

Rood licht en onverwacht gedrag belangrijkste oorzaken ongevallen voorrangsvoertuigen

Vorrangsvoertuigen zijn in 2016 en 2017 148 keer betrokken geweest bij een ongeval. De twee belangrijkste ongevalstypen zijn: het rijden door rood licht door een voorrangsvoertuig en het niet opletten of onverwacht gedrag van andere weggebruikers. Het aantal ongevallen lijkt fors hoger dan in 2014 en 2015, toen in totaal 107 incidenten werden geregistreerd. Toch is dat niet zo te zeggen, laat projectleider Rijk van den Dikkenberg van het IFV weten. 'Het hogere aantal komt met name door een verbeterde zoekslag in de database van de politie.'

DOOR JILDOU VISSER
FOTOGRAFIE MICHEL VAN BERGEN

En kwart van de ongevallen ongevallen wordt veroorzaakt doordat de voorrangsvoertuigbestuurder door rood licht rijdt. In het vorige onderzoek over de jaren 2014 en 2015 lag dit fors hoger, op 34%. 'Het percentage is ten opzichte van het vorige onderzoek inderdaad fors gedaald', begint Van den Dikkenberg. 'Toch blijven er forse risico's zitten aan het rijden door rood licht. Daarbij zien we dat in veertien procent van de ongevallen de snelheid van de brancherichtlijn is overschreden. In alle gevallen was dit op een kruispunt met een rood verkeerslicht. Dat is een aandachtspunt. In hoeverre deze ongevalsoorzaak kan worden verkleind door het beïnvloeden van stoplichten, durft de projectleider niet te zeggen. 'Daarin zien we twee stromen. Er is een groep chauffeurs die het liefst altijd een groen licht heeft voor het voorrangsvoertuig en dat alle andere richtingen op rood staan. Dat maakt de kans op een aanrijding kleiner. Daarnaast is er ook een groep die liever niet heeft dat de stoplichten op groen springen als ze eraan komen. Door het groene licht kunnen andere voertuigen namelijk ook doorrijden en is het op de route van het voorrangsvoertuig drukker. Dit kan ervoor zorgen dat ze minder snel door kunnen rijden. Wat het beste is, weten we nog niet. Daar is nog geen onderzoek naar gedaan.'

GEDRAG WEGGEBRUIKERS

Een andere grote oorzaak van de ongevallen met voorrangsvoertuigen is dat andere weggebruikers niet goed opletten of onverwacht gedrag vertonen. 'Hier heb je als voorrangsvoertuigbestuurder zelf geen invloed op. Dat maakt het lastig. Het enige dat we bestuurders hierin mee kunnen geven is dat ze er bewust van moeten zijn dat ze eerst altijd voorrang moeten krijgen. Je kunt het niet zomaar nemen, want dan kan het misgaan', vertelt Margo Karemaker, onderzoeker bij het IFV. 'Het is goed om weggebruikers beter voor te lichten', vult Van den Dikkenberg aan. 'In 2015 is de campagne *Wat doe jij bij zwaailicht en sirene?* geweest in Oost-Nederland. Het is jammer dat die niet landelijk is uitge-

rold. De Rijksoverheid had op dat moment campagnes op andere thema's lopen en ze wilde niet te veel landelijke campagnes tegelijkertijd.'

VERGELIJKING MET EERDERE JAREN

In 2014 en 2015 waren er in totaal 107 geregistreerde ongevallen met voorrangsvoertuigen, in 2016 en 2017 waren dit 148. Het lijkt een stijging van bijna veertig procent. 'De cijfers van 2014 en 2015 zijn aan de ene kant wel vergelijkbaar met de cijfers van de jaren 2016 en 2017 en aan de andere kant totaal niet', aldus Van den Dikkenberg. Dat het lijkt alsof er meer ongevallen zijn geweest, heeft volgens hem met name te maken met de manier waarop de ongevallen worden opgezocht. 'Ongevallen met voorrangsvoertuigen worden niet centraal geregistreerd. Sinds 2010 zoeken we in de media naar berichten over ongevallen met voorrangsvoertuigen. Daarnaast zijn we dit vanaf 2014 gaan aanvullen met ongevallen die we in de systemen van de politie konden vinden. Er is geen vinkje waarmee wordt aangegeven dat er een voorrangsvoertuig bij betrokken is. Het zoeken gebeurt dus aan de hand van zoekwoorden. Na het vorige onderzoek zijn we verder gaan nadenken hoe we met andere zoekwoorden meer ongevallen kunnen vinden, zodat we een steeds completer beeld krijgen. Dat krijgen we steeds beter in de vingers, waardoor het logisch is dat er meer incidenten worden gevonden. Dat betekent dus niet dat er ook daadwerkelijk meer ongevallen zijn geweest.' Dat er meer ongevallen worden gevonden in de database van de politie, betekent ook dat een verschuiving is te zien in de aard van de ongevallen. 'Opvallend is bijvoorbeeld dat het aantal ongevallen waarbij een voorrangsvoertuig door rood licht rijdt, is afgenomen van 34 naar 25 procent', aldus Margo Karemaker, onderzoeker bij het IFV. 'De ongevallen die ontstaan bij het rijden door rood licht, zijn vaak ernstige ongevallen die we in de mediaberichten terug zien komen. In de politiestructuren vinden we ook veel lichtere ongevallen. Nu dat aantal stijgt, daalt het percentage zware ongevallen.' Uit de *Ongevallenstatistiek voorrangsvoertuigen 2016-2017* blijkt dat de ongevallen verspreid over het jaar plaatsvinden, maar



meestal in het tijdsbestek tussen 15.00 tot 18.00 uur. Karemaker: 'Dat is opvallend. Wat de oorzaak daarvan is, weten we niet. Dat komt doordat het onderzoek puur beschrijvend is.' Daarnaast valt op dat de meldingen waarnaar de voorrangsvoertuigen onderweg waren, meestal ernstig waren. De meeste ongevallen waren binnen de bebouwde kom en tweederde van de ongevallen was op een kruising.

OEFENEN OP DE OPENBARE WEG

Met ingang van 1 april 2015 mogen bestuurders van een voorrangsvoertuig onder strikte voorwaarden oefenen op de openbare weg. Het doel is beter leren omgaan met en reageren op andere weggebruikers. 'Wat het effect hiervan is op het aantal ongevallen, weten we nog niet. Dat moet nog worden geëvalueerd. Uit eerder onderzoek weten we dat chauffeurs die trainen

met een rijnsimulator beter scoren. We verwachten dat dit ook gaat gelden voor chauffeurs die oefenen op de openbare weg, maar of dat daadwerkelijk zo is kunnen we nog niet zeggen', aldus Van den Dikkenberg. 'De andere kant van het oefenen op de openbare weg is dat je meer rij-uren maakt en er daardoor ook meer momenten zijn waarop een ongeval zou kunnen gebeuren. Tot nu toe hebben we slechts één aanrijding tijdens een les-situatie gezien.'

Zowel Karemaker als Van den Dikkenberg hopen dat het onderzoek naar ongevallenstatistiek met voorrangsvoertuigen de komende jaren makkelijker wordt. 'Als de politie in staat is om een vinkje voor voorrangsvoertuigen in de formulieren op te nemen, kunnen wij ze makkelijker uit de database filteren. Dit levert betrouwbaardere cijfers op. Er is al weleens over gesproken, maar zover is het nog niet.' ■

Aantal ongevallen voorrangsvoertuigen

2017	80
2016	68
2015	31
2014	76
2013	56
2012	58
2011	49
2010	38

Oorzaken ongevallen voorrangsvoertuigen

	2016/2017	2014/2015
Rijden door rood licht	25%	34%
Onverwacht gedrag weggebruiker	27%	21%
Niet opletten/niet voldoende afstand houden	6%	12%
Inhaalactie voorrangsvoertuig	16%	10%
Verlies voertuigbeheersing	11%	9%
Afdeksituatie	4%	5%
Snelweg uitwijken vluchtstrook	1%	2%
Obstakel op weg of in de berm	0%	3%