgekruid is door een rood kruis, namelijk een afgekruide rijstrook op een snelweg of een wisselstrook die door het tegemoetkomende (bus)verkeer gebruikt wordt.

De meest voorkomende situatie is een afgekruide rijstrook op een snelweg. De rijstrook kan om verschillende redenen afgekruid zijn. Bijvoorbeeld vanwege een incident of ongeval op die strook of omdat de strook op dat moment niet in gebruik is als spitsstrook. Als de

spitsstrook gesloten is en er is sprake van file, dan wordt de snelheid aangehouden zoals staat beschreven onder 'gebruik van vluchtstrook' in de brancherichtlijn:

Een vluchtstrook wordt bereiden met een snelheid van maximaal 20 km/uur boven de snelheid van het verkeer op de rijbaan, met een snelheid van maximaal 80 km/uur. Wanneer de snelheid van het andere verkeer lager is dan 30 km/uur, mag op de vluchtstrook maximaal 50 km/uur worden gereden.

Nu is de snelheid in de brancherichtlijnen nog afhankelijk van de snelheid van het overige verkeer. Vanwege de complexiteit van deze regel, in combinatie met de steeds wisselende snelheden van het overige verkeer, en om aan te sluiten bij de richtlijn Incident Management wordt dit in de toekomst waarschijnlijk vervangen door 'maximaal 50 km/uur'. Wanneer er geen file is en de spitsstrook is gesloten, kan de snelheid zoals beschreven onder 'maximum snelheid' in de brancherichtlijn worden aangehouden. Wanneer de rijstrook is afgekruist vanwege een incident of ongeval mag deze uiteraard niet worden gebruikt. Het is dus steeds van belang om na te gaan welke situatie het afkruisen betreft.

Bij een situatie met mogelijk tegemoetkomend verkeer dient gehandeld te worden zoals in de brancherichtlijn vermeld is onder 'tegen het verkeer inrijden'.

Contactgegevens

Hebt u vragen over voorrangsvoertuigen, opmerkingen of suggesties?

Neem dan contact met ons op, e-mail voorrangsvoertuigen@ifv.nl of telefoon 0900 235 112 112 (lokaal tarief).

Meer informatie over het kenniscentrum, het IFV-onderzoeksprogramma of de onderzoeksresultaten vindt u op www.kenniscentrumvoorrangsvoertuigen.nl

Het kenniscentrum is ook te volgen op Twitter, [@IFV_Voorrang](https://twitter.com/IFV_Voorrang)

Afmelden voor de nieuwsbrief

Wilt u de nieuwsbrief niet meer ontvangen, meldt u zich dan af via voorrangsvoertuigen@ifv.nl.