

# De **weg** naar eenheid nader bekeken



# De weg naar eenheid nader bekeken

Een onderzoek naar mogelijkheden en draagvlak voor meer eenheid in rijgedrag en rijopleiding van bestuurders van voorrangsvoertuigen.

Versie: 1, 7 mei 2014

Instituut Fysieke Veiligheid  
Postbus 7010  
6801 HA Arnhem  
Kemperbergerweg 783, Arnhem  
www.ifv.nl  
info@ifv.nl  
026 355 24 00

## **Colofon**

Opdrachtgever: Facilitair Dienstencentrum  
Titel: De weg naar eenheid nader bekeken. Een onderzoek naar de mogelijkheden en draagvlak voor meer eenheid in rijgedrag en rijopleiding van bestuurders van voorrangsvoertuigen.  
  
Onderdeel van het programma Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen

Datum: 7 mei 2014  
Status: Definitief  
Versie: 1  
Auteurs: dhr. ing. R. van den Dikkenberg MCDM  
mw. drs. K. Groenewegen - ter Morsche  
mw. ing. N. Oberijé  
mw. N. Roos  
dhr. W. van Rossum BPM  
mw. L. Wolfs BBA

Projectleider: mw. drs. K. Groenewegen - ter Morsche  
Review: dhr. dr. ir. N. Rosmuller  
Eindverantwoordelijk: dhr. ir. F.S. van der Aart  
Stuurgroep: dhr. D.D. van Dijken, Nationale Politie  
dhr. H. Gubbels, Ambulancezorg Nederland  
dhr. M. Straathof, ANWB  
dhr. ing. P. Verhage MCDm, IFV  
dhr. drs. W. Vermeulen, Rijkswaterstaat

# Inhoud

## **Managementsamenvatting 5**

### **1 Inleiding 9**

- 1.1 Aanleiding en achtergrond 9
- 1.2 Onderzoeksvragen 9
- 1.3 Afbakening 10
- 1.4 Stuurgroep 10

### **2 Opzet van het onderzoek 11**

- 2.1 Gebruikte onderzoeksmethoden 11
- 2.2 Werksessie met deskundigen 11
- 2.3 Branchebijeenkomsten 11
- 2.4 Enquête onder veiligheidsregio's/eenheden en opleiders 12
- 2.5 Quickscan 14

### **3 Overeenkomsten en verschillen 16**

- 3.1 Taak van de hulpdiensten 16
- 3.2 Type voertuigen 16
- 3.3 Duur en omvang ritten in het verzorgingsgebied 17
- 3.4 Houding weggebruikers richting hulpdiensten 18
- 3.5 Vrijstellingen zonder optische en geluidssignalen 18
- 3.6 Met meerdere voertuigen achter elkaar rijden 19

### **4 Draagvlak voor eenheid in rijgedrag en rijopleiding 21**

- 4.1 Draagvlak voor eenheid in rijgedrag 21
- 4.2 Mogelijkheden voor meer eenheid in rijgedrag 22
  - 4.2.1 Gedragscode 22
  - 4.2.2 Afstemmen brancherichtlijnen 23
  - 4.2.3 Nadere wet- en regelgeving over gedrag in een voorrangsvoertuig 24
  - 4.2.4 Overige ideeën voor meer eenheid in rijgedrag 25
- 4.3 Voorwaarden voor en barrières bij meer eenheid in rijgedrag 26
- 4.4 Tevredenheid over voorbereiding van huidige rijopleiding op de taak 26
- 4.5 Draagvlak voor eenheid in rijopleiding 28
- 4.6 Mogelijkheden voor meer eenheid in rijopleiding 30
  - 4.6.1 Lesstof 31
  - 4.6.2 Algemene eisen stellen aan de kwaliteit en opleiding van de rijinstructeurs 31
  - 4.6.3 Examinering 37
  - 4.6.4 Na- en bijscholing 39
  - 4.6.5 Overige ideeën voor meer eenheid in de rijopleiding 40
- 4.7 Voorwaarden voor en barrières bij meer eenheid in rijopleiding 40

### **5 Quickscan rijopleidingen in andere landen 42**

- 5.1 België 42
- 5.2 Zweden 43
- 5.3 Groot Brittannië 43

### **6 Conclusies en aanbevelingen 45**

- 6.1 Conclusies 45
- 6.2 Aanbevelingen 47

**Bijlage 1 Overzicht van deelnemers 49**

**Bijlage 2 Vragenlijst enquête 50**

**Bijlage 3 Vragenlijsten quickscan 56**

**Bijlage 4 Resultaten enquête coördinatoren uitgesplitst per discipline 60**

**Bijlage 5 Resultaten enquête opleiders uitgesplitst per discipline 78**

# Managementsamenvatting

In 2012/2013 heeft het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV) in opdracht van de toenmalige Landelijke Faciliteit Rampenbestrijding (LFR, nu opgegaan in het IFV) het project 'Weggebruikers en voorrangsvoertuigen, elkaar tegemoet komen' uitgevoerd. Tijdens het onderzoek is geconstateerd dat er veel verschillen zijn in de aard en wijze van opleiden van bestuurders van voorrangsvoertuigen, zowel binnen als tussen de verschillende hulpdiensten. Dit betekent dat de kwaliteit van de opgeleide bestuurders van voorrangsvoertuigen en het aangeleerde en vertoonde rijgedrag op de weg van voorrangsvoertuigen uiteenloopt. Dit kan voor weggebruikers verwarrend zijn. Het creëren van meer eenheid in de rijopleidingen van hulpdiensten is een mogelijkheid om het rijgedrag van hulpdiensten voorspelbaarder te maken voor andere weggebruikers. Op deze manier weten burgers en hulpverleners beter wat ze van elkaar kunnen verwachten en kan de verkeersveiligheid en doorstroming verbeterd worden.

Het brengen van meer eenheid in de opleidingen is een complexe aangelegenheid, waarvoor de medewerking van alle belanghebbenden nodig is binnen de verschillende voorrangsvoertuigdisciplines. Als eerste stap op weg naar meer eenheid in de opleidingen is daarom een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd.

De centrale onderzoeksvraag in het project is:

*Wat zijn de mogelijkheden en in hoeverre is er draagvlak bij de verschillende voorrangsvoertuigdisciplines voor eenheid in de rijopleiding van bestuurders van voorrangsvoertuigen in Nederland?*

De centrale vraag wordt beantwoord aan de hand van de volgende onderzoeksvragen:

1. Op welke gebieden is het rijden met optische en geluidssignalen door de hulpdiensten overeenkomstig en waar zitten de verschillen?
2. In hoeverre is er draagvlak bij de hulpdiensten voor meer eenheid in rijgedrag en rijopleidingen voor de hulpdiensten?
3. In hoeverre is er in andere West-Europese landen sprake van eenheid in de rijopleiding van voorrangsvoertuigbestuurders van verschillende disciplines?

Het onderzoek is uitgevoerd aan de hand van een werksessie met deskundigen, afstemmingsbijeenkomsten met de hulpverleningsbranches en een enquête onder hoofden/coördinatoren van rijopleidingen en opleiders van de hulpdiensten. Tevens is er een quickscan uitgevoerd naar de wijze waarop de rijopleiding van hulpdiensten in een aantal West-Europese landen is vormgegeven.

***Centrale onderzoeksvraag: Wat zijn de mogelijkheden en in hoeverre is er draagvlak bij de verschillende voorrangsvoertuigdisciplines voor eenheid in de rijopleiding van bestuurders van voorrangsvoertuigen in Nederland?***

Hoewel de disciplines op een aantal onderdelen verschillend zijn (met name taak, type voertuig, duur en omvang van de ritten, houding van de weggebruikers, vrijstellingen zonder optische en geluidssignalen en het rijden met meerdere voertuigen achter elkaar), is een groot deel van het zich verplaatsen op de weg als voorrangsvoertuig vergelijkbaar. Dit geeft mogelijkheden voor het creëren van meer eenheid in rijgedrag en rijopleiding. Hiervoor is zowel op brancheniveau, als op regio/eenheidniveau en binnen de opleiders draagvlak. De ontwikkeling van een gedragscode of richtinggevend kader en afstemming van de brancherichtlijnen lijken gedragen maatregelen, mits dit gebeurt binnen de gestelde

voorwaarden. Er is veel draagvlak op alle drie niveaus voor meer eenheid in rijopleiding, zowel voor gezamenlijke lesstof als voor het stellen van algemene eisen aan de kwaliteit en opleiding van de rijinstructeurs en aan de exameneisen. Wel dient dit nader te worden uitgewerkt, waarbij invulling wordt gegeven aan de wijze waarop kwaliteitscontrole plaatsvindt. Er is veel draagvlak onder de regio's/eenheden en opleiders voor verplichte na- en bijscholing.

In het algemeen moet worden opgemerkt dat extra belasting in de vorm van tijd of kosten voor de branches moet worden voorkomen. Tevens moet er naast een algemeen afgestemd gedeelte altijd een branchespecifieke rijopleiding noodzakelijk blijven. Dit is mede nodig vanwege de verschillen tussen de voorrangsvoertuigdisciplines ten aanzien van het rijden met optische en geluidssignalen op het gebied van uit te voeren taak, het type voertuig en de reikwijdte van de vrijstellingen.

***Onderzoeksvraag 1. Op welke gebieden is het rijden met optische en geluidssignalen door de hulpdiensten overeenkomstig en waar zitten de verschillen?***

Het blijkt dat er veel overeenkomsten zijn tussen ambulance, brandweer en politie bij het rijden met optische en geluidssignalen, maar dat op enkele aspecten de hulpverleningsdiensten verschillen ten opzichte van elkaar. Met name op het gebied van de uit te voeren taak, het type voertuig en de reikwijdte van de vrijstellingen.

*Taak:* Het rijden richting een melding komt tussen de hulpdiensten veelal overeen, maar op het moment dat de taak uiteenloopt, verandert de rijstijl en het gedrag op de weg en wordt dit rijgedrag branchespecifiek. Zo kan er bij de ambulance sprake zijn van glijdend vervoer: het zo vloeiend mogelijk vervoeren van de patiënt zonder teveel beweging van het voertuig. Het rijgedrag is daarbij mede afhankelijk van de aandoening van de patiënt die vervoerd wordt, waarbij bij de ene aandoening vooral snelheid van belang is, terwijl bij een andere aandoening glijdend vervoer de prioriteit heeft. De politie heeft, naast een hulpverlenende taak, ook een handhavende en opsporende taak. Het gevolg hiervan is dat de politie het voertuig ook gebruikt voor volgen en staande houden, waarbij het voertuig incidenteel als gewelddmiddel wordt gebruikt.

*Type voertuig:* Het type voertuig heeft ook invloed op eenheid in het gedrag van voorrangsvoertuigen op de weg. Immers, het rijden met een personenauto is anders dan het rijden met een vrachtwagen. Met een personenauto kan men zich makkelijker en sneller verplaatsen in het verkeer dan met een vrachtwagen. De politie maakt veelal gebruik van kleine voertuigen (personenauto's of motoren), de ambulance maakt over het algemeen gebruik van grotere voertuigen, terwijl de brandweer veelal met grote voertuigen rijdt, zoals vrachtwagens en hoogwerkers.

*Vrijstelling:* Een ander verschil tussen de hulpdiensten is de vrijstelling bij het rijden zonder optische en geluidssignalen. De politie heeft daarbij een ruimere vrijstelling ten opzichte van brandweer en ambulance. Dit betekent dat de politie bijvoorbeeld zonder optische en geluidssignalen door rood mag rijden, in tegenstelling tot ambulance en brandweer. Dit heeft invloed op de eenheid in en voorspelbaarheid van het gedrag van voorrangsvoertuigen in het verkeer.

Daarnaast verschillen de hulpdiensten nog op andere aspecten, die niet direct van invloed zijn op het gedrag van voorrangsvoertuigen op de weg. Deze aspecten zijn de duur en omvang van de ritten, de houding van de weggebruikers richting de hulpdiensten en het rijden met meerdere voertuigen achter elkaar.

**Onderzoeksvraag 2. In hoeverre is er draagvlak bij de hulpdiensten voor meer eenheid in rijgedrag en rijopleidingen voor hulpdiensten?**

Zowel bij de intermediairs van het brancheoverleg (strategisch niveau), als bij de coördinatoren/hoofden (rij)opleidingen van de regio's/eenheden (tactisch niveau) en de rijinstructeurs/opleiders van de hulpdiensten (operationeel niveau) is er grote bereidheid en draagvlak voor het creëren van meer eenheid in rijgedrag en rijopleiding van de hulpdiensten.

Een gedragscode/richtinggevend kader en het (waar nodig) actualiseren en afstemmen van de brancherichtlijnen worden op alle drie de niveaus gesteund. Voor het opstellen van nadere wet- en regelgeving is eveneens draagvlak, maar in mindere mate. Als voorwaarden voor meer eenheid in *rijgedrag* is aangegeven dat de juridische status van het op te stellen richtinggevend kader/de gedragscode en de effecten voor de branche aandachtspunten zijn. Verder is aangegeven dat er naast een gezamenlijk gedeelte altijd een branchespecifiek gedeelte nodig zal blijven in een dergelijke gedragscode, aangezien er verschillen zijn in het rijden met optische en geluidssignalen door de hulpdiensten.

Opvallend is dat de deelnemers aan de enquête, een aanzienlijk deel van zowel de coördinatoren als de rijopleiders, van mening is dat de huidige rijopleiding de chauffeurs onvoldoende voorbereidt op hun taak als bestuurder van een voorrangsvoertuig.

Wat betreft eenheid in de rijopleiding hebben de intermediairs van de branches zich uitgesproken voor een gezamenlijk competentieprofiel voor bestuurders van voorrangsvoertuigen en de rijopleiders van de hulpdiensten. Dit competentieprofiel moet niet alleen gelden voor oefenen op de openbare weg, maar voor de gehele rijopleiding. Er is bij de coördinatoren en rijopleiders veel draagvlak voor het ontwikkelen van gezamenlijke lesstof en voor het stellen van algemene eisen aan de kwaliteit en opleiding van de rijinstructeurs. De branches hebben meer inzicht nodig in de mogelijkheden om tot meer eenheid te komen en de consequenties daarvan, om een standpunt over de invulling hiervan in te kunnen nemen.

Het certificeren van instructeurs en opleidingen en het eenduidig opleiden van rijinstructeurs van de hulpdiensten worden door een meerderheid van de coördinatoren en opleiders/instructeurs gesteund. Over de vraag of particuliere instanties zouden mogen opleiden, zijn de meningen verdeeld. Wel is de algemene lijn dat opleiders aan bepaalde kwalificaties moeten voldoen om de rijopleidingen te mogen verzorgen. Wat betreft examinering is er veel draagvlak voor het maken van afspraken over exameneisen bij coördinatoren en instructeurs/opleiders. Over centrale examinering en over de vraag of rijopleiders zelf zouden mogen examineren, zijn de meningen sterk verdeeld. Verplichte na- en bijscholing wordt door vrijwel alle coördinatoren en instructeurs/opleiders gesteund. Als voorwaarden voor eenheid in de *rijopleiding* is gesteld dat een aanvullende branchespecifieke rijopleiding noodzakelijk blijft, dat de invulling van de controle op de kwaliteit van instructeurs en opleidingen nader dient te worden uitgewerkt en dat eenheid in de rijopleiding niet mag leiden tot extra belasting in tijd of kosten voor de branches. Ten slotte zullen branches een keuze moeten maken in hoeverre het wenselijk of juist onwenselijk is dat bepaalde opleidingsinstituten een monopolie krijgen op de rijopleiding van hulpdiensten.

**Onderzoeksvraag 3. In hoeverre is er in andere West-Europese landen sprake van eenheid in de rijopleiding van voorrangsvoertuigbestuurders van verschillende disciplines?**

De rijopleidingen van de hulpdiensten in België, Groot-Brittannië en Zweden zijn beschouwd. Daarnaast zijn de hulpdiensten in Duitsland en Zwitserland benaderd voor informatie, maar vanuit deze landen is geen reactie binnengekomen.



Uit de verkregen informatie uit België en Zweden is gebleken dat er in deze landen geen algemene rijopleiding voor bestuurders van voorrangsvoertuigen bestaat. Daarentegen is er in Groot-Brittannië wel eenheid in het beleid voor opleidingen van chauffeurs van voorrangsvoertuigen. In 2008 hebben de 'Joint Emergency Services' een 'High speed driver training advisory Group' opgericht. Deze Adviesgroep heeft een document opgesteld, de zogenaamde 'Provision of High Speed Driver Training Code of practice' waarin aandacht wordt besteed aan de aspecten die van belang zijn tijdens het rijden met optische en geluidssignalen. Deze code of practice vormt hier het uitgangspunt voor het rijden met optische en geluidssignalen in Groot-Brittannië. Het document richt zich op competenties die essentieel zijn voor bestuurders wanneer zij rijden met optische en geluidssignalen. De informatie uit Groot-Brittannië lijkt interessant om nader te beschouwen als er in Nederland voor gekozen wordt om meer eenheid in de rijopleiding te verkrijgen.

### **Aanbevelingen**

Op basis van het onderzoek worden de volgende aanbevelingen gedaan:

1. Stem als hulpverleningsbranches de brancherichtlijnen op elkaar af en actualiseer deze waar nodig. Houd hierbij ruimte voor de benoemde branchespecifieke verschillen.
2. Stel als hulpverleningsbranches een multidisciplinair richtinggevend kader/gedragscodex op voor bestuurders van voorrangsvoertuigen. Aandacht voor de juridische status en de effecten van een dergelijk document dienen in kaart te worden gebracht. Het richtinggevend kader kan mede gebruikt worden bij de afstemming van les- en leerstof.
3. Werk als opleidingsinstituten verder aan eenheid in de rijopleiding, met daarbij in het oog houdend dat extra belasting in de vorm van uren of kosten door een aantal branches als onwenselijk wordt beschouwd. Houd ook hier ruimte voor branchespecifieke verschillen. Afstemming in examinering en het maken van afspraken over het al dan niet verplicht stellen van na- en bijscholing zijn hierbij aandachtspunten.
4. Werk als coördinatoren (rij)opleidingen van de regio's/eenheden samen met de branches nader uit hoe de invulling en toetsing van de eisen aan de kwaliteit en opleiding van de rijinstructeur en/of rijopleiding kan worden vormgegeven. Hierbij dient aandacht te worden geschonken aan de vragen of het gewenst is dat particuliere rijopleiders (al dan niet met bepaalde kwaliteiten) rijopleidingen mogen geven, en of een monopoliepositie van bepaalde opleidingsinstituten gewenst of juist ongewenst is.
5. Voer voor een goede vergelijking van de rijopleidingen van hulpdiensten een diepgaand onderzoek uit naar de wijze waarop de rijopleiding van voorrangsvoertuigbestuurders in West-Europese landen is vormgegeven.

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en achtergrond

In 2012/2013 heeft het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV) in opdracht van de toenmalige Landelijke Faciliteit Rampenbestrijding (LFR, nu opgegaan in het IFV) het project 'Weggebruikers en voorrangsvoertuigen, elkaar tegemoet komen' uitgevoerd. Daarbij is onderzoek gedaan naar manieren om het gedrag van weggebruikers en voorrangsvoertuigbestuurders meer op elkaar af te stemmen. Tijdens het onderzoek is geconstateerd dat er veel verschillen zijn in de aard en wijze van opleiden van bestuurders van voorrangsvoertuigen, zowel binnen als tussen de verschillende disciplines<sup>1</sup>. Dit betekent dat de kwaliteit van de opgeleide bestuurders van voorrangsvoertuigen en het aangeleerde en vertoonde rijgedrag op de weg uiteenloopt. Dit kan voor weggebruikers verwarrend zijn<sup>2</sup>.

Het creëren van meer eenheid in de rijopleidingen van hulpdiensten is een mogelijkheid om het gedrag van hulpdiensten voorspelbaarder te maken voor andere weggebruikers, zodat het eenvoudiger wordt een duidelijk handelingsperspectief naar deze burgers te communiceren. Op deze manier weten burgers en hulpverleners beter wat ze van elkaar kunnen verwachten en kan de veiligheid en doorstroming verbeterd worden. Ook kunnen de kwaliteitsverschillen en verschillen in rijgedrag hiermee worden beperkt.

Het brengen van meer eenheid in de opleidingen is een complexe aangelegenheid, waarvoor de medewerking van alle belanghebbenden nodig is binnen de verschillende voorrangsvoertuigdisciplines. Daarbij moet gedacht worden aan de diverse opleiders, maar ook aan de betreffende brancheorganisaties. Als eerste stap op weg naar meer eenheid in de opleidingen is daarom besloten een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren. Het onderliggend rapport is de weerslag van dit haalbaarheidsonderzoek.

## 1.2 Onderzoeksvragen

De centrale onderzoeksvraag in het project is:

*Wat zijn de mogelijkheden en in hoeverre is er draagvlak bij de verschillende voorrangsvoertuigdisciplines voor eenheid in de rijopleiding van bestuurders van voorrangsvoertuigen in Nederland?*

De centrale vraag wordt beantwoord aan de hand van de volgende onderzoeksvragen:

1. Op welke gebieden is het rijden met optische en geluidssignalen door de hulpdiensten overeenkomstig en waar zitten de verschillen?

---

<sup>1</sup> Groenewegen, Van den Dikkenberg en Van Rossum (2013). *Rijopleiding van de hulpdiensten: op weg naar eenduidigheid*. IFV: Arnhem.

<sup>2</sup> Groenewegen, Van Rossum en Wolfs (2013). *Automobilisten geconfronteerd met voorrangsvoertuigen. Een enquête onderzoek naar de ervaringen, kennis en wensen van automobilisten bij de confrontatie met voorrangsvoertuigen*. IFV: Arnhem.

2. In hoeverre is er draagvlak bij de hulpdiensten voor meer eenheid in rijgedrag en rijopleidingen voor de hulpdiensten?
  - a. Is er draagvlak voor meer eenheid in rijgedrag en rijopleiding tussen en binnen de disciplines?
  - b. Welke mogelijkheden zijn er hiervoor?
  - c. Welke voorwaarden of barrières spelen een rol?
  
3. In hoeverre is er in andere West-Europese landen sprake van eenheid in de rijopleiding van voorrangsvuurtuigbestuurders van verschillende disciplines?

### 1.3 Afbakening

De quickscan naar de rijopleiding in West-Europese landen zal zich uitsluitend richten op landen die enigszins vergelijkbaar zijn met de Nederlandse situatie, die direct grenzen aan Nederland en/of voorop lopen op het gebied van hulpverlening en incidentbestrijding. Gekozen is voor de buurlanden België en Duitsland. Daarnaast zijn Groot-Brittannië, Zweden en Zwitserland beschouwd.

### 1.4 Stuurgroep

Het project is begeleid door een stuurgroep bestaande uit een afvaardiging van Ambulancezorg Nederland, Brandweer Nederland, de Nationale Politie, ANWB en Rijkswaterstaat. De stuurgroep heeft gedurende het project meegekeken en –gedacht en het concept rapport gereviewd.

# 2 Opzet van het onderzoek

## 2.1 Gebruikte onderzoeksmethoden

Het onderzoek is uitgevoerd aan de hand van vier onderzoeksmethoden, namelijk een werksessie met deskundigen, afstemmingsbijeenkomsten met de hulpverleningsbranches, een enquête onder hoofden/coördinatoren van rijopleidingen en opleiders van de hulpdiensten en interviews ten behoeve van een quickscan naar de rijopleidingen van hulpdiensten in andere West-Europese landen. In dit hoofdstuk worden de vier onderzoeksmethoden nader toegelicht.

## 2.2 Werksessie met deskundigen

### *Doel en opzet*

Om onderzoeksvraag 1 te beantwoorden is er een werksessie georganiseerd met bestuurders van voorrangvoertuigen van ambulance, brandweer en politie om in kaart te brengen in hoeverre het rijden met optische en geluidssignalen door de hulpdiensten overeenkomstig is en waar de verschillen zitten. Tijdens de werksessie hebben de deelnemers de hoofdthema's bepaald waarop de disciplines van elkaar verschillen en vervolgens zijn per thema de verschillen benoemd en besproken. De verschillen zijn vervolgens verwerkt in een notitie, welke aan de deelnemers ter goedkeuring is voorgelegd. De resultaten van de werksessie zijn weergegeven in hoofdstuk 3. De deelnemers aan de werksessie zijn weergegeven in bijlage 1.

### *Deelnemers*

Aan deze werksessie hebben bestuurders van voorrangvoertuigen van Politie Oost-Nederland, Politie Midden-Nederland, Regionale Ambulance Voorziening Utrecht, Ambulancezorg Limburg Noord, Brandweer Twente en Brandweer Gelderland-Midden deelgenomen. Daarnaast heeft opleider ProCentrum aan de werksessie deelgenomen, aangezien zij rijopleidingen voor zowel brandweer, politie als ambulance verzorgen. Daardoor hebben zij een goed beeld van wat de verschillen en overeenkomsten zijn tussen de disciplines ten aanzien van het rijden met optische en geluidssignalen.

## 2.3 Branchebijeenkomsten

### *Doel en opzet*

Voor het beantwoorden van de tweede onderzoeksvraag zijn er branchebijeenkomsten georganiseerd. Het doel van de branchebijeenkomsten was om de standpunten van de branches in kaart te brengen en te bepalen of er draagvlak is bij de branches voor meer eenheid in het rijgedrag en de rijopleiding van de hulpdiensten.

Om het draagvlak bij de branches voor meer eenheid te peilen, zijn drie branchebijeenkomsten georganiseerd. Er waren intermediairs aanwezig van brandweer, politie, ambulance en Koninklijke Marechaussee. In elke bijeenkomst zijn vragen over bepaalde thema's voorgelegd aan intermediairs van de branches, die deze vragen intern hebben besproken in hun organisatie. Vervolgens hebben de branches een standpunt ingenomen over de thema's, die door de intermediairs tijdens een volgende bijeenkomst zijn

teruggekoppeld aan het IFV. De thema's die zijn voorgelegd hebben niet alleen betrekking op eenheid in het rijgedrag en de rijopleiding van de hulpdiensten, maar ook op andere thema's met betrekking tot voorrangsvoertuigen.

Tijdens de bijeenkomsten zijn de volgende thema's behandeld die een relatie hebben met eenheid in het rijgedrag en de rijopleiding van de hulpdiensten:

1. Draagvlak voor meer eenheid in gedrag van bestuurders van voorrangsvoertuigen;
2. Draagvlak voor meer eenheid in opleiding van bestuurders van voorrangsvoertuigen;
3. Behoeftte aan actualisering en/of afstemming brancherichtlijnen.
4. Draagvlak voor competentieprofiel t.b.v. de pilot 'Oefenen op de openbare weg'.

#### *Deelnemers*

Aan de branchebijeenkomsten hebben intermediairs van de Nationale Politie, Brandweer Nederland, Ambulancezorg Nederland en de Koninklijke Marechaussee deelgenomen. Een overzicht van de deelnemers is weergegeven in bijlage 1.

## 2.4 Enquête onder veiligheidsregio's/eenheden en opleiders

#### *Doel en opzet*

Naast branchebijeenkomsten is er een enquête uitgezet om antwoord te kunnen geven op de tweede onderzoeksvraag.

Met behulp van een enquête is onderzoek gedaan naar het draagvlak voor meer eenheid in rijgedrag en rijopleiding onder de regio's/eenheden en de opleiders.

Hiervoor is een digitale enquête uitgezet onder hoofden/coördinatoren rijopleidingen bij de hulpdiensten en opleiders van de hulpdiensten. Het is een gecombineerde enquête waarin is gevraagd naar de meningen over twee onderwerpen, namelijk eenheid in het rijgedrag en de rijopleiding en het oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen. Dit tweede deel is ten behoeve van het project 'Pilot oefenen op de openbare weg' en de uitkomsten van dat deel is daarom niet in deze rapportage opgenomen, maar in het evaluatierapport van de pilot.

#### *Opbouw enquête*

De enquête bestaat uit drie delen. In het eerste deel wordt gevraagd naar algemene kenmerken van de respondenten, zoals de functie en het werkgebied van de respondenten, de discipline waarin ze werkzaam zijn en welke disciplines ze opleiden. Het tweede deel bestaat uit vragen over oefenen op de openbare weg, en is zoals hierboven beschreven in dit rapport niet opgenomen.

In het derde deel is de respondenten gevraagd naar hun visie op meer eenheid in rijgedrag en de rijopleiding van hulpdiensten. De respondenten is gevraagd of zij vinden dat er meer eenheid moet komen. Tevens is gevraagd welke maatregelen zij geschikt vinden om deze eenheid te bereiken. Daarbij wordt onder andere gevraagd naar het opstellen van een gedragscode of nadere wet- en regelgeving over gedrag in een voorrangsvoertuig. Onder gedragscode wordt een document verstaan waarin het gewenste gedrag van het voorrangsvoertuig in het verkeer is vastgelegd. Het opstellen van nadere wet- en regelgeving houdt in dat gedetailleerde gedragsvoorschriften worden vastgelegd in wet- en regelgeving.

Zowel voor- als tegenstanders van eenheid in rijgedrag en rijopleiding is gevraagd naar argumenten. De resultaten van de enquête zijn opgenomen in hoofdstuk 4. De vragenlijst van de enquête is opgenomen in bijlage 2.

### Wijze van dataverzameling

De enquête is digitaal uitgezet onder coördinatoren en opleiders/rijinstructeurs. In tabel 1 is weergegeven welke doelgroepen op welke manier benaderd zijn.

Tabel 1. Overzicht wijze van dataverzameling

Discipline	Subgroep	Doelgroep	Uitgezet via
Brandweer	Coördinatoren	Coördinatoren opleidingen/ vakbekwaamheid	Landelijk Overleg Brandweer Opleidingen (LOBO)
	Opleiders/ rijinstructeurs	Opleiders via regionale opleidingsinstituten (ROI's)	Eerdere contactenlijst Kenniscentrum en lijst ROI's
Politie	Coördinatoren	Coördinatoren rijopleiding aangesloten bij het Landelijk Overleg Rijopleidingen (LOR)	Via contactpersoon Landelijk Overleg Rijopleidingen Politie (LOR)
	Opleiders/ rijinstructeurs	Rijinstructeurs Politieacademie en regiodocenten	Doorgestuurd door coördinatoren aangesloten bij het LOR
Ambulance	Coördinatoren	Opleidingscoördinatoren Regionale Ambulance Voorzieningen (RAV's)	Ambulancezorg Nederland
	Opleiders/ rijinstructeurs	Rijinstructeurs Academie voor Ambulancezorg en overige opleiders binnen RAV's	Doorgestuurd door opleidingscoördinatoren
Koninklijke Marechaussee (KMAR)	Coördinatoren	Coördinatoren Opleidings- en Trainingscentrum Rijden (OTC-Rij)	Via contactpersoon KMAR bij Kenniscentrum
	Opleiders/ rijinstructeurs	Rijinstructeurs KMAR	Doorgestuurd door coördinatoren OTC-Rij
Particuliere opleiders	Opleiders/ rijinstructeurs	Opleiders en rijinstructeurs bij particuliere organisaties/rijscholen die hulpdiensten opleiden	Eerdere contactenlijst Kenniscentrum

### Respons

De respons op de enquête is weergegeven in tabel 2. De enquête heeft van 3 tot en met 21 februari 2014 opengestaan. In deze periode zijn 151 reacties verzameld. Van de 151 enquêtes zijn er 138 volledig ingevuld (91,4%). Van de 151 respondenten betrof het 51 coördinatoren en 100 rijinstructeurs/opleiders.

Tabel 2. Respons per discipline

Discipline	Coördinatoren	Opleiders/rijinstructeurs
Brandweer	21 (van de 25 regio's)	17 (uit 11 regio's)
Politie	6 (van de 11 eenheden)	20 (uit 7 eenheden)
Ambulance	20 (van de 25 regio's)	31 (uit 17 regio's)
KMAR	2 (van de 2)	8 (landelijk)
Particuliere rijopleiders	-	20 (landelijk)
Anders, namelijk	2 (van de 10)	4 (landelijk)

Bij de coördinatoren is naast de respons ook de omvang van de populatie weergegeven. Hieruit blijkt dat er een groot deel van de populatie heeft deelgenomen aan de enquête. Bij de brandweer en ambulance heeft ruim 80% van de coördinatoren deelgenomen, van de politie de ruim de helft en bij de Koninklijke Marechaussee hebben alle coördinatoren deelgenomen.

Verder zijn er 10 overige, veelal kleinere voorrangsvoertuigdisciplines benaderd om hun coördinatoren deel te laten nemen aan de enquête. Van twee disciplines (Reddingsbrigade en Omgevingdienst Zuid-Holland Zuid) heeft de coördinator de enquête ingevuld.

De enquête is daarnaast verspreid onder 20 opleidingsinstituten, waarvan 7 overheidsopleiders en 14 particuliere rijsscholen/opleiders. Deze instituten hebben de enquête verspreid onder hun rijinstructeurs. Van één opleidingsinstituut kunnen meerdere instructeurs de enquête hebben ingevuld. Mede hierdoor is de exacte omvang van de populatie rijinstructeurs niet bekend.

Bij de opleiders/rijinstructeurs hebben vier personen bij de discipline 'anders, namelijk' aangegeven. Drie maal betrof het personen die bij meerdere disciplines in dienst zijn, en eenmaal betrof het een rijinstructeur van een van de overige voorrangsvoertuigdisciplines, namelijk de Rechtbank Amsterdam.

Aan de 20 respondenten die bij particuliere opleiders werken is gevraagd voor welke disciplines zij bestuurders van voorrangsvoertuigen opleiden. Daarbij konden meerdere antwoorden gekozen worden. De respondenten geven aan dat zij brandweer (19x), ambulance (16x), politie (8x), huisartsenposten (6x), GHOR (5x), defensie (3x), KMAR (2x), Sigmateams (2x), Sanquin (2x), Reddingsbrigade (1x) en Orgaantransplantatiedienst (1x) opleiden.

Van de particuliere opleiders geven 16 van de 20 instructeurs aan dat zij landelijk opleiden, de overige vier leiden uitsluitend in één regio op.

Net als bij andere enquêtes is het mogelijk dat er een bepaalde mate van zelfselectie is opgetreden, waarbij personen met een bepaalde interesse in het onderwerp of een uitdrukkelijke mening eerder geneigd zijn de enquête in te vullen. Aangezien in ieder geval van de coördinatoren de meerderheid van de onderzoekspopulatie de enquête heeft ingevuld kan er van uit worden gegaan dat het verkregen beeld redelijk overeenkomstig de werkelijkheid zal zijn.

## 2.5 Quickscan

Voor de quickscan zijn met name West-Europese landen beschouwd, die enigszins vergelijkbaar zijn met de Nederlandse situatie, direct grenzen aan Nederland en/of voorop lopen op het gebied van hulpverlening en incidentbestrijding. Gekozen is voor de buurlanden België en Duitsland. Daarnaast zijn Groot-Brittannië, Zweden en Zwitserland beschouwd.

Via het netwerk van diverse IFV-medewerkers zijn contactgegevens van hulpverleningsdisciplines op internationaal niveau verzameld. Tevens is in de enquête 'eenheid in de rijopleiding' (zie bijlage 2) een oproep gedaan aan de betreffende respondenten met een verzoek om contactgegevens aan te leveren voor de hulpverleningsdisciplines in de betreffende landen.

Ten slotte is er via het internet gezocht naar deze contactgegevens. In die gevallen is er via de websites van de betreffende organisaties een informatieverzoek ingediend met een omschrijving van het onderzoek en een verzoek om contactgegevens van een

contactpersoon. Wanneer reactie uitbleef is er telefonisch contact opgenomen met deze internationale hulpverleningsorganisaties.

De op bovengenoemde wijze gevonden contactpersonen zijn vervolgens benaderd. Hen is de keuze gelaten of zij de vragenlijst digitaal wilden invullen of dat zij de voorkeur gaven aan een telefonisch interview. De vragenlijst die is gebruikt voor de interviews is opgenomen in bijlage 3. Uiteindelijk zijn telefonische interviews gehouden met de brandweer in Engeland en de brandweer in België. De politie en ambulance in België hebben digitaal de vragenlijst ingevuld evenals de brandweer in Schotland. Van de overige landen en disciplines zijn geen reacties binnen gekomen ondanks herhaalde benadering van alle contactpersonen.

Redenen om niet mee te werken aan het onderzoek waren gelegen in:

- Geen prioriteit en capaciteit vanwege reorganisatie.
- Geen mogelijkheid tot het verlenen van medewerking zonder officiële toestemming vanuit het Ministerie.
- Problemen om de juiste contactpersonen te vinden.

Omdat er voor een aantal landen slechts beperkte gegevens verkregen zijn is voor deze landen nog gezocht naar aanvullende informatie die beschikbaar was via internet. De belangrijkste resultaten zijn beschreven in hoofdstuk 5.



# 3 Overeenkomsten en verschillen

In dit hoofdstuk worden de verschillen en overeenkomsten tussen de disciplines bij rijden met optische en geluidssignalen beschreven. De gegevens zijn verkregen uit een werksessie met bestuurders van voorrangsvoertuigen. De deelnemers aan de werksessie hebben de hoofdthema's bepaald. Het blijkt dat er veel overeenkomsten zijn tussen de disciplines bij het rijden met optische en geluidssignalen, maar dat op enkele thema's de disciplines verschillen. De deelnemers hebben aan de hand van de hoofdthema's 'taak', 'type voertuig', 'duur en omvang ritten', 'houding weggebruikers', 'vrijstellingen zonder optische en geluidssignalen' en 'colonne rijden' deze verschillen verder uitgewerkt. Op deze verschillen na, komt het rijden met optische en geluidssignalen volgens de deelnemers aan de werksessie tussen de disciplines overeen.

## 3.1 Taak van de hulpdiensten

De overeenkomst tussen de hulpdiensten in hun taak, is dat zij allen op weg zijn als hulpverleningsvoertuig naar een melding. Er zijn echter ook verschillen, met name waar het gaat om de primaire taak. Zo kan er bij de ambulance sprake zijn van glijdend vervoer: het zo vloeiend mogelijk vervoeren van de patiënt zonder teveel beweging van het voertuig, met eventueel een collega zittend/staand achterin. Het rijgedrag is daarbij mede afhankelijk van de aandoening van de patiënt die vervoerd wordt, waarbij bij de ene aandoening snelheid met name van belang is, terwijl bij een andere aandoening glijdend vervoer de prioriteit heeft.

Verder is het bij de politie gebruikelijk dat men vanuit een willekeurige plaats wordt opgeroepen. Bij de ambulance kan dit ook af en toe voorkomen, terwijl bij de brandweer in principe vanuit een vaste standplaats (kazerne) de rit begint.

De incidentplaats bij de ambulance en brandweer is over het algemeen een statische incidentlocatie. Meestal is er een adres bekend waarnaar men uitrukt. Bij de politie is het vaker zo dat het incident zich verplaatst, waardoor de exacte bestemming van de spoedrit niet vaststaat. Dit heeft voornamelijk te maken met de taken op het gebied van handhaving en opsporing. Daarnaast is het gevolg van de handhavende en opsporende taak, dat de politie zich niet uitsluitend verplaatst met het hulpverleningsvoertuig naar de incidentlocatie (zoals brandweer en ambulance), maar het voertuig ook gebruikt voor volgen en staande houden, waarbij het voertuig incidenteel als gewelddmiddel wordt gebruikt.

Samenvattend, het rijden richting een melding komt tussen de hulpdiensten veelal overeen, maar op het moment dat de taak uiteenloopt (bijvoorbeeld glijdend vervoer of handhaving), verandert ook de rijstijl en het gedrag op de weg en wordt dit rijgedrag branchespecifiek.

## 3.2 Type voertuigen

Ook met betrekking tot de uitvoering van het voertuig is geanalyseerd wat de overeenkomsten en verschillen zijn tussen de hulpdiensten. De omvang van het voertuig

varieert allereerst. De politie maakt veelal gebruik van kleine voertuigen (personenauto's of motoren), de ambulance maakt over het algemeen gebruik van grotere voertuigen, terwijl de brandweer veelal met hele grote voertuigen rijdt, zoals vrachtwagens en hoogwerkers. Uit de werksessie is gebleken dat het verschil in de omvang van het voertuig niet in alle gevallen geldt. Immers, er wordt gebruik gemaakt van ambulance- en brandweermotoren, de politie heeft ook de beschikking over enkele zware voertuigen, en daarnaast beschikken bijvoorbeeld officieren van dienst van de brandweer over kleine brandweervoertuigen in de vorm van personenauto's of busjes.

Samenvattend, kan gesteld worden dat de ene discipline weliswaar over meer grotere of kleinere voertuigen beschikt dan de andere, maar dat als een bepaald type voertuig gebruikt wordt bij de verschillende disciplines, er slechts beperkt sprake is van verschillen.

Andere verschillen zijn dat bij de ambulance er in tegenstelling tot brandweer en politie veelal geen of beperkt zicht is aan de rechter zijde van het voertuig, en dat bij grote voertuigen van de brandweer een afwijkend zwaartepunt en een verplaatsende massa een rol spelen.

De bezetting van het voertuig is een ander aspect dat varieert tussen de disciplines. Zo zijn er in een ambulance op weg naar een melding twee personen in de cabine aanwezig, en van incident naar ziekenhuis is dit alleen de chauffeur (de verpleegkundige is dan achterin bezig met de patiënt). Ook bij de politie zijn over het algemeen twee personen aanwezig in de cabine (incidenteel 1). Bij de brandweer zijn er 6 personen aanwezig in de cabine van de tankautospuiter.

Een laatste verschil tussen de disciplines heeft te maken met het dragen van veiligheidsgordels. In de werksessie is aangegeven dat bij politie en ambulance over het algemeen de gordels worden gedragen. Bij de ambulance is dit wel afhankelijk van de handelingen met de patiënt, en bij de politie geldt een uitzondering voor ME- en arrestantenvoertuigen achterin. Uit de werksessie is het beeld ontstaan dat de gordels bij tankautospuiteren van de brandweer met name achterin veelal weinig of niet worden gedragen. Dit hangt deels samen met de activiteit die wordt uitgevoerd om ademlucht om te hangen tijdens de rit.

### 3.3 Duur en omvang ritten in het verzorgingsgebied

Wat betreft de duur en omvang van de ritten in het verzorgingsgebied zijn de ritten van de brandweer veelal kort (met uitzondering van opschaling, dan is er sprake van grotere afstanden). De politie maakt vermoedelijk de meeste ritten, maar deze zijn over het algemeen net als bij de brandweer van een korte duur.

De ambulancesector maakt relatief veel ritten over verre afstanden. Dit hangt mede samen met het verzorgingsgebied: de ambulance beschikt veelal over een relatief groot verzorgingsgebied, terwijl het verzorgingsgebied van de brandweer beperkt is en vast staat als gevolg van het uitrukken vanuit een kazerne. Dit in tegenstelling tot de politie, waarbij het dichtstbijzijnde voertuig naar de melding wordt gestuurd. Uitzondering hierop vormen enkele specifieke politieonderdelen (waaronder de Landelijke Eenheid) die over grotere afstanden spoedritten rijden.

Het verzorgingsgebied hangt samen met de norm voor de opkomsttijd. Dit is bij de ambulance 15 minuten voor primaire ritten, bij de brandweer in het algemeen 8 minuten en bij de politie is men veelal binnen 15 minuten ter plaatse.

Als gevolg van het grote verzorgingsgebied van de ambulance, is de lokale bekendheid van de chauffeurs over het algemeen beperkt. Dit in tegenstelling tot de brandweer, waar veelal sprake is van een grote mate van lokale bekendheid.

Bij de ambulance wordt gewerkt met vaste chauffeurs, dat wil zeggen dat hun functie ambulancechauffeur is. Bij de brandweer is er sprake van aangewezen chauffeurs, dat zijn manschappen met een specialisatie tot chauffeur. Bij de politie besturen alle agenten die in de noodhulp werken voorrangsvoertuigen. Het is onderdeel van de functie-eis. Doordat de brandweer voor een groot deel werkt met vrijwilligers, is uit de werksessie gebleken dat het aantal ritten per chauffeur bij de brandweer veruit het laagst is. Dit heeft tot gevolg dat er over het algemeen bij de brandweer per chauffeur de minste ervaring wordt opgedaan tijdens het dagelijkse werk in het rijden met optische en geluidssignalen.

### 3.4 Houding weggebruikers richting hulpdiensten

Een ander verschil tussen de disciplines is het verschil in houding van medeweggebruikers richting de hulpverlener. Volgens de deelnemers aan de werksessie is de houding richting brandweer en ambulance over het algemeen positiever dan tegenover de politie. Daarbij wordt opgemerkt dat met name wanneer de politie gebruik maakt van de vrijstelling zonder optische en geluidssignalen, de weggebruiker niet altijd positief reageert. Waarschijnlijk speelt onwetendheid over de vrijstellingen hierin een rol, dit blijkt ook uit eerder onderzoek van het IFV.

Wat betreft houding en acceptatie wordt aangegeven dat er bij de ambulance soms sprake is van onduidelijkheid of onbegrip als een ambulance langzaam rijdt in verband met de medische situatie van de patiënt aan boord.

Brandweervoertuigen zijn over het algemeen groter waardoor ze meer imponerend en zichtbaar zijn. Dit kan zowel positieve als negatieve effecten hebben op de houding en acceptatie door weggebruikers: een positief effect omdat een groter voertuig beter zichtbaar is, of een negatief effect doordat men bij het rijden met dergelijke voertuigen het eerder als overlast of een bedreiging ervaart.

De deelnemers aan de werksessie geven overigens aan dat de houding van de weggebruiker richting de hulpdiensten naar hun idee over het algemeen in negatieve zin is veranderd. Weggebruikers lijken zich volgens een van de deelnemers af te vragen waarom hulpdiensten wel mogen afwijken van de verkeersregels en normale weggebruikers niet. Soms resulteert dit erin dat bestuurders van voorrangsvoertuigen worden aangesproken door weggebruikers.

### 3.5 Vrijstellingen zonder optische en geluidssignalen

Wat betreft de eerder genoemde vrijstelling zonder optische en geluidssignalen is er ook sprake van verschillen tussen de disciplines. Zo heeft de politie een ruimere vrijstelling ten opzichte van brandweer en ambulance. De politie mag bijvoorbeeld ook zonder optische en geluidssignalen door rood rijden, dit geldt niet voor brandweer en ambulance.

De wijze waarop bepaald is hoe de keuze, of er met optische en geluidssignalen wordt gereden tot stand komt varieert ook per discipline. Bij de ambulance beslist de meldkamercentralist bij binnenkomst van de melding welke urgentie de inzet krijgt. Indien er sprake is van een A1-urgentie zal de ambulance altijd optische en geluidssignalen voeren. Na aankomst op de incidentlocatie bepaalt de ambulanceverpleegkundige op basis van de situatie van de patiënt voor de rit naar het ziekenhuis of het rijden met optische en geluidssignalen noodzakelijk is.

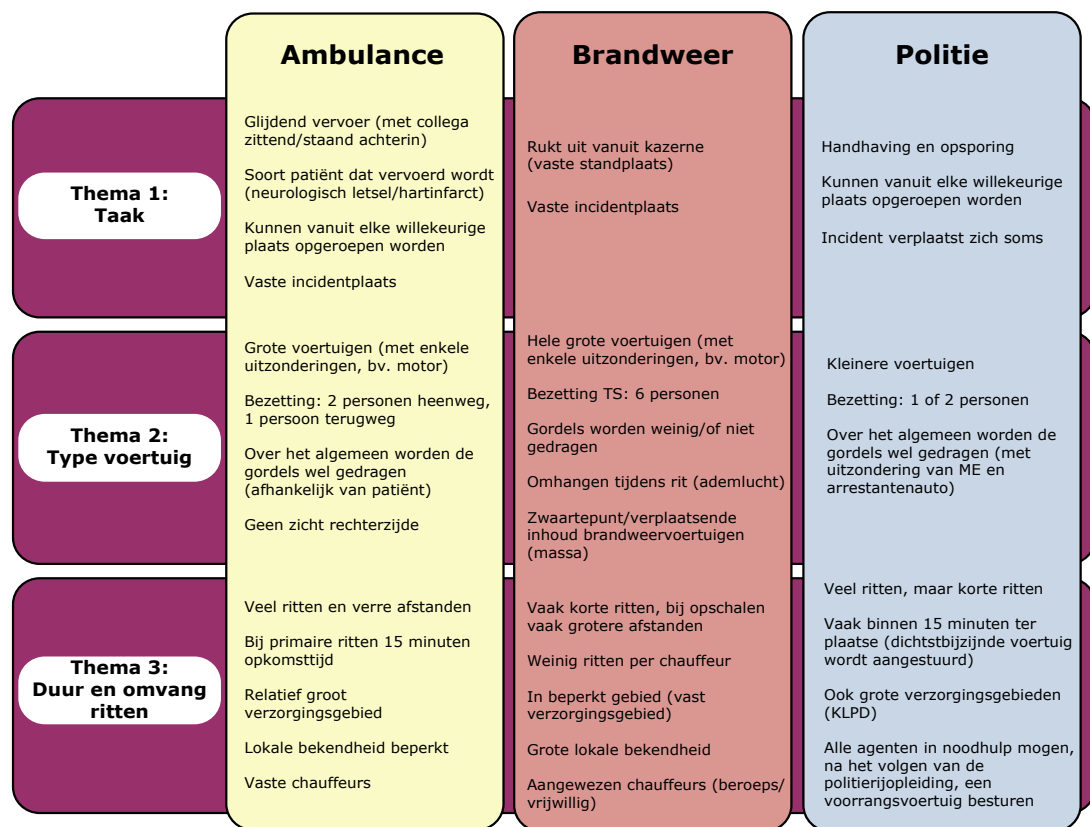
Bij de brandweer worden bij een prio-1 rit tijdens de hele rit optische en geluidssignalen gevoerd. De prioriteit van de melding wordt in de basis bij aannahme van de melding door de meldkamer bepaald. Echter de bevelvoerder kan de opdracht geven tot aanpassing van deze prioriteit.

Bij de politie is bepaald dat de eenheid na toestemming van de meldkamer zelf bepaalt of er wel of niet met optische en geluidssignalen wordt gereden.

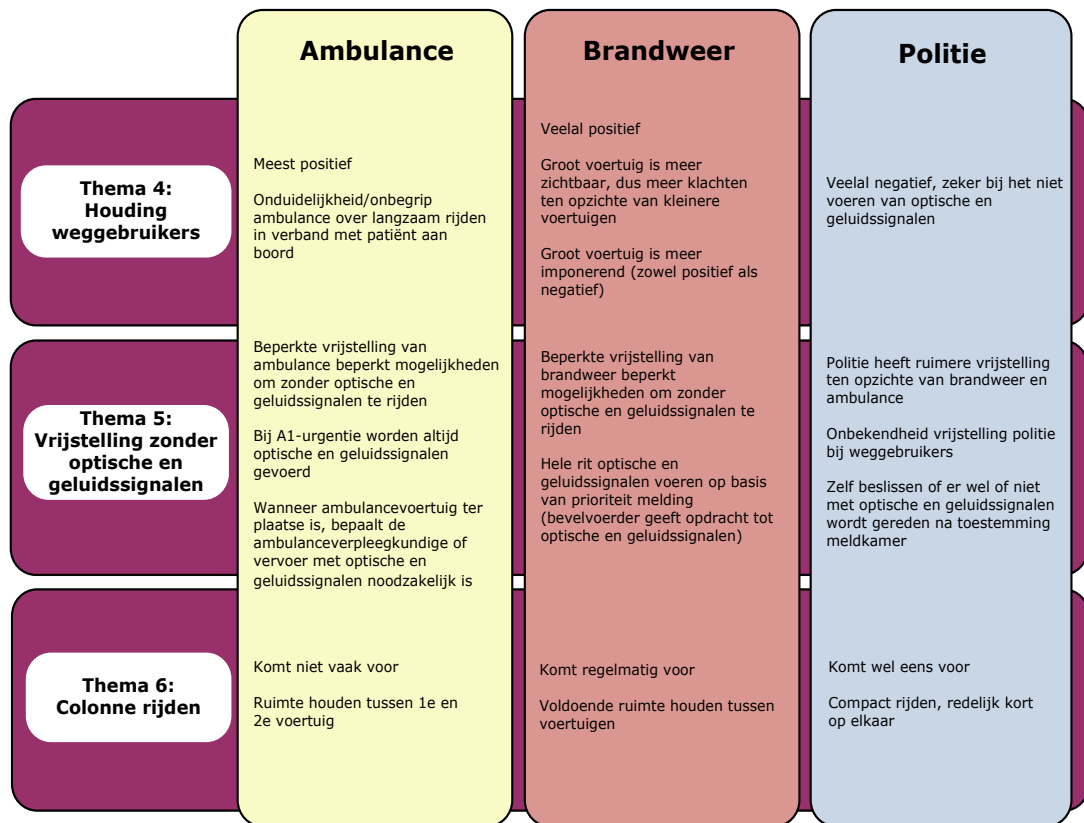
### 3.6 Met meerdere voertuigen achter elkaar rijden

Tenslotte is er door de deelnemers aan de werksessie gesproken over een verschil tussen de disciplines waar het gaat om het rijden met meerdere voertuigen achter elkaar en colonne rijden. Bij de brandweer komt het incidenteel voor dat er colonne wordt gereden. In dat geval is het een aandachtspunt dat er voldoende ruimte wordt aangehouden tussen de voertuigen. Bij de politie wordt ook af en toe in colonne gereden, en rijden de voertuigen juist compact op elkaar. Bij de ambulance komt colonne rijden niet vaak voor, als dit plaatsvindt wordt er juist ruimte aangehouden tussen de voertuigen.

In figuren 1 en 2 zijn de genoemde verschillen schematisch weergegeven.



Figuur 1. Schematisch overzicht van de verschillen tussen de disciplines (thema's 1-3)



Figuur 2. Schematisch overzicht van de verschillen tussen de disciplines (thema's 4-6)

Samenvattend, het blijkt dat er veel overeenkomsten zijn tussen ambulance, brandweer en politie bij het rijden met optische en geluidssignalen, maar dat op enkele aspecten de hulpverleningsdiensten verschillen ten opzichte van elkaar. Met name de verschillen op het gebied van de uit te voeren taak, het type voertuig en de reikwijdte van de vrijstellingen hebben invloed op de eenheid, en daarbij ook de voorspelbaarheid, in het gedrag van voorrangsvoertuigen.

# 4 Draagvlak voor eenheid in rijgedrag en rijopleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het draagvlak voor eenheid in rijgedrag en de rijopleiding van voorrangsvoertuigbestuurders. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen het standpunt van de intermediairs van de branches, de regio's/eenheden in de vorm van hoofden/coördinatoren van de (rij)opleidingen en de opleiders/rijinstructeurs van opleidingsinstanties. Gedetailleerde verschillen tussen de coördinatoren en opleiders van de voorrangsvoertuigdisciplines zijn te vinden in bijlage 4 en 5.

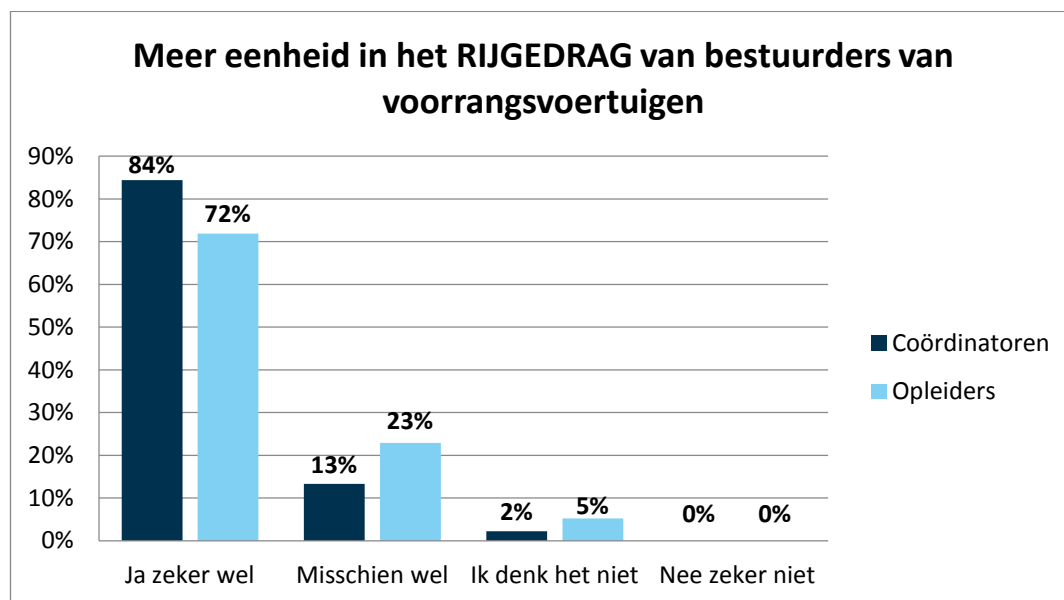
## 4.1 Draagvlak voor eenheid in rijgedrag

Allereerst is gevraagd naar het draagvlak voor eenheid in rijgedrag.

### *Intermediairs branches*

De intermediairs van de branches staan positief tegenover meer eenheid in het rijgedrag van bestuurders van voorrangsvoertuigen. Zij benoemen daarbij wel enkele aandachtspunten. Deze punten staan beschreven in paragraaf 4.3.

Ook aan de coördinatoren en opleiders is gevraagd of zij vinden dat er meer eenheid moet komen in het rijgedrag van bestuurders van voorrangsvoertuigen.



Figuur 3. Draagvlak onder coördinatoren en opleiders voor meer eenheid in rijgedrag

### *Coördinatoren/hoofden (rij)opleidingen van de regio's en eenheden*

Van de coördinatoren is 84% (n=38) van mening dat er zeker meer eenheid moet komen in rijgedrag van hulpdiensten. Nog eens 13% (n=6) geeft aan dit misschien wel te willen. Zie ook figuur 3.

Er zijn geen noemenswaardige verschillen tussen de disciplines.

Een coördinator van de brandweer geeft aan:

*“Liever vandaag verwezenlijkt dan morgen.”*  
Coördinator brandweer

Dat volledige eenheid in gedrag nooit volledig behaald kan worden, wordt onderstreept door een coördinator van de politie:

*“Eenduidigheid in gedrag zal nooit voor 100% kunnen. Denk aan het verschil tussen een grote brandweerauto en een voertuig van de politie waardoor gedrag moet worden aangepast aan de mogelijkheden en omstandigheden.”*  
Coördinator politie

*Opleiders en rijinstructeurs*

Van de opleiders is 72% (n=69) van mening dat er zeker meer eenheid moet komen in rijgedrag van hulpdiensten. Nog eens 23% (n=22) geeft aan dit misschien wel te willen. Circa 5% denkt van niet. Dit is weergegeven in figuur 3.

Er zijn geen noemenswaardige verschillen tussen de instructeurs van de verschillende disciplines en tussen overheids- en particuliere opleiders.

Naast het belang van eenheid in rijgedrag voor de hulpverleningsdisciplines zelf wordt ook het belang voor de weggebruiker benadrukt:

*“Doordat de gedragingen meer gelijk worden is het voor de overige verkeersdeelnemers veel duidelijker en kan er in de rijbewijsopleidingen meer aandacht besteed worden aan het fenomeen voorrangsvoertuigen.”*  
Opleider/rijinstructeur brandweer

## 4.2 Mogelijkheden voor meer eenheid in rijgedrag

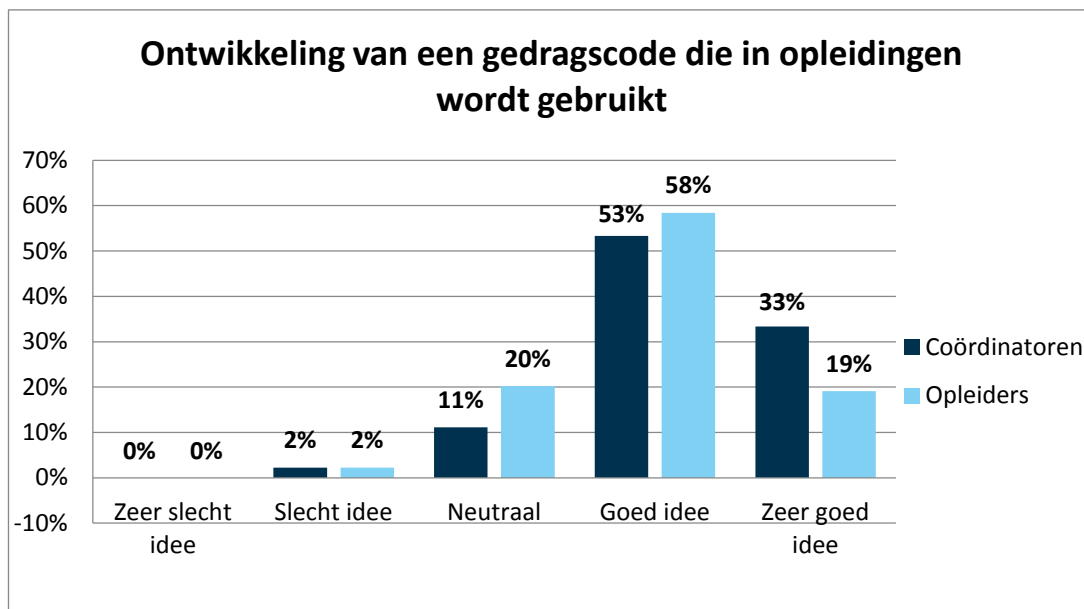
In zowel het brancheoverleg als in de enquête is gevraagd naar mogelijkheden om de gewenste eenheid in rijgedrag vorm te geven. In de enquête zijn hiervoor de opties voor het ontwikkelen van een gezamenlijke gedragscode/rijprocedure die in opleidingen gebruikt kan worden, het afstemmen van brancherichtlijnen en het opstellen van nadere wet- en regelgeving voorgelegd. In het brancheoverleg is gevraagd naar de wens voor een gedragscode/rijprocedure en het draagvlak voor afstemming en actualisering van de brancherichtlijnen. Hieronder wordt per subparagraaf steeds eerst het resultaat uit het brancheoverleg beschreven en dan de resultaten van de enquête.

### 4.2.1 Gedragscode

*Intermediairs branches*

De intermediairs van de branches staan positief tegenover een richtinggevend kader waarin aanwijzingen worden gegeven over het gewenste rijgedrag. De status van een formele rijprocedure vinden zij een stap te ver gaan. Zij zijn van mening dat er ruimte moet worden gelaten aan de professionaliteit van de bestuurder van het voorrangsvoertuig en dat het rijgedrag niet te veel vastgelegd moet worden.

Hoe de coördinatoren en rijopleiders staan tegenover de ontwikkeling van een gedragscode is weergegeven in figuur 4.



**Figuur 4. Draagvlak onder coördinatoren en opleiders voor een gedragscode**

#### *Coördinatoren/hoofden (rij)opleidingen van de regio's en eenheden*

Uit figuur 4 blijkt dat er een zeer ruime meerderheid van de coördinatoren (86%, n=39) de ontwikkeling van een gedragscode een zeer goed idee vindt. Alle disciplines vinden het een goed idee. Daarbij is de politie het meest positief, 83% (n=5) geeft aan het een zeer goed idee te vinden. Binnen de brandweer is het beeld wat genuanceerder, hoewel ook daar circa 77% (n=13) het een (zeer) goed idee vindt. Gedetailleerde verschillen tussen de coördinatoren van de disciplines zijn opgenomen in bijlage 4.

#### *Opleiders en rijinstructeurs*

Ook de opleiders en rijinstructeurs zijn van mening dat het ontwikkelen van een gedragscode een goed idee is. Zie ook figuur 4. Het meest positief over de gedragscode zijn instructeurs van Koninklijke Marechaussee, brandweer en particuliere opleiders. Gedetailleerde verschillen tussen de rijopleiders van de disciplines zijn opgenomen in bijlage 5.

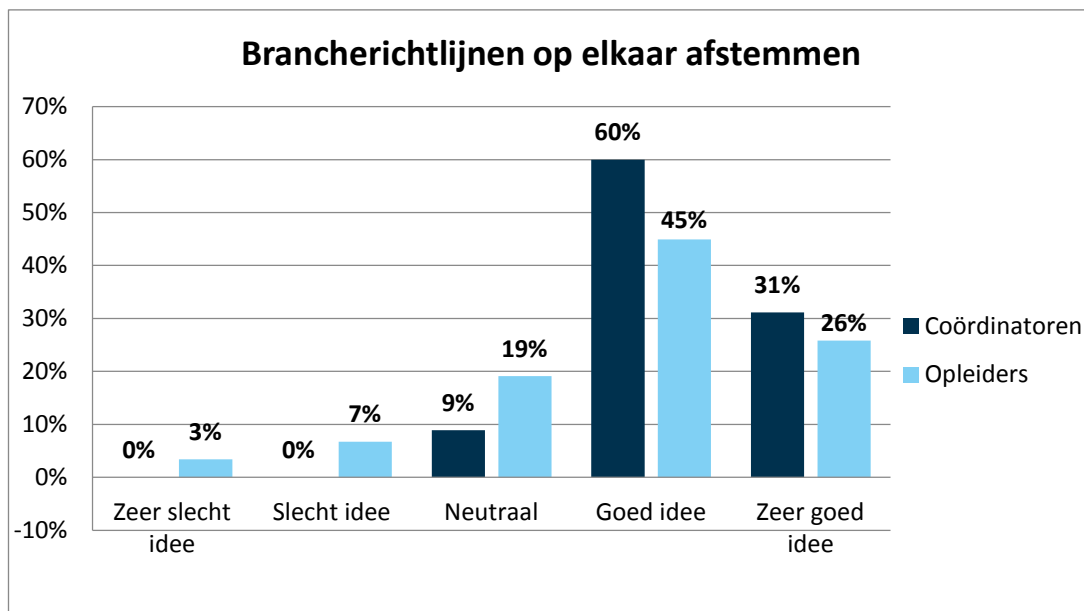
## **4.2.2 Afstemmen brancherichtlijnen**

### *Intermediairs branches*

Volgens de intermediairs van Brandweer Nederland en Ambulancezorg Nederland bij het brancheoverleg is er behoefte aan actualisering van de brancherichtlijnen aangezien de brancherichtlijnen van de brandweer en de spoed eisende medische hulpverlening verouderd zijn. Daarnaast is er bij hen behoefte aan onderlinge afstemming. Bij de Nationale Politie en de Koninklijke Marechaussee is er volgens de intermediairs geen behoefte aan actualisering aangezien deze branches zelf actief bezig zijn met het actueel houden van de brancherichtlijn. Zij staan wel positief tegenover het afstemmen van de brancherichtlijnen.

In figuur 5 is weergegeven hoe de coördinatoren en rijopleiders denken over het afstemmen van de brancherichtlijnen.





Figuur 5. Afstemming brancherichtlijnen volgens coördinatoren en opleiders

#### *Coördinatoren/hoofden (rij)opleidingen van de regio's en eenheden*

Vrijwel alle coördinatoren geven aan dat het afstemmen van de brancherichtlijnen op elkaar een goed of zeer goed idee te vinden. In figuur 5 is weergegeven hoe op deze vraag is geantwoord. Hoewel coördinatoren van alle disciplines het een goed idee vinden, is de brandweer het meest positief. Bijna de helft (47%, n=8) vindt dit een zeer goed idee, en nog eens 41% vindt dit een goed idee.

#### *Opleiders en rijinstructeurs*

Een meerderheid van 71% (n=63) van de rijopleiders vindt het op elkaar afstemmen van de brancherichtlijnen een (zeer) goed idee, zie figuur 5. Met name bij de brandweer is hiervoor veel draagvlak (94%, n=15). Hetzelfde geldt in mindere mate voor de ambulance (75%, n=21). Bij politie, Koninklijke Marechaussee en particuliere opleiders vindt een krappe meerderheid (respectievelijk 58%, n=11; 57%, n=4; 63%, n=10) dit een (zeer) goed idee.

Een instructeur van de ambulance merkt op:

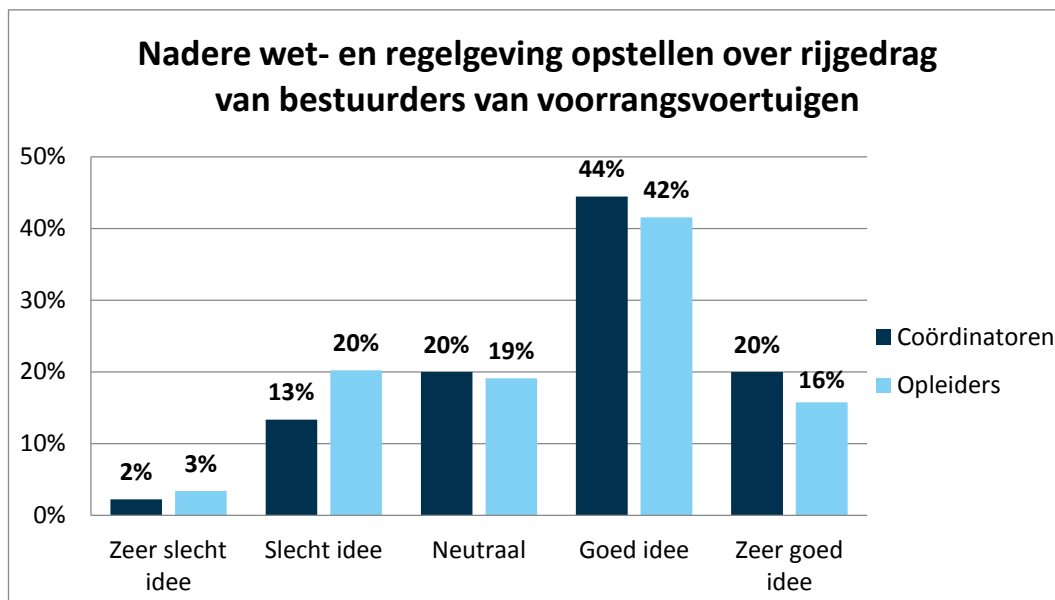
*“De brancherichtlijnen zijn juist opgesteld voor iedere hulpdienst apart zodat juist iedere dienst zijn eigen brancherichtlijnen gericht op hun eigen belangen kon schrijven. Maar mogelijk is het inderdaad beter om een algemene richtlijn te schrijven zodat er nog meer eenduidigheid komt!”*

*Instructeur ambulance*

Tegenstanders vinden dat de brancherichtlijnen al voldoende op elkaar zijn afgestemd, of zijn van mening dat de disciplines te verschillend zijn om meer afstemming te creëren.

### **4.2.3 Nadere wet- en regelgeving over gedrag in een voorrangsvoertuig**

Gevraagd is in hoeverre er behoefte is aan het opstellen van nadere wet- en regelgeving. Deze vraag is niet behandeld in het brancheoverleg en alleen voorgelegd aan de coördinatoren/hoofden rijopleidingen en de opleiders/rijinstructeurs. De resultaten daarvan zijn in figuur 6 weergegeven.



Figuur 6. Mening coördinatoren en opleiders over opstellen nadere wet- en regelgeving

#### *Coördinatoren/hoofden (rij)opleidingen van de regio's en eenheden*

Onder coördinatoren is er draagvlak (64%) voor het opstellen van nadere wet- en regelgeving voor rijgedrag van bestuurders van voorrangvoertuigen. Het draagvlak hiervoor is echter kleiner dan voor de eerdere twee genoemde opties.

Uit nadere analyse van de gegevens (zie bijlage 4) blijkt dat binnen de politie de spreiding groot is: de helft vindt het een goed tot zeer goed idee, terwijl de andere helft het een slecht tot zeer slecht idee vindt. Brandweer, ambulance en Marechaussee zijn positiever over dit idee dan de politie.

Enkele deelnemers aan de enquête geven aan dat het vastleggen van te gedetailleerde voorschriften in wet- en regelgeving niet gewenst is, omdat artikel 5 en 6 van de WVV altijd blijven gelden. Een van de beperkingen van wet- en regelgeving is bovendien dat het wijzigen lastig en tijdrovend is.

#### *Opleiders en rijinstructeurs*

Bij de opleiders en instructeurs is een krappe meerderheid van 58% voor nadere wet- en regelgeving. Ongeveer een kwart vindt dit geen goed idee. Met name binnen de politie is hiervoor weinig draagvlak: 47% (n=9) vindt dit een (zeer) slecht idee.

#### **4.2.4 Overige ideeën voor meer eenheid in rijgedrag**

De respondenten is gevraagd naar overige ideeën voor meer eenheid in rijgedrag. Hierbij wordt een toelatingsassessment genoemd dat bij aanvang van de opleiding gebruikt wordt om te bepalen of iemand qua toekomstig leer- en werkgedrag geschikt is voor het besturen van een voorrangvoertuig.

Ook wordt het idee geopperd om meer te sturen op houding na de opleiding:

*“Het valt mij op dat na het beëindigen van de rijopleiding studenten een ander gedrag gaan vertonen in hun voertuigen. Het sturen op houding zou m.i. meer onderdeel van de opleiding mogen worden.”*  
*Instructeur politie*

## 4.3 Voorwaarden voor en barrières bij meer eenheid in rijgedrag

Er is gevraagd naar voorwaarden en barrières om tot meer eenheid in rijgedrag te komen. De uitkomsten zijn zowel afkomstig van de branchebijeenkomsten als uit de enquête.

### Status van richtinggevend kader bepalen

De deelnemers aan het brancheoverleg geven aan dat bij het opstellen van een gedragscode/richtinggevend kader het effect van een dergelijk kader en de eventuele status die het document krijgt, aandachtspunten zijn.

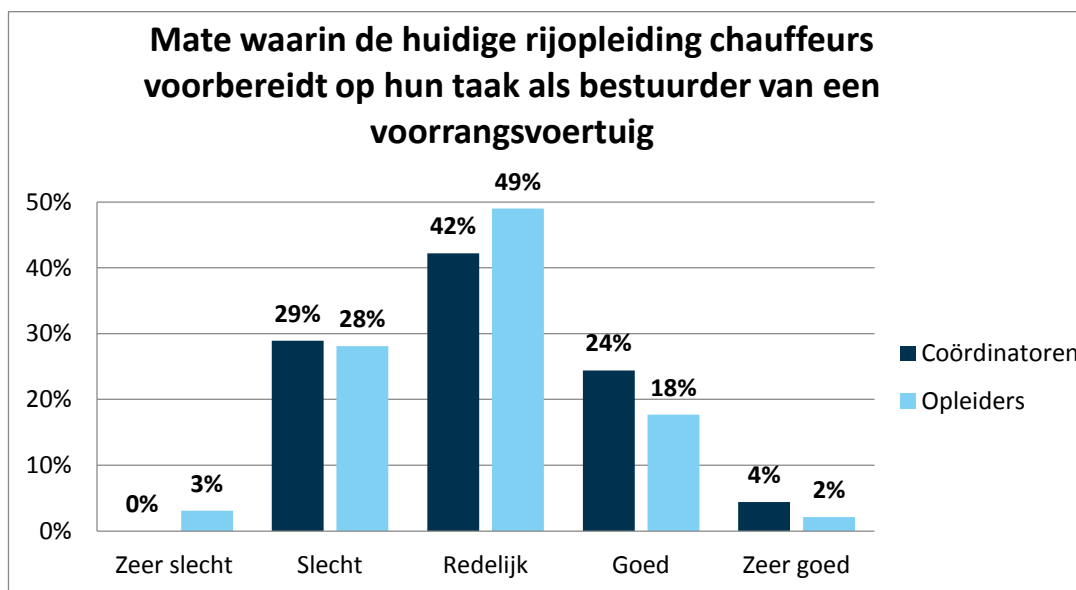
### Branchespecifieke zaken branchespecifiek houden

Bij de brancherichtlijnen wordt door deelnemers aan de enquête opgemerkt dat het goed is om brancherichtlijnen zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen, maar dat er altijd verschillen zullen blijven tussen de verschillende disciplines vanwege onder andere hun verschillende taak en dat hiervoor voldoende ruimte moet blijven.

## 4.4 Tevredenheid over voorbereiding van huidige rijopleiding op de taak

Voorafgaand aan de vraag of eenheid in de rijopleidingen van de verschillende hulpdiensten wenselijk is, is in de enquête gevraagd of de huidige rijopleiding chauffeurs voldoende voorbereidt op hun taak als bestuurder van een voorrangsvoertuig.

De mening van de coördinatoren en rijopleiders hierover is in figuur 7 weergegeven.

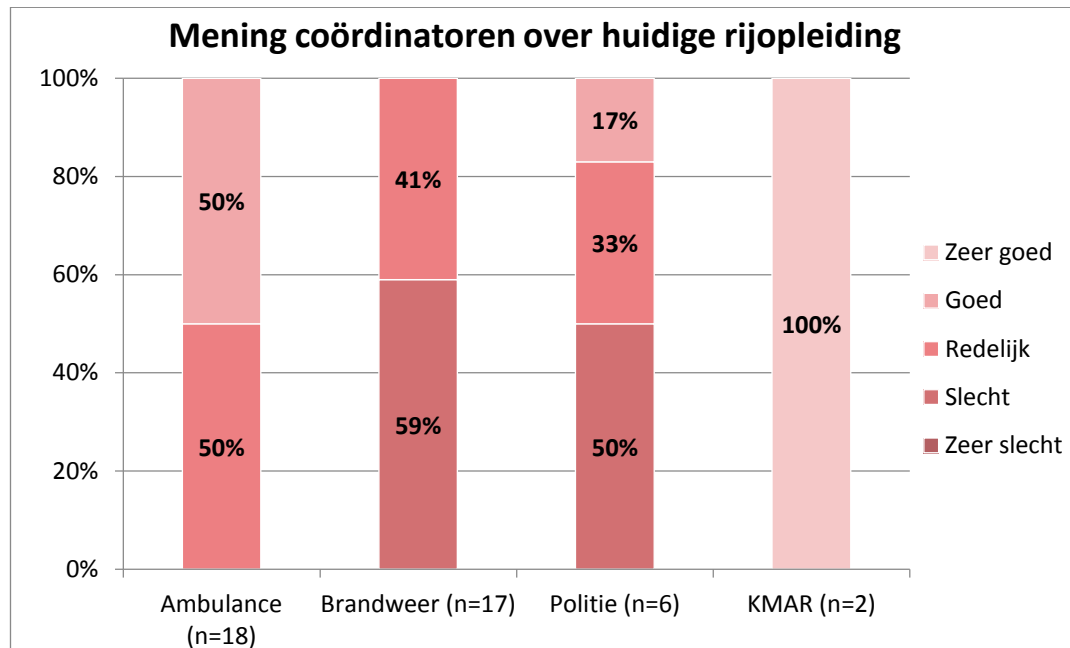


Figuur 7. Mening coördinatoren en opleiders over huidige rijopleiding

### *Coördinatoren/hoofden (rij)opleidingen van de regio's en eenheden*

Zoals blijkt uit figuur 7 is 28% van de coördinatoren van mening dat de opleiding de chauffeurs goed tot zeer goed voorbereidt. Vrijwel eenzelfde percentage (29%) vindt dat de opleiding de chauffeurs slecht voorbereidt. De grote spreiding wordt grotendeels verklaard door brancheverschillen (zie figuur 8).

Binnen de ambulance en de marechaussee zijn de coördinatoren het meest tevreden. Beide coördinatoren van de KMAR vinden dat de opleiding hun mensen zeer goed voorbereidt. Bij de ambulance vindt 50% (n=9) de opleiding goed en de overige 50% vindt de opleiding redelijk. Het minst tevreden zijn de coördinatoren van de brandweer en de politie. Bij de brandweer is niemand van mening dat de opleiding chauffeurs goed of zeer goed voorbereidt. Bij de politie vindt de meerderheid het redelijk (33%, n=2) tot slecht (50%, n=3).

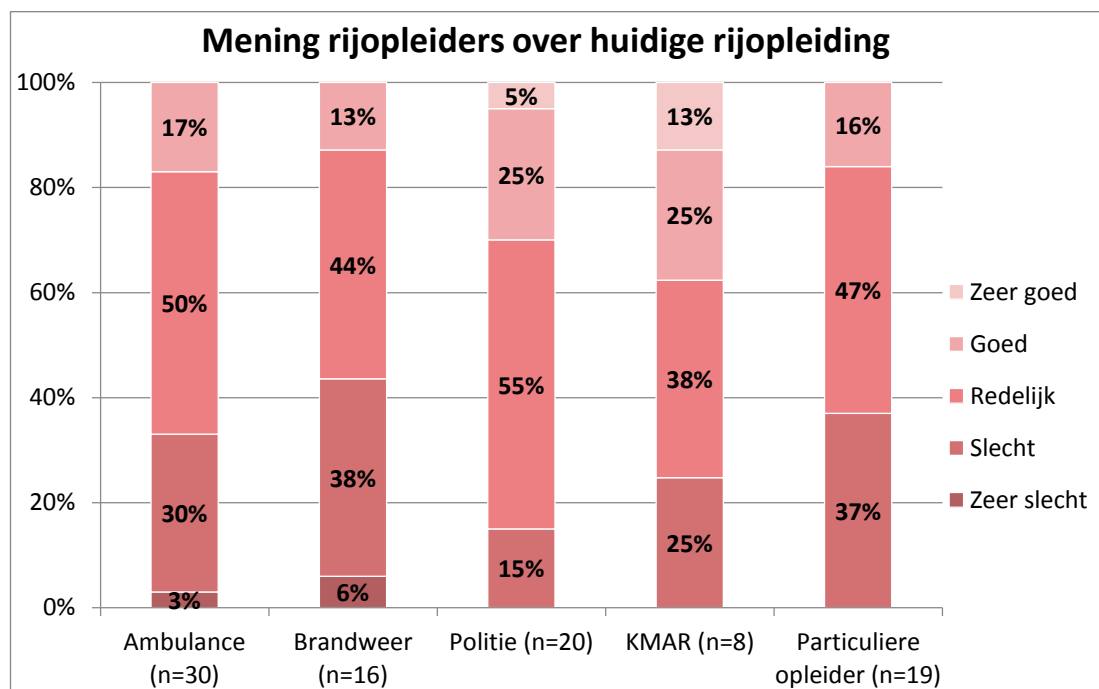


Figuur 8. Mening coördinatoren over rijopleiding uitgesplitst per discipline

#### Opleiders en rijinstructeurs

Slechts 20% van alle instructeurs geeft aan dat de huidige rijopleiding chauffeurs goed tot zeer goed voorbereidt, terwijl 31% vindt dat dit slecht tot zeer slecht is. Dit is weergegeven in figuur 7.

De uitwerking per branche is opgenomen in figuur 9. Opvallend is het grote aantal instructeurs dat de opleiding als redelijk tot (zeer) slecht beoordeeld, in alle disciplines.



Figuur 9. Mening opleiders over rijopleiding uitgesplitst per discipline

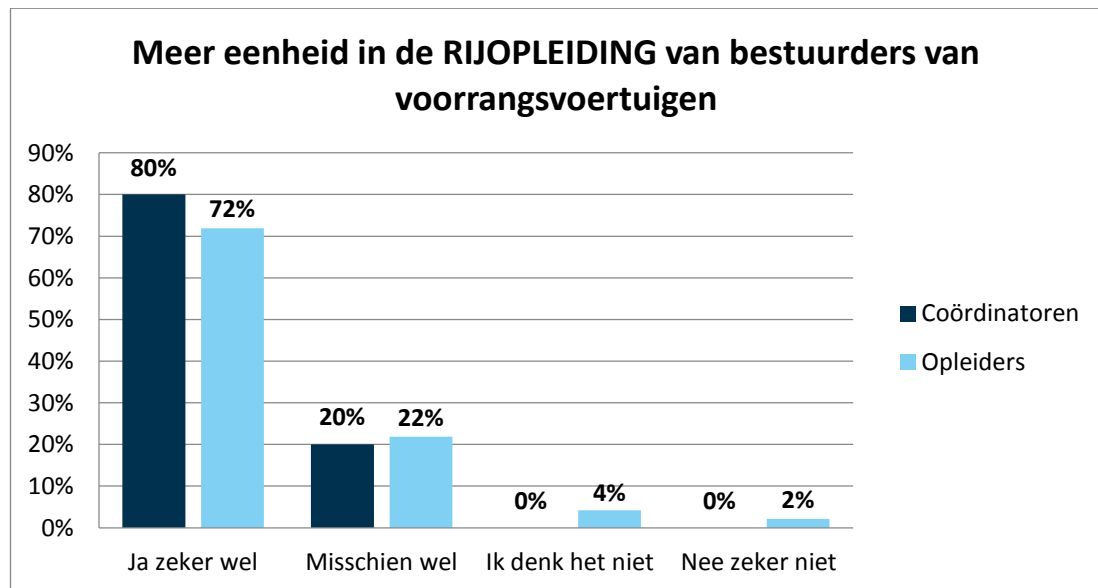
## 4.5 Draagvlak voor eenheid in rijopleiding

Er is gevraagd of de intermediairs en respondenten vinden dat er meer eenheid moet komen in de rijopleiding van bestuurders van voorrangsvoertuigen.

### *Intermediairs branches*

De intermediairs van de branches zijn voorstander van zoveel mogelijk eenheid in de rijopleiding van bestuurders van voorrangsvoertuigen voor zover het het gezamenlijke deel betreft. Daarnaast blijft er een branchespecifiek deel bestaan in de rijopleiding.

In figuur 10 zijn de meningen van de coördinatoren en rijopleiders weergegeven over meer eenheid in de rijopleiding van bestuurders van voorrangsvoertuigen.



Figuur 10. Draagvlak onder coördinatoren en opleiders voor meer eenheid in rijopleiding

### *Coördinatoren/hoofden (rij)opleidingen van de regio's en eenheden*

Uit figuur 10 blijkt dat alle coördinatoren voorstander zijn van meer eenheid in de rijopleiding, waarbij 80% hier zeker voor is en 20% misschien wel. Er zijn geen noemenswaardige verschillen tussen de disciplines.

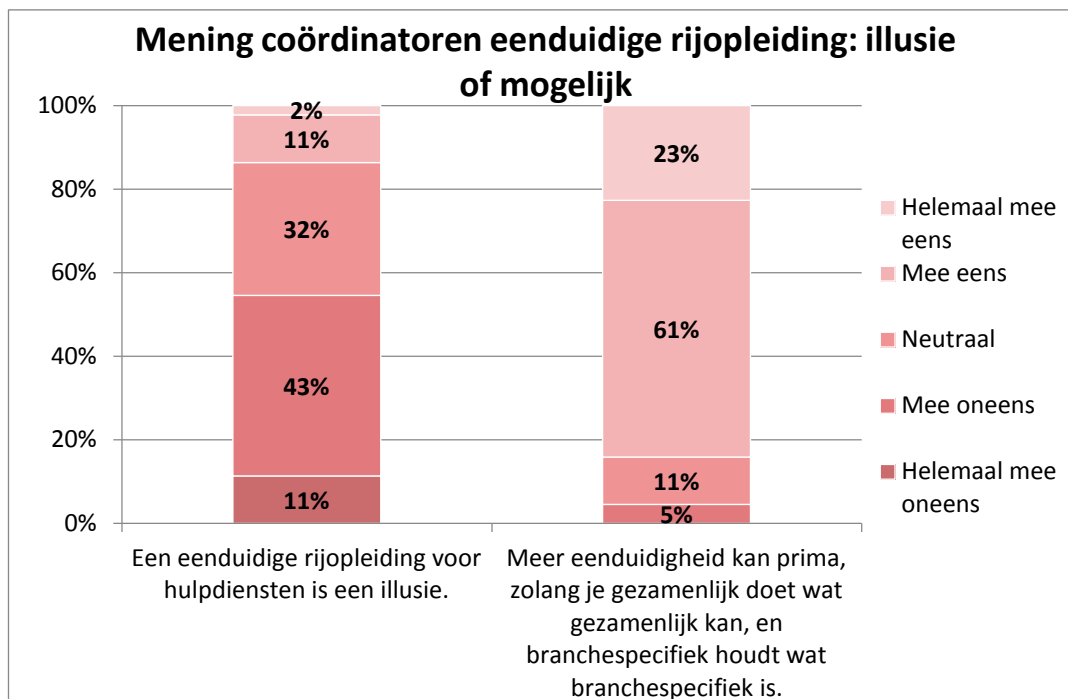
### *Opleiders en rijinstructeurs*

Ook bij de opleiders/rijinstructeurs is een ruime meerderheid van 94% (n=90) voorstander van meer eenheid in de rijopleiding. Zie ook figuur 10.

Er zijn zes personen die geen voorstander zijn van meer eenheid, viermaal betrof het 'ik denk het niet' en tweemaal 'nee zeker niet'. Bij 'nee zeker niet' betrof het eenmaal een particuliere opleider en eenmaal een rijinstructeur van de KMAR.

Alle tegenstanders van meer eenheid in de rijopleiding geven aan dat verschillen in het verzorgingsgebied of de taak/kenmerken van de disciplines maken dat eenheid niet wenselijk is.

Aan de respondenten zijn twee stellingen voorgelegd. De eerste stelling luidde: een eenduidige rijopleiding voor hulpdiensten is een illusie. De tweede stelling luidde; meer eenduidigheid kan prima, zolang je gezamenlijk doet wat gezamenlijk kan, en branchespecifiek houdt wat branchespecifiek is. In figuur 11 zijn de resultaten weergegeven voor de coördinatoren.



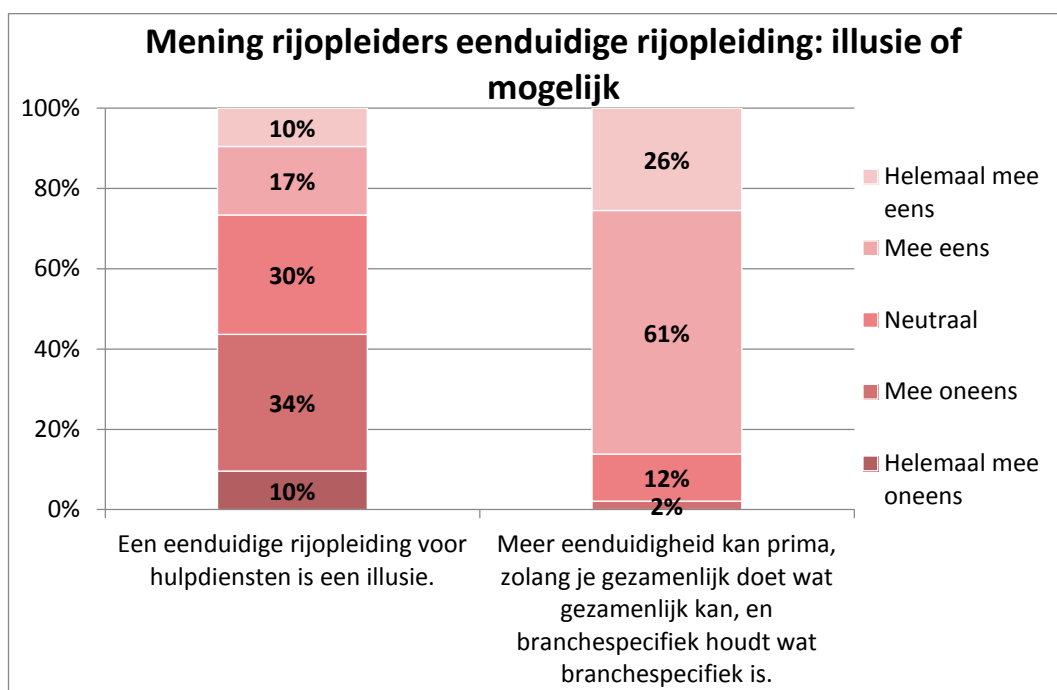
**Figuur 11.** Mening coördinatoren over stellingen eenduidige rijopleiding

#### Coördinatoren/hoofden (rij)opleidingen van de regio's en eenheden

De meeste coördinatoren zijn het oneens met de stelling dat een eenduidige rijopleiding een illusie is (55%, n=24). Men staat achter de stelling dat eenduidigheid prima kan, zolang er ruimte blijft voor branchespecifieke zaken (84%, n=37).

#### Opleiders en rijinstructeurs

Ook aan de instructeurs/opleiders is gevraagd of een eenduidige rijopleiding een illusie is. De antwoorden zijn weergegeven in figuur 12. Een ruime meerderheid van 86% (n=81) is van mening dat meer eenduidigheid prima kan, zolang gezamenlijk wordt gedaan wat gezamenlijk kan, en branchespecifiek wat branchespecifiek moet. Er zijn geen noemenswaardige verschillen tussen de disciplines en particuliere en overheidsopleiders.



**Figuur 12.** Mening opleiders over stellingen eenduidige rijopleiding

## 4.6 Mogelijkheden voor meer eenheid in rijopleiding

Het brancheoverleg heeft uitgesproken te willen werken aan een zo maximaal mogelijke eenheid in de rijopleiding, binnen de voorwaarden zoals beschreven in paragraaf 4.7. In het brancheoverleg zijn verschillende opties voor meer eenheid aangegeven. Tevens is aangegeven welke voordelen de verschillende opties hebben, zie tabel 3.

*Voorbeeld: De optie 'certificering van rijinstructeurs' heeft als voordeel dat men controle heeft op het aangeleerd rijgedrag van de (toekomstige) bestuurder van een voorrangsvoertuig en op de kwaliteit van de rijinstructeur. Er is bij deze optie geen mogelijkheid tot controle op de kwaliteit van de rijopleiding of op de kwaliteit van de student bij afronding van de opleiding.*

Tabel 3. Verschillende opties voor meer eenheid in de rijopleiding en bijhorende voordelen

Opties voor meer eenheid in de rijopleiding	Voordelen			
	Controle op aangeleerd rijgedrag	Controle op kwaliteit rijinstructeur	Controle op kwaliteit rijopleiding	Controle op kwaliteit student bij afronding rijopleiding
Rijprocedure en/of gezamenlijke lesstof	x			
Competentieprofiel rijinstructeurs	x <sup>3</sup>	x (beperkt)		
Certificering van rijinstructeurs	x <sup>3</sup>	x (grotendeels)		
Certificering rijopleidingen	x <sup>3</sup>	x <sup>4</sup>	x	
Eenduidige examinering student	x	x (indirect)	x (indirect)	x

Om een concreet standpunt in te nemen over de wijze waarop meer eenheid in de rijopleiding kan worden vormgegeven, hebben de branches meer inzicht in de mogelijkheden en consequenties nodig. Daarom is dit vanuit het brancheoverleg nog onderwerp van gesprek en kunnen hierover in dit rapport nog geen uitspraken worden gedaan.

Wel hebben de branches een competentieprofiel bekeken dat ten behoeve van de pilot 'Oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen' is opgesteld onder regie van de Politieacademie. Dit profiel richt zich op de competenties van de bestuurder van een hulpverleningsvoertuig en de opleider van een bestuurder van een hulpverleningsvoertuig. De branches zullen via de formele vaststellingskanalen het competentieprofiel nog accorderen. Daarna wordt het competentieprofiel aangeboden aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

De intermediairs van de Nationale Politie, Brandweer Nederland, Ambulancezorg Nederland en de Koninklijke Marechaussee hebben aangegeven zich te kunnen vinden in het competentieprofiel, maar zijn van mening dat, als het competentieprofiel wordt vastgesteld, het niet uitsluitend voor oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen moet gelden, maar voor de gehele rijopleiding.

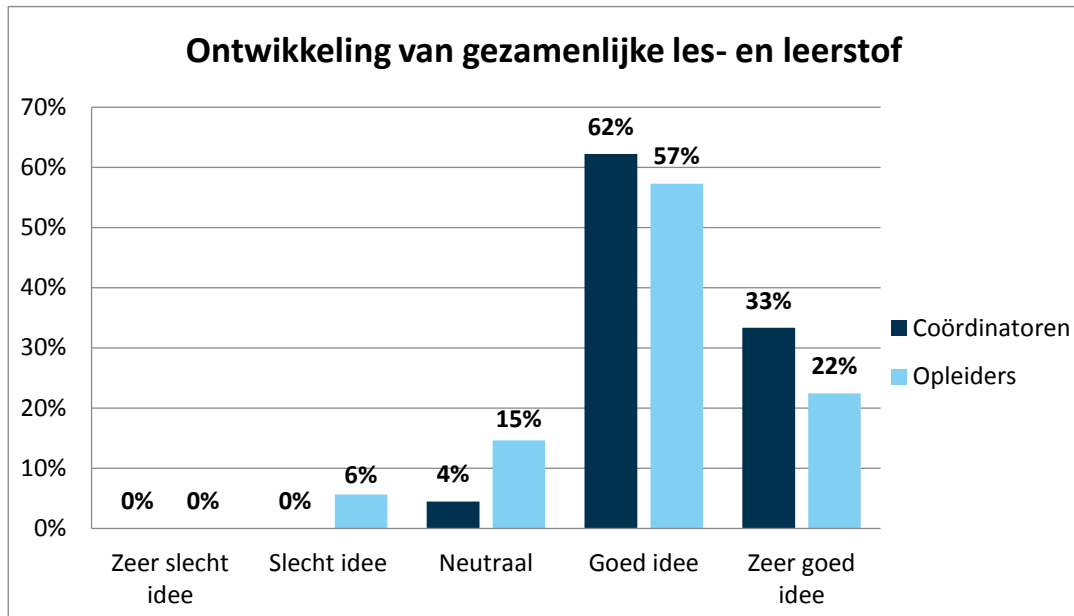
<sup>3</sup> Mits in combinatie met rijprocedure.

<sup>4</sup> Ervan uitgaande dat er in de certificering van de rijopleiding ook eisen worden gesteld aan de instructeurs.

In de enquête is gevraagd naar draagvlak voor mogelijkheden om de gewenste eenheid in rijopleiding vorm te geven. Hiervoor zijn de volgende opties voorgelegd aan de respondenten: het ontwikkelen van gezamenlijke lesstof, algemene eisen stellen aan de kwaliteit en opleiding van de rijinstructeurs die hulpdiensten opleiden en voorwaarden stellen aan examinering.

#### 4.6.1 Lesstof

Een van de opties voor meer eenheid in de rijopleiding van hulpdiensten is het ontwikkelen van gezamenlijke les- en leerstof. In figuur 13 zijn de meningen van de coördinatoren en rijopleiders weergegeven.



Figuur 13. Draagvlak onder coördinatoren en opleiders ontwikkeling gezamenlijke les- en leerstof

##### *Coördinatoren/hoofden (rij)opleidingen van de regio's en eenheden*

De coördinatoren vinden ontwikkeling van gezamenlijke les- en leerstof een (zeer) goed idee, 95% van de coördinatoren (n=43) is voor deze optie. Twee personen staan hier neutraal tegenover. Zie ook figuur 13.

Er zijn geen noemenswaardige verschillen tussen de disciplines.

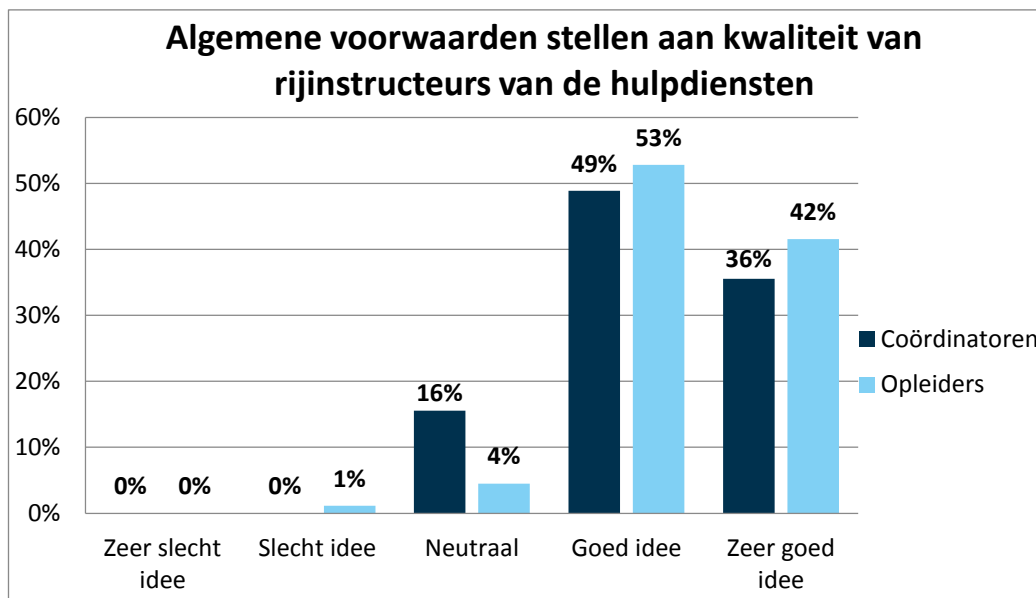
##### *Opleiders en rijinstructeurs*

Ook de opleiders/rijinstructeurs vinden de gezamenlijke lesstofontwikkeling in meerderheid een (zeer) goed idee (zie figuur 13). Over het algemeen zijn de rijinstructeurs, ongeacht hun discipline en of het een particuliere of overheidsopleider is, positief over ontwikkeling van gezamenlijke lesstof. Een uitzondering hierop vormen twee politierijinstructeurs en drie ambulancerijinstructeurs die dit een slecht idee vinden.

#### 4.6.2 Algemene eisen stellen aan de kwaliteit en opleiding van de rijinstructeurs

Gevraagd is in hoeverre men voorstander is van het stellen van algemene voorwaarden aan de kwaliteit van opleiders van de hulpdiensten. De meningen van de coördinatoren en rijopleiders hierover is weergegeven in figuur 14.





**Figuur 14. Voorwaarden stellen aan kwaliteit rijinstructeurs volgens coördinatoren en opleiders**

#### *Coördinatoren/hoofden (rij)opleidingen van de regio's en eenheden*

De coördinatoren staan positief tegenover het stellen van voorwaarden. Zie figuur 14. Als gekeken wordt per discipline, zijn er bij de brandweer en ambulance drie coördinatoren die neutraal antwoordden. Alle overige coördinatoren, waaronder 100% van de politie en Koninklijke Marechaussee vindt dit een (zeer) goed idee.

#### *Opleiders en rijinstructeurs*

De opleiders en rijinstructeurs zijn nog positiever dan de coördinatoren over het stellen van algemene voorwaarden aan de kwaliteit van rijinstructeurs van de hulpdiensten. Maar liefst 95% (n=84) is van mening dat dit een (zeer) goed idee is. Slechts één persoon vindt dit een slecht idee. Dit is weergegeven in figuur 14.

Bij de ambulance vindt 93% (n=26) dit een (zeer) goed idee, bij de brandweer is dit 100% (n=16), bij de politie is dit 95% (n=18), bij de Koninklijke Marechaussee is dit 100% (n=7) en ook bij particuliere opleiders is hier veel draagvlak voor (88%, n=14).

Een particuliere instructeur/opleider geeft aan:

*“Bij het eenduidig opleiden bestaat de mogelijkheid dat één opleider hiervoor wordt aangewezen. Dit zou zeer slecht zijn voor kwaliteit en concurrentie... Daarom vooral een goede toetsing door onafhankelijke examinatoren. Opleidingsinstituten welke voldoen aan bepaalde voorwaarden aanwijzen en zelf verantwoordelijk maken voor eindkwaliteit docenten.”*

*Particuliere opleider*

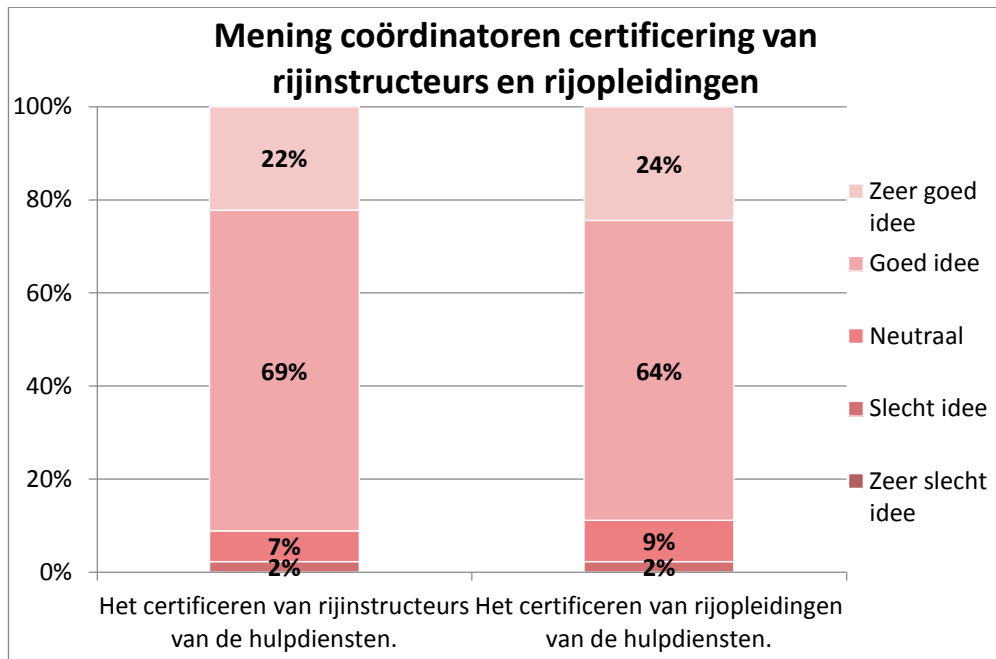
Een andere particuliere opleider geeft aan:

*“Vooral voorkomen dat de rijsschool om de hoek ook deze opleidingen mag verzorgen. Bedrijven of instituten moeten voldoen aan bepaalde eisen en vervolgens worden aangewezen.”*

*Particuliere opleider*

Veel rijinstructeurs merken op dat actueel praktijkgericht inzicht belangrijk is. Zo wordt voorkomen dat instructeurs vanuit verouderde inzichten over de dagelijkse hulpverleningspraktijk les geven. Dit actuele inzicht kan via praktijkervaring of tijdige bijscholing verkregen worden.

Verder is gevraagd of deze algemene voorwaarden in de vorm van certificering van rijopleiding en/of rijinstructeur moeten worden vormgegeven. De meningen van de coördinatoren zijn weergegeven in figuur 15. In figuur 16 zijn de meningen van de rijopleiders weergegeven.



Figuur 15. Draagvlak onder coördinatoren voor certificering rijinstructeurs en rijopleidingen

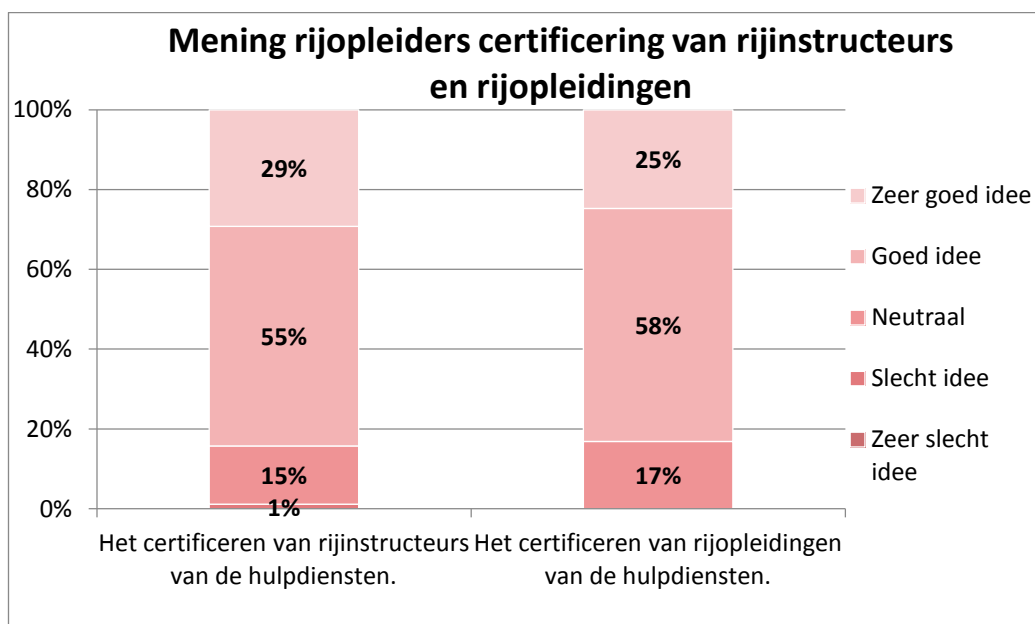
#### Coördinatoren/hoofden (rij)opleidingen van de regio's en eenheden

Zowel over het certificeren van rijinstructeurs als van rijopleidingen zijn de coördinatoren erg positief. Het certificeren van rijinstructeurs vindt 91% (n=41) een (zeer) goed idee, het certificeren van rijopleidingen wordt door 89% (n=40) gesteund. Zie ook figuur 15.

De steun voor dit idee is ongeveer evenredig verdeeld over de voorrangsvervoertuigdisciplines.

#### Opleiders en rijinstructeurs

Ook voor certificering van instructeurs en opleidingen is onder de rijinstructeurs/opleiders veel draagvlak. Voor het certificeren van rijinstructeurs is 84% (n=75) van de rijinstructeurs, voor het certificeren van opleidingen is 83% (n=74).

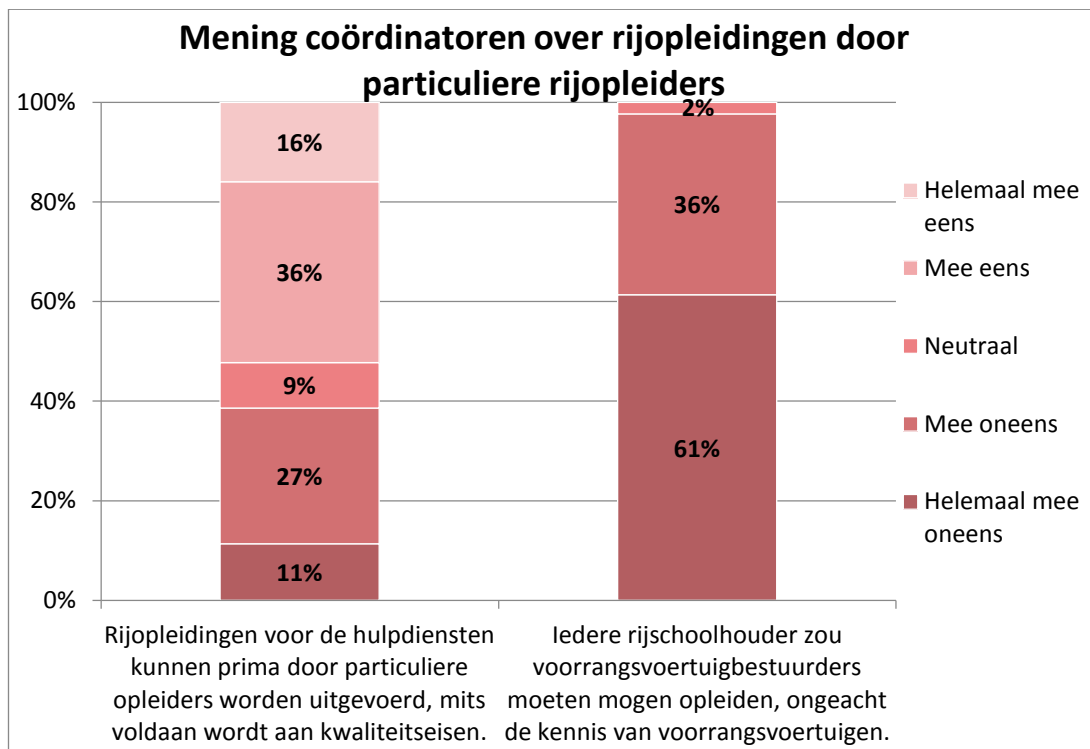


Figuur 16. Draagvlak onder opleiders voor certificering rijinstructeurs en rijopleidingen

Rijinstructeurs van politie (90%, n=17), ambulance (89%, n=25) en brandweer (88%, n=14) zijn het meest positief over het certificeren van rijinstructeurs, maar ook particuliere opleiders (75%, n=12) en de Marechaussee (72%, n=5) staan hier positief tegenover.

Ambulance- en Marechaussee-instructeurs zijn het meest positief over het certificeren van rijopleidingen, maar ook onder de andere disciplines is het draagvlak groot (zie voor een gedetailleerd overzicht bijlage 5).

Naast de optie voor certificering is voorgelegd of men van mening is dat rijopleidingen voor hulpdiensten door particulieren mogen worden uitgevoerd, mits voldaan wordt aan kwaliteitseisen. Vervolgens is gevraagd of particuliere instanties zouden mogen opleiden, en of iedere rijsschool, ongeacht kennis- en vaardighedeniveau over rijden met optische en geluidssignalen, zou mogen opleiden. In figuur 17 zijn de meningen van de coördinatoren over beide stellingen weergegeven.



**Figuur 17. Mening van coördinatoren over het verzorgen van rijopleidingen door particuliere opleiders en rijsschoolhouders**

#### Coördinatoren/hoofden (rij)opleidingen van de regio's en eenheden

Zoals is weergegeven in figuur 17 zijn de coördinatoren verdeeld over de vraag of particuliere opleiders rijopleidingen van de hulpdiensten mogen uitvoeren. Met name binnen de ambulancesector staat men positief tegenover het opleiden door particuliere rijopleiders, 71% (n=12) is het er (helemaal) mee eens. Minder draagvlak is er bij de politie, 83% (n=5) is het (helemaal) oneens met de eerste stelling. Bij de brandweer is er sprake van een grote spreiding: 41% (n=7) is tegen, een even grote groep is voor.

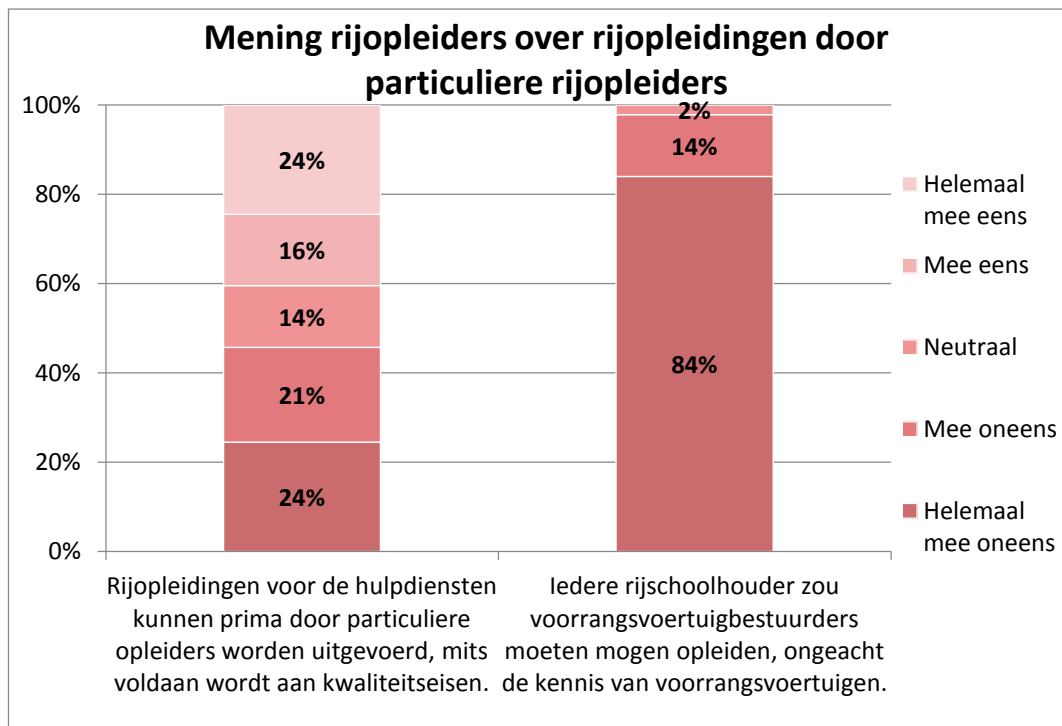
Een politiecoördinator geeft aan:

*“Rijden met optische en geluidssignalen is zo specifiek, daar heb je instructeurs voor nodig die dat zelf heel veel en vaak gedaan hebben en nog steeds doen... Particuliere opleiders missen deze kwalificatie vaak, en de rijsschoolhouder zeker. De instructeur moet iemand zijn in het uniform die moet kunnen reageren en meewerken als er tijdens een training een beroep wordt gedaan op de cursist bij een daadwerkelijke hulpvraag.”*

*Politiecoördinator*

Op de stelling of iedere rijsschoolhouder zou mogen opleiden ongeacht de kennis van voorrangsvoertuigen zijn de coördinatoren eenduidig: 97% (n=44) is tegen, en niemand is voor.

De stellingen zijn ook voorgelegd aan de rijopleiders. Hun meningen zijn weergegeven in figuur 18.



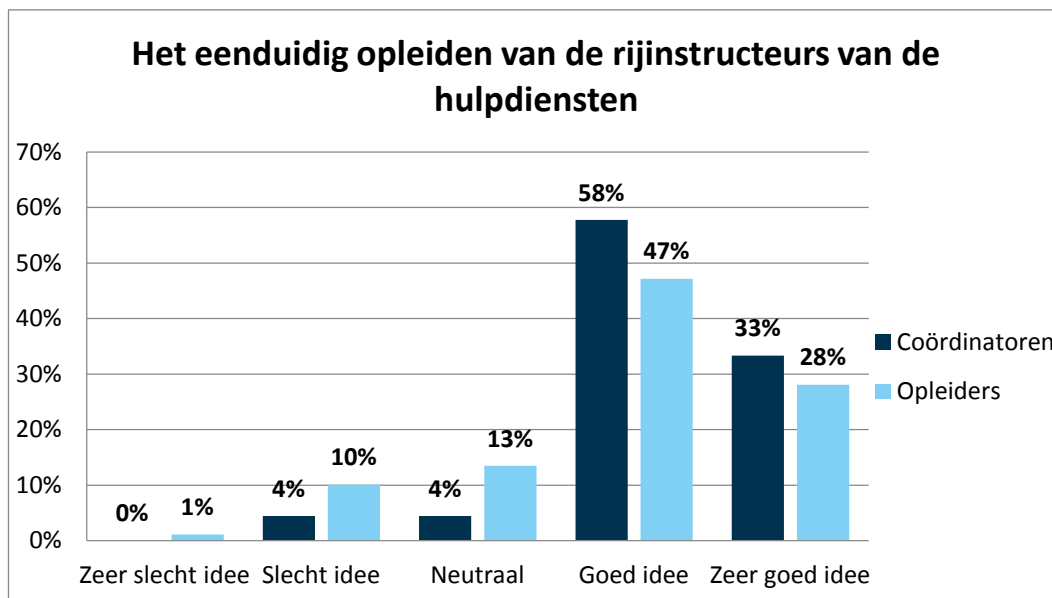
**Figuur 18. Mening van opleiders over het verzorgen van rijopleidingen door particuliere opleiders en rijsschoolhouders**

#### *Opleiders en rijinstructeurs*

Bij de opleiders/rijinstructeurs is een grote verdeeldheid te zien op de stelling dat particuliere rijopleiders rijopleidingen kunnen uitvoeren voor de hulpdiensten, mits aan kwaliteitseisen wordt voldaan. Niet verbazingwekkend zal zijn dat 84% (n=16) van de particuliere opleiders het (helemaal) eens is met de stelling. Ook bij de brandweer (63%, n=10) is men hier voorstander van. Bij de politie is bijna driekwart (74%, n=14) van de rijinstructeurs tegen de mogelijkheid dat particuliere opleiders de trainingen verzorgen, en bij de Marechaussee 63% (n=5). Ook bij de ambulance is een kleine meerderheid (52%, n=15) tegen de stelling.

Over de tweede stelling, namelijk dat iedere rijsschool hulpdiensten zou moeten mogen opleiden, is men eenduidig. Circa 98% (n=92) is tegenstander hiervan. Er zijn geen noemenswaardige verschillen tussen de disciplines en tussen overheids- versus particuliere opleiders.

Ook is gevraagd naar het idee van het eenduidig opleiden van rijinstructeurs van de hulpdiensten. De antwoorden van de coördinatoren en rijopleiders zijn weergegeven in figuur 19.



Figuur 19. Draagvlak onder coördinatoren en opleiders voor eenduidig opleiden rijinstructeurs

#### Coördinatoren/hoofden (rij)opleidingen van de regio's en eenheden

Een overgrote meerderheid (91%, n=41) vindt dit een (zeer) goed idee. Met name binnen de brandweer (100%, n=17) en de ambulance (94%, n=17) vindt men dit een (zeer) goed idee. Ook bij de KMAR vinden beide respondenten dit een goed idee. Bij de politie is de spreiding iets groter dan bij de overige disciplines: twee coördinatoren vinden het een slecht idee, de overige vier personen vinden het een goed tot zeer goed idee.

Een van de coördinatoren van de politie omschrijft de wens tot het stellen van eisen als volgt:

*“Vooraf beoordelen welke instituten geschikt bevonden kunnen worden om docenten op te gaan leiden. Dit voorkomt dat iedere rijnschool dit zou kunnen gaan doen. Tevens zou bepaald kunnen worden dat een gecertificeerde docent alleen bij aangewezen instanties deze opleidingen kan en mag geven. Het stellen van strenge voorwaarden aan de opleidingsinstituten is een must.”*

*Coördinator politie*

#### Opleiders en rijinstructeurs

Een meerderheid van 75% (n=67) vindt dit een (zeer) goed idee. Circa 13% is neutraal (n=12). Met name binnen de brandweer (94%, n=15) en de ambulance (89%, n=25) vindt men dit een (zeer) goed idee. Binnen de politie is dit 74% (n=14). Circa 11% (n=10) van de rijinstructeurs vindt dit een (zeer) slecht idee. Tegenstanders van dit idee zijn met name afkomstig van particuliere rijopleiders (25%, n=4) en politie (21%, n=4).

Een particuliere instructeur geeft aan:

*“Het eenduidig opleiden van de rijinstructeurs zou volgens mij ook vervangen kunnen worden door een onafhankelijke test van de instructeur waarbij de instructeur aantoonbaar dat hij over de benodigde rij- en instructievaardigheid beschikt om dergelijke rijopleidingen te verzorgen.”*

*Particuliere instructeur*

Een instructeur van de ambulance geeft aan:

*“Alleen als de nascholingen en examens specifiek voor instructeurs van hulpdiensten worden afgenomen en het geldt als vervanging van de Wet Rijonderricht Motorrijtuigen lessen/examen gaat dit iets opleveren.”*

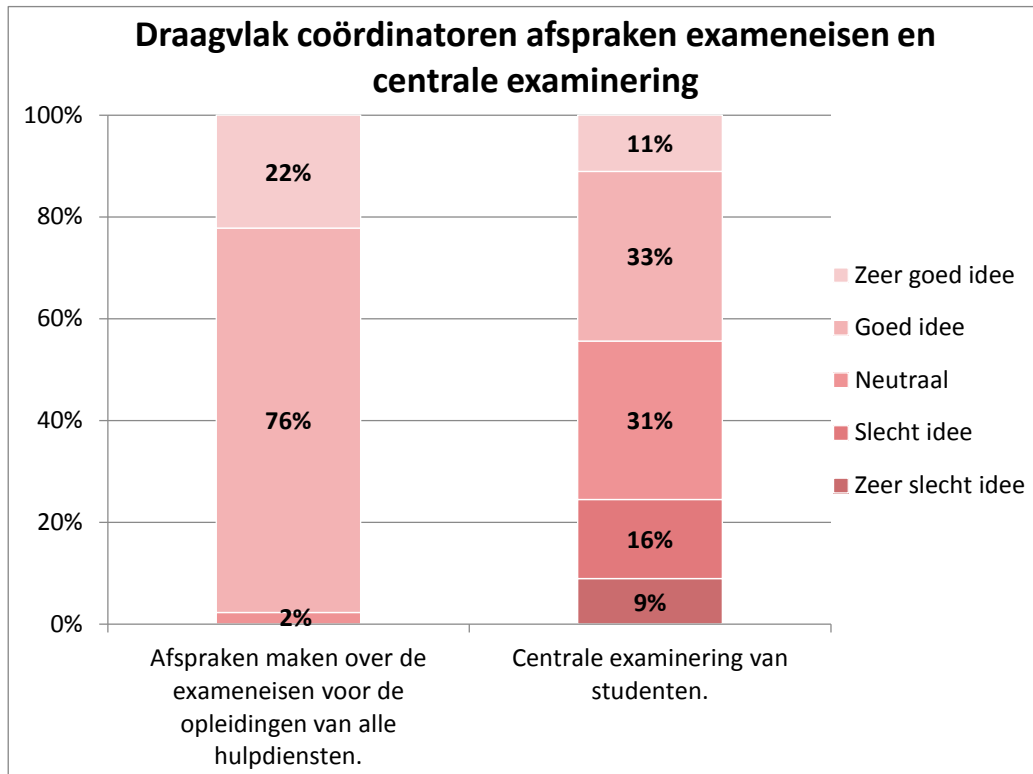
*Instructeur ambulance*

### 4.6.3 Examinering

Een andere mogelijkheid voor meer eenheid in de rijopleiding is door middel van examinering. Onderzocht is in hoeverre het maken van afspraken over exameneisen, en het centraal examineren van studenten draagvlak heeft.

#### *Coördinatoren/hoofden (rij)opleidingen van de regio's en eenheden*

Er is zeer veel draagvlak onder de coördinatoren (98%, n=44) voor het maken van afspraken over de exameneisen voor de opleidingen van alle hulpdiensten. Er zijn geen noemenswaardige verschillen tussen de disciplines.



**Figuur 20.** Draagvlak onder coördinatoren voor examinering

Over centrale examinering zijn de meningen verdeeld: circa 44% (n=20) vindt dit een (zeer) goed idee, terwijl 25% (n=11) dit een (zeer) slecht idee vindt. Met name onder de coördinatoren van de politie is het draagvlak voor centrale examinering gering, 50% (n=3) geeft aan tegen te zijn.

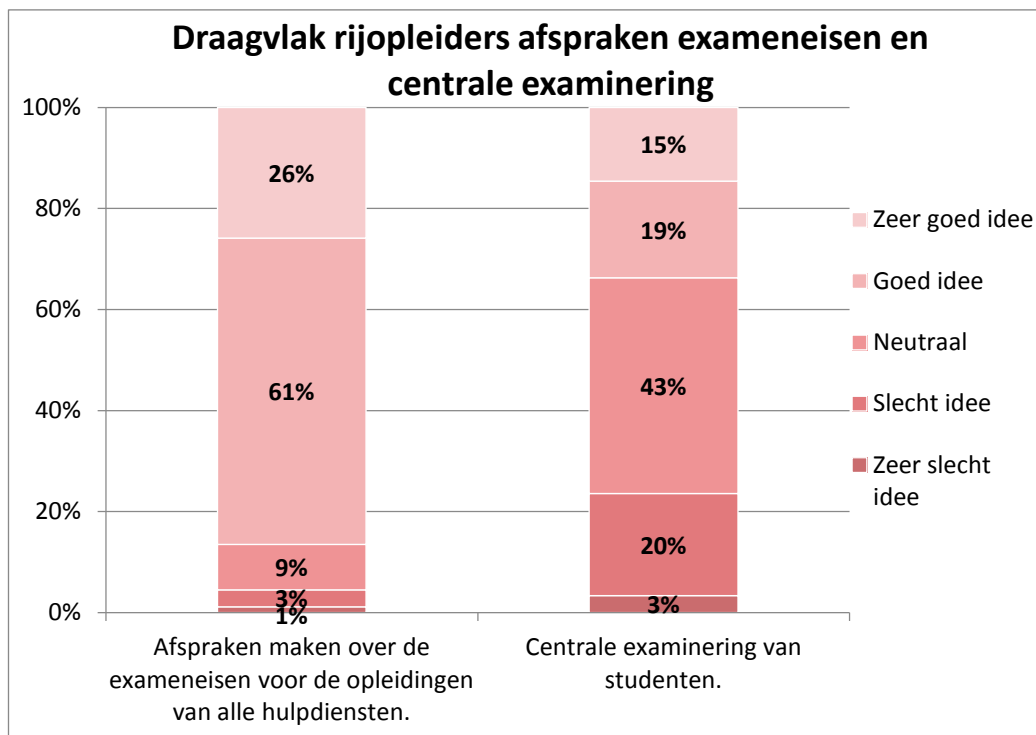
Een coördinator van de politie geeft aan:

*“Centraal examineren is een utopie. Dit gaat niet lukken of zal stuiten op veel weerstand met name planmatig en tijdsinvestering.”*

*Coördinator politie*

#### *Opleiders en rijinstructeurs*

Aan de opleiders/rijinstructeurs is dezelfde vraag voorgelegd. De antwoorden zijn weergegeven in figuur 21.

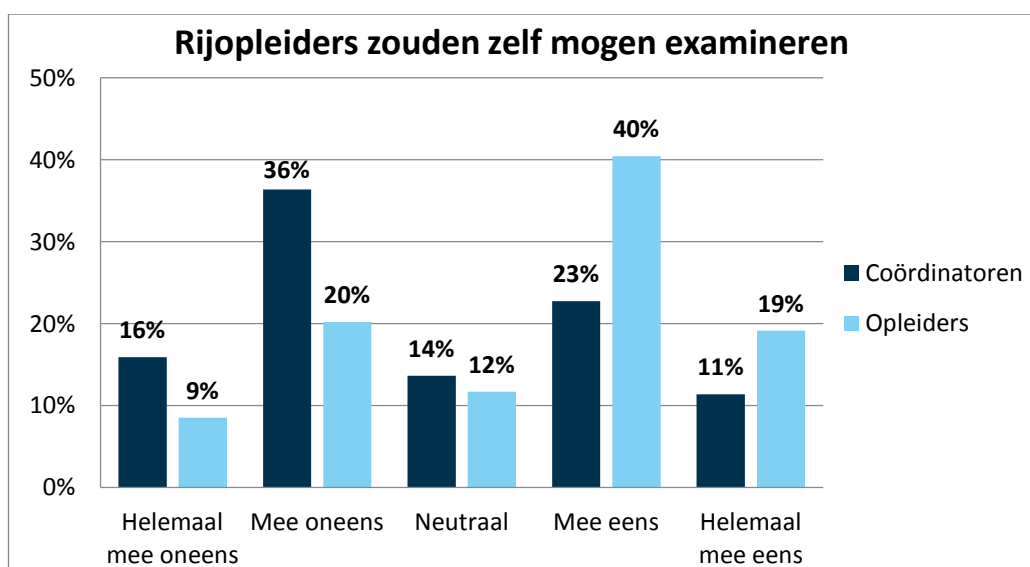


**Figuur 21. Draagvlak onder opleiders voor examinering**

Bij de rijinstructeurs is er sprake van veel draagvlak voor het maken van afspraken over exameneisen, 87% (n=77) is hier voorstander van. Enkele rijinstructeurs van politie, Marechaussee en een particuliere opleider vinden dit geen goed idee (totaal n=4).

Wat betreft centrale examinering, hier staat een grote groep neutraal tegenover, 34% (n=30) vindt dit een (heel) goed idee en 23% (n=21) vindt het juist een (heel) slecht idee. Particuliere opleiders zijn het meest positief zijn over centrale examinering: 44% (n=7) vindt dit een goed idee. Ook ambulance-instructeurs zijn relatief positief, terwijl de overige disciplines sterk verdeeld zijn. Argumenten tegen centrale examinering omvatten vooral logistieke, praktische en financiële bezwaren en verschillen tussen de disciplines.

Een van de alternatieven voor centrale examinering is het zelf examineren door de rijopleiders.



**Figuur 22. Mening coördinatoren en opleiders over het zelf examineren door rijopleiders**

### Coördinatoren/hoofden (rij)opleidingen van de regio's en eenheden

De meningen over deze stelling zijn verdeeld, zie figuur 22.. Circa 52% (n=23) is het (helemaal) oneens met deze stelling, terwijl 34% van de coördinatoren (n=15) het (helemaal) eens is met deze stelling. De coördinatoren van de politie zijn sterke voorstander van het zelf examineren (83%, n=5) terwijl 71% van de brandweercoördinatoren (n=12) en 53% van de ambulancecoördinatoren (n=9) tegen is.

### Opleiders en rijinstructeurs

Een van de alternatieven, zelf examineren, kan rekenen op draagvlak bij een meerderheid van de rijinstructeurs/opleiders (60%, n=56). Vooral instructeurs van politie (85%, n=16) en Marechaussee (88%, n=7) zijn hier voorstander van. Het minste draagvlak is er bij de particuliere opleiders (42%, n=8 is voor). Zie ook figuur 22.

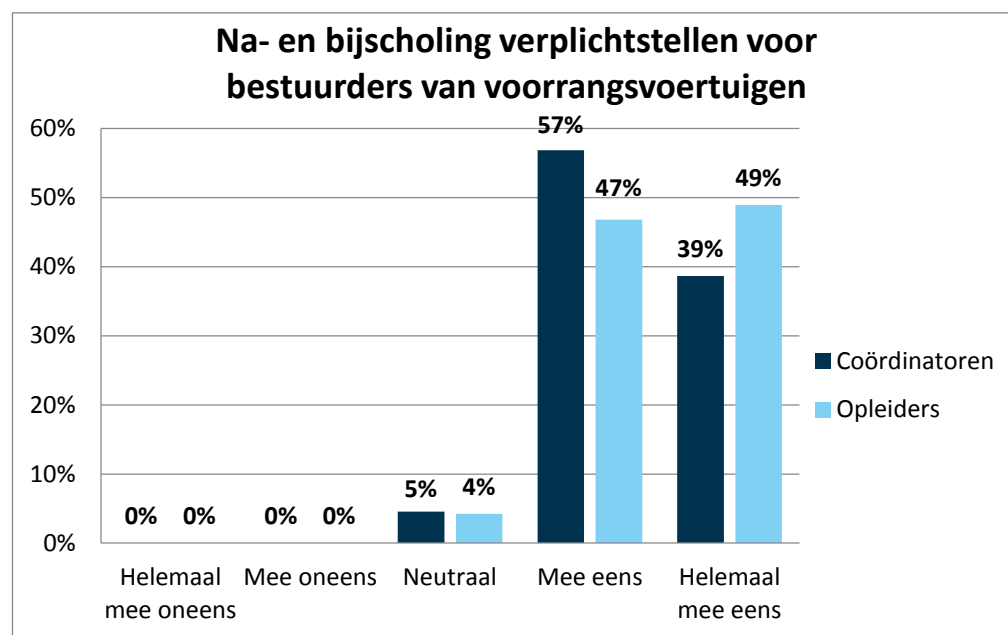
Enkele instructeurs van zowel brandweer, ambulance en particuliere opleiders geven aan dat zij er geen voorstander van zijn dat een instructeur zijn eigen kandidaten examineert. Wel wordt opgemerkt dat het soms lastig is om ter zake deskundige examinatoren te vinden.

*“Wij kunnen elkaars cursisten prima examineren. Zolang dit maar niet je eigen leerlingen zijn.”*

*Instructeur Koninklijke Marechaussee*

## 4.6.4 Na- en bijscholing

Aan de respondenten is de volgende stelling voorgelegd: Na- en bijscholing zou verplicht moeten zijn voor bestuurders van voorrang voertuigen.



Figuur 23. Mening coördinatoren en opleiders over verplichtstellen na- en bijscholing

### Coördinatoren/hoofden (rij)opleidingen van de regio's en eenheden

Zoals uit figuur 23 blijkt, zijn de coördinatoren sterk voorstander van verplichte na- en bijscholing van bestuurders van voorrang voertuigen. Van hen is 95% (n=42) voor de stelling. Bij alle disciplines is het draagvlak voor verplichte na- en bijscholing groot.

### Opleiders en rijinstructeurs

Ook bij de opleiders en rijinstructeurs is er een zeer ruime meerderheid (96%, n=90) voor verplichte na- en bijscholing. Net als bij de coördinatoren is er niemand tegen de stelling. Zie ook figuur 23. Er zijn geen noemenswaardige verschillen tussen de disciplines of tussen overheids- en particuliere opleiders.



Het belang van na- en bijscholing wordt door één van de coördinatoren van de politie benadrukt:

*“Opleiden is één maar het onderhouden van de vaardigheden is nog belangrijker en onderbelicht. Dat zou eigenlijk jaarlijks moeten plaatsvinden.”*

*Coördinator politie*

#### 4.6.5 Overige ideeën voor meer eenheid in de rijopleiding

De respondenten is gevraagd naar overige ideeën voor meer eenheid in de rijopleiding.

De volgende ideeën worden genoemd:

1. Het meer gebruik maken van simulatoren. Een rijinstructeur van de brandweer stelt het volgende voor:

*“Ontwikkel en bekostig als hulpdiensten GEZAMENLIJK een rijimulator, zodat je als hulpdienst niet alleen afhankelijk bent van de politie of een beperkt aantal anderen. Met een simulator kun je fantastisch oefenen.”*

*Rijinstructeur brandweer*

2. Opleiders van disciplines meer bij elkaar in de rijopleiding laten kijken om van elkaar te leren. Andere opties zijn gezamenlijke intervisiebijeenkomsten of workshops organiseren.

*“Laat een cursist rouleren tussen drie opleidingscentra gedurende zijn opleiding.”*

*Coördinator brandweer*

3. De certificering vorm geven door aanmelding als ‘code 95’<sup>5</sup> voor grote voertuigen en voor aansluiting bij de certificering vanuit de bijscholing in het kader van de Wet Rijonderricht Motorrijtuigen (WRM).

4. Een landelijk platform of overlegorgaan inrichten voor rijinstructeurs/opleiders van de hulpdiensten.

5. Leren van ervaringen in het buitenland, met name in het Verenigd Koninkrijk.

#### 4.7 Voorwaarden voor en barrières bij meer eenheid in rijopleiding

Er is gevraagd naar voorwaarden voor en barrières bij het komen tot meer eenheid in de rijopleiding te komen. De uitkomsten zijn zowel afkomstig van de branchebijeenkomsten als uit de enquête.

##### Een aanvullende branchespecifieke rijopleiding blijft nodig

Zowel in het brancheoverleg als door de respondenten in de enquête wordt aangegeven dat, als er een algemene basisopleiding/afgestemde rijopleiding komt, een branchespecifiek deel altijd nog noodzakelijk is gezien de verschillen tussen de disciplines (zie ook hoofdstuk 3). Daarnaast merkt een coördinator van de brandweer op dat in de rijopleiding ook bij het eigen verzorgingsgebied moet worden stilgestaan. Dit is bijvoorbeeld relevant waar het gaat om natuurbrandbestrijding in bosgebied voor de brandweer, of om hulpverlening aan de kust.

<sup>5</sup> Code 95 staat voor beroepsmatig chauffeurs, een aantekening in het C-rijbewijs waarmee wordt aangegeven dat de chauffeur voldoet aan de wet- en regelgeving die op Europees niveau aan een chauffeur worden gesteld.

Ook het verschil in vrijstelling zonder optische en geluidssignalen, die bij politie en Marechaussee ruimer is dan bij brandweer en ambulance, speelt hierin een rol.

Invulling van de controle op de kwaliteit van instructeurs en opleidingen dient nader te worden uitgewerkt.

Zowel in de enquête als in het brancheoverleg is aangegeven dat er weliswaar een competentieprofiel of kwaliteitseisen kunnen worden opgesteld, maar dat de controle en/of bepaling of een instructeur of rijopleiding aan de eisen voldoet, nog wel nader moet worden uitgewerkt. Onafhankelijkheid van de certificerende of toetsende instantie vindt men hierbij van groot belang, zo blijkt uit de enquête.

Een coördinator van de politie:

*“Indien voorwaarden zijn gesteld aan de kwaliteit van de rijinstructeur kan een ONAFHANKELIJK examen worden afgenomen. Na deze toetsing is de instructeur wel of niet gecertificeerd.... Onafhankelijk examen kan door het IBKI of CBR gebeuren, dus geen politieacademie of ambulanceacademie aangezien deze hun eigen belangen hebben.”*  
Coördinator politie

Als er sprake zou zijn van gezamenlijke examinering, dan is een ruime meerderheid van de coördinatoren aan de enquête ervoor dat dit onafhankelijk plaatsvindt. Bij de instructeurs is er een wisselend beeld, vooral de politie-instructeurs zijn in meerderheid geen voorstander van onafhankelijk toezicht op examinering.

Geen extra belasting in tijd of kosten voor de branches

In het brancheoverleg is door intermediairs van Brandweer Nederland, de Nationale Politie en Ambulancezorg Nederland als voorwaarden gesteld dat meer eenheid in de rijopleiding niet mag leiden tot meer kosten en extra belasting van het personeel.

Daarbij speelt de inrichting van de organisatie een rol. Zo beschikt de brandweer over relatief veel vrijwillige chauffeurs. Hierdoor heeft de opleiding tot chauffeur beperkingen in tijd en geld voor opleiding en oefening.

Een coördinator bij de brandweer zegt hierover:

*“Kijkend naar de brandweervrijwilligers zie ik een dilemma ontstaan wanneer alle brandweerchauffeurs verplicht zijn de BROA<sup>6</sup> te halen. Dit is een aanslag op de tijdsbesteding van de vrijwilliger voor de brandweer.”*  
Coördinator brandweer

Keuze maken over monopoliepositie

Uit de opmerkingen van de respondenten is gebleken dat er verschillende meningen bestaan over de wenselijkheid dat bepaalde instanties monopolies krijgen op het geven van rijopleidingen. Diverse respondenten van de enquête, zowel coördinatoren als instructeurs/opleiders van zowel particuliere als overheidsopleiders, geven aan dat het niet wenselijk is als er monopolies ontstaan op het geven van rijopleidingen. Anderen zijn echter van mening dat hier geen bezwaar tegen is. Een standpunt hierover op brancheniveau is noodzakelijk om eenheid en kwaliteitseisen verder in te vullen.

.....  
<sup>6</sup> Basis rijopleiding auto, zoals gebruikelijk in de politieopleiding.

# 5 Quickscan rijopleidingen in andere landen

In dit hoofdstuk is kort beschreven hoe de rijopleidingen voor bestuurders van voorrangsvoertuigen in enkele andere West-Europese landen zijn vormgegeven. Ook is gekeken in hoeverre er in deze landen sprake is van afstemming tussen verschillende voorrangsvoertuigdisciplines. De informatie is gebaseerd op een uitgevoerde quick scan en heeft niet de pretentie volledig te zijn. Achtereenvolgens wordt de situatie in België, Groot-Brittannië en Zweden beschreven.

## 5.1 België

In België is er net als in Nederland een aparte rijopleiding voor ambulance-, brandweer- en politiechauffeurs. Deze rijopleidingen verschillen (net als in Nederland) sterk in aard en omvang. Hieronder is op hoofdlijnen aangegeven wat de inhoud is van de opleidingen en welke eisen gesteld zijn aan de opleiders.

### *Rijopleiding*

Voor de ambulance is er een aparte rijopleiding, maar tijdens deze opleiding wordt niet geoefend om met optische en geluidssignalen te rijden. De ambulancechauffeurs volgen het basistraject en de verplichte bijscholingen. De basisopleiding heeft 120 contacturen waarbij tevens 40 uur stage gelopen dient te worden. De doorlooptijd van deze opleiding is drie tot zes maanden. De ambulancechauffeur volgt jaarlijks ongeveer 24 uur bijscholing.

De brandweerchauffeur wordt in België opgeleid conform de eisen die aan een vrachtwagenchauffeur worden gesteld. Het traject begint met zes uur theorie. Na deze theoretische cursus volgt een examen. Wanneer het examen met goed gevolg wordt afgelegd gaat men de praktijk in, waarbij acht uur wordt besteed aan verschillende rijvaardigheidstechnieken en competenties. Bij het Provinciaal Instituut voor Vorming en Opleiding volgt men daarnaast nog een cursus rijvaardigheidstechnieken van zeven uur waarbij aansluitend twee dagen in de praktijk wordt geoefend met het voertuig.

Bij de Belgische politie bestaat de opleiding enkel uit een theoretisch gedeelte. In een provinciale school krijgt elke toekomstige chauffeur daarna een rijtoets van vijftien minuten. In deze vijftien minuten wordt er gereden met optische en geluidssignalen. De opleiding voor het rijden met optische en geluidssignalen duurt acht uur. Er wordt jaarlijks een halve dag georganiseerd waarin men na- en bijscholing dient te volgen voor het rijden met optische en geluidssignalen.

### *Docenten*

Er is geen specifieke opleiding voor de docenten van de rijopleidingen van ambulancechauffeurs. Bij de basisopleiding worden er artsen en verpleegkundigen ingeschakeld. Tijdens de praktijklessen is het van belang dat verpleegkundigen en artsen minimaal vijf jaar ervaring hebben in het werkveld.

De instructeurs van de brandweer die betrokken zijn bij het opleidingstraject komen van het Provinciaal Instituut voor Vorming en Opleiding. De instructeurs moeten eerst de gehele

opleiding zelf behalen. Na dit traject dient de instructeur een examen af te leggen door middel van proeflessen. Wanneer de instructeur dit met goed gevolg aflegt draait de instructeur mee in de praktijk met een ervaren instructeur.

De docenten die de politiechauffeurs opleiden dienen een cursus tot opleider te hebben gevolgd die 72 uur duurt. Na deze cursus mogen zij toekomstige chauffeurs opleiden voor het rijden met optische en geluidssignalen.

## 5.2 Zweden

Uit Zweden is alleen summiere informatie verkregen. Er is geen speciale rijopleiding voor voorrangsvoertuigen op nationaal niveau. Er bestaat echter wel een document waarin competentiedoelstellingen zijn opgenomen ten aanzien van het rijden met voorrangsvoertuigen. Het document is opgesteld door de SRSA Swedish Rescue Services Agency in samenwerking met de nationale politie, de nationale raad voor gezondheid en de National Highway Agency en gepubliceerd in de Zweedse taal. De beschreven competenties moeten worden opgenomen in de vaardigheden die worden aangeleerd aan bestuurder van voorrangsvoertuigen. De werkgever is verantwoordelijk voor de voertuigen en de vaardigheden die de bestuurders van voorrangsvoertuigen ten aanzien van de rijopleiding moeten leren.

## 5.3 Groot Brittannië

In Groot Brittannië is er eenheid in het beleid op het gebied van opleidingen van chauffeurs van voorrangsvoertuigen. In 2008 hebben de *'Joint Emergency Services'* een *'High speed driver training advisory Group'* opgericht. Deze Adviesgroep heeft een document opgesteld, de zogenaamde *'Provision of High Speed Driver Training Code of practice'* waarin aandacht wordt besteed aan de aspecten die van belang zijn tijdens het rijden met optische en geluidssignalen. Deze code of practice vormt hiermee het uitgangspunt voor het rijden met optische en geluidssignalen in Groot-Brittannië. Het document richt zich op competenties die essentieel zijn voor bestuurders wanneer zij rijden met optische en geluidssignalen. Deze competenties worden onderscheiden in een basisniveau en een minimumniveau waar bestuurders aan moeten voldoen om te mogen rijden met optische en geluidssignalen. De volgende onderdelen komen bij de high speed driver training aan bod:

- Het demonstreren van de basisvaardigheden;
- Het rijden met een voertuig op hoge snelheid;
- Het rijden met optische en geluidssignalen op snelwegen en bij meerdere rijstroken;
- Het verrichten van hulpverlening tijdens het gebruik van het voertuig;
- Het vermijden van slippen bij het gebruik van een voorrangsvoertuig.

De studenten die worden opgeleid worden vervolgens getoetst op hun gedrag, kennis en inzicht. Deze thema's worden hieronder nader toegelicht.

### *Gedrag*

Er moeten praktische aanwijzingen zijn dat de student voldoet aan de vaardigheden en competenties ten aanzien van het gedrag. Op basis van waarnemingen wordt dit getoetst en er wordt een deskundige beoordelaar ingeschakeld.

De onderstaande uitgangspunten staan centraal bij de toetsing:

- De student dient prioriteit te geven aan de openbare veiligheid boven de wens om zo snel mogelijk bij het incident aanwezig te zijn;

- De student dient aan te tonen dat hij/zij op een rustige, professionele en attente manier anticipeert in het verkeer;
- De student dient niet te betrokken te raken tijdens het incident, gelet op emotionele factoren;
- De student erkent en reageert adequaat op stress, vermoeidheid, adrenaline en andere factoren die prestaties en besluitvorming kunnen beïnvloeden;
- De student blijft gericht tijdens het rijden en geen enkele vorm van afleiding dient de prestaties van de student te beïnvloeden.

#### *Kennis en inzicht*

Hierbij wordt een deskundige beoordelaar ingeschakeld en wordt er (door middel van een professionele discussie waarin de student zijn kennis en inzicht toelicht) getoetst of de student de nodige kennis bezit over bovenstaande onderdelen.

Al met al lijkt vooral de informatie uit Groot-Brittannië interessant om nader te beschouwen als er in Nederland voor gekozen wordt om meer eenheid in de rijopleiding te verkrijgen.

# 6 Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk worden de in hoofdstuk 1 gestelde onderzoeksvragen beantwoord. Vervolgens worden aanbevelingen gedaan.

## 6.1 Conclusies

***Centrale onderzoeksvraag: Wat zijn de mogelijkheden en in hoeverre is er draagvlak bij de verschillende voorrangsvoertuigdisciplines voor eenheid in de rijopleiding van bestuurders van voorrangsvoertuigen in Nederland?***

Hoewel de disciplines op een aantal onderdelen verschillend zijn (met name taak, type voertuig, duur en omvang van de ritten, houding van de weggebruikers, vrijstellingen zonder optische en geluidssignalen en het rijden met meerdere voertuigen achter elkaar), is een groot deel van het zich verplaatsen op de weg als voorrangsvoertuig vergelijkbaar. Dit geeft mogelijkheden voor het creëren van meer eenheid in rijgedrag en rijopleiding. Hiervoor is zowel op brancheniveau, als op regio/eenheidniveau en binnen de opleiders draagvlak. De ontwikkeling van een gedragscode of richtinggevend kader en afstemming van de brancherichtlijnen lijken gedragen maatregelen, mits dit gebeurt binnen de gestelde voorwaarden. Er is veel draagvlak op alle drie niveaus voor meer eenheid in rijopleiding, zowel voor gezamenlijke lesstof als voor het stellen van algemene eisen aan de kwaliteit en opleiding van de rijinstructeurs en aan de exameneisen. Wel dient dit nader te worden uitgewerkt, waarbij invulling wordt gegeven aan de wijze waarop kwaliteitscontrole plaatsvindt. Er is veel draagvlak onder de regio's/eenheden en opleiders voor verplichte na- en bijscholing.

In het algemeen moet worden opgemerkt dat extra belasting in de vorm van tijd of kosten voor de branches moet worden voorkomen. Tevens moet er naast een algemeen afgestemd gedeelte altijd een branchespecifieke rijopleiding noodzakelijk blijven. Dit is mede nodig vanwege de verschillen tussen de voorrangsvoertuigdisciplines ten aanzien van het rijden met optische en geluidssignalen op het gebied van uit te voeren taak, het type voertuig en de reikwijdte van de vrijstellingen.

***Onderzoeksvraag 1. Op welke gebieden is het rijden met optische en geluidssignalen door de hulpdiensten overeenkomstig en waar zitten de verschillen?***

Het blijkt dat er veel overeenkomsten zijn tussen ambulance, brandweer en politie bij het rijden met optische en geluidssignalen, maar dat op enkele aspecten de hulpverleningsdiensten verschillen ten opzichte van elkaar. Met name op het gebied van de uit te voeren taak, het type voertuig en de reikwijdte van de vrijstellingen.

***Taak:*** Het rijden richting een melding komt tussen de hulpdiensten veelal overeen, maar op het moment dat de taak uiteenloopt, verandert de rijstijl en het gedrag op de weg en wordt dit rijgedrag branchespecifiek. Zo kan er bij de ambulance sprake zijn van glijdend vervoer: het zo vloeiend mogelijk vervoeren van de patiënt zonder teveel beweging van het voertuig. Het rijgedrag is daarbij mede afhankelijk van de aandoening van de patiënt die vervoerd wordt, waarbij bij de ene aandoening vooral snelheid van belang is, terwijl bij een andere aandoening glijdend vervoer de prioriteit heeft. De politie heeft, naast een hulpverlenende taak, ook een handhavende en opsporende taak. Het gevolg hiervan is dat de politie het

voertuig ook gebruikt voor volgen en staande houden, waarbij het voertuig incidenteel als gewelddmiddel wordt gebruikt.

*Type voertuig:* Het type voertuig heeft ook invloed op eenheid in het gedrag van voorrangsvuortuigen op de weg. Immers, het rijden met een personenauto is anders dan het rijden met een vrachtwagen. Met een personenauto kan men zich makkelijker en sneller verplaatsen in het verkeer dan met een vrachtwagen. De politie maakt veelal gebruik van kleine voertuigen (personenauto's of motoren), de ambulance maakt over het algemeen gebruik van grotere voertuigen, terwijl de brandweer veelal met grote voertuigen rijdt, zoals vrachtwagens en hoogwerkers.

*Vrijstelling:* Een ander verschil tussen de hulpdiensten is de vrijstelling bij het rijden zonder optische en geluidssignalen. De politie heeft daarbij een ruimere vrijstelling ten opzichte van brandweer en ambulance. Dit betekent dat de politie bijvoorbeeld zonder optische en geluidssignalen door rood mag rijden, in tegenstelling tot ambulance en brandweer. Dit heeft invloed op de eenheid in en voorspelbaarheid van het gedrag van voorrangsvuortuigen in het verkeer.

Daarnaast verschillen de hulpdiensten nog op andere aspecten, die niet direct van invloed zijn op het gedrag van voorrangsvuortuigen op de weg. Deze aspecten zijn de duur en omvang van de ritten, de houding van de weggebruikers richting de hulpdiensten en het rijden met meerdere voertuigen achter elkaar.

### ***Onderzoeksvraag 2. In hoeverre is er draagvlak bij de hulpdiensten voor meer eenheid in rijgedrag en rijopleidingen voor hulpdiensten?***

Zowel bij de intermediairs van het brancheoverleg (strategisch niveau), als bij de coördinatoren/hoofden (rij)opleidingen van de regio's/eenheden (tactisch niveau) en de rijinstructeurs/opleiders van de hulpdiensten (operationeel niveau) is er grote bereidheid en draagvlak voor het creëren van meer eenheid in rijgedrag en rijopleiding van de hulpdiensten.

Een gedragscode/richtinggevend kader en het (waar nodig) actualiseren en afstemmen van de brancherichtlijnen worden op alle drie de niveaus gesteund. Voor het opstellen van nadere wet- en regelgeving is eveneens draagvlak, maar in mindere mate. Als voorwaarden voor meer eenheid in *rijgedrag* is aangegeven dat de juridische status van het op te stellen richtinggevend kader/de gedragscode en de effecten voor de branche aandachtspunten zijn. Verder is aangegeven dat er naast een gezamenlijk gedeelte altijd een branchespecifiek gedeelte nodig zal blijven in een dergelijke gedragscode, aangezien er verschillen zijn in het rijden met optische en geluidssignalen door de hulpdiensten.

Opvallend is dat de deelnemers aan de enquête, een aanzienlijk deel van zowel de coördinatoren als de rijopleiders, van mening is dat de huidige rijopleiding de chauffeurs onvoldoende voorbereidt op hun taak als bestuurder van een voorrangsvuortuig.

Wat betreft eenheid in de rijopleiding hebben de intermediairs van de branches zich uitgesproken voor een gezamenlijk competentieprofiel voor bestuurders van voorrangsvuortuigen en de rijopleiders van de hulpdiensten. Dit competentieprofiel moet niet alleen gelden voor oefenen op de openbare weg, maar voor de gehele rijopleiding. Er is bij de coördinatoren en rijopleiders veel draagvlak voor het ontwikkelen van gezamenlijke lesstof en voor het stellen van algemene eisen aan de kwaliteit en opleiding van de rijinstructeurs. De branches hebben meer inzicht nodig in de mogelijkheden om tot meer eenheid te komen en de consequenties daarvan, om een standpunt over de invulling hiervan in te kunnen nemen.

Het certificeren van instructeurs en opleidingen en het eenduidig opleiden van rijinstructeurs van de hulpdiensten worden door een meerderheid van de coördinatoren en opleiders/instructeurs gesteund. Over de vraag of particuliere instanties zouden mogen opleiden, zijn de meningen verdeeld. Wel is de algemene lijn dat opleiders aan bepaalde kwalificaties moeten voldoen om de rijopleidingen te mogen verzorgen. Wat betreft examinering is er veel draagvlak voor het maken van afspraken over exameneisen bij coördinatoren en instructeurs/opleiders. Over centrale examinering en over de vraag of rijopleiders zelf zouden mogen examineren, zijn de meningen sterk verdeeld. Verplichte na- en bijscholing wordt door vrijwel alle coördinatoren en instructeurs/opleiders gesteund. Als voorwaarden voor eenheid in de *rijopleiding* is gesteld dat een aanvullende branchespecifieke rijopleiding noodzakelijk blijft, dat de invulling van de controle op de kwaliteit van instructeurs en opleidingen nader dient te worden uitgewerkt en dat eenheid in de rijopleiding niet mag leiden tot extra belasting in tijd of kosten voor de branches. Ten slotte zullen branches een keuze moeten maken in hoeverre het wenselijk of juist onwenselijk is dat bepaalde opleidingsinstituten een monopolie krijgen op de rijopleiding van hulpdiensten.

**Onderzoeksvraag 3. In hoeverre is er in andere West-Europese landen sprake van eenheid in de rijopleiding van voorrangsvoertuigbestuurders van verschillende disciplines?**

De rijopleidingen van de hulpdiensten in België, Groot-Brittannië en Zweden zijn beschouwd. Daarnaast zijn de hulpdiensten in Duitsland en Zwitserland benaderd voor informatie, maar vanuit deze landen is geen reactie binnengekomen.

Uit de verkregen informatie uit België en Zweden is gebleken dat er in deze landen geen algemene rijopleiding voor bestuurders van voorrangsvoertuigen bestaat. Daarentegen is er in Groot-Brittannië wel eenheid in het beleid voor opleidingen van chauffeurs van voorrangsvoertuigen. In 2008 hebben de *'Joint Emergency Services'* een *'High speed driver training advisory Group'* opgericht. Deze Adviesgroep heeft een document opgesteld, de zogenaamde *'Provision of High Speed Driver Training Code of practice'* waarin aandacht wordt besteed aan de aspecten die van belang zijn tijdens het rijden met optische en geluidssignalen. Deze code of practice vormt hier het uitgangspunt voor het rijden met optische en geluidssignalen in Groot-Brittannië. Het document richt zich op competenties die essentieel zijn voor bestuurders wanneer zij rijden met optische en geluidssignalen. De informatie uit Groot-Brittannië lijkt interessant om nader te beschouwen als er in Nederland voor gekozen wordt om meer eenheid in de rijopleiding te verkrijgen.

## 6.2 Aanbevelingen

Op basis van het onderzoek worden de volgende aanbevelingen gedaan:

1. Stem als hulpverleningsbranches de brancherichtlijnen op elkaar af en actualiseer deze waar nodig. Houd hierbij ruimte voor de benoemde branchespecifieke verschillen.
2. Stel als hulpverleningsbranches een multidisciplinair richtinggevend kader/gedragscodex op voor bestuurders van voorrangsvoertuigen. Aandacht voor de juridische status en de effecten van een dergelijk document dienen in kaart te worden gebracht. Het richtinggevend kader kan mede gebruikt worden bij de afstemming van les- en leerstof.
3. Werk als opleidingsinstituten verder aan eenheid in de rijopleiding, met daarbij in het oog houdend dat extra belasting in de vorm van uren of kosten door een aantal branches als onwenselijk wordt beschouwd. Houd ook hier ruimte voor branchespecifieke verschillen.



Afstemming in examinering en het maken van afspraken over het al dan niet verplicht stellen van na- en bijscholing zijn hierbij aandachtspunten.

4. Werk als coördinatoren (rij)opleidingen van de regio's/eenheden samen met de branches nader uit hoe de invulling en toetsing van de eisen aan de kwaliteit en opleiding van de rijinstructeur en/of rijopleiding kan worden vormgegeven. Hierbij dient aandacht te worden geschonken aan de vragen of het gewenst is dat particuliere rijopleiders (al dan niet met bepaalde kwaliteiten) rijopleidingen mogen geven, en of een monopoliepositie van bepaalde opleidingsinstituten gewenst of juist ongewenst is.
5. Voer voor een goede vergelijking van de rijopleidingen van hulpdiensten een diepgaand onderzoek uit naar de wijze waarop de rijopleiding van voorrangsvuurtuigbestuurders in West-Europese landen is vormgegeven.

# Bijlage 1 Overzicht van deelnemers

## **Overzicht van de intermediairs van de branches die hebben deelgenomen aan de branchebijeenkomsten.**

- Dhr. Huub Gubbels, Ambulancezorg Nederland
- Dhr. Jan Dirk van de Ven, Brandweer Nederland
- Dhr. Paul Broer, Nationale Politie
- Dhr. Jan de Wit, Koninklijke Marechaussee

## **Overzicht van de deelnemers aan de werksessie met deskundigen.**

- Dhr. Jan Spannenberg, Politie Midden-Nederland
- Dhr. Michel Menning, Politie Oost-Nederland
- Dhr. Angelo Buyl, Brandweer Gelderland-Midden
- Dhr. Martin Slaghekke, Brandweer Twente
- Dhr. Patrick Nijman, Ambulancezorg Limburg
- Mw. Wilma Smits, Regionale Ambulance Voorziening Utrecht
- Dhr. Eric Sanders, ProCentrum

# Bijlage 2 Vragenlijst enquête

## Enquête Kenniscentrum Voorrangvoertuigen

Fijn dat u deel wilt nemen aan ons onderzoek door het invullen van deze vragenlijst.

De vragenlijst bestaat uit drie delen. Allereerst krijgt u enkele algemene vragen over uw functie en werkgebied. In het tweede deel worden vragen gesteld over uw mening over oefenen op de openbare weg met optische en geluidssignalen. Het laatste deel van de vragenlijst gaat over uw visie op meer eenheid in rijgedrag en de rijopleiding van hulpdiensten.

Alle gegevens die u invult worden anoniem behandeld. Het invullen van de vragenlijst kost ongeveer 10-15 minuten.

U dient de vragenlijst in één keer in te vullen. Tussentijds afbreken is helaas niet mogelijk. Mocht u vragen hebben over het onderzoek, neem dan contact op met Karin Groenewegen, projectleider van het onderzoek, tel. 026-3552400 of [voorrangvoertuigen@ifv.nl](mailto:voorrangvoertuigen@ifv.nl)

### 1. Wat is uw functie?

- Hoofd/coördinator (rij)opleidingen bij een van de hulpdiensten
- Rijinstructeur hulpdiensten
- Anders, namelijk

### 2. Binnen welke discipline bent u werkzaam?

- Ambulance
- Brandweer
- Politie
- Koninklijke Marechaussee
- Particuliere opleider
- Anders, namelijk

## 3. In welke regio bent u werkzaam?

- |   |  |  |
|---|--|--|
| <input type="radio"/> Groningen                 | <input type="radio"/> Noord-Holland-Noord  | <input type="radio"/> Zeeland                |
| <input type="radio"/> Fryslân                   | <input type="radio"/> Zaanstreek-Waterland | <input type="radio"/> Midden en West-Brabant |
| <input type="radio"/> Drenthe                   | <input type="radio"/> Kennemerland         | <input type="radio"/> Brabant-Noord          |
| <input type="radio"/> IJsselland                | <input type="radio"/> Amsterdam-Amstelland | <input type="radio"/> Brabant-Zuidoost       |
| <input type="radio"/> Twente                    | <input type="radio"/> Gooi en Vechtstreek  | <input type="radio"/> Limburg-Noord          |
| <input type="radio"/> Noord- en Oost-Gelderland | <input type="radio"/> Haaglanden           | <input type="radio"/> Zuid-Limburg           |
| <input type="radio"/> Gelderland Midden         | <input type="radio"/> Hollands Midden      | <input type="radio"/> Flevoland              |
| <input type="radio"/> Gelderland-Zuid           | <input type="radio"/> Rotterdam-Rijnmond   | <input type="radio"/> Landelijk              |
| <input type="radio"/> Utrecht                   | <input type="radio"/> Zuid-Holland-Zuid    |  |
| <input type="radio"/> Anders, namelijk          |  |  |

## 4. Bij welke eenheid bent u werkzaam?

- |  |  |
|--|--|
| <input type="radio"/> Noord-Nederland  | <input type="radio"/> Rotterdam              |
| <input type="radio"/> Oost-Nederland   | <input type="radio"/> Zeeland - West-Brabant |
| <input type="radio"/> Midden-Nederland | <input type="radio"/> Oost-Brabant           |
| <input type="radio"/> Noord-Holland    | <input type="radio"/> Limburg                |
| <input type="radio"/> Amsterdam        | <input type="radio"/> Landelijke eenheid     |
| <input type="radio"/> Den Haag         | <input type="radio"/> Politieacademie        |
| <input type="radio"/> Anders, namelijk |  |

## 5. Welke discipline(s) leidt u op? (Meerdere antwoorden mogelijk)

- |   |
|---|
| <input type="checkbox"/> Politie                  |
| <input type="checkbox"/> Brandweer                |
| <input type="checkbox"/> Ambulance                |
| <input type="checkbox"/> Koninklijke Marechaussee |
| <input type="checkbox"/> Anders, namelijk         |

### 6. Waar leidt u op?

- Landelijk
- Bepaalde regio's, namelijk

Tijdens onderzoek van het IFV is geconstateerd dat er veel verschillen zijn in het gedrag van bestuurders van voorrangvoertuigen en de wijze van opleiden. Het IFV werkt momenteel aan meer eenheid in de rijopleidingen van hulpdiensten. Zo wordt er gekeken naar het draagvlak hiervoor binnen de disciplines en opleiders.

We zijn benieuwd hoe u denkt over eenheid in rijgedrag en rijopleidingen van de hulpdiensten.

### 25. Vindt u dat de huidige rijopleiding chauffeurs voldoende voorbereidt op hun taak als bestuurder van een voorrangvoertuig?

- Zeer slecht
- Slecht
- Redelijk
- Goed
- Zeer goed

### 26. Vindt u dat er in Nederland meer eenheid zou moeten komen in het RIJGEDRAG van bestuurders van voorrangvoertuigen?

- Ja zeker wel
- Misschien wel
- Ik denk het niet
- Nee zeker niet

## 27. Vindt u dat er in Nederland meer eenheid zou moeten komen in de RIJOPLEIDING van bestuurders van voorrangsvoertuigen?

- Ja zeker wel
- Misschien wel
- Ik denk het niet
- Nee zeker niet

## 28. Geef aan in hoeverre onderstaande maatregelen volgens u een goed of slecht idee zijn voor meer eenheid in rijgedrag en/of rijopleiding

	Zeer slecht idee	Slecht idee	Neutraal	Goed idee	Zeer goed idee
Ontwikkeling van een gedragscode die in opleidingen wordt gebruikt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ontwikkeling van gezamenlijke lesstof voor alle disciplines voor zover mogelijk.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nadere wet- en regelgeving opstellen over gedrag in een voorrangsvoertuig.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Brancherichtlijnen op elkaar afstemmen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Algemene voorwaarden stellen aan de kwaliteit van rijinstructeurs van de hulpdiensten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het eenduidig opleiden van de rijinstructeurs van de hulpdiensten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Toelichting

## 29. Geef aan in hoeverre onderstaande maatregelen volgens u een goed of slecht idee zijn voor meer eenheid in rijgedrag en/of rijopleiding

	Zeer slecht idee	Slecht idee	Neutraal	Goed idee	Zeer goed idee
Het certificeren van rijinstructeurs van de hulpdiensten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het certificeren van rijopleidingen van de hulpdiensten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Afspraken maken over de exameneisen voor de opleidingen van alle hulpdiensten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Centrale examinering van studenten.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Toelichting

## 30. Heeft u nog andere ideeën voor het verkrijgen van meer eenheid in de rijopleiding en/of rijgedrag van de hulpdiensten?

Nee

Ja, namelijk

U heeft aangegeven dat u vindt dat er in Nederland niet meer eenheid zou moeten komen in de rijopleiding van bestuurders van voorrangsvoertuigen.

## 31. Wat zijn uw argumenten hiervoor?

## 32. Hieronder volgen nog enkele stellingen. Geef aan in hoeverre u het hiermee eens bent.

	Helemaal mee oneens	Mee oneens	Neutraal	Mee eens	Helemaal mee eens
Voorrangsvoertuigen dienen in het verkeer eenduidig gedrag te vertonen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Een eenduidige rijopleiding voor hulpdiensten is een illusie.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Meer eenduidigheid kan prima, zolang je gezamenlijk doet wat gezamenlijk kan, en branchespecifiek houdt wat branchespecifiek is.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rijopleiders zouden zelf moeten mogen examineren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Toelichting

### 33. Hieronder volgen nog enkele stellingen. Geef aan in hoeverre u het hiermee eens bent.

	Helemaal mee oneens	Mee oneens	Neutraal	Mee eens	Helemaal mee eens
Toezicht op examinering moet onafhankelijk gebeuren.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Na- en bijscholing zou verplicht moeten zijn voor bestuurders van voorrangvoertuigen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rijopleidingen voor de hulpdiensten kunnen prima door particuliere opleiders worden uitgevoerd, mits voldaan wordt aan kwaliteitseisen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Iedere rijsschoolhouder zou voorrangvoertuigbestuurders moeten mogen opleiden, ongeacht de kennis van voorrangvoertuigen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Toelichting

### 34. Heeft u nog algemene opmerkingen over de eenheid in rijopleiding en rijgedrag van de hulpdiensten?

- Nee
- Ja, namelijk

### 35. Ten slotte, het IFV is bezig met een internationale vergelijking van rijopleidingen voor hulpdiensten in het buitenland. Heeft u voor ons relevante contacten in Duitsland, België, Zwitserland, Zweden en Groot-Brittannië, wilt u dan hieronder uw eigen contactgegevens invullen. Wij nemen dan contact met u op.

Naam:

E-mailadres:

Telefoonnummer:

Hartelijk dank voor het invullen van de vragenlijst. Klik op gereed om de enquête af te sluiten.



# Bijlage 3 Vragenlijsten quickscan

## *Vragenlijst Nederlands*

### **Algemeen**

1. Kunt u iets vertellen over uw functie? Betrokkenheid bij totstandkoming van de opleidingen en de uitvoering ervan.
2. Hoe is uw branche georganiseerd? (landelijk, districten, lokaal/gemeentelijk)
3. Bestaat er in uw land een gezamenlijke rijopleiding binnen de discipline?
4. Bestaat er afstemming tussen de disciplines in de rijopleiding?  
Indien ja, hoe is deze samenwerking geregeld?

### **Basisopleiding**

5. Hoe is de training in het algemeen geregeld?
6. Wat zijn de toelatingseisen voor de opleiding?
7. Welke eisen zijn er aan de docenten verbonden?
8. Hoe lang duurt de opleiding in doorlooptijd en aantal contacturen?
9. Bestaat de opleiding uit een theoretisch en/of praktijk gedeelte? Zo ja, wat zijn de verhoudingen?

#### *Bij een praktisch gedeelte:*

10. Hoe is het praktijkgedeelte ingericht? (circuit, rijden op straat, simulator, aantal uren per gedeelte)
11. Zit er een dubbele bediening in het voertuig?

#### *Bij rijden op straat:*

12. Wordt er tijdens het praktijkgedeelte gereden met optische- en geluidssignalen op de openbare weg?

#### **Indien ja:**

13. Op welke manier is dit praktisch ingericht? (Wanneer? Dubbele bediening? Echte spoedritten of fictieve? Op welk moment in de opleiding? Waar? Veiligheid tijdens deze ritten? Hoeveel?
14. Wat zijn uw ervaringen hiermee? (meerwaarde)(ongevallenstatistieken)

#### **Indien nee:**

15. Waarom niet? Zou dit naar uw mening gewenst zijn?

#### *Bij circuit:*

16. Waaruit bestaat de training op het circuit? (slippen, voertuigcontrole) Zijn er medeweggebruikers betrokken bij rijden op het circuit?

#### *Bij een simulator:*

17. Waaruit bestaat de training in de simulator? (o.a. scenario's?)
18. Wat wordt er gemeten of geregistreerd?
19. Zijn er medeweggebruikers betrokken in de simulator? Zo ja, hoe gedragen zij zich?

20. Wat wordt aangeleerd over het gedrag van andere weggebruikers en het anticiperen hierop?

#### *Toetsing*

21. Hoe vindt beoordeling en registratie tijdens de opleiding plaats? (inclusief toetsing)

22. Rijden chauffeurs na de opleiding direct zelfstandig met optische- en geluidssignalen?

#### **Na- en bijscholing**

23. Is er sprake van na- en bijscholing om vakbekwaam te blijven?

24. **Indien ja:** hoe vaak wordt dit gedaan? Wie volgen nascholing?

25. Hoe lang duurt de nascholing in doorlooptijd en aantal contacturen?

26. Hoe ziet de nascholing eruit?

27. Is er een rijprocedure/handleiding/basisboek hoe bestuurders van voorrangvoertuigen zich moeten gedragen op de weg?

#### **Ongevallenstatistieken**

28. Worden er ongevallenstatistieken verzameld ten aanzien van hulpverleningsdiensten?

29. Zo ja, op welke wijze worden deze gegevens verzameld?

30. Kunnen wij inzicht krijgen in de gegevens?

#### **Voorlichting**

31. Wordt er ook voorlichting gegeven aan reguliere weggebruikers over hoe te anticiperen bij naderende voorrangvoertuigen?

32. Zo ja, op welke wijze wordt deze voorlichting gegeven en/of welke methode wordt gebruikt om reguliere weggebruikers te bereiken? (Landelijke campagne, bijeenkomsten, internet, stickers?)

**General questions**

1. Can you inform us about your function and your involvement in education and training for drivers of emergency vehicles?
2. Do you train the whole country, a region or a district?
3. Is there any cooperation within the three rescue disciplines?  
(*ambulance, fire department and police department*)
4. If so, how is this cooperation organized?

**Organization of education/training**

5. How is the drivers' education/training organized in general?
6. Which entry requirements are there for the emergency education/training?
7. Which requirements are there for the teachers?
8. Is there a teacher from the own discipline or is there an external teacher involved?
9. How long is the duration of training and what is the number of contact hours in the education/training?
10. Does the education/training consist of a practical and/or theoretical part? If so, what is the proportion between this practical and theoretical part?

*Practical part*

11. How is the practical part equipped? (examples: circuit, driving on the streets, simulator, number of hours per section?)
12. Is there a dual control in the vehicle?

*Example: when driving on the streets*

13. Do the drivers drive with optical and audible signals on public roads during the practical part?

If yes:

14. In which way is the practical part equipped? (are there virtual or real emergency rides and how is the safety during these rides warranted?)
15. What are your experiences in this situations?

If not:

16. Why not and is this desirable in your opinion?

*By circuit*

17. What does the training on the circuit involve? Are there other regular drivers on the road while driving on the circuit? (also think about slipping and vehicle control)

*In a simulator*

18. What does the training in the simulator involve? Are you using any scenarios? If so, what kind of scenario's?
19. What is being measured or recorded in the simulator?
20. Are there any road users involved in the simulator? If yes, how do the other road users behave when they get in contact with this emergency vehicle?
21. What is learned about behaviour of other road users and how to anticipate to other road users?
22. In which way does the assessment and registration take place during practice and training?
23. Do the drivers immediately drive independent in the emergency vehicle with optical and audible signals?

### **Retraining**

24. Is there a training to become and stay qualified?
25. If so, how often is this qualified training done and who follows this training?
26. What is the duration of this training and what is the number of contact hours during this training?
27. What does the training look like?
28. Is there a procedure how emergency vehicles drivers should behave on the road?


### **Emergency statistics**

29. Are there any accident statistics regarding to emergency vehicles.
30. If so, in what way are these accidents statistics collected and how is this data maintained? (think about a system)
31. Can we get access into the emergency statistics?

### **Awareness**

32. Is there any information given to regular road users how to anticipate when they are confronted with approaching emergency vehicles?
33. If so, how is this information given and which method is used to reach regular road users? (national campaign, meetings, internet, stickers, advertisements).
34. Can we get access to the curriculum for the driver's education? (this information is only used internally).

# Bijlage 4 Resultaten enquête coördinatoren uitgesplitst per discipline

Enquête Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen  SurveyMonkey

1. Wat is uw functie?						
	Binnen welke discipline bent u werkzaam?					
	Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Anders, namelijk	Totale reacties
Hoofd/coördinator (rij)opleidingen bij een van de hulpdiensten	100,0% (20)	100,0% (21)	100,0% (6)	100,0% (2)	100,0% (2)	100,0% (51)
Rijinstructeur hulpdiensten	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Anders, namelijk	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	0,0% (0)
<b>beantwoorde vraag</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>51</b>
	<b>overgeslagen vraag</b>					<b>0</b>

## 2. Binnen welke discipline bent u werkzaam?

	Binnen welke discipline bent u werkzaam?					
	Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Anders, namelijk	Totalen reacties
Ambulance	100,0% (20)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	39,2% (20)
Brandweer	0,0% (0)	100,0% (21)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	41,2% (21)
Politie	0,0% (0)	0,0% (0)	100,0% (6)	0,0% (0)	0,0% (0)	11,8% (6)
Koninklijke Marechaussee	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	100,0% (2)	0,0% (0)	3,9% (2)
Particuliere opleider	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Anders, namelijk	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	2 replies (100,0%)	3,9% (2)
<b>beantwoorde vraag</b>	20	21	6	2	2	51
					<b>overgeslagen vraag</b>	0

### 3. In welke regio bent u werkzaam?

	Binnen welke discipline bent u werkzaam?					Totalen reacties
	Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Anders, namelijk	
Groningen	5,3% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	2,6% (1)
Fryslân	5,3% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	2,6% (1)
Drenthe	5,3% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	2,6% (1)
IJsselland	5,3% (1)	5,0% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	5,1% (2)
Twente	5,3% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	2,6% (1)
Noord- en Oost-Gelderland	5,3% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	2,6% (1)
Gelderland Midden	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Gelderland-Zuid	10,5% (2)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	5,1% (2)
Utrecht	0,0% (0)	5,0% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	2,6% (1)
Noord-Holland-Noord	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Zaanstreek-Waterland	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Kennemerland	15,8% (3)	10,0% (2)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	12,8% (5)
Amsterdam-Amstelland	5,3% (1)	10,0% (2)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	7,7% (3)
Gooi en Vechtstreek	5,3% (1)	10,0% (2)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	7,7% (3)
Haaglanden	5,3% (1)	5,0% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	5,1% (2)

Hollands Midden	0,0% (0)	10,0% (2)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	5,1% (2)
Rotterdam-Rijnmond	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Zuid-Holland-Zuid	5,3% (1)	5,0% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	5,1% (2)
Zeeland	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Midden en West-Brabant	0,0% (0)	5,0% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	2,6% (1)
Brabant-Noord	0,0% (0)	15,0% (3)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	7,7% (3)
Brabant-Zuidoost	5,3% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	2,6% (1)
Limburg-Noord	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Zuid-Limburg	5,3% (1)	5,0% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	5,1% (2)
Flevoland	5,3% (1)	15,0% (3)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	10,3% (4)
Landelijk	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Anders, namelijk	1 reply (5,3%)	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	2,6% (1)
<b>beantwoorde vraag</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>39</b>
	<b>overgeslagen vraag</b>					<b>12</b>



#### 4. Bij welke eenheid bent u werkzaam?

	Binnen welke discipline bent u werkzaam?					Totalen reacties
	Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Anders, namelijk	
Noord-Nederland	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Oost-Nederland	0,0% (0)	0,0% (0)	16,7% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	16,7% (1)
Midden-Nederland	0,0% (0)	0,0% (0)	16,7% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	16,7% (1)
Noord-Holland	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Amsterdam	0,0% (0)	0,0% (0)	33,3% (2)	0,0% (0)	0,0% (0)	33,3% (2)
Den Haag	0,0% (0)	0,0% (0)	16,7% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	16,7% (1)
Rotterdam	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Zeeland - West-Brabant	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Oost-Brabant	0,0% (0)	0,0% (0)	16,7% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	16,7% (1)
Limburg	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Landelijke eenheid	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Politieacademie	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Anders, namelijk	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	0,0% (0)
<b>beantwoorde vraag</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>
<b>overgeslagen vraag</b>						<b>45</b>

## 5. Welke discipline(s) leidt u op? (Meerdere antwoorden mogelijk)

	Binnen welke discipline bent u werkzaam?					Totalen reacties
	Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Anders, namelijk	
Politie	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Brandweer	0,0% (0)	100,0% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	25,0% (1)
Ambulance	100,0% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	25,0% (1)
Koninklijke Marechaussee	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Anders, namelijk	1 reply (100,0%)	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	2 replies (100,0%)	75,0% (3)
<b>beantwoorde vraag</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>4</b>
<b>overgeslagen vraag</b>						<b>47</b>

## 6. Waar leidt u op?

	Binnen welke discipline bent u werkzaam?					Totalen reacties
	Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Anders, namelijk	
Landelijk	100,0% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	50,0% (1)	50,0% (2)
Bepaalde regio's, namelijk	0 replies (0,0%)	1 reply (100,0%)	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	1 reply (50,0%)	50,0% (2)
<b>beantwoorde vraag</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>4</b>
<b>overgeslagen vraag</b>						<b>47</b>

## 7. Vindt u dat de huidige rijopleiding chauffeurs voldoende voorbereidt op hun taak als bestuurder van een voorrangvoertuig?

	Binnen welke discipline bent u werkzaam?					Totalen reacties
	Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Anders, namelijk	
Zeer slecht	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Slecht	0,0% (0)	58,8% (10)	50,0% (3)	0,0% (0)	0,0% (0)	28,9% (13)
Redelijk	50,0% (9)	41,2% (7)	33,3% (2)	0,0% (0)	50,0% (1)	42,2% (19)
Goed	50,0% (9)	0,0% (0)	16,7% (1)	0,0% (0)	50,0% (1)	24,4% (11)
Zeer goed	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	100,0% (2)	0,0% (0)	4,4% (2)
<b>beantwoorde vraag</b>	18	17	6	2	2	45
	<b>overgeslagen vraag</b>					6

### 8. Vindt u dat er in Nederland meer eenheid zou moeten komen in het RIJGEDRAG van bestuurders van voorrangvoertuigen?

	Binnen welke discipline bent u werkzaam?					Totalen reacties
	Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Anders, namelijk	
Ja zeker wel	83,3% (15)	82,4% (14)	83,3% (5)	100,0% (2)	100,0% (2)	84,4% (38)
Misschien wel	11,1% (2)	17,6% (3)	16,7% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	13,3% (6)
Ik denk het niet	5,6% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	2,2% (1)
Nee zeker niet	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
<b>beantwoorde vraag</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>45</b>
<b>overgeslagen vraag</b>						<b>6</b>

### 9. Vindt u dat er in Nederland meer eenheid zou moeten komen in de RIJOPLEIDING van bestuurders van voorrangvoertuigen?

	Binnen welke discipline bent u werkzaam?					Totalen reacties
	Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Anders, namelijk	
Ja zeker wel	66,7% (12)	82,4% (14)	100,0% (6)	100,0% (2)	100,0% (2)	80,0% (36)
Misschien wel	33,3% (6)	17,6% (3)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	20,0% (9)
Ik denk het niet	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Nee zeker niet	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
<b>beantwoorde vraag</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>45</b>
<b>overgeslagen vraag</b>						<b>6</b>

## 10. Geef aan in hoeverre onderstaande maatregelen volgens u een goed of slecht idee zijn voor meer eenheid in rijgedrag en/of rijopleiding

		Binnen welke discipline bent u werkzaam?					Totalen reacties
		Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Anders, namelijk	
Ontwikkeling van een gedragscode die in opleidingen wordt gebruikt.	<b>Zeer slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Slecht idee</b>	0,0% (0)	5,9% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Neutraal</b>	11,1% (2)	17,6% (3)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Goed idee</b>	72,2% (13)	47,1% (8)	16,7% (1)	100,0% (2)	0,0% (0)	
	<b>Zeer goed idee</b>	16,7% (3)	29,4% (5)	83,3% (5)	0,0% (0)	100,0% (2)	
		18	17	6	2	2	45
Ontwikkeling van gezamenlijke lesstof voor alle disciplines voor zover mogelijk.	<b>Zeer slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Neutraal</b>	0,0% (0)	5,9% (1)	16,7% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Goed idee</b>	77,8% (14)	58,8% (10)	16,7% (1)	100,0% (2)	50,0% (1)	
	<b>Zeer goed idee</b>	22,2% (4)	35,3% (6)	66,7% (4)	0,0% (0)	50,0% (1)	
		18	17	6	2	2	45
Nadere wet- en regelgeving opstellen over gedrag in een voorrangvoertuig.	<b>Zeer slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	16,7% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Slecht idee</b>	5,6% (1)	11,8% (2)	33,3% (2)	0,0% (0)	50,0% (1)	

	<b>Neutraal</b>	16,7% (3)	29,4% (5)	0,0% (0)	0,0% (0)	<b>50,0%</b> <b>(1)</b>	
	<b>Goed idee</b>	<b>55,6%</b> <b>(10)</b>	<b>41,2%</b> <b>(7)</b>	16,7% (1)	<b>100,0%</b> <b>(2)</b>	0,0% (0)	
	<b>Zeer goed idee</b>	22,2% (4)	17,6% (3)	<b>33,3%</b> <b>(2)</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	
		18	17	6	2	2	45
Brancherichtlijnen op elkaar afstemmen.	<b>Zeer slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Neutraal</b>	0,0% (0)	11,8% (2)	33,3% (2)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Goed idee</b>	<b>77,8%</b> <b>(14)</b>	<b>41,2%</b> <b>(7)</b>	<b>50,0%</b> <b>(3)</b>	<b>100,0%</b> <b>(2)</b>	<b>50,0%</b> <b>(1)</b>	
	<b>Zeer goed idee</b>	22,2% (4)	<b>47,1%</b> <b>(8)</b>	16,7% (1)	0,0% (0)	<b>50,0%</b> <b>(1)</b>	
		18	17	6	2	2	45
Algemene voorwaarden stellen aan de kwaliteit van rijinstructeurs van de hulpdiensten.	<b>Zeer slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Neutraal</b>	16,7% (3)	17,6% (3)	0,0% (0)	0,0% (0)	<b>50,0%</b> <b>(1)</b>	
	<b>Goed idee</b>	<b>55,6%</b> <b>(10)</b>	<b>47,1%</b> <b>(8)</b>	16,7% (1)	<b>100,0%</b> <b>(2)</b>	<b>50,0%</b> <b>(1)</b>	
	<b>Zeer goed idee</b>	27,8% (5)	35,3% (6)	<b>83,3%</b> <b>(5)</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	
		18	17	6	2	2	45
Het eenduidig opleiden van de rijinstructeurs van de hulpdiensten.	<b>Zeer slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	

	<b>Slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	33,3% (2)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Neutraal</b>	5,6% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	50,0% (1)	
	<b>Goed idee</b>	72,2% (13)	52,9% (9)	16,7% (1)	100,0% (2)	50,0% (1)	
	<b>Zeer goed idee</b>	22,2% (4)	47,1% (8)	50,0% (3)	0,0% (0)	0,0% (0)	
		18	17	6	2	2	45
	<b>Toelichting</b>	2 replies	1 reply	4 replies	0 replies	0 replies	7
	<b>beantwoorde vraag</b>	18	17	6	2	2	45
		<b>overgeslagen vraag</b>					6

## 11. Geef aan in hoeverre onderstaande maatregelen volgens u een goed of slecht idee zijn voor meer eenheid in rijgedrag en/of rijopleiding

		Binnen welke discipline bent u werkzaam?					
		Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Anders, namelijk	Totalen reacties
Het certificeren van rijinstructeurs van de hulpdiensten.	<b>Zeer slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	<b>50,0% (1)</b>	
	<b>Neutraal</b>	5,6% (1)	5,9% (1)	16,7% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Goed idee</b>	<b>83,3% (15)</b>	<b>64,7% (11)</b>	33,3% (2)	<b>100,0% (2)</b>	<b>50,0% (1)</b>	
	<b>Zeer goed idee</b>	11,1% (2)	29,4% (5)	<b>50,0% (3)</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	
		18	17	6	2	2	45
Het certificeren van rijopleidingen van de hulpdiensten.	<b>Zeer slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Slecht idee</b>	0,0% (0)	5,9% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Neutraal</b>	5,6% (1)	17,6% (3)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Goed idee</b>	<b>77,8% (14)</b>	<b>47,1% (8)</b>	<b>50,0% (3)</b>	<b>100,0% (2)</b>	<b>100,0% (2)</b>	
	<b>Zeer goed idee</b>	16,7% (3)	29,4% (5)	<b>50,0% (3)</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	
		18	17	6	2	2	45
Afspraken maken over de exameneisen voor de opleidingen van alle hulpdiensten.	<b>Zeer slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	



	<b>Neutraal</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	16,7% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Goed idee</b>	83,3% (15)	70,6% (12)	50,0% (3)	100,0% (2)	100,0% (2)	
	<b>Zeer goed idee</b>	16,7% (3)	29,4% (5)	33,3% (2)	0,0% (0)	0,0% (0)	
		18	17	6	2	2	45
Centrale examinering van studenten.	<b>Zeer slecht idee</b>	0,0% (0)	11,8% (2)	16,7% (1)	0,0% (0)	50,0% (1)	
	<b>Slecht idee</b>	5,6% (1)	23,5% (4)	33,3% (2)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Neutraal</b>	44,4% (8)	17,6% (3)	16,7% (1)	50,0% (1)	50,0% (1)	
	<b>Goed idee</b>	38,9% (7)	35,3% (6)	16,7% (1)	50,0% (1)	0,0% (0)	
	<b>Zeer goed idee</b>	11,1% (2)	11,8% (2)	16,7% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	
		18	17	6	2	2	45
	Toelichting	2 replies	5 replies	3 replies	0 replies	0 replies	10
	<b>beantwoorde vraag</b>	18	17	6	2	2	45
		<b>overgeslagen vraag</b>					6

## 12. Heeft u nog andere ideeën voor het verkrijgen van meer eenheid in de rijopleiding en/of rijgedrag van de hulpdiensten?

	Binnen welke discipline bent u werkzaam?					
	Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Anders, namelijk	Totale reacties
Nee	94,4% (17)	82,4% (14)	66,7% (4)	100,0% (2)	100,0% (2)	86,7% (39)
Ja, namelijk	1 reply (5,6%)	3 replies (17,6%)	2 replies (33,3%)	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	13,3% (6)
<b>beantwoorde vraag</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>45</b>
					<b>overgeslagen vraag</b>	<b>6</b>

## 13. Wat zijn uw argumenten hiervoor?

	Binnen welke discipline bent u werkzaam?					
	Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Anders, namelijk	Aantal reacties
	0 replies	0 replies	0 replies	0 replies	0 replies	0
<b>beantwoorde vraag</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
					<b>overgeslagen vraag</b>	<b>51</b>

14. Hieronder volgen nog enkele stellingen. Geef aan in hoeverre u het hiermee eens bent.

		Binnen welke discipline bent u werkzaam?					
		Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Anders, namelijk	Totalen reacties
Voorrangvoertuigen dienen in het verkeer eenduidig gedrag te vertonen.	<b>Helemaal mee oneens</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Mee oneens</b>	0,0% (0)	5,9% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Neutraal</b>	5,9% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Mee eens</b>	<b>64,7% (11)</b>	<b>52,9% (9)</b>	<b>33,3% (2)</b>	<b>100,0% (2)</b>	<b>100,0% (2)</b>	
	<b>Helemaal mee eens</b>	29,4% (5)	41,2% (7)	<b>66,7% (4)</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	
		17	17	6	2	2	44
Een eenduidige rijopleiding voor hulpdiensten is een illusie.	<b>Helemaal mee oneens</b>	0,0% (0)	17,6% (3)	16,7% (1)	0,0% (0)	<b>50,0% (1)</b>	
	<b>Mee oneens</b>	<b>47,1% (8)</b>	<b>41,2% (7)</b>	<b>33,3% (2)</b>	<b>50,0% (1)</b>	<b>50,0% (1)</b>	
	<b>Neutraal</b>	<b>47,1% (8)</b>	23,5% (4)	<b>33,3% (2)</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Mee eens</b>	0,0% (0)	17,6% (3)	16,7% (1)	<b>50,0% (1)</b>	0,0% (0)	
	<b>Helemaal mee eens</b>	5,9% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
		17	17	6	2	2	44
Meer eenduidigheid kan prima, zolang je gezamenlijk doet wat gezamenlijk kan, en branchespecifiek houdt wat branchespecifiek is.	<b>Helemaal mee oneens</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Mee oneens</b>	5,9% (1)	5,9% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	

	<b>Neutraal</b>	23,5% (4)	5,9% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Mee eens</b>	64,7% (11)	58,8% (10)	50,0% (3)	100,0% (2)	50,0% (1)	
	<b>Helemaal mee eens</b>	5,9% (1)	29,4% (5)	50,0% (3)	0,0% (0)	50,0% (1)	
		17	17	6	2	2	44
Rijopleiders zouden zelf moeten mogen examineren.	<b>Helemaal mee oneens</b>	17,6% (3)	17,6% (3)	16,7% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Mee oneens</b>	35,3% (6)	52,9% (9)	0,0% (0)	50,0% (1)	0,0% (0)	
	<b>Neutraal</b>	23,5% (4)	5,9% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	50,0% (1)	
	<b>Mee eens</b>	23,5% (4)	23,5% (4)	16,7% (1)	50,0% (1)	0,0% (0)	
	<b>Helemaal mee eens</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	66,7% (4)	0,0% (0)	50,0% (1)	
		17	17	6	2	2	44
	Toelichting	0 replies	5 replies	3 replies	0 replies	0 replies	8
	<b>beantwoorde vraag</b>	17	17	6	2	2	44
		<b>overgeslagen vraag</b>					7

15. Hieronder volgen nog enkele stellingen. Geef aan in hoeverre u het hiermee eens bent.


		Binnen welke discipline bent u werkzaam?					
		Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Anders, namelijk	Total reacti
Toezicht op examinering moet onafhankelijk gebeuren.	<b>Helemaal mee oneens</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Mee oneens</b>	11,8% (2)	0,0% (0)	16,7% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Neutraal</b>	17,8% (3)	11,8% (2)	33,3% (2)	50,0% (1)	0,0% (0)	
	<b>Mee eens</b>	58,8% (10)	47,1% (8)	33,3% (2)	50,0% (1)	100,0% (2)	
	<b>Helemaal mee eens</b>	11,8% (2)	41,2% (7)	16,7% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	
		17	17	6	2	2	
Na- en bijscholing zou verplicht moeten zijn voor bestuurders van voorrangervoertuigen.	<b>Helemaal mee oneens</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Mee oneens</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Neutraal</b>	5,9% (1)	5,9% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Mee eens</b>	70,6% (12)	47,1% (8)	16,7% (1)	100,0% (2)	100,0% (2)	
	<b>Helemaal mee eens</b>	23,5% (4)	47,1% (8)	83,3% (5)	0,0% (0)	0,0% (0)	
		17	17	6	2	2	
Rijopleidingen voor de hulpdiensten kunnen prima door particuliere opleiders worden uitgevoerd, mits voldaan wordt aan kwaliteitseisen.	<b>Helemaal mee oneens</b>	5,9% (1)	11,8% (2)	33,3% (2)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Mee oneens</b>	17,8% (3)	29,4% (5)	50,0% (3)	50,0% (1)	0,0% (0)	

	<b>Neutraal</b>	5,9% (1)	17,6% (3)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
	<b>Mee eens</b>	47,1% (8)	35,3% (6)	0,0% (0)	50,0% (1)	50,0% (1)
	<b>Helemaal mee eens</b>	23,5% (4)	5,9% (1)	16,7% (1)	0,0% (0)	50,0% (1)
		17	17	6	2	2
Iedere rijschoolhouder zou voorrangervoertuigbestuurders moeten mogen opleiden, ongeacht de kennis van voorrangervoertuigen.	<b>Helemaal mee oneens</b>	52,9% (9)	52,9% (9)	100,0% (6)	100,0% (2)	50,0% (1)
	<b>Mee oneens</b>	41,2% (7)	47,1% (8)	0,0% (0)	0,0% (0)	50,0% (1)
	<b>Neutraal</b>	5,9% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
	<b>Mee eens</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
	<b>Helemaal mee eens</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
		17	17	6	2	2
	Toelichting	2 replies	8 replies	4 replies	0 replies	0 replies
	<b>beantwoorde vraag</b>	17	17	6	2	2
<b>overgeslagen vraag</b>						

## 16. Heeft u nog algemene opmerkingen over de eenheid in rijopleiding en rijgedrag van de hulpdiensten?

	Binnen welke discipline bent u werkzaam?					Totalen reacties
	Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Anders, namelijk	
Nee	94,1% (16)	88,2% (15)	33,3% (2)	100,0% (2)	100,0% (2)	84,1% (37)
Ja, namelijk	1 reply (5,9%)	2 replies (11,8%)	4 replies (66,7%)	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	15,9% (7)
	<b>beantwoorde vraag</b>	17	17	6	2	2
<b>overgeslagen vraag</b>						
						7

# Bijlage 5 Resultaten enquête opleiders uitgesplitst per discipline

Enquête Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen  SurveyMonkey

1. Wat is uw functie?						
	Binnen welke discipline bent u werkzaam?					
	Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Particuliere opleider	Totalen reacties
Hoofd/coördinator (rij)opleidingen bij een van de hulpdiensten	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Rijinstructeur hulpdiensten	100,0% (31)	100,0% (17)	100,0% (20)	100,0% (8)	100,0% (20)	100,0% (96)
Anders, namelijk	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	0,0% (0)
<b>beantwoorde vraag</b>	<b>31</b>	<b>17</b>	<b>20</b>	<b>8</b>	<b>20</b>	<b>96</b>
					<b>overgeslagen vraag</b>	<b>0</b>

## 2. Binnen welke discipline bent u werkzaam?

	Binnen welke discipline bent u werkzaam?					
	Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Particuliere opleider	Totalen reacties
Ambulance	100,0% (31)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	32,3% (31)
Brandweer	0,0% (0)	100,0% (17)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	17,7% (17)
Politie	0,0% (0)	0,0% (0)	100,0% (20)	0,0% (0)	0,0% (0)	20,8% (20)
Koninklijke Marechaussee	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	100,0% (8)	0,0% (0)	8,3% (8)
Particuliere opleider	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	100,0% (20)	20,8% (20)
Anders, namelijk	0 replis (0,0%)	0 replis (0,0%)	0 replis (0,0%)	0 replis (0,0%)	0 replis (0,0%)	0,0% (0)
<b>beantwoorde vraag</b>	<b>31</b>	<b>17</b>	<b>20</b>	<b>8</b>	<b>20</b>	<b>96</b>
					<b>overgeslagen vraag</b>	<b>0</b>



### 3. In welke regio bent u werkzaam?

	Binnen welke discipline bent u werkzaam?					Totalen reacties
	Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Particuliere opleider	
Groningen	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Fryslân	6,5% (2)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	4,2% (2)
Drenthe	0,0% (0)	5,9% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	2,1% (1)
IJsselland	3,2% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	2,1% (1)
Twente	9,7% (3)	5,9% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	8,3% (4)
Noord- en Oost-Gelderland	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Gelderland Midden	3,2% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	2,1% (1)
Gelderland-Zuid	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Utrecht	<b>12,9%</b> <b>(4)</b>	5,9% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	<b>10,4%</b> <b>(5)</b>
Noord-Holland-Noord	0,0% (0)	5,9% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	2,1% (1)
Zaanstreek-Waterland	0,0% (0)	11,8% (2)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	4,2% (2)
Kennemerland	3,2% (1)	5,9% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	4,2% (2)
Amsterdam-Amstelland	3,2% (1)	5,9% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	4,2% (2)
Gooi en Vechtstreek	3,2% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	2,1% (1)
Haaglanden	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)

Hollands Midden	3,2% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	2,1% (1)
Rotterdam-Rijnmond	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Zuid-Holland-Zuid	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Zeeland	6,5% (2)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	4,2% (2)
Midden en West-Brabant	3,2% (1)	5,9% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	4,2% (2)
Brabant-Noord	3,2% (1)	11,8% (2)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	6,3% (3)
Brabant-Zuidoost	6,5% (2)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	4,2% (2)
Limburg-Noord	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Zuid-Limburg	9,7% (3)	5,9% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	8,3% (4)
Flevoland	6,5% (2)	17,6% (3)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	10,4% (5)
Landelijk	9,7% (3)	11,8% (2)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	10,4% (5)
Anders, namelijk	2 replies (6,5%)	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	4,2% (2)
<b>beantwoorde vraag</b>	<b>31</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>48</b>
					<b>overgeslagen vraag</b>	<b>48</b>

#### 4. Bij welke eenheid bent u werkzaam?

	Binnen welke discipline bent u werkzaam?					Totalen reacties
	Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Particuliere opleider	
Noord-Nederland	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Oost-Nederland	0,0% (0)	0,0% (0)	5,0% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	5,0% (1)
Midden-Nederland	0,0% (0)	0,0% (0)	20,0% (4)	0,0% (0)	0,0% (0)	20,0% (4)
Noord-Holland	0,0% (0)	0,0% (0)	5,0% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	5,0% (1)
Amsterdam	0,0% (0)	0,0% (0)	20,0% (4)	0,0% (0)	0,0% (0)	20,0% (4)
Den Haag	0,0% (0)	0,0% (0)	20,0% (4)	0,0% (0)	0,0% (0)	20,0% (4)
Rotterdam	0,0% (0)	0,0% (0)	5,0% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	5,0% (1)
Zeeland - West-Brabant	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Oost-Brabant	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Limburg	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Landelijke eenheid	0,0% (0)	0,0% (0)	20,0% (4)	0,0% (0)	0,0% (0)	20,0% (4)
Politieacademie	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
Anders, namelijk	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	1 reply (5,0%)	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	5,0% (1)
<b>beantwoorde vraag</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20</b>
	<b>overgeslagen vraag</b>					<b>76</b>

## 5. Welke discipline(s) leidt u op? (Meerdere antwoorden mogelijk)

	Binnen welke discipline bent u werkzaam?					
	Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Particuliere opleider	Totale reacties
Politie	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	35,0% (7)	35,0% (7)
Brandweer	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	95,0% (19)	95,0% (19)
Ambulance	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	80,0% (16)	80,0% (16)
Koninklijke Marechaussee	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	10,0% (2)	10,0% (2)
Anders, namelijk	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	10 replies (50,0%)	50,0% (10)
<b>beantwoorde vraag</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>20</b>
	<b>overgeslagen vraag</b>					<b>76</b>

## 6. Waar leidt u op?

	Binnen welke discipline bent u werkzaam?					
	Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Particuliere opleider	Totale reacties
Landelijk	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	80,0% (16)	80,0% (16)
Bepaalde regio's, namelijk	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	0 replies (0,0%)	4 replies (20,0%)	20,0% (4)
<b>beantwoorde vraag</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>20</b>
	<b>overgeslagen vraag</b>					<b>76</b>

## 7. Vindt u dat de huidige rijopleiding chauffeurs voldoende voorbereidt op hun taak als bestuurder van een voorrangvoertuig?

	Binnen welke discipline bent u werkzaam?					Totalen reacties
	Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Particuliere opleider	
Zeer slecht	3,3% (1)	6,3% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	2,2% (2)
Slecht	30,0% (9)	37,5% (6)	15,0% (3)	37,5% (3)	36,8% (7)	30,1% (28)
Redelijk	50,0% (15)	43,8% (7)	55,0% (11)	37,5% (3)	47,4% (9)	48,4% (45)
Goed	16,7% (5)	12,5% (2)	25,0% (5)	25,0% (2)	15,8% (3)	18,3% (17)
Zeer goed	0,0% (0)	0,0% (0)	5,0% (1)	12,5% (1)	0,0% (0)	2,2% (2)
<b>beantwoorde vraag</b>	<b>30</b>	<b>16</b>	<b>20</b>	<b>8</b>	<b>19</b>	<b>93</b>
					<b>overgeslagen vraag</b>	<b>3</b>

## 8. Vindt u dat er in Nederland meer eenheid zou moeten komen in het RIJGEDRAG van bestuurders van voorrangsvoertuigen?

	Binnen welke discipline bent u werkzaam?					Totalen reacties
	Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Particuliere opleider	
Ja zeker wel	73,3% (22)	81,3% (13)	80,0% (16)	75,0% (6)	63,2% (12)	74,2% (69)
Misschien wel	16,7% (5)	18,8% (3)	20,0% (4)	25,0% (2)	31,6% (6)	21,5% (20)
Ik denk het niet	10,0% (3)	0,0% (0)	0,0% (0)	12,5% (1)	5,3% (1)	5,4% (5)
Nee zeker niet	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
<b>beantwoorde vraag</b>	<b>30</b>	<b>16</b>	<b>20</b>	<b>8</b>	<b>19</b>	<b>93</b>
					<b>overgeslagen vraag</b>	<b>3</b>

## 9. Vindt u dat er in Nederland meer eenheid zou moeten komen in de RIJOPLEIDING van bestuurders van voorrangsvoertuigen?

	Binnen welke discipline bent u werkzaam?					Totalen reacties
	Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Particuliere opleider	
Ja zeker wel	76,7% (23)	87,5% (14)	65,0% (13)	75,0% (6)	63,2% (12)	73,1% (68)
Misschien wel	16,7% (5)	12,5% (2)	35,0% (7)	12,5% (1)	21,1% (4)	20,4% (19)
Ik denk het niet	6,7% (2)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	10,5% (2)	4,3% (4)
Nee zeker niet	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	12,5% (1)	5,3% (1)	2,2% (2)
<b>beantwoorde vraag</b>	<b>30</b>	<b>16</b>	<b>20</b>	<b>8</b>	<b>19</b>	<b>93</b>
					<b>overgeslagen vraag</b>	<b>3</b>

## 10. Geef aan in hoeverre onderstaande maatregelen volgens u een goed of slecht idee zijn voor meer eenheid in rijgedrag en/of rijopleiding

		Binnen welke discipline bent u werkzaam?					
		Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Particuliere opleider	Totale reacties
Ontwikkeling van een gedragscode die in opleidingen wordt gebruikt.	<b>Zeer slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	10,5% (2)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Neutraal</b>	28,6% (8)	12,5% (2)	26,3% (5)	0,0% (0)	12,5% (2)	
	<b>Goed idee</b>	50,0% (14)	81,3% (13)	47,4% (9)	57,1% (4)	62,5% (10)	
	<b>Zeer goed idee</b>	21,4% (6)	6,3% (1)	15,8% (3)	42,9% (3)	25,0% (4)	
		28	16	19	7	16	86
Ontwikkeling van gezamenlijke lesstof voor alle disciplines voor zover mogelijk.	<b>Zeer slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Slecht idee</b>	10,7% (3)	0,0% (0)	10,5% (2)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Neutraal</b>	10,7% (3)	25,0% (4)	5,3% (1)	14,3% (1)	18,8% (3)	
	<b>Goed idee</b>	46,4% (13)	62,5% (10)	63,2% (12)	42,9% (3)	68,8% (11)	
	<b>Zeer goed idee</b>	32,1% (9)	12,5% (2)	21,1% (4)	42,9% (3)	12,5% (2)	
		28	16	19	7	16	86
Nadere wet- en regelgeving opstellen over gedrag in een voorrangvoertuig.	<b>Zeer slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	10,5% (2)	0,0% (0)	6,3% (1)	
	<b>Slecht idee</b>	21,4% (6)	6,3% (1)	36,8% (7)	14,3% (1)	12,5% (2)	

	<b>Neutraal</b>	17,9% (5)	25,0% (4)	15,8% (3)	28,6% (2)	12,5% (2)	
	<b>Goed idee</b>	35,7% (10)	56,3% (9)	26,3% (5)	42,9% (3)	56,3% (9)	
	<b>Zeer goed idee</b>	25,0% (7)	12,5% (2)	10,5% (2)	14,3% (1)	12,5% (2)	
		28	16	19	7	16	86
Brancherichtlijnen op elkaar afstemmen.	<b>Zeer slecht idee</b>	3,6% (1)	0,0% (0)	10,5% (2)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Slecht idee</b>	3,6% (1)	0,0% (0)	15,8% (3)	14,3% (1)	6,3% (1)	
	<b>Neutraal</b>	17,9% (5)	6,3% (1)	15,8% (3)	28,6% (2)	31,3% (5)	
	<b>Goed idee</b>	46,4% (13)	50,0% (8)	36,8% (7)	42,9% (3)	43,8% (7)	
	<b>Zeer goed idee</b>	28,6% (8)	43,8% (7)	21,1% (4)	14,3% (1)	18,8% (3)	
		28	16	19	7	16	86
Algemene voorwaarden stellen aan de kwaliteit van rijinstructeurs van de hulpdiensten.	<b>Zeer slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	5,3% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Neutraal</b>	7,1% (2)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	12,5% (2)	
	<b>Goed idee</b>	46,4% (13)	81,3% (13)	42,1% (8)	42,9% (3)	43,8% (7)	
	<b>Zeer goed idee</b>	46,4% (13)	18,8% (3)	52,6% (10)	57,1% (4)	43,8% (7)	
		28	16	19	7	16	86
Het eenduidig opleiden van de rijinstructeurs van de hulpdiensten.	<b>Zeer slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	6,3% (1)	



	<b>Slecht idee</b>	3,6% (1)	6,3% (1)	21,1% (4)	0,0% (0)	18,8% (3)	
	<b>Neutraal</b>	7,1% (2)	0,0% (0)	5,3% (1)	<b>42,9%</b> (3)	<b>31,3%</b> (5)	
	<b>Goed idee</b>	<b>46,4%</b> (13)	<b>68,8%</b> (11)	<b>52,6%</b> (10)	14,3% (1)	<b>31,3%</b> (5)	
	<b>Zeer goed idee</b>	42,9% (12)	25,0% (4)	21,1% (4)	<b>42,9%</b> (3)	12,5% (2)	
		28	16	19	7	16	86
	Toelichting	11 replies	3 replies	5 replies	1 reply	4 replies	24
	<b>beantwoorde vraag</b>	28	16	19	7	16	86
						<b>overgeslagen vraag</b>	<b>10</b>

## 11. Geef aan in hoeverre onderstaande maatregelen volgens u een goed of slecht idee zijn voor meer eenheid in rijgedrag en/of rijopleiding

		Binnen welke discipline bent u werkzaam?					
		Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Particuliere opleider	Totalen reacties
Het certificeren van rijinstructeurs van de hulpdiensten.	<b>Zeer slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	6,3% (1)	
	<b>Neutraal</b>	10,7% (3)	12,5% (2)	10,5% (2)	28,6% (2)	18,8% (3)	
	<b>Goed idee</b>	42,9% (12)	<b>68,8%</b> <b>(11)</b>	<b>63,2%</b> <b>(12)</b>	<b>42,9%</b> <b>(3)</b>	<b>56,3%</b> <b>(9)</b>	
	<b>Zeer goed idee</b>	<b>46,4%</b> <b>(13)</b>	18,8% (3)	26,3% (5)	28,6% (2)	18,8% (3)	
		28	16	19	7	16	86
Het certificeren van rijopleidingen van de hulpdiensten.	<b>Zeer slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Neutraal</b>	7,1% (2)	25,0% (4)	21,1% (4)	0,0% (0)	25,0% (4)	
	<b>Goed idee</b>	<b>50,0%</b> <b>(14)</b>	<b>68,8%</b> <b>(11)</b>	<b>57,9%</b> <b>(11)</b>	<b>71,4%</b> <b>(5)</b>	<b>56,3%</b> <b>(9)</b>	
	<b>Zeer goed idee</b>	42,9% (12)	6,3% (1)	21,1% (4)	28,6% (2)	18,8% (3)	
		28	16	19	7	16	86
Afspraken maken over de exameneisen voor de opleidingen van alle hulpdiensten.	<b>Zeer slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	14,3% (1)	0,0% (0)	
	<b>Slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	10,5% (2)	0,0% (0)	6,3% (1)	

	<b>Neutraal</b>	7,1% (2)	0,0% (0)	21,1% (4)	0,0% (0)	12,5% (2)	
	<b>Goed idee</b>	53,6% (15)	81,3% (13)	52,6% (10)	42,9% (3)	62,5% (10)	
	<b>Zeer goed idee</b>	39,3% (11)	18,8% (3)	15,8% (3)	42,9% (3)	18,8% (3)	
		28	16	19	7	16	86
Centrale examinering van studenten.	<b>Zeer slecht idee</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	14,3% (1)	12,5% (2)	
	<b>Slecht idee</b>	7,1% (2)	31,3% (5)	42,1% (8)	0,0% (0)	12,5% (2)	
	<b>Neutraal</b>	57,1% (16)	31,3% (5)	26,3% (5)	71,4% (5)	31,3% (5)	
	<b>Goed idee</b>	7,1% (2)	31,3% (5)	21,1% (4)	0,0% (0)	37,5% (6)	
	<b>Zeer goed idee</b>	28,6% (8)	6,3% (1)	10,5% (2)	14,3% (1)	6,3% (1)	
		28	16	19	7	16	86
	Toelichting	9 replies	2 replies	2 replies	1 reply	4 replies	18
	<b>beantwoorde vraag</b>	28	16	19	7	16	86
							<b>overgeslagen vraag</b> 10

## 12. Heeft u nog andere ideeën voor het verkrijgen van meer eenheid in de rijopleiding en/of rijgedrag van de hulpdiensten?

	Binnen welke discipline bent u werkzaam?					
	Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Particuliere opleider	Totale reacties
Nee	64,3% (18)	56,3% (9)	78,9% (15)	71,4% (5)	93,8% (15)	72,1% (62)
Ja, namelijk	10 replies (35,7%)	7 replies (43,8%)	4 replies (21,1%)	2 replies (28,6%)	1 reply (6,3%)	27,9% (24)
<b>beantwoorde vraag</b>	<b>28</b>	<b>16</b>	<b>19</b>	<b>7</b>	<b>16</b>	<b>86</b>
					<b>overgeslagen vraag</b>	<b>10</b>

## 13. Wat zijn uw argumenten hiervoor?

	Binnen welke discipline bent u werkzaam?					
	Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Particuliere opleider	Aantal reacties
	2 replies	0 replies	0 replies	1 reply	3 replies	6
<b>beantwoorde vraag</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>6</b>
					<b>overgeslagen vraag</b>	<b>90</b>

**14. Hieronder volgen nog enkele stellingen. Geef aan in hoeverre u het hiermee eens bent.**

		Binnen welke discipline bent u werkzaam?					
		Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Particuliere opleider	Totalen reacties
Voorrangsvoertuigen dienen in het verkeer eenduidig gedrag te vertonen.	<b>Helemaal mee oneens</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	5,3% (1)	
	<b>Mee oneens</b>	3,4% (1)	6,3% (1)	5,3% (1)	12,5% (1)	0,0% (0)	
	<b>Neutraal</b>	20,7% (6)	6,3% (1)	10,5% (2)	12,5% (1)	5,3% (1)	
	<b>Mee eens</b>	51,7% (15)	75,0% (12)	52,6% (10)	25,0% (2)	57,9% (11)	
	<b>Helemaal mee eens</b>	24,1% (7)	12,5% (2)	31,6% (6)	50,0% (4)	31,6% (6)	
		29	16	19	8	19	91
Een eenduidige rijopleiding voor hulpdiensten is een illusie.	<b>Helemaal mee oneens</b>	10,3% (3)	6,3% (1)	10,5% (2)	12,5% (1)	5,3% (1)	
	<b>Mee oneens</b>	27,6% (8)	25,0% (4)	47,4% (9)	37,5% (3)	42,1% (8)	
	<b>Neutraal</b>	37,9% (11)	31,3% (5)	26,3% (5)	12,5% (1)	31,6% (6)	
	<b>Mee eens</b>	6,9% (2)	25,0% (4)	15,8% (3)	37,5% (3)	10,5% (2)	
	<b>Helemaal mee eens</b>	17,2% (5)	12,5% (2)	0,0% (0)	0,0% (0)	10,5% (2)	
		29	16	19	8	19	91
Meer eenduidigheid kan prima, zolang je gezamenlijk doet wat gezamenlijk kan, en branchespecifiek houdt wat	<b>Helemaal mee oneens</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Mee oneens</b>	0,0% (0)	6,3% (1)	5,3% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	

branchespecifiek is.	<b>Neutraal</b>	8,9% (2)	12,5% (2)	10,5% (2)	25,0% (2)	10,5% (2)	
	<b>Mee eens</b>	69,0% (20)	62,5% (10)	57,9% (11)	62,5% (5)	47,4% (9)	
	<b>Helemaal mee eens</b>	24,1% (7)	18,8% (3)	26,3% (5)	12,5% (1)	42,1% (8)	
		29	16	19	8	19	91
Rijopleiders zouden zelf moeten mogen examineren.	<b>Helemaal mee oneens</b>	10,3% (3)	6,3% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	21,1% (4)	
	<b>Mee oneens</b>	27,6% (8)	25,0% (4)	10,5% (2)	12,5% (1)	21,1% (4)	
	<b>Neutraal</b>	13,8% (4)	18,8% (3)	5,3% (1)	0,0% (0)	15,8% (3)	
	<b>Mee eens</b>	41,4% (12)	37,5% (6)	47,4% (9)	50,0% (4)	26,3% (5)	
	<b>Helemaal mee eens</b>	6,9% (2)	12,5% (2)	36,8% (7)	37,5% (3)	15,8% (3)	
		29	16	19	8	19	91
	Toelichting	10 replies	5 replies	2 replies	2 replies	5 replies	24
	<b>beantwoorde vraag</b>	29	16	19	8	19	91
						<b>overgeslagen vraag</b>	5

15. Hieronder volgen nog enkele stellingen. Geef aan in hoeverre u het hiermee eens bent.

		Binnen welke discipline bent u werkzaam?					
		Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Particuliere opleider	To re
Toezicht op examinering moet onafhankelijk gebeuren.	<b>Helemaal mee oneens</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	10,5% (2)	12,5% (1)	0,0% (0)	
	<b>Mee oneens</b>	10,3% (3)	0,0% (0)	36,8% (7)	12,5% (1)	5,3% (1)	
	<b>Neutraal</b>	31,0% (9)	18,8% (3)	31,6% (6)	37,5% (3)	21,1% (4)	
	<b>Mee eens</b>	34,5% (10)	75,0% (12)	10,5% (2)	37,5% (3)	42,1% (8)	
	<b>Helemaal mee eens</b>	24,1% (7)	6,3% (1)	10,5% (2)	0,0% (0)	31,6% (6)	
		29	16	19	8	19	
Na- en bijscholing zou verplicht moeten zijn voor bestuurders van voorrangervoertuigen.	<b>Helemaal mee oneens</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Mee oneens</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	
	<b>Neutraal</b>	3,4% (1)	0,0% (0)	10,5% (2)	0,0% (0)	5,3% (1)	
	<b>Mee eens</b>	55,2% (16)	50,0% (8)	63,2% (12)	12,5% (1)	26,3% (5)	
	<b>Helemaal mee eens</b>	41,4% (12)	50,0% (8)	26,3% (5)	87,5% (7)	68,4% (13)	
		29	16	19	8	19	
Rijopleidingen voor de hulpdiensten kunnen prima door particuliere opleiders worden uitgevoerd, mits voldaan wordt aan kwaliteitseisen.	<b>Helemaal mee oneens</b>	20,7% (6)	12,5% (2)	57,9% (11)	25,0% (2)	10,5% (2)	
	<b>Mee oneens</b>	31,0% (9)	18,8% (3)	15,8% (3)	37,5% (3)	0,0% (0)	

	<b>Neutraal</b>	24,1% (7)	6,3% (1)	10,5% (2)	25,0% (2)	5,3% (1)
	<b>Mee eens</b>	10,3% (3)	<b>37,5%</b> <b>(6)</b>	10,5% (2)	0,0% (0)	21,1% (4)
	<b>Helemaal mee eens</b>	13,8% (4)	25,0% (4)	5,3% (1)	12,5% (1)	<b>63,2%</b> <b>(12)</b>
		29	16	19	8	19
Iedere rijsschoolhouder zou voorrangvoertuigbestuurders moeten mogen opleiden, ongeacht de kennis van voorrangvoertuigen.	<b>Helemaal mee oneens</b>	<b>89,7%</b> <b>(26)</b>	<b>75,0%</b> <b>(12)</b>	<b>100,0%</b> <b>(19)</b>	<b>75,0%</b> <b>(6)</b>	<b>73,7%</b> <b>(14)</b>
	<b>Mee oneens</b>	10,3% (3)	25,0% (4)	0,0% (0)	25,0% (2)	15,8% (3)
	<b>Neutraal</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	10,5% (2)
	<b>Mee eens</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
	<b>Helemaal mee eens</b>	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,0% (0)
		29	16	19	8	19
	Toelichting	15 replies	2 replies	5 replies	2 replies	2 replies
	<b>beantwoorde vraag</b>	29	16	19	8	19

## 16. Heeft u nog algemene opmerkingen over de eenheid in rijopleiding en rijgedrag van de hulpdiensten?

	Binnen welke discipline bent u werkzaam?					
	Ambulance	Brandweer	Politie	Koninklijke Marechaussee	Particuliere opleider	Totalen reacties
Nee	58,6% (17)	81,3% (13)	84,2% (16)	87,5% (7)	84,2% (16)	75,8% (69)
Ja, namelijk	12 replies (41,4%)	3 replies (18,8%)	3 replies (15,8%)	1 reply (12,5%)	3 replies (15,8%)	24,2% (22)
<b>beantwoorde vraag</b>	29	16	19	8	19	<b>91</b>
					<b>overgeslagen vraag</b>	<b>5</b>