

In dit nummer:

Ongevallenstatistiek
voorrangsvoertuigen
2014-2015

E-module 'Als je niet ter
plaatse komt'

Verslag derde congres
Voorrangsvoertuigen

Stand van zaken lopende
projecten

Introductie projecten 2017

Mijlpaal project Whitelist

Wijzigingen in het
projectteam

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.

Ongevallenstatistiek voorrangsvoertuigen 2014-2015

Het onderzoek naar ongevallen met voorrangsvoertuigen die plaatsvonden in 2014-2015 is afgerond. De ongevallen zijn geregistreerd en onderzocht op basis van mediaberichten, politiegegevens, gegevens aangedragen door de betrokken hulpverleningsdiensten en interviews met de voorrangsvoertuigbestuurders.

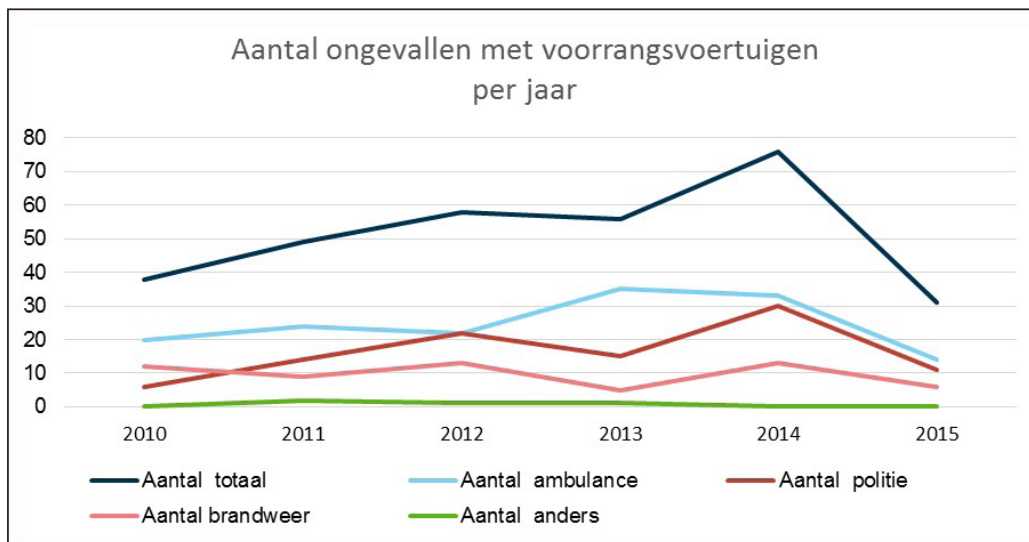
In de periode van 1 januari 2014 tot en met 31 december 2015 zijn 107 ongevallen met voorrangsvoertuigen gedocumenteerd in Nederland. Ambulancevoertuigen zijn in absolute zin het meest betrokken bij ongevallen, gevolgd door voertuigen van politie en brandweer¹. Bij de ongevallen zijn in totaal 44 hulpverleners en 36 andere weggebruikers gewond geraakt. Helaas was er ook een dodelijk slachtoffer te betreuren, een 90-jarige fietser.

Totaaloverzicht 2010-2015

In zes jaar tijd hebben 308 ongevallen plaatsgevonden, dat zijn gemiddeld zo'n 50 ongevallen per jaar.

Wat opvalt is de daling tussen 2014 en 2015. Of er sprake is van een doorzettende daling is nu nog niet te zeggen. Daarvoor zullen ook de cijfers van 2016 en 2017 nodig zijn.

¹ Bij de interpretatie van de cijfers is het belangrijk om in gedachten te houden dat de hulpverleningsdiensten op bepaalde aspecten verschillen, zoals de grootte van het wagenpark, de kenmerken van de uitrukken en het aantal uitrukken. Deze verschillen kunnen invloed hebben op de omvang en de ernst van ongevallen met voorrangsvoertuigen.



De meeste ongevallen vonden plaats op een kruispunt, veelal met verkeerslichten en op wegen binnen de bebouwde kom. Bij het merendeel van de ongevallen dat op een kruispunt met verkeerslichten heeft plaatsgevonden, reed de bestuurder van het voorrangsvoertuig door rood licht en had de wederpartij groen licht. Bij veel ongevallen met voorrangsvoertuigen heeft de wederpartij het voorrangsvoertuig niet gezien of gehoord.

Bij 28% van de ongevallen heeft de bestuurder van het voorrangsvoertuig zich niet gehouden aan de snelheid uit de brancherichtlijn. De overschrijdingen vonden vrijwel uitsluitend plaats op kruispunten en gingen gepaard met een gemiddelde gerapporteerde of verklaarde overschrijding van 26 km per uur.

Benieuwd naar de overige uitkomsten van het onderzoek? Bekijk het rapport [Ongevallenstatistiek voorrangsvoertuigen 2014-2015](#).

E-module Als je niet ter plaatse komt

Uit eerder onderzoek blijkt dat veel chauffeurs van voorrangsvoertuigen niet weten wat de gevolgen van het veroorzaken van een ongeval zijn. Niet alleen voor de betrokkenen, maar ook voor hun persoonlijke leven. Daarom is een e-module ontwikkeld over dit thema. Deze module heeft een multidisciplinair karakter en is bedoeld voor alle hulpdiensten (brandweer, ambulance, politie en overige aangewezen diensten).

In de e-module nemen diverse collega's van brandweer, politie en ambulancediensten die zelf een ongeval hebben meegemaakt, u mee in hun persoonlijke ervaringen: wat heeft het met hen gedaan als professional en als mens. Ook komen een officier van justitie en een rechter aan het woord; zij vertellen hoe zij vanuit hun verantwoordelijkheid naar dergelijke ongevallen kijken en (ver)oordelen. Verschillende situaties die de chauffeurs schetsen, worden verduidelijkt door middel van filmbeelden, animaties en maquettes.

De e-module is beschikbaar via www.ifv.nl/elobewustwording. Na eenmalige gratis registratie kan er vrij gebruik gemaakt worden van de e-module.

Verslag derde congres Voorrangsvoertuigen

Na twee succesvolle congressen in 2012 en 2014, heeft het kenniscentrum voor de derde keer het congres rondom het thema 'voorrangsvoertuigen' georganiseerd. Tijdens dit congres stonden de ontwikkelingen op het gebied van voorrangsvoertuigen centraal. Het programma had een interactief karakter en was daarom erg interessant voor politie, brandweer, ambulance en overige aangewezen diensten, maar ook voor rijopleiders, overheden en kennisinstituten. Het programma bestond uit presentaties van diverse organisaties die betrokken zijn bij dit onderwerp, workshops en hilarische intermezzo's.

Tijdens het ochtendprogramma zijn de resultaten van het onderzoek naar ongevallen met voorrangsvoertuigen 2014-2015 gepresenteerd door Linda Wolfs, onderzoeker bij het kenniscentrum. Deelnemers kregen van projectleider Karin Groenewegen te horen hoe het is gesteld met het kennisniveau en rijgedrag van bestuurders van voorrangsvoertuigen. Verder heeft Vincent Habers, senior adviseur ITS ministerie van IenM, de deelnemers meer informatie gegeven over 'Smart Mobility'. Met Smart Mobility wordt getracht om weggebruikers op een vlotte en veilige manier hun bestemming te laten bereiken, zowel voor nu als in de toekomst. Gedurende het congres werden de presentaties afgewisseld met komische acts van John van der Sanden. Met zijn hilarische opmerkingen bleven zowel de sprekers van het IFV als het publiek, niet gespaard. Met de ukelele in hand, en een vermakelijke stem, wist Van der Sanden de gehele zaal aan het lachen te krijgen.

Workshops

Gedurende de middag konden de aanwezigen deelnemen aan vier workshoprondes. De deelnemers hadden daarin de keuze uit elf workshops.

- > *WRM en OGS+: hoe zit dat nou precies?*
Deze workshop richtte zich op wat 'rijonderricht' precies inhoudt en welke eisen er worden gesteld om rijonderricht te mogen geven. Verder werden de voorwaarden besproken om te mogen oefenen op de openbare weg met signalen.
- > *Zwaailicht en sirene: nu ook voor Rijkswaterstaat*
Rijkswaterstaat heeft een pilot uitgevoerd, waarin weginspecteurs en officieren van dienst in een aantal regio's met optische en geluidssignalen mochten rijden. In deze workshop werd uitleg gegeven over de pilot en de uitkomsten van de evaluatie.
- > *Kennis en gedrag van chauffeurs: een verdieping*
Tijdens deze workshop werd er dieper ingegaan op de uitkomsten van het onderzoek naar het gedrag en kennisniveau van voorrangsvoertuigbestuurders.



- > *Verkeerslichtbeïnvloeding voor voorrangsvoertuigen in Limburg*
 Het idee van een automatisch werkend zendertje om de verkeerslichten op groen te zetten voor het voorrangsvoertuig, werd uitgebreid besproken tijdens deze workshop. Daarbij was er veel aandacht voor de organisatorische, technische, financiële aspecten en het beheer ervan.
- > *Campagne 'Wat doe jij bij zwaailicht en sirene?'*
 Bij zwaailicht en sirene kunnen overige weggebruikers door onvoldoende kennis in paniek raken en handelingen verrichten die kunnen leiden tot levensgevaarlijke situaties. Deelnemers van onder andere hulpdiensten en verkeersveiligheidsorganisaties kregen meer duidelijkheid over hoe zij deze campagne kunnen gebruiken om weggebruikers te informeren.
- > *Brandweerchauffeur: herziening van brancherichtlijn, opleiding en examens*
 Deze workshop richtte zich op de brandweerchauffeur en in het bijzonder op de herziening van de leergang Brandweerchauffeur en de examens. Verder is aandacht besteed aan de brancherichtlijn die per 1 juni 2017 wordt ingevoerd.
- > *E-module 'Als je niet ter plaatse komt'*
 De Brandweeracademie heeft een multidisciplinaire e-module ontwikkeld over ongevallen met voorrangsvoertuigen en de gevolgen van het veroorzaken van een ongeval als voorrangsvoertuigbestuurder. In deze workshop maakten de deelnemers kennis met de e-module en de mogelijkheden ervan voor hun organisatie.



- > *Het gebruik van rijsimulatoren in rijopleidingen*
 Deze workshop ging over het gebruik van rijsimulatoren in rijopleidingen en in hoeverre dit ook daadwerkelijk zinvol is. De workshop gaf een goed beeld over de mogelijkheden en onmogelijkheden in de wereld van rijsimulaties.
- > *Vrijstelling bij het rijden met en zonder optische en geluidssignalen: wat mag nu wel en niet?*
 Tijdens deze workshop is informatie gegeven over vrijstellingen bij het rijden met en zonder optische en geluidssignalen. Ook is het Richtinggevend Kader Bijzondere Verkeersbevoegdheden besproken.
- > *De hoorbaarheid van de sirene: wie helpt de kuchende kip?*
 Binnen deze workshop werd er een paneldiscussie gevoerd waarbij gekeken werd naar het laat opmerken van naderende voorrangsvoertuigen door andere weggebruikers. Er is gebrainstormd over mogelijke oplossingen om de sirenes beter hoorbaar te maken.
- > *Talking Traffic: Nieuwe Technieken (C-ITS) voor betere doorstroming in het verkeer*
 Talking Traffic is een samenwerkingsverband van diverse partijen die samen nieuwe technieken (C-ITS) ontwikkelen voor een betere doorstroming van het verkeer. Tijdens deze workshop kregen deelnemers meer informatie over de nieuwe toepassingen van C-ITS (Coöperatieve Intelligente Transport Systemen) en hoe hulpdiensten hiermee begeleid en ondersteund kunnen worden.

Met maar liefst 190 deelnemers was ook dit congres weer een succes. Wij kijken dan ook zeer tevreden terug op deze dag. Graag willen we u als deelnemer hartelijk danken voor uw komst!

Was u niet aanwezig op het congres of wilt u de presentaties nog eens rustig bekijken? Kijk dan de presentaties van het hoofdprogramma en de workshops terug.

Stand van zaken lopende projecten

Nulmeting bestuurders voorrangsvoertuigen

Het kenniscentrum werkt hard aan de afronding van het onderzoek naar de vakbekwaamheid van voorrangsvoertuigchauffeurs. Het onderzoek bestaat uit twee onderdelen: een digitale kennisvragenlijst, die onder een zo groot mogelijke groep voorrangsvoertuigbestuurders is uitgezet, en een simulatoronderzoek waarin enkele honderden chauffeurs een spoedrit hebben gereden.

De resultaten hiervan worden op dit moment geanalyseerd en gerapporteerd en naar verwachting in juni gepubliceerd.

Ongevallenstatistiek 2016-2017

Als vervolg op de monitoring van de ongevallen met voorrangsvoertuigen die hebben plaatsgevonden in 2014-2015, is gestart met het monitoren van de ongevallen in 2016-2017. Op basis van onder andere mediaberichten is een voorlopige database opgesteld. Binnenkort worden de contactpersonen in de regio's benaderd voor meer informatie over de ongevallen.

Introductie projecten 2017

Handboek Chauffeur

Het kenniscentrum heeft de indruk dat chauffeurs niet altijd zicht hebben op wat ze wel of niet mogen tijdens het rijden met optische en geluidssignalen of met een vrijstelling (prio2/A2). De regels staan op veel plekken beschreven (onder andere in wet- en regelgeving, brancherichtlijnen en het richtinggevend kader), of zijn in de afgelopen jaren vernieuwd en geactualiseerd. Vanuit het werkveld is er behoefte aan een actueel overzicht van de vrijstellingen en verkeersbevoegdheden. Dit wordt vastgelegd in het handboek Chauffeur.

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

De campagne 'Wat doe jij bij zwaailicht en sirene?' is samen met ROV Oost Nederland ontwikkeld. Het ROV heeft de pilot in Oost-Nederland afgerond en geen coördinerende functie meer. Het kenniscentrum neemt de coördinatie en het beheer van de campagnematerialen nu verder op zich. Verder zal het kenniscentrum zich inzetten om veiligheidsregio's te stimuleren het beschikbare materiaal te gebruiken. Verder werkt het kenniscentrum eraan om de campagne op de landelijke agenda van A naar Beter te krijgen.

Mijlpaal project Whitelist

Sinds 2009 is de politie bezig geweest om administratieve lasten terug te dringen. Specifiek ging het om het laten seponeren van bekeuringen die de organisatie ontvangt als gevolg van geautomatiseerde detectiesystemen. De politie heeft vanaf 2012 ook de brandweer en ambulancezorg betrokken.

Afgelopen april is er weer een mijlpaal bereikt doordat alle bouwstenen zijn samengebracht en de nieuwe release van het verwerkingssysteem bij het CJIB live is gegaan. Hiermee is ook de rol van het kenniscentrum in dit project in de laatste fase. Het systeem staat nu en de administratieve bulk kan nu eenvoudig digitaal worden verwerkt.

De detectie van de gedragingen van voorrangsvoertuigen van politie, brandweer en ambulance die hun primaire taak uitoefenen, zouden een bekeuring op kunnen leveren. Met het nieuwe verwerkingssysteem worden deze bekeuringen voortijdig gefilterd. Op basis van een nauwkeurig beschreven werkprocedure worden deze filteringen automatisch vernietigd of ter beoordeling voorgelegd. Het OM zal de vernietigingen door middel van steekproeven controleren, en in voorkomende gevallen ook inhoudelijk toetsen.

In de zogenaamde Transactiemodule worden de aangeleverde kentekens opgeslagen. Welke kentekens worden toegelaten wordt bepaald door de taken die worden uitgevoerd met het voertuig. Die taken zijn in de werkprocedure beschreven. De wijze waarop bepaalde gefilterde gedragingen verwerkt moeten worden met beoordeling, vraagt een goede organisatie om gegevens te verzamelen en te archiveren. Deze procedure vindt plaats onder verantwoordelijkheid van de organisatieverantwoordelijke (directeur, commandant e.d.). De leiding kan op basis van een periodiek overzicht van gefilterde gedragingen sturend handelen.

Door de invoering van de Transactiemodule is de administratieve last aanzienlijk afgenomen terwijl de kwaliteit van het werkproces juist is vergroot. Op 22 maart jl. heeft er een informatie- en instructiebijeenkomst plaatsgevonden in Arnhem voor betrokken functionarissen. Rijen er in de loop van de tijd nog inhoudelijke vragen, dan worden deze doorspeeld naar de stuurgroep leden per branche.

Wijzigingen in het projectteam

In het projectteam zijn er enkele wijzigingen. Karin Groenewegen, projectleider van het kenniscentrum, is tot september 2017 met zwangerschapsverlof. Tot die tijd vervangt Rijk van den Dikkenberg haar als projectleider.

Verder hebben we in april afscheid genomen van Patrick Polman. Wij danken Patrick voor zijn inzet als stagiaire en wensen hem heel veel succes met het afronden van zijn opleiding! Busra Yarali is sinds kort aangesloten bij Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen. Zij begon in februari aan haar vijf maanden durende stage. Busra is op dit moment derdejaars studente Integrale Veiligheidskunde aan de Hogeschool Utrecht. Binnen het kenniscentrum houdt zij zich bezig met het project Ongevallenstatistiek, Kennis en gedrag chauffeurs voorrangsvoertuigen en het ontwikkelen van een handboek voor voorrangsvoertuigbestuurders.

Contactgegevens

Hebt 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](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.