

Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen

Instituut
Fysieke
Veiligheid

nummer 1 – mei 2013

Nieuwsbrief Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen

In deze eerste nieuwsbrief vanuit het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen leest u het laatste nieuws, de activiteiten en projecten van het kenniscentrum.

Het kenniscentrum als verbindende factor

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.

Betrokken organisaties

Het kenniscentrum wil als verbindende factor fungeren tussen de diverse organisaties op het gebied van voorrangsvoertuigen. De stuurgroep bestaat uit een afvaardiging van Brandweer Nederland, Ambulancezorg Nederland, de Nationale Politie, ANWB en Rijkswaterstaat. Daarnaast zijn onder meer de volgende organisaties bij het kenniscentrum betrokken:

- Opleiders van de hulpdiensten zoals de Politieacademie, BOCAS en Academie voor Ambulancezorg.
- Overige aangewezen diensten die met optische en geluidssignalen rijden waaronder Sanquin, de Reddingsbrigade en de Koninklijke Marechaussee.
- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu en het ministerie Veiligheid en Justitie.

Lancering Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen op 11 maart 2013



Op maandag 11 maart 2013 vond de officiële lancering van het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen plaats bij het IFV in Arnhem. Meer dan honderd genodigden van diverse organisaties op het gebied van voorrangsvoertuigen hebben de bijeenkomst bijgewoond. Het feestelijke hoogtepunt van de bijeenkomst was de officiële

In dit nummer:

- Het kenniscentrum als verbindende factor
- Betrokken organisaties
- Lancering 11 maart 2013
- Projecten in 2013
- Wie zijn betrokken bij de projecten?
- Oproep: meld ongevallen met voorrangsvoertuigen
- Je voertuig als early warningsysteem
- Resultaten onderzoek

Onthulling van het logo door de stuurgroep van het kenniscentrum. Van links naar rechts: Michel Straathof (ANWB), Douwe Dirk van Dijken (Nationale Politie), Willem Vermeulen (Rijkswaterstaat), Wiro Gruijters (Ambulancezorg Nederland) en Piet Verhage (Brandweer Nederland). Het IFV werd vertegenwoordigd door Frank van der Aart.

Deze nieuwsbrief verschijnt eens in de drie maanden.

onthulling van het logo van het kenniscentrum. De onthulling van het logo vond buiten plaats met op de achtergrond voertuigen van verschillende hulpverleningsdiensten die optische en geluidssignalen mogen voeren.



Als symbolisch startschot hebben de aanwezige voorrangvoertuigen de sirene en zwaailichten aangezet na de onthulling van het logo.



Alle aanwezige voorrangvoertuigen van de verschillende disciplines op een rij.

Projecten in 2013

Het kenniscentrum gaat de komende periode onder andere onderzoek doen naar ongevallen met voorrangvoertuigen. Daarnaast richten we ons op begeleiding van de pilot 'Oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen', afstemming in de rijopleiding van hulpdiensten, kentekening van voorrangvoertuigen en het opstellen van een communicatieplan om de gedragsadviezen over te brengen aan de weggebruikers.

Ongevalstatistieken

Het is voor het eerst dat multidisciplinair gegevens worden verzameld van alle ongevallen met voorrangvoertuigen in de periode 1 januari 2010 tot en met 31 december 2013. Het onderzoek geeft een beeld van algemene kenmerken van ongevallen met voorrangvoertuigen en fungeert tevens als nulmeting voor mogelijk jaarlijks vervolgonderzoek.

Begeleiding pilot 'Oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen'

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft besloten om vier opleiders (Academie voor Ambulancezorg, Brandweer Opleidingscentrum Amsterdam-Amstelland Schiphol, Politieacademie en de Koninklijke Marechaussee) gedurende twee jaar vrijstelling te verlenen voor het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg. Het kenniscentrum begeleidt deze pilot. Hierbij gaat het zowel om het feitelijke, onafhankelijke onderzoek en evaluatie als ook het faciliteren van de hulpdiensten en hun opleiders bij het opstellen van de beoordelingscriteria.

Afstemming in de rijopleiding van hulpdiensten

Tijdens het onderzoek 'Weggebruikers en voorrangsvoertuigen, elkaar tegemoet komen' is geconstateerd dat er veel verschillen zijn in de aard en wijze van opleiden van bestuurders van voorrangsvoertuigen. Het creëren van meer eenheid in de rijopleidingen van hulpdiensten kan alleen plaatsvinden als hiervoor draagvlak is bij de branches. Het kenniscentrum gaat onderzoeken in hoeverre eenheid in de rijopleidingen tussen de disciplines haalbaar is.

Communicatieplan gedragsadviezen

In het project 'Weggebruikers met voorrang benaderd' zijn in nauwe samenwerking met de hulpdiensten, de ANWB en opleiders gedragsadviezen opgesteld voor de weggebruiker. Binnen dit thema wordt nagegaan hoe de opgestelde gedragsadviezen geïmplementeerd kunnen worden. Daarbij wordt gedacht aan het opnemen van de adviezen in de rijopleiding van de weggebruikers en de hulpdiensten, het samen met partners opstellen van een voorlichtingsstrategie en het actief uitdragen van de gedragsadviezen richting weggebruikers.

Kentekening voorrangsvoertuigen

Op dit moment bevindt zich in het kentekenregister van de RDW geen specifiek kenmerk waaraan voorrangsvoertuigen herkend kunnen worden. Ook wordt er door de RDW geen eerste toelatingskeuring verricht voor voorrangsvoertuigen. Het kenniscentrum gaat onderzoek doen naar de voordelen en nadelen van kentekening van voorrangsvoertuigen, en het draagvlak onder voorrangsvoertuigdisciplines hiertoe.

Wie zijn betrokken bij de projecten van het kenniscentrum?

Piet Verhage is werkzaam als hoofd van de afdeling Ontwikkeling en Realisatie bij het IFV. Hij werkt al enkele jaren aan diverse deelaspecten van het dossier optische en geluidssignalen. Bij het kenniscentrum zal hij zich vooral bezighouden met aansturing van de diverse projecten en activiteiten.

Karin Groenewegen werkt als onderzoeker bij het IFV. Als projectleider staat ze dicht bij alle projecten van het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen. Vanaf het begin is zij betrokken bij de IFV-onderzoeken naar de interactie tussen weggebruikers en voorrangsvoertuigen. Naast haar werk voor het IFV is Karin kazernecoördinator van post Delden van Brandweer Twente.

Nancy Oberijé is als senior onderzoeker werkzaam bij het IFV. Zij heeft een milieutechnologische en psychologische achtergrond. Eerder was zij betrokken bij de opzet en uitvoering van het rijimulatoronderzoek. Bij het kenniscentrum zal zij zich vooral bezighouden met de projecten Ongevalstatistiek en Communicatieplan gedragsadviezen.

Rijk van den Dikkenberg werkt als senior onderzoeker en docent bij het IFV en is sinds het begin bij de onderzoeken naar voorrangsvoertuigen betrokken. Ook is hij werkzaam als instructeur bevelvoerderopleiding bij Veiligheidsregio Utrecht. Hij zal zich bij het kenniscentrum vooral bezighouden met de projecten Eenheid in de rijopleiding, Kentekening voorrangsvoertuigen en Begeleiding van de pilot 'Oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen'.

Ruud van Eeden is als senior projectleider werkzaam bij het IFV. Hij is betrokken bij de samenstelling van het programma van eisen 'Optische en Geluidssignalen'-bijlage dat gebruikt kan worden bij de aanbesteding van voorrangsvoertuigen. Hij zal zich bij het kenniscentrum bezighouden met het project Kentekening voorrangsvoertuigen.

Geert-Jan Hoeksema is werkzaam als projectmedewerker en projectsecretaris bij het IFV. Hij heeft een achtergrond in de elektrotechniek. Eerder heeft hij het document 'Volledige technische uitvoering van de optische en akoestische signaleringsinstallatie voor brandweervoertuigen' opgesteld en is binnen het Kenniscentrum Voorrangvoertuigen het aanspreekpunt voor zaken die hieraan gerelateerd zijn.

De projectondersteuner van het kenniscentrum is **Linda Wolfs**. Zij is sinds begin 2012 betrokken bij de onderzoeken naar voorrangvoertuigen en is afgestudeerd op het onderwerp Early warning. Naast het uitvoeren van ondersteunende werkzaamheden voor alle projecten van het kenniscentrum is zij het aanspreekpunt voor ongevallen met voorrangvoertuigen voor het project Ongevalstatistieken.

Marloes Bangoer is een vierdejaars student Integrale Veiligheidskunde aan Saxion Hogescholen te Deventer. In het derde jaar van haar opleiding werkte ze als stagiaire mee aan het onderzoek 'Weggebruikers met voorrang benaderd'. Ze is betrokken bij het project Ongevalstatistieken en is bezig met een afstudeeronderzoek naar ongevallen met voorrangvoertuigen op kruispunten.

Oproep: meld ongevallen met voorrangvoertuigen

Het Kenniscentrum Voorrangvoertuigen start dit jaar met een multidisciplinaire registratie van ongevallen met voorrangvoertuigen. Hierbij hebben wij uw medewerking nodig. Heeft u in de afgelopen drie jaar een ongeval meegemaakt of wilt u een ongeval met een voorrangvoertuig melden, neem dan contact met ons op via voorrangvoertuigen@ifv.nl
Vermeld daarbij:

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

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



Bron: Reggestreek fotografie

Kennismaking met TON en Ton: je voertuig als early warningsysteem

Een terugkerend onderdeel in de nieuwsbrief is het verslag van een bezoek aan een organisatie op het gebied van voorrangsvoertuigen. In deze eerste editie een verslag van het bezoek aan Politie Midden Nederland.

Op 18 maart 2013 werd Karin Groenewegen uitgenodigd door Ton van de Lustgraaf, docent Rijopleidingen van Politie Midden Nederland, om een bezoek te brengen aan het IBT-centrum. Zo kon zij kennis maken met hun methode 'Tegengesteld Opvallend Naderen' (TON). Hieronder leest u een verslag van haar ervaringen die dag.

De methode 'Tegengesteld Opvallend Naderen' (TON) is volgens de ontwikkelaars een waardevolle methode, omdat de voorspelbaarheid van het voorrangsvoertuig toeneemt en overige weggebruikers beter kunnen anticiperen. Aanleiding voor de ontwikkeling van TON waren de gevaarlijke reacties van weggebruikers. Vaak ontstonden deze door het laat opmerken van het voorrangsvoertuig of door onduidelijkheid bij de weggebruiker. Op wegen met tegemoetkomend verkeer leverde het inhalen van anderen nogal eens riskante situaties op.

Het principe van TON

Van de Lustgraaf legt de methode uit: "Het principe van TON is dat je je als voorrangsvoertuig eerder zichtbaar maakt, door meer gebruik te maken van de rijstrook voor tegemoetkomend verkeer. Door dit op tijd en duidelijk te doen, geef je de tegenligger voldoende tijd om te reageren. Essentieel is daarbij dat er altijd ruimte is om weer naar de eigen rijstrook terug te keren. De weggebruiker uit tegengestelde richting ziet het voorrangsvoertuig en neemt vaak snelheid terug. Indien mogelijk wijkt hij uit naar een veilige plaats als een parkeerhaven. Indien de tegemoetkomende weggebruiker niet anticipeert, wordt de ruimte op de eigen rechter weghelpt weer gebruikt om veilig terug te keren."

Over het principe van TON zegt Van de Lustgraaf: "Waarom zou je in hetzelfde rijtje auto's gaan rijden als het overige verkeer? Je bent daardoor minder zichtbaar. Dit bevordert de veiligheid en doorstroming niet. Door de andere rijstrook goed te gebruiken creëer je meer rust."

Opgestoken duim

In een praktijkrit door zowel de bebouwde kom van Utrecht als provinciale wegen in de omgeving, valt me vooral de rust op waarmee zowel hulpverlener als overig verkeer handelt, en de rust van de rit zelf. TON is in het begin wel even wennen: het is erg onnatuurlijk om links te rijden als er in de verte een vrachtwagen uit tegengestelde richting nadert. En toch, ondanks dat het een spoedrit is, verloopt de praktijkrit rustig, waarbij we bijna glijden door het verkeer. Het goede gedrag van de automobilisten wordt regelmatig beloond met een opgestoken duim vanuit de politieauto.

Net als bij andere methoden is het wel essentieel dat de methode correct wordt uitgevoerd: het is niet de bedoeling om mensen van de weg te drukken of de berm in te laten schieten. Van de Lustgraaf: "Je moet zelf de snelheid eruit halen en altijd terug kunnen naar je eigen rijstrook. Je nadert langzaam, waardoor de tegenligger ruimte voor jou creëert, je dwingt dit niet af. Je moet als hulpverleningsvoertuig duidelijk aangeven wat je wilt, zodat weggebruikers daarop kunnen anticiperen."

Gericht op samenwerking

TON is gericht op samenwerking tussen voorrangsvoertuigbestuurder en weggebruiker. Door je eerder en duidelijker zichtbaar te maken, en je voertuig dus als een soort early warningsysteem in te zetten, kunnen mensen meer

tijd nemen om te reageren. Dat er sprake is van samenwerking ziet ook Van de Lustgraaf op de weg: "We zien vrachtwagen- en buschauffeurs voor ons stoppen. Zij seinen tegemoetkomend verkeer om te stoppen en ruimte voor ons te maken."

Na de praktijkrit ben ik natuurlijk ook benieuwd naar reacties van ervaren bestuurders, die voor een bijscholing die dag een training volgen. Mohamed Tagmount, teamleider Unit Mensenhandel: "Vandaag heb ik in de rijopleiding kennisgemaakt met TON. Ik ben onder de indruk en zie de voordelen. Je maakt gebruik van de psychologie op straat, maar wel met ingebouwde zekerheden. Je rijdt veel meer dan anders op de andere weghelft. Eerst vroeg ik me af of het wel zou helpen, maar ik heb nu gezien dat het werkte. Ik ga het in de praktijk zeker gebruiken. Juist door zelf duidelijk te zijn, verminder je de twijfel bij de weggebruiker."

Ook Erik Wesselo, chef Opsporing en Toezicht van de vreemdelingenpolitie, is positief: "We hebben allemaal een rijopleiding gehad en door de jaren heen rij-ervaring opgedaan. Toch kreeg ik vandaag veel nieuwe dingen aangereikt. Toen ik kennismakte met TON dacht ik direct: Dit is het gewoon, het zet de puntjes op de i voor de rest van je rijvaardigheid. Het leek wel alsof het opzet was en alle burgers op straat acteurs waren, zo goed reageerden ze. Je steekt even een duim omhoog, de weggebruiker ook, en je gaat heel rustig door de verkeerssituatie heen. Inhalen vond ik vaak spannend, het is moeilijk en luistert zo nauw. Dat is heel anders als je het op deze manier doet. Als je dit vroeg genoeg doet en je snelheid aanpast, is het ook beter voor de doorstroming. Je zou eigenlijk eens het verschil in kaart moeten brengen tussen het rijden met de TON-methode en de reguliere manier van rijden."

Ook rij-instructeur Ton van de Lustgraaf, die niet geheel toevallig als bedenker/ontwikkelaar dezelfde naam draagt als de methode, zou graag willen weten wat de effecten van zijn methode zijn op doorstroming en veiligheid, en hoe de overige weggebruikers zijn methode beleven. Van de Lustgraaf: "Volgens mij vindt het overige verkeer het ook prettiger, maar hard maken kan ik dat niet. Wij geloven er in elk geval heilig in dat dit beter is, voor zowel het andere verkeer als voor onszelf."

Voor meer informatie over TON kunt u contact opnemen met Ton van de Lustgraaf, e-mail ton.van.de.lustgraaf@utrecht.politie.nl.

Karin Groenewegen
Onderzoeker IFV

Resultaten onderzoek 'Weggebruikers en voorrangsvoertuigen, elkaar tegemoet komen'

Het IFV heeft in 2012 onderzoek gedaan naar manieren om het gedrag van weggebruikers en voorrangsvoertuigbestuurders beter op elkaar af te stemmen. Politie, brandweer, ambulance, hun opleiders, de ANWB, het ministerie van Infrastructuur en Milieu en Rijkswaterstaat waren nauw bij het onderzoek betrokken. Het IFV heeft onderzoek gedaan door middel van interviews, discussiebijeenkomsten en enquêtes. Daarnaast heeft er een uitgebreid rijimulatoronderzoek op het hoofdkantoor van de ANWB plaatsgevonden.

Uit het onderzoek komt naar voren dat automobilisten onvoldoende weten wat ze mogen en kunnen doen als ze een voorrangsvoertuig tegenkomen. Daarnaast zijn er grote verschillen geconstateerd tussen de hulpdiensten in rijopleiding en aangeleerd rijgedrag. Verder is gebleken dat voorlichting aan weggebruikers en een waarschuwingssysteem dat automobilisten tijdig waarschuwt voor een naderend voorrangsvoertuig, succesvolle oplossingen lijken te zijn om de omgang van weggebruikers met voorrangsvoertuigen te verbeteren.

De resultaten zijn vastgelegd in vier onderzoeksrapporten die u via onderstaande links kunt bekijken en downloaden.

[Automobilisten geconfronteerd met voorrangvoertuigen](#)

[Rijopleiding van de hulpdiensten: op weg naar eenduidigheid](#)

[Gedragsbeïnvloeding van automobilisten bij confrontatie met voorrangvoertuigen](#)

[Automobilisten gewaarschuwd!](#)

Contactgegevens

Heeft u vragen, opmerkingen of suggesties? Neem dan contact met ons op via voorrangvoertuigen@ifv.nl

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

Het kenniscentrum is ook te volgen op Twitter via @IFV_Voorrang

Afmelden voor de nieuwsbrief

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