

nummer 2 – november 2013

In dit nummer:

- Even voorstellen:
Naomi Roos
- Implementatieplan
gedragsadviezen
- Oefenen met zwaailicht
en sirene op de openbare
weg: gevaarlijk of
noodzaak? onveilig of
onontbeerlijk?
- De FIX Safety Seat,
van gordel naar beugel
in uitrukvoertuigen
- Vraag en antwoord
- Afstudeeronderzoek
'Ongevallen met
voorrangsvoertuigen op
kruispunten'
- Vernieuwde website
Kenniscentrum
Voorrangsvoertuigen

Nieuwsbrief Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen

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.

Even voorstellen

Naomi Roos is derdejaars student Integrale Veiligheidskunde aan Saxion Hogescholen te Deventer. Momenteel doet zij onderzoek naar de juridische aspecten van ongevallen met voorrangsvoertuigen en houdt zij zich bezig met de internationale vergelijking van de rijopleiding in verschillende West-Europese landen. Ook helpt zij mee bij het uitvoeren van het ongevalsonderzoek. Naomi is begonnen in september en blijft tot eind januari 2014.

Implementatieplan gedragsadviezen

De afgelopen jaren heeft het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen inzicht gegeven in het gedrag van automobilisten bij de confrontatie met een voorrangsvoertuig. Gebleken is dat het gedrag van bestuurders van personenvoertuigen soms gevaarlijk en doorstromingsbelemmerend is. Het gaat hierbij met name om acties als plotseling remmen, uitwijken naar een gevaarlijke plaats zoals een zachte berm of een fietspad, of het door een rood verkeerslicht oprijden van een kruising met kruisend verkeer. Een deel van de gedragingen komt voort uit onwetendheid, omdat het ontbreekt aan handelingsperspectief hoe de bestuurder een voorrangsvoertuig veilig en goed voor kan laten gaan. Uit recent uitgevoerd simulatoronderzoek blijkt dat weggebruikers die vooraf een handelingsperspectief ontvangen, zich veiliger en meer doorstromingsbevorderend gedragen.

Dit handelingsperspectief wordt momenteel door het kenniscentrum met zijn partners afgerond. Om de reactie van automobilisten op naderende voorrangsvoertuigen te verbeteren, zijn in het project van 2012 al door een expertgroep met onder andere bestuurders van voorrangsvoertuigen de voorlopige inhoudelijke gedragsadviezen voor bestuurders van personenvoertuigen opgesteld. Daarin is beschreven wat de voorrangsvoertuigbestuurder aan gedrag graag

zou zien bij de weggebruiker. Het is echter belangrijk dat de adviezen ook op een juiste wijze 'landen' bij de weggebruikers. Daarvoor moeten de adviezen dusdanig worden geformuleerd dat daarmee wordt bereikt dat weggebruikers het gewenste gedrag ook gaan vertonen. Inmiddels is een werkgroep met vertegenwoordigers van Veilig Verkeer Nederland (VVN), het Centraal Bureau voor de Rijvaardigheid (CBR), het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Overijssel (ROVO) en het IFV met ondersteuning van wetenschappelijk communicatieadviesbureau Dijksterhuis en Van Baaren (D&B) gestart met het opstellen van een implementatiestrategie voor de inhoudelijke gedragsadviezen. Enerzijds is de communicatieve formulering van de adviezen aangepast aan wetenschappelijke inzichten, zonder de inhoud te veranderen, en verder heeft er een eerste inventarisatie plaatsgevonden van doelgroepen en implementatiemethoden, zoals opname in de rijopleiding, het ontwikkelen van lespakketten, flyers en dergelijke. In december zal het concept-implementatieplan klaar zijn. Afhankelijk van de implementatiestrategie die geadviseerd wordt, zal in 2014 gestart worden om hier samen met de partners uitvoering aan te geven.

Oefenen met zwaailicht en sirene op de openbare weg: onveilig of onontbeerlijk?

Is oefenen met zwaailicht en sirene op de openbare weg gevaarlijk? Als er een ongeval plaatsvindt, is dat dan uit te leggen? Of is het noodzakelijk om te leren omgaan met de weggebruiker om zo een betere chauffeur te worden en ongevallen te voorkomen? Zwemmen leer je ten slotte ook niet uitsluitend op het droge. Om een verantwoorde beslissing over dit dilemma te kunnen nemen, loopt er momenteel een pilot 'Oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen'. Het Kenniscentrum voert het evaluatieonderzoek van de pilot uit.

Pilot

Naar aanleiding van Kamervragen van SP-kamerlid Van Raak en het onderzoek 'Weggebruikers met voorrang benaderd' van het IFV, heeft het Ministerie van I&M besloten om vier opleiders als pilot gedurende twee jaar vrijstelling te verlenen voor het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg. De opleiders die onder de vrijstelling vallen, zijn de Academie voor Ambulancezorg, Brandweer Opleidingscentrum Amsterdam-Amstelland Schiphol (BOCAS), de Politieacademie en het Opleidings- en Trainingscentrum Rijden van de Koninklijke Marechaussee.

Evaluatie van de pilot

De pilot loopt vanaf 1 april 2013 gedurende twee jaar. Na anderhalf jaar vindt er een evaluatie plaats, zodat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu voor april 2015 een beslissing kan nemen over de toekomst van oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen in Nederland. Als er dan besloten wordt dat dit definitief mogelijk wordt, zullen opleiders en opleiding aan bepaalde criteria moeten voldoen om te mogen oefenen op de openbare weg. Het (concept)competentieprofiel is inmiddels opgesteld door opleidingsinstituten van de deelnemers aan de pilot in samenwerking met particuliere opleidingsinstituten. Dit competentieprofiel wordt momenteel afgestemd met de brancheverenigingen van politie, ambulancezorg en brandweer.

Oefenen op de openbare weg

Op dit moment oefenen de vier opleiders op de openbare weg. De deelnemers oefenen in de loop van hun opleiding, veelal in het tweede deel van hun opleiding. Er wordt in de rijopleiding niet continu met optische en geluidssignalen op de openbare weg geoefend. Het gaat om enkele ritten met een beperkte tijdsduur. De meldkamer is vooraf op de hoogte van de locatie en

tijd van de ritten, zodat er niet door daadwerkelijke meldingen in het gebied wordt heengereden.

De voertuigen die gebruikt worden, zijn voorzien van dubbele bediening en extra spiegels, zodat een rijinstructeur zo nodig kan ingrijpen.

Onderzoek

Het onderzoek richt zich op een viertal deelaspecten:

1. Het risico op ongevallen tijdens het oefenen op de openbare weg.
Er wordt geregistreerd of en welke ongevallen plaatsvinden tijdens het oefenen op de openbare weg. Dit wordt vergeleken met de risico's van rijden met optische en geluidssignalen in het algemeen, en met de risico's van rijden op de openbare weg tijdens de rijopleiding van de hulpdiensten zonder optische en geluidssignalen.
2. In hoeverre het oefenen op de openbare weg studenten beter voorbereidt op hun taak.
Een nulmetinggroep (studenten die tijdens hun rijopleiding niet konden oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg) wordt vergeleken met een eenmetinggroep (studenten die wel konden oefenen op de openbare weg). Het gaat daarbij zowel om de visie van studenten en docenten, als om de feitelijke kwaliteit van het rijgedrag, dat in een rijsimulator wordt onderzocht. Aan het onderzoek doen circa 300 bestuurders mee van brandweer, politie, ambulance en marechaussee.
3. De behoefte en het draagvlak voor oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen.
Dit wordt gepeild onder hulpverleners, hun werkgevers, de rijopleiders en de brancheverenigingen.
4. De huidige praktijk van het omgaan met oefenen op de openbare weg.
Er wordt onderzocht op welke wijze in rijopleidingen tot nu toe wordt omgegaan met het verbod en de eventuele noodzaak tot oefenen op de openbare weg. Daarnaast wordt een internationale vergelijking uitgevoerd, om te onderzoeken hoe andere West-Europese landen met dit dilemma omgaan.

Op dit moment lopen de nul- en eenmeting. Ook is samen met de betrokken rijopleiders een beoordelingskader ontwikkeld om de simulatorritten te beoordelen. De ritten worden door instructeurs van de betrokken opleidingen gescoord, zonder dat zij weten van welke discipline de betreffende bestuurder is en of het beelden van de nul- of eenmeting betreft. Hierdoor kan er geen ongewenste en onbewuste beïnvloeding plaatsvinden.

Tot op heden zijn er gelukkig nog geen ongevallen gemeld waarbij er een aanrijding heeft plaatsgevonden met een voorrangsvoertuig tijdens het oefenen op de openbare weg.

De resultaten van het onderzoek worden in november 2014 verwacht.

De FIX Safety Seat, van gordel naar beugel in uitrukvoertuigen

Een terugkerend onderdeel in de nieuwsbrief is het verslag van een bezoek aan een organisatie op het gebied van voorrangsvoertuigen. In deze editie een interview met Brandweer Amsterdam-Amstelland.

Op 20 september 2013 heeft de FIX Safety Seat op het congres van Brandweer Nederland de Jan van der Heyden innovatieprijs gewonnen, zijnde een cheque ter waarde van € 10.000. De FIX Safety Seat is een nieuwe vorm van fixatie in uitrukvoertuigen van de brandweer, namelijk een speciale zitting met beugel op maat gemaakt voor de tankautospuit, als vervanger van de gordel. De beugel is gebaseerd op technologie uit achtbanen. Linda Wolfs (projectondersteuner van het kenniscentrum) sprak met projectleiders Petra Eigenraam en Pim van Doorne over hun project.

Eigenraam en Van Doorne, beiden werkzaam bij Bureau Vakbekwaamheid van Brandweer Amsterdam-Amstelland, vertellen hoe het idee van de FIX Safety Seat is ontstaan. Eigenraam: "Voor mijn opleiding Technische Bedrijfskunde was ik op zoek naar een probleem, gericht op innovatieve productontwikkeling. Dat probleem is uiteindelijk het gordelgebruik achterin de tankautospuut geworden. De huidige gordel zorgt namelijk voor schijnveiligheid. Uit een onderzoek dat wij hebben uitgevoerd onder ruim vijftig manschappen uit verschillende regio's, blijkt dat 74% van de manschappen nooit een gordel draagt in de tankautospuut. Slechts 3% draagt de gordel altijd."

Van Doorne heeft de oplossing bedacht en Eigenraam heeft het idee tijdens haar opleiding verder uitgewerkt. Er is gekozen voor fixatie door middel van een speciale zitting met beugel, de FIX Safety Seat. Van Doorne: "Er zijn verschillende alternatieven besproken, maar het idee van de beugel is het meest realistisch en haalbaar. Op deze manier kunnen de manschappen snel en gemakkelijk worden vastgezet. Uiteraard is het belangrijk dat ze wel bewegingsvrijheid houden."

De innovatieve oplossing kreeg niet alleen een zeer positieve beoordeling van de opleiding, maar ook van het Syntens Innovatiecentrum. Ook de korpsleiding van Brandweer Amsterdam-Amstelland staat achter het idee. Mede daardoor is besloten om het idee in te sturen voor de Jan van der Heyden innovatieprijs. Eigenraam vertelt dat ze veel positieve reacties kregen na het winnen van de prijs. Van Doorne: "Na het ongeval in Amsterdam in 2008 waarbij autospuut Hendrik tijdens een spoedrit tegen een gevel is gereden, lag de nadruk op het fixeren van losse delen en het afdekken van scherpe onderdelen in de tankautospuut en niet zozeer op het fixeren van personen. Maar het 'vastzetten' van manschappen heeft juist meerwaarde. We zijn blij dat er nu eindelijk weer aandacht is voor de veiligheid van de medewerkers in de repressieve dienst."

De projectleiders gaan het prijsgeld besteden aan het verder uitwerken van de FIX Safety Seat. "We zijn bezig met het schrijven van een projectplan om van een idee tot een daadwerkelijk product te komen. Daarbij zijn we ook aan het nadenken over mogelijke opties die toegevoegd kunnen worden, zoals de borging van het ademluchttoestel of het integreren van de ademluchtbanden met de beugel," aldus Van Doorne. Eigenraam: "Het gaat, naast tijd, ook geld kosten om het plan uit te werken. Daar kunnen we het prijsgeld goed voor gebruiken."

Voor meer informatie over de FIX Safety Seat kunt u contact opnemen met Petra Eigenraam, e-mail: p.eigenraam@brandweeraa.nl, telefoon 020-5556928.



Bron: website Brandweer Amsterdam-Amstelland

Vraag en antwoord

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

Vraag: Welke diensten zijn bevoegd om met optische en geluidssignalen te rijden?

Antwoord: Dit zijn uitsluitend diensten die een 'dringende taak' te vervullen hebben én die zijn aangewezen door de minister.

In artikel 2 van de Regeling Optische en Geluidssignalen 2009 is een nadere uitwerking gegeven van het begrip 'dringende taak'. Er is sprake van een dringende taak in geval van:

- een voor de mens levensbedreigende situatie die directe hulp van de betrokken hulpverleningsdiensten vergt
- het voorkomen van een voor de mens levensbedreigende situatie of een situatie waarin ernstige schade aan gebouwen of goederen ontstaat
- een ernstige verstoring van de openbare orde of de rechtsorde, waarvoor een directe en snelle inzet noodzakelijk is.

In het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) is beschreven dat motorvoertuigen in gebruik bij politie en brandweer en motorvoertuigen in gebruik bij diensten voor spoedeisende medische hulpverlening, optische en geluidssignalen mogen voeren. Daarnaast zijn er nog andere hulpverleningsdiensten die optische en geluidssignalen mogen voeren, aangewezen door de minister. Dit zijn onder andere de Koninklijke Marechaussee, Stichting Sanquin voor spoedtransport van bloed of bloedproducten, de Reddingsbrigade en de Explosieven Opruimingsdienst Defensie. Overige aangewezen diensten zijn te vinden in artikel 1 van de Regeling Optische en geluidssignalen. Daarnaast zijn er verschillende ministeries die onder hen resorterende diensten aangewezen hebben, zoals het Ministerie van Defensie en het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Afstudeeronderzoek 'Ongevallen met voorrangsvoertuigen op kruispunten'

Marloes Bangoer (vierdejaars student Integrale Veiligheidskunde) heeft een afstudeeronderzoek uitgevoerd naar ongevallen met voorrangsvoertuigen op kruispunten. Het onderzoek richtte zich hoofdzakelijk op de kenmerken en invloedsfactoren die een rol gespeeld hebben tijdens deze ongevallen. Dit onderzoek was tevens bedoeld als pilot om leerervaringen op te doen en een vragenlijst te ontwikkelen voor het grootschalige ongevalsonderzoek van het Kenniscentrum.

Er zijn vijf cases onderzocht. Het onderzoek is uitgevoerd aan de hand van een literatuurstudie, het uitvoeren van interviews, veldonderzoek en expert judgement.

Uit de literatuurstudie is onder andere gebleken dat het wegverkeer te beschouwen is als een systeem bestaande uit drie elementen:

- De **mens** die de rijtaak uitvoert (menselijk gedrag).
Hierbij kan gedacht worden aan sturen, gas geven en remmen.
- Het **voertuig**.
Dit betreft eigenschappen als acceleratie- en remvermogen en de staat van onderhoud van het voertuig.
- De **omgeving**.
Deze bestaat onder meer uit de inrichting van de weg, omliggende bebouwing en begroeiing, maar ook weersomstandigheden en het overige verkeer, waaronder voorrangsvoertuigen.

Mede op basis van bovenstaande elementen is een interviewvragenlijst opgesteld om inzicht te krijgen in de kenmerken (mens en voertuig) en invloedsfactoren (omgeving) die een rol spelen bij ongevallen met voorrangsvoertuigen op kruispunten. Vervolgens zijn er interviews afgenomen met vijf bestuurders van voorrangsvoertuigen die betrokken zijn geweest bij een ongeval op een kruispunt. Tevens zijn er maatregelen besproken die mogelijk de kans op een ongeval op een kruispunt kunnen verkleinen. Voorafgaand aan de interviews is de locatie waar de ongevallen hebben plaatsgevonden, bezocht en beschreven.

Uit de interviews met de bestuurders is gebleken dat bij het merendeel van de onderzochte ongevallen het verkeerslicht van de weggebruiker op groen stond en het voorrangsvoertuig door rood licht reed. Verder bleek dat ook de snelheid van het voorrangsvoertuig ten opzichte van de weggebruiker en het zicht op het kruispunt een rol speelden. De uitkomsten van het onderzoek zijn vanwege het beperkte aantal cases niet representatief. Wel kunnen de uitkomsten gebruikt worden als input voor het ongevalsonderzoek van het kenniscentrum. Dit onderzoek loopt momenteel, waarbij alle bij ons bekende ongevallen met voorrangsvoertuigen tussen 2010 en 2013 worden onderzocht.

Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen online beter toegankelijk

De informatie van het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen is nu te vinden op de site van het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV). De indeling is vernieuwd en de informatie is beter toegankelijk.

Bekijk de activiteiten en projecten van het kenniscentrum, download relevante rapporten en publicaties, open vanuit de kennisbank het volledige Dossier Voorrangsvoertuigen, lees het laatste nieuws of stel uw vraag aan ons.

U vindt de vernieuwde informatie via ons vertrouwde adres www.kenniscentrumvoorrangsvoertuigen.nl



Contactgegevens

Hebt u vragen over voorrangsvoertuigen, opmerkingen of suggesties? Neem dan contact met ons op via voorrangsvoertuigen@ifv.nl of 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 via @IFV_Voorrang

Afmelden voor de nieuwsbrief

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