

In dit nummer:

Wijzigingen in het projectteam

Stand van zaken lopende
projecten

Veel gestelde vragen
certificeringstraject

Van hulpverlener naar
verdachte gepubliceerd

Early warning-systeem
Rijkswaterstaat

Mini-symposium Ambulance
Oost & RAV IJsselland

Mede op basis van wensen uit het veld heeft het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV) het initiatief genomen om het Kenniscentrum Vorrangsvoertuigen op te richten. Het doel van het kenniscentrum is om kennis op het gebied van vorrangsvoertuigen te verzamelen, ontsluiten en verspreiden. Het kenniscentrum wil als verbindende factor fungeren tussen de diverse organisaties op het gebied van vorrangsvoertuigen. 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.

Wijzigingen in het projectteam



Een 'welkom' en 'afscheid' in het projectteam van het Kenniscentrum Vorrangsvoertuigen. Anouk Ros is een van de vijf onderzoekstrainees die sinds 1 juni 2015 het IFV is komen versterken. Binnen het kenniscentrum zal ze zich bezighouden met de projecten Ongevallenstatistiek, Begeleiding certificering en de verkenning van een KAR-experiment.

Eind juni hebben we afscheid genomen van Bart Dierkx. Bart heeft zich tijdens zijn stage bij het kenniscentrum beziggehouden met de begeleiding van het project Richtinggevend kader en met de ongevallenstatistiek van het jaar 2014. Wij danken Bart voor zijn inzet en wensen hem veel succes toe tijdens zijn afstuderen!

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.

Ongevallenstatistiek 2014

Het onderzoek naar ongevallen met vorrangsvoertuigen in 2014 is helaas nog niet afgerond. Hoewel alle partijen het belang ervan inzien, blijkt het soms lastig om voldoende medewerking te krijgen om alle data te verzamelen. Wij geven het echter nog niet op, en hopen u hierover binnenkort meer te laten weten.

Opstellen richtinggevend kader

Het richtinggevend kader Bijzondere verkeersbevoegdheden is een gezamenlijk handelingskader voor de bestuurders van voorrangsvoertuigen. Hierdoor zijn er voor alle verschillende voorrangsvoertuigdisciplines afspraken over eenduidig rijgedrag, die de basis vormen voor de rijopleidingen van de hulpdiensten. Eind juni zijn de laatste wijzigingen aangebracht in het concept van het richtinggevend kader. Het concept wordt op dit moment ter goedkeuring aan de verschillende branches voorgelegd. Zoals het nu lijkt, zal het definitieve document van het richtinggevend kader, afhankelijk van de snelheid van besluitvorming, in de zomer van 2015 opgeleverd worden

Brancherichtlijnen

Voor de afstemming van de brancherichtlijnen is gewerkt aan gezamenlijke tekstdelen, die in de brancherichtlijnen van brandweer, politie, ambulance en defensie integraal kunnen worden opgenomen. De branche kan daarnaast in de tekst branche-specifieke tekstdelen toevoegen om zo zijn eigen brancherichtlijn te schrijven. De tekst van het gezamenlijke deel van de brancherichtlijnen is in concept af.

In 2015 zal het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen zich bezighouden met de volgende projecten:

Ongevallenstatistiek 2015

De monitoring van ongevallen met voorrangsvoertuigen wordt ook in 2015 voortgezet.

Verkenning onderzoek verkeerslichtbeïnvloeding

Uit het onderzoek naar ongevallenstatistieken is gebleken dat het door rood rijden van het voorrangsvoertuig vaak voorkomt in de statistieken. Eén van de mogelijke oplossingen is verkeerslichtbeïnvloeding door middel van korte afstandsradio's (KAR).

Er is echter nooit wetenschappelijk onderzoek gedaan naar het effect van KAR op de doorstroming van het voorrangsvoertuig en de verkeersveiligheid. In de zomer van 2015 zal daarom de mogelijkheid tot het uitvoeren van een dergelijk onderzoek worden verkend. Onderzocht moet worden of er locaties zijn binnen Nederland waar experimenten kunnen worden gehouden met KAR, waarbij op een verantwoorde manier effecten te meten zijn. Heeft u voor ons relevante informatie, stuur dan een e-mail naar voorrangsvoertuigen@ifv.nl

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

Na de pilot 'Oefenen op de openbare weg' heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) besloten tot een permanente vrijstelling om te mogen oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen. De vrijstelling is dus niet langer beperkt tot de organisaties die meededen aan de pilot. Onder voorwaarden mag iedereen die voldoet aan bepaalde kwaliteiten, rijonderricht met optische en geluidssignalen op de openbare weg geven. Om te voorkomen dat ongekwalificeerde instructeurs gaan oefenen, heeft het ministerie besloten dat er een certificeringssysteem moet komen voor instructeurs die op deze manier rijonderricht willen geven. Het ministerie heeft besloten dat de spoedeisende medische diensten en de brandweer hiervoor een certificerende partij aan moeten wijzen. Rijinstructeurs van politie en defensie hoeven geen aanvullende certificering te hebben, hun kwaliteit is gewaarborgd via de kwaliteitssystemen van politie en defensie.

De verantwoordelijkheid voor het certificeringssysteem heeft de minister expliciet bij de spoedeisende medische diensten en de brandweer gelegd. Het IFV heeft daarom een faciliterende rol richting deze partijen. Aan de gedetailleerde uitwerking van deze certificering wordt momenteel gewerkt. Een projectgroep van Brandweer Nederland, Ambulancezorg Nederland, het IFV en de certificerende partij zal een certificeringssysteem uitwerken. Hierna zal een consultatieronde plaatsvinden onder opleiders en branches. De branches stellen vervolgens het certificeringssysteem op hoofdlijnen vast, waarna de

gedetailleerde uitwerking plaatsvindt. Denk daarbij aan het uitwerken van examenvragen en het beoordelingskader. Om belangen te scheiden, worden in deze fase geen opleiders van ambulance en brandweer betrokken, aangezien zij zelf waarschijnlijk ook gecertificeerd willen worden. Instructeurs van politie en defensie leveren hiervoor de inhoudelijke kennis. Veel gestelde vragen over dit traject zijn verder uitgewerkt, zie hieronder.

Veel gestelde vragen certificeringstraject

In de afgelopen maanden heeft het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen veel vragen binnengekregen over de permanente vrijstelling voor het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen. Eén van de meest gestelde vragen uit de opgestelde FAQ staat hieronder vermeld:

Vraag: Wie ontwikkelt het aanvullende certificeringssysteem voor het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg?

Antwoord: het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) heeft in de vrijstelling besloten om de uitwerking van de certificering neer te leggen bij de spoedeisende medische diensten en de brandweer. Het IFV is hierin dus officieel geen partij. Wel is binnen het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen capaciteit vrijgemaakt om de ontwikkeling van het certificeringssysteem te begeleiden. Echter, daarin is het IFV wel afhankelijk van de partijen die formeel verantwoordelijk zijn voor het uitwerken ervan.

De meest gestelde vragen en antwoorden hebben wij voor u op een rij gezet en kunt u vinden op www.kenniscentrumvoorrangsvoertuigen.nl. Ook treft u hier de permanente vrijstelling aan voor het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen en tot slot het bijbehorende competentieprofiel.

'Van hulpverlener naar verdachte' gepubliceerd

Het rapport 'Van hulpverlener naar verdachte' en de bijbehorende kennispublicatie zijn op 22 juni 2015 officieel gepresenteerd bij het IFV.

Piet Verhage, hoofd van de afdeling Ontwikkeling en Realisatie, startte de bijeenkomst met een woord van welkom. Piet Verhage benadrukte vervolgens het belang van de oprichting van het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen: "Het verzamelen van informatie, kennis en expertise over voorrangsvoertuigen en dit te delen met het veld."

Karin Groenewegen - ter Morsche, projectleider van het onderzoek, gaf vervolgens een korte introductie van het onderzoek. Ze besprak de aanleiding van het onderzoek. Deze bestond onder andere uit het inventariseren van relevante wet- en regelgeving met betrekking tot voorrangsvoertuigen, het proces bij de rechtbank sector Strafrecht, de aansprakelijkheid van de werkgever ten opzichte van de werknemer en de mogelijkheden tot het verhalen van schade.

Naomi Roos, afstudeerder bij het IFV, besprak de resultaten van het onderzoek op hoofdlijnen. Uit het onderzoek komt onder andere naar voren dat een bestuurder van een voorrangsvoertuig een kwetsbare juridische positie heeft. De bestuurder, niet zijn of haar werkgever, is na een ongeval zelf strafrechtelijk verantwoordelijk. De bestuurder

van een voorrangsvoertuig kan terecht komen in een procedure bij de rechtbank sector Strafrecht, zelfs als hij of zij zich aan de snelheden uit de brancherichtlijn heeft gehouden. Uit de onderzochte jurisprudentie blijkt dat diverse factoren een rol spelen bij het al dan niet veroordelen of aansprakelijk stellen van de bestuurder. Bijvoorbeeld de ernst en vermijdbaarheid van het verkeersongeval, het rijgedrag, de houding, kennis, ervaring en achtergrond van de bestuurder van het voorrangsvoertuig en de dringendheid van de uit te voeren taak. Verder hebben dit soort ongevallen een behoorlijke impact. Niet alleen qua menselijk leed, maar ook omdat de bestuurder een strafblad en een rijontzegging kan krijgen, die ook voor de privé situatie geldt. Een andere conclusie is dat de werkgever een zorgplicht heeft tegenover zijn werknemers. Wanneer de werkgever in gebreke blijft, bijvoorbeeld door onvoldoende opleiding of training, is de kans reëel dat de werkgever aansprakelijk is voor de ontstane schade.

Na de toelichting van Naomi Roos, stelde Karin Groenewegen - ter Morsche de aanwezigen de vraag: "Moeten we nu bang worden?". Haar antwoord hierop was nee, een bestuurder van een voorrangsvoertuig moet echter goed beseffen dat hij of zij zelf (strafrechtelijk) verantwoordelijk blijft wanneer er een ongeval plaatsvindt. En gezien deze kwetsbare positie van de werknemer, is het van belang dat de werkgever zijn medewerkers zo goed mogelijk voorbereid op hun taak.

Kort daarna vond de officiële overhandiging van de kennispublicatie 'Van hulpverlener naar verdachte' plaats door Leo Zaal, algemeen directeur van het IFV. De kennispublicatie werd overhandigd aan chauffeurs en opleiders van de verschillende hulpverleningsdiensten.



Nieuwsgierig geworden naar het rapport of de kennispublicatie 'Van hulpverlener naar verdachte'? Op www.kenniscentrumvoorrangsvoertuigen.nl vindt u beide documenten.

Early warning-systeem Rijkswaterstaat

Weginspecteurs van Rijkswaterstaat beveiligen met hun bekende gele pick-ups ongevallen en pechgevallen op de snelwegen. Te vaak worden hun voertuigen aangereden. Rijkswaterstaat neemt daarom opnieuw een maatregel om weggebruikers te attenderen op afzettingen.

Op 21 mei 2015 is Rijkswaterstaat een experiment gestart. Hierbij gaan weginspecteurs de weggebruikers via navigatiesystemen en verkeersapps in hun voertuig waarschuwen voor ongevallen en pechgevallen op de snelweg. Het gaat om een experiment dat de veiligheid van weginspecteurs en weggebruikers moet vergroten. De proef vindt plaats op (delen van) de A1, A6, A27, N50 en A28 in Flevoland en westelijk Overijssel.

Het systeem werkt als volgt: wanneer de weginspecteur van Rijkswaterstaat het incident heeft beveiligd, drukt hij op de knop (zie foto). Vervolgens wordt er een signaal verstuurd naar het zogenoemde Flister-platform. Dit signaal wordt vervolgens omgezet in verkeersinformatie. Deze verkeersinformatie wordt verspreid via navigatiesystemen en apps. De naderende weggebruiker krijgt vervolgens een waarschuwing te zien en hierdoor wordt de weggebruiker tijdig geattendeerd op de afzetting.



Kastje in het voertuig van Rijkswaterstaat (bron: Omroep Flevoland)

Er doen tien weginspecteurs mee aan het experiment, dat in eerste instantie drie maanden gaat duren. Na drie maanden wordt bekeken of het daadwerkelijk heeft bijgedragen aan de veiligheid van de weginspecteurs en weggebruikers. Op basis van die bevindingen wordt een besluit genomen over verdere uitrol.

Mini-symposium Ambulance Oost & RAV IJsselland

Op 27 en 28 mei jl. vond het mini-symposium 'Van hulpverlener naar verdachte' plaats in Avonturenpark Hellendoorn. Het mini-symposium werd georganiseerd door Ambulance Oost en RAV IJsselland. Arrand Klein, medeorganisator van het mini-symposium en tevens ambulancechauffeur, trapte de bijeenkomst af en benadrukte het belang van de bewustwording van de risico's die aan het rijden met optische en geluidssignalen zijn verbonden. Het tweede landelijke congres in december 2014 van het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen was voor hem een eyeopener.

Hierna was de beurt aan Naomi Roos, afstudeerder bij het IFV. Zij presenteerde haar onderzoek 'Van hulpverlener naar verdachte'. Tijdens haar presentatie besprak ze relevante wet- en regelgeving met betrekking tot ongevallen met voorrangsvoertuigen, de strafrechtelijke procedure voor bestuurders van voorrangsvoertuigen en de straffen en maatregelen na een ongeval met een voorrangsvoertuig.

Rik Blok, medewerker van Politie Midden-Nederland, presenteerde zijn rapport 'Aankomen is een keuze'. Hierin schetst Blok diverse kansrijke en uitvoerbare oplossingen die bij kunnen dragen aan het voorkomen van ongevallen met voorrangsvoertuigen. Blok begon met de resultaten van zijn onderzoek. Vervolgens ging hij in op de oplossingen en de effecten aan de hand van de drie E's: Engineering, Education & Enforcement.

Maarten Smelt, officier van dienst bij Brandweer Twente, sloot de rij en vertelde over zijn ervaringen na zijn ongeval in september 2013. Het verhaal van Smelt laat goed zien hoe wet- en regelgeving in de praktijk wordt toegepast. De juridische term ‘verdachte’ heeft een behoorlijke impact op de aanwezigen, aangezien zij in het dagelijks leven een maatschappelijke taak vervullen.

Tijdens het mini-symposium werd een interessante vraag gesteld over het doorrijden na een (licht) ongeval. Deze lichten we er graag voor u uit.

Vraag: Een ambulancechauffeur vervoert een patiënt in de ambulance met optische en geluidssignalen naar het ziekenhuis. De patiënt verkeert in levensgevaar. Tijdens de spoedrit raakt de ambulance betrokken bij een (licht) ongeval (blikshade: de ambulance kan doorrijden). De bestuurder van het voorrangsvoertuig besluit om door te rijden naar het ziekenhuis. Mag dit, omdat je wettelijk gezien niet door mag rijden na een ongeval?

Antwoord: je mag na een ongeval waarbij je bent betrokken niet weg- of doorrijden. In juridische termen: je mag de plaats van het ongeval niet verlaten. De schuldvraag is hierbij niet van belang. Maar als je weg- of doorrijdt na een ongeval en je meldt jezelf geheel vrijwillig binnen 12 uur (je maakt je identiteit bekend en die van het door jou bestuurde voertuig) voordat je als verdachte wordt aangehouden of verhoord, kun je niet worden vervolgd aan de hand van artikel 184 VVW 1994 (een wettelijke vervolgingsuitsluitingsgrond). Neemt de rechter deze aan, dan wordt het Openbaar Ministerie niet-ontvankelijk verklaard. Althans: als het ongeval louter en alleen blikshade tot gevolg heeft. Is er bij het ongeval letsel aan een persoon ontstaan, dan ben je altijd strafbaar als je deze persoon in hulpeloze toestand achterlaat. Ook als je binnen 12 uur meldt.

Bart Dierkx, stagiair bij het kenniscentrum, ging in gesprek met Arrand Klein over het effect van de voorlichting binnen de organisaties Ambulance Oost en RAV IJsselland.

Voorafgaand was het voor Klein en de medeorganisatoren spannend hoeveel collega's er op het mini-symposium zouden afkomen. "We hadden twee avonden ingepland, de woensdagavond en de donderdagavond. Al snel bleek de belangstelling voor het onderwerp zo groot, dat binnen één week al meer dan 40 inschrijvingen voor beide data waren. De deelnemers kwamen vanuit allerlei functies: ambulancechauffeurs, verpleegkundigen, centralisten, wagenparkbeheerders en ook een aantal teamleiders. De collega's waren in eerste instantie erg benieuwd naar wat ze moesten verwachten van het mini-symposium. Achteraf bleek uit de evaluatieformulieren dat het mini-symposium verhelderend heeft gewerkt!", aldus Klein. Ook zijn de strafrechtelijke consequenties na een ongeval voor de bestuurder van een voorrangsvoertuig volgens Klein duidelijk geworden: "Dat er consequenties waren, dat was reeds bekend. Maar welke consequenties, dat is nu duidelijker geworden!"

Het mini-symposium heeft ook effect gehad op organisatorisch niveau. Klein: "Het besef dat de organisatie wat moet gaan doen, dat is er. Anderhalve week na het mini-symposium is vanaf de werkvloer een voorstel gedaan om de verkeerslichtbeïnvloeding te optimaliseren en hiermee vervolgens aan de slag te gaan. Ook wordt de procedure rondom aanrijdingen naar alle waarschijnlijkheid herzien."

Daarnaast blijkt dat het mini-symposium nog leeft onder de medewerkers met een rij-taak binnen de Ambulance Oost en RAV IJsselland. “Het leeft zeker nog! Collega’s die niet aanwezig waren, willen er graag bij zijn wanneer het nogmaals georganiseerd zou worden. Er is wel behoefte, dat is wel duidelijk, het aantal inschrijvingen was boven verwachting!”, aldus Klein.

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.