

Verslag congres 'Weggebruikers en voorrangsvoertuigen' 18 december 2012

Wat verwachten we van automobilisten als een voorrangsvoertuig met zwaailicht en sirene met grote snelheid op hun pad komt? Hoe kunnen gevaarlijke situaties tijdens prio 1-ritten worden voorkomen? En in hoeverre is er eenheid in hulpverleningsland bij het rijden met optische en geluidssignalen? Om die vragen draaide het tijdens het congres 'Weggebruikers en voorrangsvoertuigen' dat het NIFV op 18 december in Duiven organiseerde. Een impressie van een themadag over dilemma's die hulpverleningsprofessionals op de weg én overige verkeersdeelnemers beroeren.

Weggebruikers en hun wensen

In 2012 deed het NIFV een grootschalig onderzoek naar verbetering van de interactie tussen weggebruikers en voorrangsvoertuigen. De voorlopige resultaten werden tijdens het congres gepresenteerd. Lector transportveiligheid Nils Rosmuller, die optrad als dagvoorzitter, sprak van een positieve wending: na de eerdere interne focus in de hulpverlening via richtlijnen voor voorrangsvoertuigen staat nu de interactie met de weggebruiker centraal. Het onderzoek van het NIFV bestond uit drie onderdelen: een simulatoronderzoek, een enquête onder weggebruikers via de ANWB en de organisatie van discussiebijeenkomsten met hulpverleningsdisciplines en hun opleiders.

De ANWB, vertegenwoordigd door Ton Hendriks, presenteerde de resultaten van de enquête, die via lijfblad 'De kampioen' onder haar leden was uitgezet. Conclusies: 61 procent van de weggebruikers vindt het zoeken van een veilige uitwijkplek bij een naderend voorrangsvoertuig wel eens een lastige opgave. Zeventig procent geeft aan soms wel te willen maar niet te kunnen uitwijken door de inrichting van de weg en de berm. En 75 procent geeft aan behoefte te hebben aan een early warningsysteem, bijvoorbeeld via autoradio of navigatie.

Het onderzoek leverde een serie tips en adviezen op, die nu door de respectievelijke organisaties moeten worden verwerkt in een heldere en hapklare boodschap voor weggebruikers en hulpverleningschauffeurs. Algemeen directeur Leo Zaal van het Instituut Fysieke Veiligheid in oprichting, zei veel te verwachten van de vestiging van een kenniscentrum voor de problematiek rond voorrangsvoertuigen. Het IFV, gaat binnen dit centrum intensief aan de slag met het thema, samen met de hulpverleningskoepels, de ANWB en andere kennisinstututen.

Juridische gevolgen

En als het toch mis gaat? Een aanrijding met schade, gewonden of zelfs dodelijke slachtoffers? Voormalig landelijk verkeersofficier Koos Spee deed een boekje open over het Wegenverkeersreglement en het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens. Van dit laatste reglement mogen bestuurders van voorrangsvoertuigen op grond van hun geldende brancherichtlijnen afwijken. Legale verkeersovertredingen onder strenge voorwaarden (dringende noodzaak), maar die zijn geen vrijbrief voor onverantwoord gedrag. Het korte college van Spee bracht iedereen bij de les ten aanzien van de gevaren van het rijden met voorrangsvoertuigen door het drukke verkeer. Het is altijd een spanningsveld, maar als de brancherichtlijn goed wordt nageleefd vermindert de kans op conflicten en ongevallen. Rechters laten die brancherichtlijn in belangrijke mate meewegen in hun oordeel na ongevallen. De belangrijkste les in deze bijdrage: iedere spoedrit levert gevaren op en dat geeft de chauffeurs van voorrangsvoertuigen een zwaarwegende verantwoordelijkheid.

Gedragbeïnvloeding

Onderzoeker Karin Groenewegen van het NIFV ging dieper in op het uitgevoerde simulatoronderzoek onder 144 weggebruikers. Het onderzoek gaf inzicht in de effecten van gedragbeïnvloeding van de weggebruiker via early warningsystemen, het geven van gedragsadviezen en via de rijstijl van het voorrangvoertuig. Verschillende scenario's met voorrangvoertuigen op een provincialeweg en kruisingen werden gesimuleerd. Het lijkt erop dat mensen die vooraf waren geïnstrueerd over mogelijke oplossingen en die via early warning vroegtijdig werden geattendeerd, aanzienlijk sneller en alerter reageerden dan de controlegroep die onvoorbereid met de situatie werd geconfronteerd. De gepresenteerde uitkomsten van het onderzoek hebben een voorlopig karakter, want in februari wordt het eindrapport verwacht.

Paneldiscussie

'Elevator pitches' rond een tweetal stellingen leverden enig vuurwerk op. Twee koppels experts bonden de strijd aan rond twee stellingen. Als eerste: 'Oefenen met optische en geluidssignalen op de openbare weg moet standaard deel uitmaken van de rijopleiding'. Voorstander Rien van Burg van de Politieacademie verdedigde de stelling met de woorden: 'leren zwemmen doe je in het water'. Tegenstander Piet Verhage namens Brandweer Nederland vreest dat het met het grote aantal op te leiden chauffeurs dan een chaos wordt op de weg en dat de verkeersveiligheid er niet mee gediend is. En wat vond de zaal? De meningen waren verdeeld. Sommigen vinden de risico's onverantwoord en pleiten voor goede simulatieprogramma's.

De tweede stelling: 'Voorrangvoertuigen moeten op de snelweg altijd middendoor in plaats van via de vluchtstrook' maakte ook verschillen in inzicht duidelijk. Pleitbezorger Patrick Nijman (ambulancechauffeur) wees op het feit dat vluchtstroken lang niet overal meer beschikbaar zijn en dat bij middendoor rijden makkelijker ruimte te maken is. Eeltje Hoekstra (programmamanager Incident Management van Rijkswaterstaat) vond juist het risico groot dat voorrangvoertuigen zich bij het middendoor rijden kunnen vastrijden in rijen vrachtwagens die geen kant meer opkunnen. En spits- en vluchtstroken kunnen via korte lijnen tussen meldkamers en de verkeerscentrales altijd snel worden vrijgemaakt. "Maak gebruik van die mogelijkheden", adviseerde hij het gehoor."

DEELSESSIES

Deelsessie 1: Rijsimulatoren als zinvolle aanvulling

Hoe worden de professionals in de hulpverlening eigenlijk voorbereid op spoedritten in het drukke verkeer? Rien van Burg van de Politieacademie en Aart Bosmans van ACM opleidingen verzorgden een workshop over de rol van rijsimulatoren. Hun kernboodschap: een rijsimulator kan nooit het rijden met prio 1 door het drukke verkeer vervangen, maar is wel een zinvolle aanvulling. Verschillende trainingsmiddelen leveren verschillende competenties op en in dat samenspel zijn simulatortrainingen een waardevolle schakel naast bijvoorbeeld e-learning en kennis van regels en borden. Van Burg legde uit dat de politie simulatoren ook gebruikt als input voor groepsdiscussie over casuïstiek. Je komt tijdens een spoedrit in een risicovolle verkeerssituatie. Hoe los je dit op? Voer voor discussie met collega's om te leren van elkaar.

Deelsessie 2: Feiten en fictie over voorlichting

Onderzoeker Tamara Hoekstra (SWOV) nam de deelnemers aan de sessie mee in het rijk van mythen en fabels over voorlichting. Wat zijn de do's en don'ts als we weggebruikers tot ander gedrag willen bewegen om voorrangsvoertuigen de benodigde ruimte te geven? Campagnes die alleen bewustwording als doel hebben lossen niets op, want voor gedragsverandering is meer nodig dan bewustwording alleen. De onderzoeker roept haar gehoor op om communicatiecampagnes vooral te richten op 'gewenst gedrag' en erop te hameren dat dit de norm is. Daarmee mogen campagneleiders hopen dat mensen bij zichzelf te rade gaan en zich aanpassen omdat ze niet uit de toon willen vallen. C'est le ton qui fait la musique; niet alleen de inhoud van de boodschap is belangrijk, maar ook de verpakking.

Deelsessie 3: incidentmanagement op de snelweg

En als je dan ter plaatse bent? Hoe stellen we de voertuigen op en hoe verzekeren we onze veiligheid? Michel Straathof van de ANWB en Leo Scholtes, OvD van Rijkswaterstaat, namen de deelnemers aan deze workshop mee in de wereld van incident management op de weg. Cases op een provincialeweg en de snelweg werden besproken. De rode draad in deze bijdrage: eigen veiligheid eerst en dan pas die van de slachtoffers! Zorg voor een veilige opstelplaats van je voertuig als je als eerste ter plaatse bent, om een bufferzone te creëren. Ten tweede: houdt rekening met collega-hulpdiensten en blokkeer hun aanrijroute niet. En gematigdheid met zwaailichten is goud, want al dat blauwe geflikker leidt het verkeer alleen maar af en vergroot juist de kans op secundaire ongelukken.

Deelsessie 4: Early warningsystemen

Je hebt Flister, Blauw-Blauw, RDSA en eCall: early warningsystemen die via de autoradio, een ontvanger in de auto of navigatie het overige verkeer vroegtijdig waarschuwen voor de komst van een voorrangsvoertuig op weg naar onheil. Vertegenwoordigers van de betreffende systemen woonden de workshop bij en kregen van inleiders Linda Wolfs (Saxion Hogeschool) en Nancy Oberije (NIFV) de ruimte om te vertellen hoe hun systeem de weggebruiker kan helpen tijdig te reageren en ruimte te maken. Linda Wolfs deed onderzoek onder 1100 automobilisten om na te gaan welke belemmeringen zij hebben om tijdig te reageren. Een van de conclusies is dat een early warningsysteem alleen zin heeft als weggebruikers eerst wordt verteld hoe zij moeten handelen.

Deelsessie 5: Wat kunnen we de weggebruiker leren?

Een bijdrage uit Groningen van Frans Mooij (Ambulancezorg AZG), Anita Eeftink (politie) en Mark Heemskerk (brandweer) gaf een doorkijkje naar een multidisciplinair voorlichtingsproject in de noordelijke provincie. Rode draad: de meeste rijopleidingen en de leerstof voor het examen bereiden weggebruikers onvoldoende voor op de confrontatie met voorrangsvoertuigen. Maar de hulpverleningsprofs kunnen in hun eigen gedrag ook wel wat verbeteren. Zij moeten zich bewust zijn van de reacties die zij bij het overige verkeer losmaken en moeten zich ook kritisch afvragen in welke gevallen rijden met prio 1 nu echt noodzakelijk is. Het initiatief van de campagne, waarbij veelvuldig internet en social media worden ingezet, komt voort uit het feit dat Groningen aan de top staat van de lijst regio's met de grootste verkeerscongestie. En daar hebben hulpverleningschauffeurs tijdens prio 1-ritten ook last van, met alle

verkeersveiligheidsvraagstukken die daarbij opdoemen. Een leerzame les over de multi-aanpak in het noorden.

Voorspelbaarheid

Het congres werd afgesloten met een forumdiscussie waarbij de zaal kon stemmen op een aantal stellingen. Deelnemers waren Ricardo Weewer (Brandweer Amsterdam-Amstelland), Willem Sterk (Verkeerspolitie Rotterdam-Rijnmond), Tjerk Hiddes (UMCG Ambulancezorg) en Ferry Smith (ANWB).

Weinig verrassend was dat 93 procent van de deelnemers het eens was met de stelling dat er meer eenheid moet komen in de rijopleiding voor bestuurders van voorrangsvoertuigen. "Mee eens", vond Ferry Smith van de ANWB. "De branche moet het eerst intern zelf goed regelen, voordat we weggebruikers kunnen informeren over wat er van hen verwacht wordt." Ricardo Weewer sloot zich hierbij aan: "Als we voorspelbaar gedrag willen bij andere weggebruikers, moeten we zorgen dat ook verschillende typen voorrangsvoertuigen zich eenduidig en voorspelbaar gedragen."

Soortgelijke reacties waren er op de stelling dat de tijd rijp is voor landelijke invoering van een early warning systeem. Willem Sterk had als tegenargument: "Het heeft geen zin mensen vroegtijdig te waarschuwen als ze toch niet goed weten wat ze moeten doen. Laten we dus eerst zorgen voor goede voorlichting en eenduidig verkeersgedrag binnen de zwaailichtbranche." Voor directeur Tjerk Hiddes van UMCG Ambulancezorg kan invoering van een early warningsysteem niet snel genoeg gaan. Zijn dienst heeft al proefgedraaid en in zijn beleving werkte het systeem uit de kunst. "Maar helaas mogen we het nog niet gebruiken omdat de politiek nog niet de ballen toont om radiozenders te dwingen eraan mee te doen."

Tot slot een stelling over de infrastructuur. Zouden wegbeheerders beter rekening moeten houden met de belangen van hulpdiensten bij het inrichten van de weg? Bijvoorbeeld door uitwijkruimte te reserveren? Die wens is er bij de hulpdiensten wel. Tjerk Hiddes wijst ter illustratie van belemmerende infrastructuur op de ongebreidelde groei van het aantal 'lanceerheuvelds voor ambulances' en ook brandweerlieden stuiteren volgens Ricardo Weewer nog wel eens door de cabine als een brandweervoertuig een verkeerdrempel neemt. Sterk wijst op de verplichting van weggebruikers om snelheidsremmende maatregelen te nemen. Een realiteit waarmee de hulpdiensten het zullen moeten doen.

Een deelnemer in de zaal bracht nuance in de discussie met de woorden: "Laten we niet teveel praten over wat anderen, zoals wegbeheerders, zouden moeten doen maar laten we als relatief kleinschalige groep bij onszelf te rade gaan hoe wij ons kunnen aanpassen." En dat was in grote lijnen de rode draad in de discussies gedurende het congresprogramma: veiligheid rond spoedritten van voorrangsvoertuigen vraagt aanpassing aan beide kanten. Met eenduidige opleiding en training, heldere communicatie met de weggebruikers én early warningsystemen, wordt de voorspelbaarheid zowel voor weggebruikers als hulpverleningschauffeurs groter en daarmee is de verkeersveiligheid gediend.