

## In dit nummer:

Afscheid Karin Groenewegen

De vakbekwaamheid van  
voorrangsvoertuigbestuurders

Overzicht  
verkeersbevoegdheden bij  
gebruik van vrijstellingen

Brancherichtlijn optische en  
geluidssignalen en vrijstelling  
veiligheidsregio's

Stand van zaken lopende  
projecten

Nieuwe huisstijl voertuigen  
Nederlandse Transplantatie  
Stichting

Vraag en antwoord

Nieuwe stagiair

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.

## Afscheid Karin Groenewegen

Beste allemaal,

Op 1 oktober heb ik na 10 jaar afscheid genomen van het IFV en daarmee ook van het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen. Ik heb een nieuwe uitdaging gevonden in de functie van teamleider Repressie bij Brandweer Twente. Daar ga ik leiding geven aan negen kazernes. Ik kijk terug op een mooie tijd bij het IFV, en in het bijzonder bij mijn werkzaamheden voor het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen.

Ooit ben ik begonnen met een onderzoek naar wat weggebruikers weten in reactie op voorrangsvoertuigen, maar ik had nooit verwacht dat het uit zou groeien tot wat het nu is. Samen met onder andere mijn collega's Linda Wolfs en Rijk van den Dikkenberg, en samen met velen van u onderzoeken gedaan, brancherichtlijnen en gedragscodes ontwikkeld, een campagne voor weggebruikers in gang gezet, partijen met elkaar verbonden en informatie ontsloten. Ik ben er dan ook trots op, en kijk vol dankbaarheid terug op wat wij met elkaar hebben bereikt op het gebied van het rijden met optische en geluidssignalen.

Met veel van u heb ik samengewerkt en ik heb dit als zeer plezierig ervaren. Het afscheid nemen van het IFV en in het bijzonder van het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen doet dan ook wel pijn,

hoewel het een verstandige beslissing is vanwege mijn zoektocht naar een betere werk-privébalans. Ik wil u dan ook hartelijk bedanken.

De veiligheidswereld is klein, dus wellicht ontmoeten we elkaar nog in een andere rol. Rijk van den Dikkenberg neemt het projectleiderschap van mij over, en Linda Wolfs blijft de rots in de branding voor het Kenniscentrum. Mocht u mij persoonlijk nog willen bereiken, dan kan dit via [k.groenewegen@brandweertwente.nl](mailto:k.groenewegen@brandweertwente.nl).

Met vriendelijke groet,

Karin Groenewegen-ter Morsche

## De vakbekwaamheid van voorrangsvoertuigbestuurders

Het kenniscentrum is continu bezig om de veiligheid en de doorstroming tijdens het rijden met optische en geluidssignalen te verbeteren. Om erachter te komen wat het huidige kennisniveau en rijgedrag is van de chauffeurs is er een onderzoek gedaan naar de vakbekwaamheid van voorrangsvoertuigbestuurders in Nederland. Tijdens dit onderzoek is een momentopname gemaakt van de vakbekwaamheid van de chauffeurs.

### Opzet

Het onderzoek is uitgevoerd met behulp van een kennisvragenlijst, attitudevragenlijst en rij simulator. De kennisvragenlijst is uitgezet onder voorrangsvoertuigbestuurders van alle hulpdiensten. In totaal hebben 3.032 chauffeurs de vragenlijst volledig ingevuld. Bij een kleinere groep voorrangsvoertuigbestuurders is naast de kennisvragenlijst ook een attitudevragenlijst en een rij simulator test afgenomen. Uiteindelijk hebben 435 chauffeurs van de brandweer, politie of ambulance aan de rij simulator test en de attitudevragenlijst deelgenomen. Tijdens de simulator test werden de chauffeurs geconfronteerd met 15 scenario's die zich kunnen voordoen tijdens hun dagelijkse werk.



## Resultaten

In het algemeen is het kennisniveau van chauffeurs van voorrangsvoertuigen ruim voldoende tot goed. Gemiddeld scoren zij, op een schaal van 1 tot 10, een 7,8 op de kennisvragenlijst. Bestuurders van ambulancevoertuigen (8,3) scoren gemiddeld hoger dan bestuurders van brandweer (7,6) en politie (7,7). Voorrangsvoertuigbestuurders die aan dit onderzoek hebben deelgenomen zijn met name op de hoogte van het gedrag van overige weggebruikers, de brancherichtlijn en de wet- en regelgeving omtrent voorrangsvoertuigen. Op het gebied van het gedrag van de voorrangsvoertuigbestuurder en de juridische aspecten van ongevallen met voorrangsvoertuigen is de kennis in mindere mate aanwezig.

Als wordt gekeken naar de snelheidsnorm in de brancherichtlijn, voor zowel de snelheid in het algemeen als de snelheid bij het passeren van een rood verkeerslicht, wordt deze door het merendeel van de deelnemers overschreden. Dit lijkt in dit onderzoek vooral als een gedragsprobleem naar voren te komen, want de kennis over de snelheidsnorm is wel aanwezig bij de deelnemers.

Bij twee variabelen speelt het ontbreken van kennis wél een rol, namelijk bij de snelheid op de vluchtstrook bij file en het opvolgen van de aanwijzingen van een verkeersregelaar. Chauffeurs die de toegestane snelheidslimiet op de vluchtstrook overschrijden, zijn over het algemeen niet op de hoogte van de regelgeving voor deze situatie. Ook blijkt dat het niet opvolgen van de aanwijzingen van een verkeersregelaar over het algemeen wordt veroorzaakt door een gebrek aan kennis over de betreffende wet- en regelgeving.

Benieuwd naar de overige uitkomsten van het onderzoek? [Bekijk het rapport.](#)

## Overzicht van verkeersbevoegdheden bij gebruik van vrijstellingen

Onlangs heeft het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen het document Overzicht van verkeersbevoegdheden bij gebruik van vrijstellingen gepubliceerd. Uit het werkveld was er behoefte aan een document waarin alle verkeersbevoegdheden van een bestuurder van een hulpverleningsvoertuig zijn gebundeld. Het document is opgesteld voor bestuurders van ambulance- en brandweervoertuigen. Het overzicht is zoveel mogelijk hetzelfde ingedeeld als het onderdeel gedragscode uit de brancherichtlijn optische en geluidssignalen. In de praktijk kan het overzicht worden gebruikt om snel te kijken welke verkeersbevoegdheden er gelden bij dringende en minder dringende taken.

[Het overzicht is hier te bekijken en te downloaden.](#)

# Brancherichtlijn optische en geluidssignalen en vrijstelling veiligheidsregio's

In 2015 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu besloten om de veiligheidsregio's aan te wijzen als hulpverleningsdienst. Veiligheidsregio's zijn daardoor bevoegd om met optische en geluidssignalen te rijden. De reden van deze aanwijzing was dat operationele functionarissen van de veiligheidsregio's op grond van het Besluit veiligheidsregio's onder omstandigheden snel ter plaatse moeten zijn. Omdat deze functionarissen niet altijd werkzaam zijn bij politie, brandweer of dienst voor spoedeisende medische hulpverlening konden ze niet altijd met optische en geluidssignalen rijden. Met deze aanwijzing is voorzien in die mogelijkheid.

## Brancherichtlijn

Naar aanleiding van de aanwijzing heeft de Raad Directeuren Veiligheidsregio (RDVR) het IFV de opdracht gegeven om een voorrangvoertuig voor de veiligheidsregio's te ontwerpen in een eigen huisstijl (groene kleur en striping). Vervolgens is er een brancherichtlijn optische en geluidssignalen ontwikkeld die van toepassing is op alle groene voorrangvoertuigen van de veiligheidsregio's. In september 2017 heeft de RDVR ingestemd met deze brancherichtlijn.

In de brancherichtlijn is onder meer beschreven welke omstandigheden onder het begrip 'dringende taak' vallen voor de veiligheidsregio's. Ook de inhoud van de brancherichtlijn optische en geluidssignalen Brandweer is van toepassing verklaard op voorrangvoertuigen van de veiligheidsregio's, met uitzondering van veiligheidsregio-specifieke zaken. Dit houdt in dat

voorrangvoertuigen van de veiligheidsregio's zich moeten houden aan de gestelde voorwaarden op het gebied van prioritering meldingen, toestemming en gebruik signalen, gedragscode en opleiding en bevoegdheid zoals in de brancherichtlijn van de brandweer is vermeld. Overigens heeft de RDVR het IFV gevraagd om bij de herziening de brancherichtlijn van de veiligheidsregio's te integreren met die van de brandweer. De Raad van Brandweercommandanten heeft aangegeven achter dit verzoek te staan.

[Bekijk de volledige brancherichtlijn.](#)

## Vrijstelling bij prio 2

Op 14 augustus 2017 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een vrijstelling van bepalingen van het RVV 1990 afgegeven voor de veiligheidsregio's bij een minder dringende taak (prio 2). Deze vrijstelling is gelijk aan de vrijstelling voor de brandweer en spoedeisende medische hulpverleningsdiensten (RWS-2016/24641). Het gebruik van de vrijstelling wordt beperkt tot werkzaamheden die zonder gebruikmaking van de vrijstelling redelijkerwijs niet kunnen worden uitgevoerd.

[Bekijk hier de vrijstelling.](#)



## Stand van zaken lopende projecten

### Ongevallenstatistiek 2016-2017

De ongevallen met voorrangsvoertuigen in 2016-2017 worden door het kenniscentrum gemonitord. Op basis van mediaberichten is een voorlopige database met ongevallen opgesteld die continu wordt geüpdatet. De contactpersonen in de ambulance- en brandweerregio's zijn benaderd en er worden interviews afgenomen met voorrangsvoertuigbestuurders die bij een ongeval betrokken zijn geraakt. Inmiddels hebben de Nationale Politie en het Openbaar Ministerie toestemming gegeven voor inzage in politiegegevens en het benaderen van de politie-eenheden.

### Coördinatie campagne 'Wat doe jij bij zwaailicht en sirene?'

Het kenniscentrum heeft de coördinatie en het beheer van de campagnematerialen overgenomen van ROV Oost Nederland. Er wordt gewerkt aan een uitleensysteem, zodat veiligheidsregio's en hulpdiensten het beschikbare campagnemateriaal kunnen lenen om weggebruikers voor te lichten.

Verder wordt geprobeerd om de campagne op de landelijke agenda van A naar Beter te krijgen.

Het digitale campagne-materiaal is al wel beschikbaar en te [downloaden van de website](#).

## Nieuwe huisstijl voertuigen Nederlandse Transplantatie Stichting

Op 30 juni 2017 is het eerste voertuig van de Nederlandse Transplantatie Stichting (NTS) de weg op gegaan in de nieuwe huisstijl. De NTS zet zich in op het gebied van (spoed)transport van orgaandonatie en transplantatie. Het transport gaat onder meer met busjes en stationwagens. De nieuwe huisstijl van de NTS is ontwikkeld in samenwerking met het IFV.



Bron: Nederlandse Transplantatie Stichting

## Vraag en antwoord

In dit onderdeel van de nieuwsbrief wordt antwoord gegeven op veelgestelde vragen over voorrangsvoertuigen.

**Vraag:** Mag een hulpverleningsvoertuig na een aanrijding doorrijden naar de melding waarnaar het voertuig op weg was?

**Antwoord:** Ja, dit is onder voorwaarden toegestaan.

In artikel 7 lid 1 van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW '94) staat dat het verlaten van een plaats ongeval verboden is indien:

1. er door het ongeval sprake is van schade, letsel of een dodelijk slachtoffer
2. door het verlaten van de plaats ongeval een ander, aan wie bij het ongeval letsel is toegebracht, in hulpeloze toestand wordt achtergelaten.

In artikel 7 lid 2 WVW '94 staat een uitzondering hier op. Het is namelijk wel toegestaan om door te rijden als de chauffeur zichzelf en de identiteit van het hulpverleningsvoertuig heeft bekendgemaakt. Bij de beslissing om wel of niet door te rijden, dient de aard van de melding waar naar uitgerukt wordt, de ernst van de aanrijding en de invloed van het niet ter plaatse komen afgewogen te worden. Als er snel een ander voertuig ter plaatse kan zijn, is er minder noodzaak om door te rijden. De centralist heeft dan ook een belangrijke rol in deze afweging. Iemand in hulpeloze toestand achtergelaten mag nooit. Gebeurt dit wel, dan begaat de chauffeur een misdrijf.

## Nieuwe stagiair

Koen Verweij is in september als stagiair begonnen bij Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen, in het kader van zijn studie Integrale Veiligheidskunde. Zijn werkzaamheden binnen het kenniscentrum betreffen vooral het project Ongevallenstatistiek en een onderzoek naar wet- en regelgeving op het gebied van voorrangsvoertuigen in het buitenland.



### Contactgegevens

Hebt u vragen over voorrangsvoertuigen, opmerkingen of suggesties?

Neem dan contact met ons op, e-mail [voorrangsvoertuigen@ifv.nl](mailto: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](http://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](mailto:voorrangsvoertuigen@ifv.nl).