

nummer 3 – april 2014

Nieuwsbrief Kenniscentrum Vorrangsvoertuigen

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.

In dit nummer:

- Wijzigingen in het projectteam
- Stand van zaken projecten
- Gebruik vluchtstrook bij terugkeer verzorgingsgebied: standpunt van stuurgroep Kenniscentrum Vorrangsvoertuigen
- Wijzigingen in relevante wet- en regelgeving
- Fleet Logic, het rijgedrag van ambulancechauffeurs in kaart gebracht
- Vraag en antwoord
- De juridische aspecten van ongevallen met vorrangsvoertuigen
- Het Kenniscentrum Vorrangsvoertuigen bestaat 1 jaar

Wijzigingen in het projectteam

Graag informeren wij u over enkele wijzigingen in het projectteam. Zo is Karin Groenewegen, projectleider van het kenniscentrum, tot eind juni 2014 met zwangerschapsverlof. Tot die tijd vervangt Nancy Oberijé haar als projectleider. Daarnaast is Wouter van Rossum vanuit zijn huidige baan als adviseur crisisbeheersing, voor twee dagen per week gedetacheerd bij het Kenniscentrum Vorrangsvoertuigen. Hij werkte al eerder voor het (Nederlands) Instituut Fysieke Veiligheid en was toen nauw betrokken bij de verschillende onderzoeken op het gebied van vorrangsvoertuigen. Momenteel is Wouter betrokken bij de deelprojecten Ongevalstatistieken en Eenheid in de rijopleiding. Wouter is begonnen in februari en blijft tot juli 2014.

Stand van zaken projecten

Binnen het kenniscentrum wordt samen met partners uit het veld een aantal projecten uitgevoerd. In eerdere nieuwsbrieven is hier al aandacht aan besteed.

In deze nieuwsbrief wordt per project kort de stand van zaken weergegeven, in de volgende nieuwsbrief kunt u meer lezen over nieuwe projecten van het kenniscentrum.

Ongevalstatistieken

Het verzamelen van ongevalgegevens verloopt goed. We werken met diverse partners samen om gegevens te verzamelen van ongevallen met vorrangsvoertuigen, die in de periode van 1 januari 2010 tot en met 31 december 2013 hebben plaatsgevonden. Er zijn al ruim 250 ongevallen met vorrangsvoertuigen geregistreerd. Van enkele ongevallen moet nog worden vastgesteld of er ten tijde van het ongeval optische en geluidssignalen werden gevoerd. In het tweede kwartaal van 2014 wordt naar verwachting het rapport over de periode 2010-2013 gepubliceerd. Het onderzoek zal ook voor het lopende jaar worden voortgezet.

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

Deze pilot verloopt voorspoedig. Eind maart is de 0-meting voor de verschillende diensten afgerond, de 1-meting loopt langer door. Inmiddels is er gestart met het beoordelen van de ritten in de simulator die door de cursisten van de rijopleidingen van hulpdiensten zijn gemaakt. De ritten zijn opgenomen en worden beoordeeld door instructeurs van de vier betrokken opleiders. De instructeurs weten hierbij niet of het gaat om een cursist die wel, of juist niet geoefend heeft noch van welke discipline hij of zij is. De scores worden door het IFV vergeleken. In oktober 2014 wordt het rapport aangeboden aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Dat rapport is voor het ministerie de basis om beleid te ontwikkelen of, en hoe verder gegaan wordt met het oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg.



Een impressie van een rit in de simulator

Eenheid in het rijgedrag en de rijopleiding van hulpdiensten

Het kenniscentrum heeft onderzocht in hoeverre eenheid in de rijopleiding tussen de disciplines haalbaar is en of hier draagvlak voor is. Het onderzoek werd uitgevoerd aan de hand van een werksessie met deskundigen, afstemmingsbijeenkomsten met de hulpverleningsbranches, een enquête onder hoofden/coördinatoren van rijopleidingen en opleiders van de hulpdiensten en interviews ten behoeve van een internationale vergelijking van de rijopleidingen van hulpdiensten. De eerste uitkomsten zijn veelbelovend: zowel de branches als de coördinatoren en de rijinstructeurs staan positief tegenover meer eenheid in het rijgedrag en de rijopleiding van hulpdiensten. Het conceptrapport is inmiddels gereed en ter review aangeboden aan de stuurgroep van het kenniscentrum.

In het komende jaar zal gewerkt worden aan actualisering en afstemming van de brancherichtlijnen en het opstellen van een 'richtinggevend kader', een soort gedragscode voor het gedrag van voorrangsvoertuigbestuurders die multidisciplinair wordt uitgewerkt.

Implementatieplan gedragsadviezen

Het kenniscentrum heeft in samenwerking met een adviescommissie, bestaande uit deelnemers van Veilig Verkeer Nederland, het Centraal Bureau voor de Rijvaardigheid, het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Overijssel en onderzoeks- en adviesbureau Dijksterhuis en Van Baaren, een communicatiestrategie en gedragsadviezen ontwikkeld om weggebruikers te informeren over hoe zij zich het beste kunnen gedragen als zij een voorrangsvoertuig tegenkomen in het verkeer. Het concept implementatieplan is gereed en ter review aangeboden aan de stuurgroep van het kenniscentrum. In 2014 wordt ingezet op aanpassing van de rijopleiding

voor rijbewijs B en wordt een informatiepakket ontwikkeld dat door verkeersveiligheidsorganisaties en hulpverleningsorganisaties kan worden gebruikt om weggebruikers te informeren.

Gebruik vluchtstrook bij terugkeer verzorgings-gebied: standpunt van stuurgroep Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen

In 2011 zijn er Kamervragen gesteld over het gebruik van busbanen en vluchtstroken. Waarom mogen bijvoorbeeld taxi's in sommige regio's wel busbanen gebruiken, en ambulances zonder optische en geluidssignalen niet? Ook ging het hierbij om het gebruik van vluchtstroken in geval van file, zonder optische en geluidssignalen, als terugkeer naar het verzorgingsgebied gewenst is. De minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) heeft hierop geantwoord dat dit binnen de huidige vrijstelling niet mogelijk is. In navolging van dit antwoord is de motie Elissen c.s. op 2 november 2011 ingediend. In deze motie werd opgeroepen om het rijden over busbanen en andere infrastructuur (denk aan vluchtstroken bij file) ook voor niet-spoedritten (B-ritten) mogelijk te maken. De minister van IenM gaf aan dat wanneer als gevolg van congestie op de weg een ambulance vast komt te staan, deze niet inzetbaar is voor een andere patiënt/incident en dit mogelijk kan leiden tot een levensbedreigende situatie. In dat geval kunnen ambulances die bezig zijn met een besteld-vervoer (B-rit) worden opgeschaald naar een spoedrit (A-rit), om zo te voorkomen dat de hulpverlening niet meer adequaat op een inkomende spoedmelding kan reageren.

De stuurgroep van het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen, bestaande uit een afvaardiging van Ambulancezorg Nederland, Brandweer Nederland, Nationale Politie, ANWB en Rijkswaterstaat, is van mening dat terugkeer naar het verzorgingsgebied niet geschaard kan worden onder de definitie van dringende taak. Optische en geluidssignalen zijn uitsluitend bedoeld voor een daadwerkelijk dringende taak waarbij het leven van mens of dier in gevaar is. De stuurgroep meent tevens dat de definitie van dringende taak niet gewijzigd moet worden zoals dat is verwoord in antwoord op de motie Elissen c.s. van 2 november 2011.

De stuurgroep is van mening dat het onder voorwaarden toestaan van ambulances op de vluchtstrook en busbanen geregeld moet worden door herziening van de vrijstelling zonder optische en geluidssignalen van de ambulance- en brandweersector (bij prio 2 ritten). Hiervoor zal contact opgenomen worden met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Wijzigingen in relevante wet- en regelgeving

Wijziging Regeling optische en geluidssignalen

Op 7 december 2013 zijn er wijzigingen aangebracht in de Regeling optische en geluidssignalen 2009. Een van de wijzigingen is dat er strengere eisen worden gesteld aan de instructie van personen die gaan rijden met optische en geluidssignalen. De toekomstige voorrangsvoertuigbestuurders moeten na een speciale instructie in staat zijn om aan te geven:

- wat de strafrechtelijke en civielrechtelijke gevolgen zijn van het direct of indirect veroorzaken van schade of letsel tijdens de rit;
- wat het gedrag en de reactie van weggebruikers kan zijn wanneer zij geconfronteerd worden met optische en geluidssignalen;
- wat het gewenste rijgedrag is;
- wat de effecten zijn van een hoge rijsnelheid op de remweg, het reactievermogen, de letselernst en de responstijd.

Een andere wijziging is dat de Dienst Bedrijfsbeveiliging van TATA Steel is aangewezen als hulpverleningsdienst in de zin van artikel 1 van de regeling, en bevoegd is om met optische en geluidssignalen te mogen rijden.

Verder is er een wijziging aangebracht in de overgangsregeling van de uitvoering van de optische en geluidssignalen op 'oudere' voorrangsvoertuigen. In de Regeling optische en geluidssignalen 2009 worden eisen gesteld aan hoe het blauwe zwaailicht en de tweetonige hoorn van een voorrangsvoertuig zijn uitgevoerd. 'Oudere' voorrangsvoertuigen die op het moment van inwerkingtreding van de regeling op 1 maart 2009 al waren uitgevoerd met blauw zwaailicht en twee- of drietonige hoorn, moeten vanaf 1 maart 2014 ook aan bepaalde eisen voldoen.

In de wijziging van de regeling is een nieuwe invulling gegeven aan artikel 7 lid 2 waarin staat beschreven aan welke eisen de signalen van 'oudere' voorrangsvoertuigen moeten voldoen:

- Het blauwe zwaailicht moet rondom zichtbaar zijn.
- Het oranje zwaailicht moet rondom zichtbaar zijn.
- De hoorn moet tweetonig zijn en een geluidsterkte hebben van minimaal 110 dB (A). Drietonige hoorns zijn dus niet meer toegestaan.

Uiteraard moeten alle voorrangsvoertuigen van de brandweer, spoedeisende medische hulpverlening en politie (m.u.v. onherkenbare politievoertuigen), nieuw en oud, voldoen aan de eisen omtrent de door de minister van Veiligheid en Justitie vastgestelde striping. Zie hiervoor www.striping.nl.

Wijziging Wet Rijonderricht Motorrijtuigen

De Wet rijonderricht motorrijtuigen (WRM) is herzien in 2009. De definitie van rijonderricht is in de nieuwe WRM aangepast zodat ook elke vorm van bedrijfsmatig rijonderricht ten aanzien van het besturen van motorrijtuigen, gericht op het bijbrengen, behouden of verbeteren van de rijvaardigheid en geschiktheid om als bestuurder aan het verkeer deel te nemen, eveneens onder rijonderricht wordt begrepen. Voor al die bedrijfsmatige activiteiten is een WRM-certificaat vereist. Dit houdt in dat uitsluitend WRM-gecertificeerde instructeurs bevoegd zijn om theoretisch en praktisch rijonderricht te geven aan (toekomstige) bestuurders van voorrangsvoertuigen.

Hierop gelden enkele uitzonderingen. De WRM-plicht is namelijk niet van toepassing op militaire rijinstructeurs en politierijinstructeurs voor zover zij werkzaam zijn binnen hun dienstverband en zij in het bezit zijn van een door de minister aangewezen diploma. Daarnaast bestaat er nog een andere uitzondering. Er is namelijk geen certificaat vereist voor het geven van theoretische scholing en bijscholing in het kader van vakbekwaamheid van bestuurders van motorrijtuigcategorieën C, C1, D of D1. Wel moeten betrokken instructeurs voldoen aan algemene bekwaamheidseisen om les te mogen geven in het algemeen zoals bedoeld in de Wet educatie en beroepsonderwijs.

Hoewel de wet in 2009 is veranderd, gaat de WRM-plicht in per 1 juni 2014. Op dat moment is de overgangstermijn van vijf jaar verstreken.

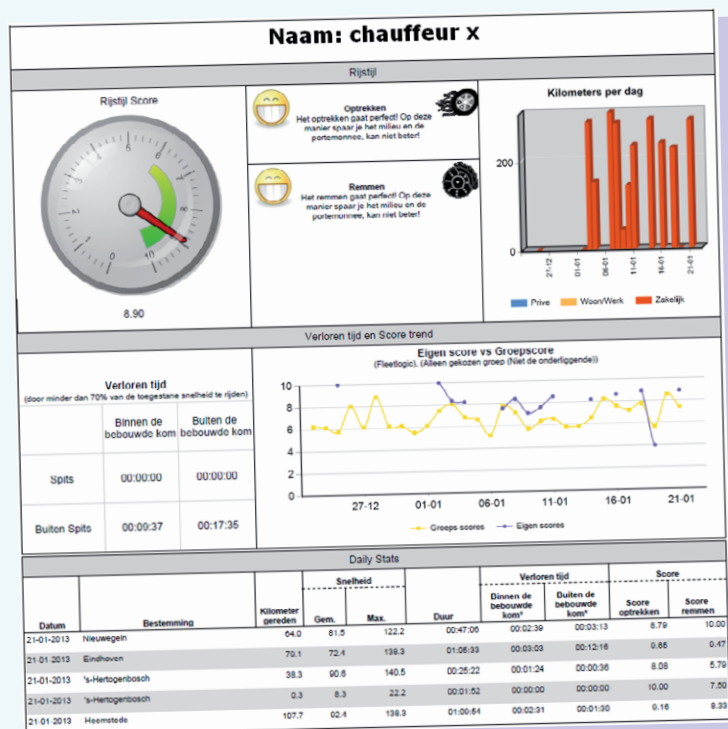
Fleet Logic, het rijgedrag van ambulancechauffeurs in kaart gebracht

Een terugkerend onderdeel in de nieuwsbrief is het verslag van een bezoek aan een organisatie op het gebied van voorrangsvoertuigen. Voor deze editie is een bezoek gebracht aan Regionale Ambulance Voorziening Brabant Midden-West-Noord (RAV Brabant MWN).

Binnen RAV Brabant MWN wordt veel aandacht besteed aan de rijtaak van ambulancechauffeurs. In 2012 introduceerde men daarom Fleet Logic, een systeem om het rijgedrag van ambulancechauffeurs in beeld

te krijgen. Dit systeem maakt samen met het mentor-chauffeurschap en veiligheidsmeldsysteem deel uit van een brede kijk op veilig rijden in de ambulancesector. Wouter van Rossum, medewerker bij het kenniscentrum, ging hierover in gesprek met Peter-Hans Vierhoven, teammanager RAV Brabant MWN en Jan van Grinsven, voormalig medewerker van de ambulancedienst en eigenaar van JvG Rijopleidingen en in die hoedanigheid verbonden aan RAV Brabant MWN.

Volgens Peter-Hans Vierhoven en Jan van Grinsven is het van belang om ambulancechauffeurs bewust te blijven maken van de belangrijke taak die zij uitvoeren. Vierhoven: "Niet alleen de chauffeur zelf maar ook zijn of haar omgeving speelt daarin een belangrijke rol. Zo is de chauffeur mede afhankelijk van de ambulanceverpleegkundige met wie hij op de auto zit, van het overige verkeer, de eigen organisatie, opleiding en training, maar ook van de overheid". Van Grinsven vult daarop als voorbeeld aan: "De overheids campagne: 'Als iedere seconde telt...' is dan ook niet helemaal gelukkig gekozen als men bedenkt dat deze slogan soms wat al te letterlijk wordt toegepast." Volgens de heren nemen chauffeurs van voorrangsvoertuigen daardoor soms grote risico's. Van Grinsven: "Belangrijk is dat je zo vlot als mogelijk ter plaatste komt. Bij iedere actie moet je als bestuurder van een voorrangsvoertuig afwegen wat het rendement van je actie is. Vraag je iedere keer weer opnieuw af: waarom doen we de dingen zoals we ze doen?" Volgens Vierhoven is veilig vervoer de core business van de RAV. Hierin is een belangrijke taak weggelegd voor de ambulancechauffeur. Deze zou zich volgens Vierhoven en Van Grinsven dan ook enkel met de verkeerstaak in combinatie met de juiste competenties moeten bezighouden en niet met overige aspecten tijdens het rijden.



Voorbeeld van een rijstijlrapport (Bron: FleetLogic.nl)

Om het rijgedrag van ambulancechauffeurs van RAV Brabant MWN in kaart te brengen en te kunnen verbeteren, is gekozen voor toepassing van het rijstijlanalyseprogramma Fleet Logic. "Op deze manier worden gegevens over de rijprestaties van ambulancechauffeurs verzameld. Het is een transparant systeem voor zowel de organisatie als de chauffeurs zelf. Het systeem is niet bedoeld om de chauffeurs af te rekenen op hun prestaties op de weg maar heeft een educatief doel", aldus Vierhoven.

Met Fleet Logic wordt als het ware meegekeken met de bestuurder zonder dat er iemand fysiek naast hem/haar zit ter beoordeling. Aan de hand van het systeem wordt onder andere inzichtelijk wanneer met optische en

geluidssignalen wordt gereden. Daarnaast registreert de boardcomputer gereden kilometers, gemiddelde en maximale snelheid, versnellen en afremmen. Op dit moment wordt eraan gewerkt om nog meer mogelijkheden uit het systeem te halen. Periodiek ontvangen de chauffeurs een scorekaart waarop hun prestaties zichtbaar zijn en krijgen zij persoonlijke tips en aandachtspunten. Ook geeft de scorekaart een eindcijfer. Het mooie van het systeem is volgens Vierhoven dat het programma een competitief gevoel creëert: "Chauffeurs vergelijken hun prestaties onderling waardoor iedereen kan zien wie de beste score heeft behaald. Zij doen er daarom alles aan om hun eigen rijprestaties te blijven verbeteren."

Feedback op de rijstijl is binnen RAV Brabant MWN ook onderdeel geworden van functioneringsgesprekken om zo de gerealiseerde kwaliteitsverbetering te behouden en chauffeurs bewust te maken van hun gedrag op de weg. Vierhoven: "Maar zoals zo vaak kan het een niet zonder het ander. Zo zullen we net als de kijk op de weg, ook de kijk naar de chauffeurs zo breed mogelijk moeten houden. Dus niet alleen meten, ook de begeleiding/coaching van de mentor-chauffeurs met de verkeerstaak is van vitaal belang. We krijgen steeds meer het gevoel en bevestiging dat we op de goede weg zijn!"

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Peter-Hans Vierhoven, e-mail p.vierhoven@ravbrabantmwn.nl, telefoon 06 51 60 85 52.

Vraag en antwoord

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

Vraag: Indien tijdens het lesrijden een ongeval plaatsvindt waarbij het Openbaar Ministerie (OM) reden heeft om, op basis van artikel 5, vervolging in te stellen, wordt dan de rijinstructeur of de cursist vervolgd?

Antwoord: Het OM zal afwegen of er volgens hen sprake is van een strafbaar feit. In dat geval kan tot vervolging worden overgegaan. Het OM zal in dat geval de juridische bestuurder vervolgen.

Als sprake is van training of opleiding waarbij gereden wordt met motorvoertuigen, zijn er twee mogelijke bestuurders. Namelijk de feitelijke bestuurder en degene die wordt geacht het motorrijtuig onder zijn onmiddellijk toezicht te doen besturen, c.q. een docent of instructeur. In de basis is de feitelijke bestuurder (degene die het voertuig bestuurt) aansprakelijk voor overtredingen en schade door ongevallen, tenzij wordt voldaan aan twee voorwaarden:

1. Het voertuig valt onder de categorie AM, B, C, D of E.
2. Er is in het voertuig dubbele bediening aanwezig.

Indien aan de voorwaarden is voldaan, zal in de meest voorkomende gevallen de instructeur als juridisch bestuurder strafrechtelijk aansprakelijk worden gesteld. Er zijn altijd uitzonderingen, bijvoorbeeld als een cursist sterk tegen de aanwijzingen van de instructeur ingaat, of als de cursist opzettelijk andere handelingen verricht dan normaliter van hem verwacht worden. In dat geval toetst een rechter in hoeverre de schade aan de feitelijke bestuurder of aan de instructeur als bestuurder is toe te rekenen.

Waar het gaat om civielrechtelijke aansprakelijkheid hangt dit af van de arbeidsrelatie tussen de rijinstructeur en het opleidingsinstituut. In het algemeen is primair het opleidingsinstituut als werkgever aansprakelijk. Ditzelfde geldt ook als de cursist aansprakelijk wordt gesteld. Uiteraard hangt dit af van de exacte omstandigheden van een individueel geval.

De juridische aspecten van ongevallen met voorrangsvoertuigen

Naast eerder genoemde projecten, is binnen het kenniscentrum nog een aanvullend onderzoek uitgevoerd. Naomi Roos, derdejaars student Integrale Veiligheidskunde, deed onderzoek naar de juridische aspecten van ongevallen met voorrangsvoertuigen. Het onderzoek is uitgevoerd aan de hand van deskresearch, het uitvoeren van interviews en het analyseren van relevante jurisprudentie en richt zich op strafrechtelijke, civielrechtelijke en arbeidsrechtelijke procedures.

Van hulpverlener naar verdachte

Bestuurders van voorrangsvoertuigen mogen van bepaalde verkeersregels afwijken en verkeerstekens negeren. Denk hierbij aan het harder rijden dan de toegestane maximumsnelheid en het negeren van een rood verkeerslicht. Het is hierbij van belang dat de bestuurder van het voorrangsvoertuig de verkeersveiligheid van reguliere weggebruikers in het vizier houdt. De brancherichtlijnen van de hulpverleningsdisciplines vormen het uitgangspunt voor het gedrag van bestuurders van voorrangsvoertuigen en voor de wijze waarop zij verantwoord en veilig kunnen anticiperen in het verkeer. Desondanks kan het gebeuren dat er een ongeval met een voorrangsvoertuig plaatsvindt. Deze ongevallen leiden er in een aantal gevallen toe dat de bestuurder van het voorrangsvoertuig terecht komt bij de Rechtbank sector Strafrecht.

Voorlopige bevindingen

Wanneer de bestuurder van het voorrangsvoertuig terecht komt bij de Rechtbank, sector Strafrecht is hij/zij vanaf dat moment 'verdachte'. De artikelen 5 en 6 Wegenverkeerswet 1994 vormen vaak het uitgangspunt tijdens de strafrechtelijke rechtszaak. Tijdens de toetsing van de procedure toetst de rechter aan de zogenaamde 'formele en materiële' vragen. Tijdens het strafrechtelijke proces spelen de volgende factoren een rol:

- de aard van het ongeval
- de ernst van het ongeval
- het rijgedrag van de bestuurder van het voorrangsvoertuig
- de houding van de bestuurder van het voorrangsvoertuig
- de rol en functie van de bestuurder van het voorrangsvoertuig
- de kennis en ervaring van de bestuurder van het voorrangsvoertuig.

De werkgever heeft ten opzichte van de werknemer een zorgplicht. De werkgever moet, wanneer de werknemer hier behoefte aan heeft, hem of haar in de gelegenheid stellen om extra opleiding en/of bijscholing te volgen. Hierbij is sprake van een wederzijdse verantwoordelijkheid. Wanneer er schade wordt veroorzaakt door middel van een ongeval moet de werkgever een behoorlijke verzekering hebben afgesloten; een ongevallenpolis is onvoldoende. Het uitgangspunt hierbij is dat de werkgever de schade vanuit het ongeval dient te vergoeden. Er zijn daarbij twee uitsluitingsgronden waarop de werkgever zich kan beroepen: opzet en bewust roekeloos gedrag. Als de werknemer opzettelijk of bewust roekeloos gedrag heeft vertoond gedurende het ongeval is de werkgever niet meer aansprakelijk. Wanneer de werknemer niet alle schade vergoed krijgt kan er op basis van een procedure een verwijt worden gemaakt naar de werkgever. Voor de politie en brandweer is dit de zogeheten 'ambtenaar en letsel procedure tegen de overheid'. Voor de ambulance vindt dit meestal plaats bij de Burgerlijke rechter, omdat de ambulancesector voor een groot deel privaat georganiseerd is.

Het conceptrapport is inmiddels gereed en ter review aangeboden aan de stuurgroep van het kenniscentrum. In het tweede kwartaal van 2014 wordt het rapport gepubliceerd op de website van het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen.

Het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen bestaat 1 jaar

Op 11 maart 2014 was het precies een jaar geleden dat het programma 'Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen' werd gelanceerd. Dit is op bescheiden wijze gevierd. Wij willen graag iedereen die betrokken is bij het kenniscentrum bedanken voor de goede samenwerking en we kijken ernaar uit om de samenwerking ook in 2014 voort te zetten.



Het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen bestaat 1 jaar

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