

In dit nummer:

Artikel 5a
Wegenverkeerswet 1994

Talking Traffic

Onderzoeken/projecten 2020

Terugblik vierde congres
Voorrangsvoertuigen

Wijzigingen in het projectteam

Het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen van het IFV verzamelt, ontsluit, ontwikkelt en verspreidt kennis op het gebied van voorrangsvoertuigen. 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, Defensie, ANWB, Rijkswaterstaat, de betrokken ministeries en de opleiders van de hulpdiensten nauw betrokken. In onze nieuwsbrief vindt u het laatste nieuws, de activiteiten en de projecten van het kenniscentrum.

Artikel 5a Wegenverkeerswet 1994

Per 1 januari 2020 is het nieuwe artikel 5a van de Wegenverkeerswet 1994 (Wvw) in werking getreden¹. Dit artikel beschouwt zeer gevaarlijk rijgedrag, waarbij levensgevaar of zwaar lichamelijk letsel te duchten is, voortaan als misdrijf met een strafbedreiging van maximaal 2 jaar gevangenisstraf. Het artikel moet daarmee een brugfunctie vormen tussen de artikelen 5 (gevaarlijk rijgedrag) en 6 (zwaar letsel of dood door schuld) Wvw. Tegelijkertijd wordt de maximale straf op artikel 5 Wvw verhoogd en wijzigen enkele andere artikelen.



De invoering van dit artikel heeft niet alleen gevolgen binnen de verkeershandhaving, maar zeker ook voor de be- en afhandeling van verkeersongevallen.

Tekst artikel 5a Wvw:

1. Het is een ieder verboden opzettelijk zich zodanig in het verkeer te gedragen dat de verkeersregels in ernstige mate worden geschonden, indien daarvan levensgevaar of gevaar voor zwaar lichamelijk letsel voor een ander te duchten is.

Als zodanige verkeersgedragingen kunnen de volgende gedragingen worden aangemerkt:

- a. onvoldoende rechts houden op onoverzichtelijke plaatsen;*
- b. gevaarlijk inhalen;*
- c. negeren van een rood kruis;*
- d. over een vluchtstrook rijden waar dit niet is toegestaan;*

- e. *inhalen voor of op een voetgangersoversteekplaats;*
- f. *niet verlenen van voorrang;*
- g. *overschrijden van de krachtens deze wet vastgestelde maximumsnelheid;*
- h. *zeer dicht achter een ander voertuig rijden;*
- i. *door rood licht rijden;*
- j. *tegen de verkeersrichting inrijden;*
- k. *tijdens het rijden een mobiel elektronisch apparaat vasthouden;*
- l. *niet opvolgen van verkeersaanwijzingen van daartoe op grond van deze wet bevoegde personen;*
- m. *overtreden van andere verkeersregels van soortgelijk belang als die onder a tot en met l genoemd.*

2. *Bij de toepassing van het eerste lid wordt mede in aanmerking genomen de mate waarin de verdachte verkeerde in de toestand, bedoeld in artikel 8, eerste, tweede, derde, vierde of vijfde lid.*

Hierbij gelden de volgende aandachtspunten:

- > Het moet gaan om een opzettelijke gedraging, waardoor de verkeersregels ernstig worden geschonden. Dus gaat het om een onverantwoordelijk en roekeloos rijgedrag, ook wanneer daardoor (nét) geen ongeval ontstaat.
- > Door dat asociale en roekeloze gedrag moet duidelijk blijken dat daardoor levensgevaar dan wel gevaar voor zwaar lichamelijk letsel voor een ander kan ontstaan.
- > Door één enkele van de genoemde overtredingen, al dan niet bewust gepleegd, wordt niet meteen artikel 5a overtreden, het moet gaan om een combinatie van meerdere feiten die leiden tot roekeloos weggedrag en onaanvaardbaar risico. Die worden bepaald door de aard en het samenstel van alle gedragingen en de omstandigheden waaronder deze werden verricht en alle overige feitelijke omstandigheden van het geval.

Visie Openbaar Ministerie

Zo bezien zal er voor hulpdiensten, zeker indien binnen de kaders van de brancherichtlijn wordt gereden, niet snel sprake hoeven te zijn van strafbaar handelen. Het Openbaar Ministerie (OM) heeft aangegeven dat, zoals vaker met nieuwe regelgeving, jurisprudentie zal leiden tot kadering van deze regelgeving.

Het OM zal in iedere zaak die wordt onderzocht een beslissing moeten nemen over de vervolging van chauffeurs van voorrangsvoertuigen die zijn betrokken bij een aanrijding of tegen wie aangifte is gedaan van gevaarlijk rijgedrag. Aan de hand van die afzonderlijke zaken zal uiteindelijk zichtbaar worden waar precies de grenzen liggen van het nieuwe artikel 5a Wvw als het gaat om het rijden als voorrangsvoertuig. Meer informatie over de visie van het OM op artikel 5a Wvw vindt u op onze [website](#).

Talking traffic



Slimme verkeerslichten binnen Talking Traffic

Binnen het partnership Talking Traffic werken veel publieke en private partijen samen aan de ontwikkeling en landelijke uitrol van een nieuwe generatie verkeerslichten (iVRI's). Talking Traffic maakt daarbij gebruik van alle mogelijkheden die continue draadloze data uitwisseling biedt: de slimme verkeerslichten zenden voortdurend informatie naar naderende voertuigen en fietsers, en zijn ook in staat om van diezelfde naderende voertuigen en fietsers data te ontvangen om daarop hun regeling van het verkeer af te stemmen. Dit biedt mogelijkheden om bepaalde verkeersdeelnemers prioriteit te geven boven andere. Zoals voertuigen van nood- en hulpdiensten, die bij het voeren van blauw zwaailicht en sirene met voorrang groen licht kunnen krijgen en zo kruisingen op een vlotte, en voor iedereen veilige, manier kunnen overgaan.

Als eerste stap in de landelijke uitrol van deze slimme verkeerslichten zijn, verspreid over ons land, diverse pilots opgestart. Daarin kunnen alle deelnemende partijen praktijkervaring opdoen met de nieuwe werkwijze en techniek. Denk hierbij aan wegbeheerders en chauffeurs van auto's, trucks en OV-bussen, maar ook de chauffeurs van ambulances, brandweer en politie.

De eerste van die pilots is begin 2019 gestart in Deventer, waar duidelijk is geworden dat de gebruikte draadloze datacommunicatie op basis van het gewone telefonienetwerk geschikt is voor deze slimmere vorm van prioriteitsverlening bij verkeerslichten. Voordeel van deze Talking Traffic-werkwijze is dat op grotere afstand van de kruising al de nadering van een prioriteitsgerechtigd voertuig kan worden aangekondigd, zodat tijdig groen kan worden gegeven en al het andere verkeer voor het rode licht wacht. Zo kan als het ware een veilige 'groene loper' worden geboden aan voertuigen van nood- en hulpdiensten die met spoed onderweg zijn. En het mooie is, dat er helemaal geen specialistische voorzieningen of -apparatuur meer nodig is: alle op de Talking Traffic-dienstverlening aangesloten voertuigen kunnen gewoon via het bestaande telecomnetwerk prioriteit aanvragen bij iVRI's.

De goede ervaringen in die eerste pilot in Deventer hebben ertoe geleid dat deze nu wordt opgeschaald naar alle 55 kruispunten met verkeerslichten in de stad: Deventer heeft zich ten doel gesteld om als eerste gemeente in Nederland alle aanwezige verkeerslichten om te bouwen tot slimme verkeerslichten. Daarnaast zal in Deventer de Talking Traffic-techniek op verschillende locaties worden ingezet voor verlening van toegang middels beweegbare afsluiters (pollers)².

² Naast de brandweer en ambulance zal ook de politie participeren in de Talking Traffic-pilot in Deventer, om op basis daarvan meer gefundeerd vervolgbeslissingen over dit onderwerp te kunnen nemen.

Uiteraard is Deventer niet de enige plaats waar de techniek van Talking Traffic wordt uitgerold. Van de ca. 5500 verkeerslichten die Nederland rijk is, zijn er inmiddels al een fors aantal omgebouwd tot een slim verkeerslicht en is de nieuwe manier van prioriteitsverlening ook beschikbaar op een deel van de kruisingen in o.a. Helmond, Den Bosch, Groningen, Rotterdam en de regio Utrecht. Gebruik van de slimme verkeerslichten wordt het nieuwe normaal; een mooi vooruitzicht voor de veiligheid en doorstroming van het verkeer op de wegen en in de steden in Nederland.

Verkenning van mogelijkheden voor aansluiting op Talking Traffic door de hulpverleningsdiensten

Wij als kenniscentrum hebben opdracht gegeven om te verkennen of gezamenlijke voorzieningen de hulpverleningsdiensten helpen bij het aansluiten op Talking Traffic. En wat deze gezamenlijke voorzieningen dan moeten zijn.

In de basis zijn drie onderdelen nodig om de voertuigen van een hulpdienst aan te sluiten op Talking Traffic:

1. Data per seconde: (alleen mutaties indien van toepassing)
Een GPS-ontvanger in ieder voertuig van de hulpdienst dat eenmaal per seconde een longitude/latitudecoördinaat en voertuigidentificatie afgeeft naar een centrale server. Tevens dient de prioriteitsklasse van het voertuig (zwaailicht) te worden doorgegeven. Deze kan naar de centrale server meekomen met de GPS-gegevens, maar ook in een aparte datastroom vanaf de meldkamer. Zoals bij Ambulancezorg Nederland (AZN) het geval is.
2. Een beheerde centrale server die voor alle aangesloten voertuigen de laatste gegevens (positie en voertuigidentificatie) bijhoudt en doorstuurt naar: zie punt 3.
3. Een beheerde White Label clouddienst van een cluster 2-partij (met als doel dat de hulpverleningsdienst de volledige zeggenschap heeft over de data). Verkregen door aanbesteding.

De onderdelen 2 en 3 zijn gezamenlijke voorzieningen.

Het kenniscentrum heeft opdracht gegeven tot een onderzoek waarin deze onderdelen nader gespecificeerd worden. Daarbij trekken AZN, Brandweer, Politie en Defensie *indien mogelijk* samen op. Opgemerkt wordt dat AZN de onderdelen 1 en 2 al jaren operationeel heeft en een aanbesteding voor 3 uitvoert. Daar kunnen wij van leren. Net als van de lopende pilots.

Ook onderzoeken we wat de structurele kosten zijn van de onderdelen 2 en 3 en hoe deze gefinancierd kunnen worden. We denken dit onderzoek na de zomer op te leveren.

Neem voor meer informatie of vragen over Talking Traffic contact met ons op via voorrangsvoertuigen@ifv.nl.

Onderzoeken 2020

Vervolgonderzoek naar het gebruik van optische en geluidssignalen in de nacht

In 2018 hebben wij een verkennend onderzoek gedaan om in kaart te brengen of chauffeurs van hulpdiensten 's nachts tijdens spoedritten wel of niet gebruikmaken van optische en geluidssignalen. Ook zijn de redenen voor de gedragskeuzes van chauffeurs en de situaties waarin men de signalen wel of niet aanzet in kaart gebracht. Uit dit onderzoek, waarin bijna 4000 chauffeurs zijn bevroegd, bleek dat chauffeurs van hulpverleningsvoertuigen tijdens spoedritten in de nacht niet altijd met zwaailicht en sirene rijden.

Naar aanleiding hiervan hebben wij vervolgonderzoek aanbevolen dat kan dienen als input om praktijk en regelgeving meer op elkaar te laten aansluiten. Dit onderzoek is in 2019 van start gegaan en zal leiden tot een rapport dat inzicht biedt in de noodzaak om en de wijze waarop wet- en regelgeving en praktijk nader tot elkaar gebracht kunnen worden. Door middel van een literatuuronderzoek en interviews rondom de thema's: geluidsbelasting en -beleving, juridisch kader, verkeersveiligheid en tijdwinst (mobiliteit), wordt data verzameld. Het rapport verschijnt naar verwachting in de loop van 2020.



Invloed optische en geluidssignalen op aanrijtijd

Hulpdiensten rijden met optische en geluidssignalen om aan andere weggebruikers kenbaar te maken dat zij een 'dringende taak' te vervullen hebben. Onder deze omstandigheden gelden voor de bestuurders van voorrangsvoertuigen vrijstellingen van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Dit alles heeft als doel dat de doorstroming van voorrangsvoertuigen in het verkeer soepel verloopt en dat zij zo snel en zo veilig mogelijk de plaats incident bereiken.

Het rijden met optische en geluidssignalen brengt echter ook aanzienlijke risico's met zich mee, zoals is gebleken uit eerder onderzoek. De vraag dringt zich op of de tijdwinst die het rijden met optische en geluidssignalen (OGS) potentieel oplevert, wel opweegt tegen de verhoogde kans op verkeersongevallen. Hoeveel tijd gewonnen wordt door met optische en geluidssignalen (gebruikmakend van de bijbehorende vrijstellingen) te rijden, is niet bekend. Zolang dat inzicht ontbreekt kan geen onderbouwde afweging worden gemaakt van de voor- en nadelen van rijden met optische en geluidssignalen.

Er zal een verkennend onderzoek worden gedaan naar de invloed van OGS op de aanrijtijd en naar variabelen die van invloed zijn op de doorstroming door het verkeer. Door het analyseren van spoedritten op basis van camerabeelden en relevante rit-data zoals gereden snelheid, afstand, duur van de rit en de meldingsprioriteit, wordt inzicht verkregen in de rijtijden bij prio 1, prio 2 en blanco ritten (ritten zonder prioriteit). Het onderzoek bestaat uit twee fasen. Fase 1 is een fase van voorbereiding, waarin een literatuuronderzoek uitgevoerd wordt en een methodiek opgesteld wordt voor het uitvoeren van testen in de praktijk. Deze fase is gestart in augustus 2019 en zal doorlopen tot medio 2020. Fase 2 bestaat uit een praktijkonderzoek.

Ongevallen met voorrangvoertuigen

De afgelopen twee jaar zijn de ongevallen met voorrangvoertuigen die in 2018 en 2019 plaatsvonden gemonitord. Op basis van mediaberichten is een voorlopige database opgesteld die momenteel wordt aangevuld met politiegegevens over ongevallen met voorrangvoertuigen. Vervolgens start de analyse van deze ongevallen om de omstandigheden tijdens de ongevallen in kaart te brengen.

Ondertussen monitoren wij ook ongevallen met voorrangvoertuigen in 2020. We zijn hiervoor aan het bekijken welke wijzen van dataverzameling, aanvullend op de dataverzameling via mediaberichten, gebruikt kunnen worden om een zo compleet mogelijk beeld van het aantal ongevallen met voorrangvoertuigen te verkrijgen.

Terugblik vierde congres Voorrangvoertuigen



Op 21 november 2019 organiseerden wij voor de vierde keer het congres Voorrangvoertuigen. Het programma bestond uit presentaties en workshops van diverse partijen die betrokken zijn bij dit onderwerp.

In de ochtend stond projectleider Margo Karemaker kort stil bij het vijfjarige bestaan van het kenniscentrum en ging ze in op het onderzoek naar ongevallen met voorrangvoertuigen. Aansluitend deelde politieagent Jan de Vries zijn verhaal over een ongeval waarbij hij als voorrangvoertuigbestuurder betrokken was. Het blok over ongevallen met voorrangvoertuigen werd afgesloten door verkeersofficier van justitie Astrid Hermelink. Zij vertelde de deelnemers wat de juridische gevolgen kunnen zijn als je als voorrangvoertuigbestuurder betrokken raakt bij een ongeval.

Vincent Habers, senior adviseur bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, informeerde de aanwezigen over het project Talking Traffic en de vorderingen die zijn gemaakt in de afgelopen periode. In 2019 heeft in Deventer een pilot plaatsgevonden en Emiel Sanders, Veiligheidsregio IJsselland, deelde de positieve ervaringen van de hulpdiensten met Talking Traffic.

In de middag stonden twee workshoprondes op het programma, waarbij de deelnemers konden kiezen uit zes deelsessies: zelfrijdende voertuigen in relatie tot hulpdiensten; dynamisch voertuigmanagement; toekomstige (luchtvaart)ontwikkelingen en

hulpdiensten; vindbaarheid en toegankelijkheid van burgers in nood; optische en geluidssignalen en juridisch vragenuurtje

We kijken tevreden terug op het congres, waarbij ruim 200 deelnemers aanwezig waren. Graag willen we de deelnemers hartelijk danken voor hun komst!

Wijzigingen in het projectteam

Per 1 februari hebben wij afscheid genomen van Mariëlle Brunsveld die vijf maanden lang als stagiaire heeft meegewerkt binnen het kenniscentrum. Hieronder vertelt zij kort over de resultaten van haar stageopdracht:

“Ik ben Mariëlle Brunsveld en student Forensisch Onderzoek aan de hogeschool Saxion in Enschede. Vanaf september tot februari heb ik stagegelopen bij het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen. Buiten de dagelijkse werkzaamheden heb ik gewerkt aan een onderzoek voor het onderzoek naar ongevallen met voorrangsvoertuigen. Binnen het kenniscentrum speelde het vermoeden dat, met de huidige dataverzamelmethode waarbij voornamelijk internetberichten gebruikt worden, niet alle ongevallen gevonden worden. Daarom ben ik gestart met een onderzoek naar welke organisaties informatie verzamelen over ongevallen met voorrangsvoertuigen.

In de huidige methode wordt gebruikgemaakt van de tool OBI4wan. Deze tool kan in alle online mediaberichten zoeken naar bepaalde zoektermen. Denk hierbij aan ‘ongeval met politie’ of ‘botsing met ambulance’. Een beperking van deze methode is dat alleen de ongevallen in beeld komen waar de media aandacht aan hebben besteed. Het gevolg hiervan is dat door deze methode waarschijnlijk minder ongevallen worden gevonden dan er daadwerkelijk plaats hebben gevonden.



Voor de nieuwe methode ben ik in gesprek gegaan met o.a. Rijkswaterstaat en de wagenparkbeheerders van politie, brandweer en ambulance. Het idee is ontstaan om bij een nieuwe methode van dataverzameling de schadeformulieren van de politie, brandweer en ambulance als leidraad te nemen voor het vinden van de ongevallen. Gezien de resultaten die de schadeformulieren tot nu toe hebben opgeleverd, is de verwachting dat er door deze methode meer ongevallen gevonden kunnen worden. De nieuwe methode

biedt veel potentie, maar de praktijk moet nu gaan uitwijzen wat dit gaat betekenen voor het onderzoek naar ongevallen met voorrangsvoertuigen. De aanbevelingen die ik in mijn onderzoeksrapport heb opgeschreven worden meegenomen door het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen om de huidige dataverzamelmethode te gaan herzien en, waar mogelijk, te verbeteren.”

Per 1 februari hebben wij Celien Salomons verwelkomd als stagiaire. Zij stelt zich graag kort voor.

“Mijn naam is Celien Salomons en ik ben vierdejaars student Forensisch Onderzoek. Vanaf februari loop ik vijf maanden stage bij het Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen. Hier zal ik mij o.a. bezighouden met de dataverzameling van ongevallen met voorrangsvoertuigen. Daarnaast verzamel ik data voor fatale woningbranden en reddingen bij woningbranden voor de lectoraten Brandweerkunde en Brandpreventie.

Contactgegevens

Heeft u vragen over voorrangsvoertuigen, opmerkingen of suggesties?

Neem dan contact met ons op, e-mail 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

Het kenniscentrum is ook te volgen op Twitter, @IFV_Voorrang

Afmelden voor de nieuwsbrief

Wilt u de nieuwsbrief niet meer ontvangen, meldt u zich dan af via

voorrangsvoertuigen@ifv.nl
